



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

México, Distrito Federal, a siete de mayo de dos mil siete.- Vistos los autos que integran el expediente administrativo al rubro citado, el Pleno de la Comisión Federal de Competencia (en adelante CFC o Comisión) reunido en sesión de veintinueve de marzo del presente año, procede a dictar resolución con fundamento en los artículos 1º, 2º, 3º, 10, fracción VII, 23, 24, fracciones I, IV y IX, 25, 30 y 32 de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE); 23, fracción I, y 31, segundo párrafo, del Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica (RLFCE), así como 3º, 8º, fracción I, 13, 14, fracciones I y XII, y 15 del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia:

ANTECEDENTES

Primero. El siete de agosto de dos mil seis, el representante legal de Líneas Aéreas Azteca, S.A. de C.V. (Azteca) presentó un escrito de denuncia por probables prácticas monopólicas realizadas por las empresas que prestan el servicio de transporte público aéreo nacional denominadas comercialmente "Volaris" y "Avolar".

Los hechos que se denuncian en el escrito referido son los siguientes:

"Resulta ser que la Compañía de Servicio de Transporte Aéreo, denominada comercialmente como "VOLARIS", a través de su página de Internet, medio en el que esta compañía realiza su venta de boletos y que ha publicado desde el 25 de julio de 2006 a la fecha, así como en spots de radio, la cual consiste en ofrecer el servicio público de transporte aéreo nacional en las rutas TOLUCA-HERMOSILLO, HERMOSILLO-MONTERREY y HERMOSILLO-TIJUANA en la cantidad de \$250.00 (doscientos cincuenta pesos 00/100 M.N.) con impuestos incluidos por ruta, mismo que acredito con la información que se obtuvo de la página de Internet (clientes@volaris.com.mx) de "VOLARIS" y la compañía "A VOLAR" en su página de Internet (www.avolar.com.mx) donde señala tarifas de \$11.00 en todas sus rutas, situación que afecta deliberadamente la industria aérea y que no deberá ser permitida por las Autoridades Competentes.

Es de señalar que VOLARIS y A VOLAR violan por completo las disposiciones contenidas en la Ley Federal de Competencia Económica, ya que



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

ofrecen transporte aéreo de pasajeros a un precio de \$250.00 pesos y \$11.00 pesos respectivamente, lo que, sin lugar a dudas, le causa agravio a mi representada, puesto que, con estos hechos flagrantes y totales, dichas empresas se ubican dentro de los supuestos contenidos en el artículo 10, fracción VII de la Ley Federal de Competencia Económica.

(...)

Como puede apreciarse, VOLARIS y A VOLAR se ubican perfectamente en estos supuestos, por lo que, al ofrecer transporte aéreo con esas tarifas, incurren en actividades monopólicas, desleales y depredadoras, ya que venden el servicio muy por debajo de los costos medios que establece el artículo antes transcrito, lo que ubica a mi representada, y a los demás competidores del mercado, en evidente desventaja y rezago, ya que al bajar sus precios de manera tan drástica, acaparan la mayor parte del mercado específico.”

Segundo. El catorce de agosto de dos mil seis se emitió acuerdo de prevención a Azteca con el fin de que aclarara y completara su escrito de denuncia. Dicho acuerdo se notificó el veintidós de agosto de dos mil seis.

Tercero. El trece de septiembre de dos mil seis Azteca desahogó la prevención.

Cuarto. El diecinueve de septiembre de dos mil seis se emitió acuerdo de admisión a trámite de la denuncia, dando inicio a la investigación por la posible realización de prácticas monopólicas relativas previstas en el artículo 10, fracción VII de la LFCE, en el mercado del servicio al público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros en las rutas Hermosillo–Toluca, Hermosillo–Monterrey, Hermosillo–Tijuana, Guadalajara–Cuernavaca, Guadalajara–Culiacán, Guadalajara–Durango, Guadalajara–LaPaz, Guadalajara–LosMochis, Guadalajara–Oaxaca, Guadalajara–Tijuana, Acapulco–Hermosillo, Acapulco–Puebla, Acapulco–Tijuana, Culiacán–Tijuana, Morelia–Tijuana, Oaxaca–Tijuana, Puebla–Hermosillo, Puebla–Tijuana y Uruapan–Tijuana.

Quinto. En cumplimiento del artículo 30 de la LFCE, el veintinueve de septiembre de dos mil seis se publicó en el Diario Oficial de la Federación el extracto del acuerdo de inicio de investigación.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

Sexto. El veinticuatro de octubre de dos mil seis se entregó el oficio número DGI-10-096-2006-198, por el que se solicitó diversa información a la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (DGAC).

Séptimo. El seis de noviembre de dos mil seis se notificó el oficio número DGI-10-096-2006-213, por el que se requirió diversa información y documentos a Avolar Aerolíneas, S.A. de C.V. (Avolar).

Octavo. El siete de noviembre de dos mil seis se notificó el oficio número DGI-10-096-2006-213, por el que se requirió diversa información y documentos a Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A. de C.V. (Volaris).

Noveno. El veintiuno de noviembre de dos mil seis Volaris desahogó parcialmente el requerimiento de información a su cargo.

Décimo. El veintitrés de noviembre de dos mil seis Avolar desahogó el requerimiento de información a su cargo.

Décimo Primero. El veinticuatro de noviembre de dos mil seis se emitió acuerdo por el que se reiteró a Volaris el requerimiento de información, por lo que respecta a la información faltante en su escrito del veintiuno de noviembre de dos mil seis. Este acuerdo se notificó el veintiocho de noviembre de dos mil seis.

Décimo Segundo. El veintisiete de noviembre de dos mil seis se emitió acuerdo por el que se tuvo por desahogado el requerimiento de información a cargo de Avolar.

Décimo Tercero. El seis de diciembre de dos mil seis Volaris presentó la información faltante.

Décimo Cuarto. El trece de diciembre de dos mil seis se emitió el acuerdo por el que se tuvo por desahogado el requerimiento de información a cargo de Volaris.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

Décimo Quinto. El ocho de enero de dos mil siete se emitió acuerdo por el que se ordena que el presente procedimiento sea radicado y sustanciado en la Dirección General de Investigaciones de Prácticas Monopólicas Relativas de esta Comisión.

Décimo Sexto. Los días seis, siete y quince de marzo de dos mil siete, el Secretario Ejecutivo de la Comisión certificó copias de información publicada en diversas páginas en Internet, para ser integradas al expediente en que se actúa.

Décimo Séptimo. El treinta de marzo de dos mil siete se emitió acuerdo de conclusión del periodo de investigación a que hace referencia el último párrafo del artículo 30 de la LFCE.

CONSIDERACIONES DE DERECHO

Primera. La Comisión Federal de Competencia es la autoridad competente para la prevención, investigación y combate a los monopolios y prácticas monopólicas en términos del artículo 23 de la LFCE.

Segunda. La práctica monopólica investigada consistió en la posible venta sistemática del servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, a precios por debajo de su costo medio total o su venta ocasional por debajo del costo medio variable, cuando existan elementos para presumir que las pérdidas de dicha venta serán recuperadas mediante incrementos futuros de precios. Dicha práctica monopólica se encuentra prevista en el artículo 10, fracción VII, de la LFCE, mismo que a la letra dice:

ARTÍCULO 10. Sujeto a que se comprueben los supuestos a que se refieren los artículos 11, 12 y 13 de esta Ley, se consideran prácticas monopólicas relativas los actos, contratos, convenios, procedimientos o combinaciones cuyo objeto o efecto sea o pueda ser desplazar indebidamente a otros agentes del mercado; impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas en favor de una o varias personas, en los siguientes casos:

(...)

VII. La venta sistemática de bienes o servicios a precios por debajo de su costo medio total o su venta ocasional por debajo del costo medio variable, cuando existan



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

elementos para presumir que estas pérdidas serán recuperadas mediante incrementos futuros de precios, en los términos del Reglamento de esta Ley.

Cuando se trate de bienes o servicios producidos conjuntamente o divisibles para su comercialización, el costo medio total y el costo medio variable se distribuirán entre todos los subproductos o coproductos, en los términos del reglamento de esta Ley;

De acuerdo con el artículo antes transcrito, en caso de acreditarse esta conducta, se consideraría práctica monopólica relativa sólo si se comprueban los supuestos a que se refieren los artículos 11, 12 y 13 de la misma Ley.

El artículo 11 de la LFCE establece lo siguiente:

ARTICULO 11.- Para que las prácticas a que se refiere el artículo anterior se consideren violatorias de esta ley, deberá comprobarse:

- I. Que el presunto responsable tiene poder sustancial sobre el mercado relevante; y*
- II. Que se realicen respecto de bienes o servicios que correspondan al mercado relevante de que se trate.*

El artículo 12 de la LFCE establece los criterios que se deberán considerar para determinar el mercado relevante; y el artículo 13 señala los criterios que se deberán considerar para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante.

En cumplimiento con lo anterior, en las consideraciones de derecho tercera y cuarta se determinan los mercados relevantes investigados y si los agentes económicos investigados tienen poder sustancial en dichos mercados.

Tercera. El mercado investigado es el del servicio al público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros. Al respecto, el artículo 2 de la Ley de Aviación Civil establece las siguientes definiciones:

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

(...)

X. Servicio al público de transporte aéreo: el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso;

Handwritten notes and signatures in the bottom left corner, including initials like 'CM', 'AS', and 'MS', and a large signature.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

XI. Servicio de transporte aéreo regular: el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios;

XII. Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional, y

(...)

Por su parte, el artículo 18 de la misma Ley señala lo siguiente:

Artículo 18. El servicio al público de transporte aéreo podrá ser: nacional o internacional; regular o no regular, y de pasajeros, carga o correo.

El transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas.

De acuerdo con lo anterior, este servicio se ofrece de manera general; está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios y; se presta entre dos o más puntos del territorio nacional.

A continuación se analizan los criterios establecidos en el artículo 12 de la LFCE para determinar el mercado relevante:

Artículo 12.- Para la determinación del mercado relevante, deberán considerarse los siguientes criterios:

I.- Las posibilidades de sustituir el bien o servicio de que se trate por otros, tanto de origen nacional como extranjero, considerando las posibilidades tecnológicas, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución.

El servicio al público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros es un servicio que demandan los consumidores que requieren trasladarse de un punto a otro del territorio nacional. Así, cada par de ciudades es en sí mismo un mercado, ya que un vuelo entre las ciudades A y B, no puede ser sustituido ni sustituir un vuelo entre las ciudades C y D. La única sustitución que existe en estos mercados es entre diferentes empresas que ofrecen el servicio en una ruta específica, las cuales se diferencian por precios, calidad, horarios, número de escalas, entre otras características.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

Asimismo, este servicio no cuenta con sustitutos derivados de otros medios de transporte, dado que ofrece menores tiempos de transportación.

II.- Los costos de distribución del bien mismo; de sus insumos relevantes; de sus complementos y de sustitutos desde otras regiones y del extranjero, teniendo en cuenta fletes, seguros, aranceles y restricciones no arancelarias, las restricciones impuestas por los agentes económicos o por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones;

En términos geográficos, cada mercado relevante está constituido por el traslado de un punto a otro dentro del territorio nacional, es decir por cada ruta, por lo que no existen sustitutos desde otras regiones o del extranjero.

Las rutas investigadas se definieron de la siguiente manera:

- a) En su escrito de denuncia, Azteca presentó impresiones de los sitios en Internet de las denunciadas, en las que se señalaba que Volaris ofrecía tarifas de \$250.00 en las rutas Hermosillo-Toluca, Hermosillo-Monterrey y Hermosillo-Tijuana; mientras que Avolar ofrecía las tarifas correspondientes en todas sus rutas. Asimismo, Azteca señalaba que estas tarifas le afectaban toda vez que prestaba servicios en las rutas Hermosillo-Toluca, Hermosillo-Monterrey y Hermosillo-Tijuana, entre otras.
- b) En la prevención realizada a Azteca se le requirió que señalara las rutas en las que Avolar ofrecía el servicio, toda vez que esta empresa señalaba que las tarifas motivo de la denuncia aplicaban a todas sus rutas. A partir de la información proporcionada por Azteca, se definieron las siguientes rutas:

- 1. Hermosillo-Toluca
- 2. Hermosillo-Monterrey
- 3. Hermosillo-Tijuana
- 4. Guadalajara-Cuernavaca
- 5. Guadalajara-Culiacán
- 6. Guadalajara-Durango
- 7. Guadalajara-La Paz
- 8. Guadalajara-Los Mochis



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

9. Guadalajara-Oaxaca
10. Guadalajara-Tijuana
11. Acapulco-Hermosillo
12. Acapulco-Puebla
13. Acapulco-Tijuana
14. Culiacán-Tijuana
15. Morelia-Tijuana
16. Oaxaca-Tijuana
17. Puebla-Hermosillo
18. Puebla-Tijuana
19. Uruapan-Tijuana

- c) Azteca proporcionó información sobre las rutas en las que presta servicios (fojas 0033 a 0036), de las cuales 10 corresponden a las rutas anteriores. Solamente se consideraron dichas rutas, toda vez que los precios de Volaris y Avolar pudieran tener como objeto o efecto desplazar indebidamente a Azteca únicamente de las rutas en las que participa, las cuales son:

1. Hermosillo-Monterrey
2. Hermosillo-Tijuana
3. Guadalajara-Tijuana
4. Acapulco-Tijuana
5. Culiacán-Tijuana
6. Morelia-Tijuana
7. Oaxaca-Tijuana
8. Puebla-Hermosillo
9. Puebla-Tijuana
10. Uruapan-Tijuana

A partir de lo anterior, se definen 10 mercados relevantes de servicio al público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros entre las dos ciudades correspondientes. La dimensión geográfica de estos mercados está limitada a la ciudad de origen de cada ruta y únicamente incluye los vuelos que se ofrecen hacia la ciudad de destino correspondiente.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

III.- Los costos y las probabilidades que tienen los usuarios o consumidores para acudir a otros mercados;

Dado que la principal ventaja del transporte aéreo es el menor tiempo empleado en la transportación, el costo que los consumidores tendrían que pagar por utilizar otros medios de transporte es elevado. Asimismo, toda vez que cada ruta es un mercado relevante, la probabilidad de que los consumidores decidan viajar desde otra ciudad de origen o hacia otro destino es reducida, dado que implicaría el costo adicional de trasladarse a la ciudad de destino final, además del incremento en el tiempo de traslado.

IV.- Las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos.

No existen restricciones normativas que limiten a los consumidores o proveedores en este sentido.

A partir de lo analizado en esta consideración, se determinaron 10 mercados relevantes para la presente investigación, definidos como servicio al público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros que tiene como origen y destino los pares de ciudades especificados anteriormente.

Cuarta. El artículo 13 de la LFCE establece los criterios para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante:

Artículo 13.- Para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante, deberá considerarse:

I.- Su participación en dicho mercado y si puede fijar precios unilateralmente o restringir el abasto en el mercado relevante sin que los agentes competidores puedan, actual o potencialmente, contrarrestar dicho poder;

Con relación a la participación de mercado, el artículo 10 del RLFCE establece lo siguiente:



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

Artículo 10.- Para determinar la participación de mercado a que se refiere la fracción I del artículo 13 de la Ley, se tomarán en cuenta indicadores de ventas, número de clientes, capacidad productiva o cualquier otro factor que la Comisión estime procedente.

De estos indicadores, la información que obra en el expediente corresponde a la capacidad productiva de las diversas aerolíneas que ofrecen este servicio en las rutas investigadas. En el siguiente cuadro se presentan las aerolíneas que ofrecen el servicio en cada uno de los 10 mercados relevantes, así como el número de vuelos que ofrecen por semana. A partir de dicha información se calculan las participaciones de mercado de cada una de estas aerolíneas en las rutas investigadas, las cuales se presentan posteriormente.

Se consideró la capacidad productiva como medida de participación de mercado, toda vez que no resulta viable obtener indicadores de ventas o clientes debido a que Volaris y Avolar iniciaron operaciones recientemente y, en el caso de Volaris incluso no iniciaba el servicio en las rutas investigadas a la fecha de presentación de la denuncia.

Número de vuelos por semana que ofrece cada aerolínea

Ruta ¹	Volaris	Avolar	Azteca	Aeroméxico ²	Mexicana ³	Aviacsa ⁴	Aerocalifornia ⁵	Alma ⁶	Total
Hermosillo-Monterrey	CONFIDENCIAL Artículo 31 bis LFCE y 14, Fracción I LFTAIPG								
Hermosillo-Tijuana									
Guadalajara-Tijuana									
Acapulco-Tijuana									
Culiacán-Tijuana									
Morelia-Tijuana									
Oaxaca-Tijuana									
Puebla-Hermosillo									
Puebla-Tijuana									
Uruapan-Tijuana									

1) Todas las rutas incluyen vuelos con escalas y sin escalas.

2) Aerovías de México, S.A. de C.V.

3) Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.

4) Aviaxsa, S.A. de C.V.

5) Aerocalifornia, S.A. de C.V.

6) Alma de México, S.A. de C.V.

FUENTES: Elaboración propia con información proporcionada por Volaris (fojas 0239 a 0241) y Avolar (fojas 0370 a 0372) en los desahogos a los requerimientos de información y documentos respectivos, así como información publicada en los sitios en Internet de cada aerolínea (fojas 0386 a 0529).

Handwritten notes and signatures on the left margin, including initials like 'AS', 'AM', 'CM', and a large signature at the bottom.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

Participación de mercado según el número de vuelos por semana ofrecidos

Ruta ¹	Volaris	Avolar	Azteca	Aeroméxico ²	Mexicana ³	Aviaca ⁴	Aerocalifornia ⁵	Alma ⁶
Hermosillo-Monterrey	CONFIDENCIAL Artículo 31 bis LFCE y 14, Fracción I LFTAIPG							
Hermosillo-Tijuana								
Guadalajara-Tijuana								
Acapulco-Tijuana								
Culiacán-Tijuana								
Morelia-Tijuana								
Oaxaca-Tijuana								
Puebla-Hermosillo								
Puebla-Tijuana								
Uruapan-Tijuana								

- 1) Todas las rutas incluyen vuelos con escalas y sin escalas.
- 2) Aerovías de México, S.A. de C.V.
- 3) Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.
- 4) Aviaca, S.A. de C.V.
- 5) Aerocalifornia, S.A. de C.V.
- 6) Alma de México, S.A. de C.V.

FUENTES: Elaboración propia con información proporcionada por Volaris (fojas 0239 a 0241) y Avolar (fojas 0370 a 0372) en los desahogos a los requerimientos de información y documentos respectivos, así como información publicada en los sitios en Internet de cada aerolínea (fojas 386 a 0529).

De la información anterior se concluye que:

- a) Volaris participa en 3 de los mercados relevantes investigados. De éstos, en las rutas Hermosillo-Monterrey y Hermosillo-Tijuana, Volaris es la aerolínea con la menor participación de mercado. En la ruta Guadalajara-Tijuana es la tercera aerolínea con la menor participación de mercado (8%).
- b) Avolar participa en 9 de los mercados relevantes investigados. En ninguna de estas rutas Avolar cuenta con participación mayoritaria.
- c) En las rutas Puebla-Hermosillo y Uruapan-Tijuana sólo ofrecen el servicio Avolar y Azteca. Sin embargo, la cantidad de vuelos disponibles de estas dos empresas es la misma.

Con objeto de determinar la capacidad productiva con que cuenta cada aerolínea para ofrecer el servicio, se debe considerar además la capacidad de las aeronaves en términos del número de asientos disponibles en las mismas. Al respecto, de la información publicada en

Handwritten notes and signatures:
 SA
 CM
 HB
 e



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

los sitios en Internet de estas aerolíneas, se obtuvieron los siguientes datos sobre la flota aérea de los competidores en estos mercados:

Flota aérea

	Tipo de aviones	Número de asientos
Volaris	Airbus A319	124
Avolar	Boeing 737	118 y 134
Azteca	Boeing 737-300 y 700	136
Aviacsa	Boeing 737-200 y 300	120 y 138
Aerocalifornia	DC9-30	115
Alma	Jets Bombardier CRJ200	50
Aeroméxico	Varios tipos con diverso número de asientos	
Mexicana	Varios tipos con diverso número de asientos	

FUENTES: Elaboración propia con información publicada en los sitios en Internet de cada aerolínea (fojas 0530 a 0551). La información de la flota aérea de Avolar fue proporcionada por esa empresa en su desahogo al requerimiento de información (fojas 0366 y 0367).

Del cuadro anterior se observa que la aerolínea Alma utiliza aviones con capacidad reducida. Sin embargo, dicha aerolínea sólo participa en la ruta Guadalajara-Tijuana con el 12% de los vuelos ofrecidos semanalmente, ruta en la que participan 8 aerolíneas, por lo que el menor número de asientos disponibles de esta aerolínea no modifica la estructura de participación en esa ruta. Por lo que hace a Aeroméxico y Mexicana, entre su flota aérea cuentan con diversos tipos de aeronaves, entre las que se incluyen equipos similares en capacidad al del resto de las aerolíneas.

De lo anterior, se concluye que el número de asientos con que cuenta la flota aérea de los agentes económicos que participan en los mercados relevantes, no presenta diferencias que pudieran modificar significativamente sus participaciones de mercado.

Por otra parte, dada la capacidad de las otras aerolíneas para ofrecer el servicio en los mercados relevantes analizados, Volaris y Avolar no pueden fijar precios unilateralmente o restringir el abasto en las rutas investigadas, sin que sus competidores puedan contrarrestar dicho poder.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

II.- La existencia de barreras a la entrada y los elementos que previsiblemente puedan alterar tanto dichas barreras como la oferta de otros competidores;

Las barreras a la entrada en estos mercados relevantes están contenidas en las siguientes disposiciones de la Ley de Aviación Civil:

Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría [de Comunicaciones y Transportes] para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.

Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

- I. La capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio;
- II. La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y las disposiciones en materia ambiental, y
- III. La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.
- IV. Contar, por sí mismas o a través de sociedades mercantiles mexicanas asociadas, con la experiencia que haga viable su permanencia en el sector y maximicen la seguridad de sus operaciones.

(...)

Artículo 19. La prestación del servicio de transporte aéreo nacional regular estará sujeto a lo siguiente:

- I. Las concesiones contendrán las rutas específicas con las que se iniciará la prestación del servicio y las condiciones del mismo;
- II. Para operar rutas adicionales a las contenidas en la concesión, deberá solicitarse a la Secretaría la autorización correspondiente, misma que formará parte de la propia concesión, y
- III. La ruta adicional únicamente podrá comercializarse hasta que haya sido autorizada, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de noventa días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría.

De acuerdo con estas disposiciones, para que una aerolínea empiece a prestar sus servicios debe cumplir con los requisitos para el otorgamiento de la concesión correspondiente, los cuales incluyen contar con capacidad económica, así como de infraestructura y equipo. La



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

necesidad de contar con dicha concesión constituye una barrera normativa a la entrada en los mercados relevantes investigados, además de que los requisitos para obtener dicha concesión contienen barreras económicas y técnicas que deben cumplir los concesionarios. Sin embargo, una vez que se cuenta con dicha concesión, como es el caso de las aerolíneas que participan en los mercados relevantes investigados, la operación de rutas adicionales sólo requiere la autorización de la SCT, mediante la presentación de las modificaciones al estudio técnico-operativo y al programa de inversiones correspondientes. Esto es, para empresas que ya cuentan con el título de concesión correspondiente, las barreras normativas a la entrada a nuevas rutas (mercados relevantes) se reducen significativamente.

III.- La existencia y poder de sus competidores;

En el siguiente cuadro se presenta el número de competidores con que cuentan Volaris y/o Avolar en cada uno de los mercados relevantes, así como el competidor con la mayor participación de mercado.

Ruta ¹	Número de competidores de Volaris y/o Avolar	Competidor con mayor participación de mercado	Participación de mercado
Hermosillo-Monterrey	4	Aviacsa	
Hermosillo-Tijuana	4	Aeroméxico	
Guadalajara-Tijuana	6	Aeroméxico	
Acapulco-Tijuana	2	Aviacsa	
Culiacán-Tijuana	4	Aeroméxico	
Morelia-Tijuana	3	Aviacsa	
Oaxaca-Tijuana	2	Aviacsa	
Puebla-Hermosillo	1	Azteca	
Puebla-Tijuana	2	Aerocalifornia	
Uruapan-Tijuana	1	Azteca	

1) Todas las rutas incluyen vuelos con escalas y sin escalas.

FUENTES: Elaboración propia con información proporcionada por Volaris (fojas 0239 a 0241) y Avolar (fojas 0370 a 0372) en los desahogos a los requerimientos de información y documentos respectivos, así como información publicada en los sitios en Internet de cada aerolínea (fojas 386 a 0529).

Del cuadro anterior se observa que, en 8 de los 10 mercados relevantes, existen al menos dos competidores de Volaris y/o Avolar, con participación de mercado superior a la de

[Handwritten signatures and initials]



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

estas empresas. Por lo que hace a los mercados relevantes Puebla-Hermosillo y Uruapan-Tijuana, Avolar sólo tiene un competidor; sin embargo, ambas aerolíneas cuentan con una capacidad productiva similar y por lo tanto con el [REDACTED] de participación en el mercado. Esto implica que en estas dos rutas, Avolar enfrenta un competidor con poder al menos similar al suyo.

CONFIDENCIAL
Artículo 31 bis LFCE y
14, Fracción I LFTAIPG

IV.- Las posibilidades de acceso del agente económico y sus competidores a fuentes de insumos;

No se tiene conocimiento de que existan diferencias en las posibilidades de acceso a insumos por parte de Volaris y Avolar, con respecto a las otras aerolíneas que ofrecen servicios en los mercados relevantes investigados.

V.- Su comportamiento reciente; y

No existen procedimientos tramitados ante la Comisión por violaciones a la LFCE por parte de Volaris o Avolar.

VI.- Los demás criterios que se establezcan en el reglamento de esta ley.

Al respecto, el artículo 12 del RLFCE establece lo siguiente:

Artículo 12.- Para determinar si un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante, de conformidad con la fracción VI del artículo 13 de la Ley, se considerarán adicionalmente los criterios siguientes:

I. El grado de posicionamiento de los bienes o servicios en el mercado relevante;

Los servicios de Volaris y Avolar no cuentan con un posicionamiento importante en los mercados relevantes investigados, toda vez que compiten con aerolíneas con mayor tiempo en dichos mercados. De las aerolíneas que ofrecen servicios en los mercados relevantes, Volaris y Avolar son las últimas que iniciaron operaciones. Volaris inició sus operaciones en marzo de 2006, y Avolar en septiembre de 2005.

II. La falta de acceso a importaciones o la existencia de costos elevados de internación,



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

No aplica este criterio al servicio que se analiza.

III. La existencia de diferenciales elevados en costos que pudieran enfrentar los consumidores al acudir a otros proveedores.

No existen diferencias significativas en el costo que representa para los consumidores adquirir el servicio con otra de las aerolíneas que lo ofrecen en los mercados investigados, toda vez que los canales de comercialización de Volaris y Avolar son similares a los de dichas aerolíneas.

A partir de lo analizado en este numeral, Volaris y Avolar no son agentes económicos con poder sustancial en alguno de los mercados relevantes de servicio al público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros definidos a partir de las 10 rutas señaladas anteriormente. Esto, toda vez que en cada uno de dichos mercados relevantes compiten con aerolíneas con igual o mayor participación de mercado y con mayor posicionamiento. Además, existe un número importante de aerolíneas que cuentan con título de concesión para prestar el servicio, las cuales enfrentan menores barreras normativas para el ingreso a nuevas rutas que si se tratara de aerolíneas que inician la prestación de este tipo de servicios.

De esta manera, siendo que no se acreditaron los supuestos a que se refieren los artículos 11, 12 y 13 de la LFCE, la conducta investigada no actualiza una práctica monopólica relativa.

Por lo anteriormente expuesto y fundado se emiten los siguientes:

RESOLUTIVOS

Primero. Se decreta el cierre del expediente en que se actúa al no existir elementos suficientes para sustentar la probable responsabilidad de agente económico alguno por la realización de la práctica monopólica relativa investigada, en términos del artículo 31 del Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica.



COMISION FEDERAL
DE
COMPETENCIA

Pleno
Expediente No. DE-31-2006

Segundo. En el evento de que desee verificar la información vertida en la presente resolución, se hace de su conocimiento que en los archivos de esta Comisión obra un expediente identificado bajo el número al rubro señalado, consistente de quinientas cincuenta y dos fojas al momento de la emisión de la presente resolución, mismo que podrá ser consultado y en el que podrán promover aquellas personas que previamente hayan sido autorizadas para tales efectos.

Tercero. Notifíquese al agente económico denunciante.


Así lo resolvió el Pleno de la Comisión Federal de Competencia, por unanimidad de votos, en sesión ordinaria de fecha veintinueve de marzo de dos mil siete, ante el Secretario Ejecutivo, quien da fe, con fundamento en los artículos 29 de la Ley Federal de Competencia Económica, 8º, fracción III, y 23, fracción IV del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia.

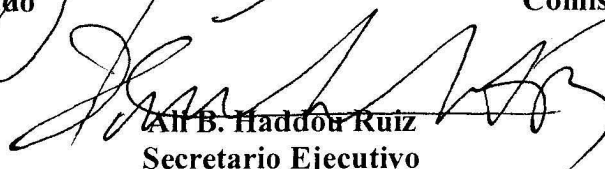

Eduardo Pérez Motta
Presidente


Lic. Rodrigo Morales Elcoro
Comisionado


Lic. Miguel Flores Bernés
Comisionado


Ing. Adalberto García Rocha
Comisionado


Dr. José Agustín Navarro Gergely
Comisionado


Ali B. Haddou Ruiz
Secretario Ejecutivo