

RESOLUCIÓN NÚMERO 016-CDPC-2023-AÑO-XVIII. COMISIÓN PARA LA DEFENSA Y PROMOCIÓN DE LA COMPETENCIA (La Comisión). SESIÓN ORDINARIA DEL PLENO NÚMERO 047- 2023.- Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central, a los veintisiete días del mes de septiembre de 2023.

VISTO: Para resolver el Expediente Administrativo **No. 252-NC-11-2022**, contentivo de la solicitud de notificación previa de una Concentración Económica mediante Acuerdo de Fusión, a través del cual, la sociedad mercantil denominada: **JetBlue Airways Corporation** (Sociedad Matriz) por medio de su subsidiaria la entidad corporativa norteamericana **Sundown Acquisition Corporation** (Subsidiaria de la Fusión), se fusionará con la sociedad mercantil denominada: **Spirit Airlines Inc.** (Compañía Sobreviviente), esta última permanecerá como la persona jurídica mercantil resultante de la fusión; la solicitud fue presentada por la abogada Jessy María Carolina Aguilar Espinal, representante legal de las empresas involucradas en la operación de Concentración Económica antes relacionada.

CONSIDERANDO (1): Que, entre los antecedentes relevantes contenidos en el procedimiento administrativo instruido al efecto, se destacan los siguientes:

1. Que en fecha dos (2) de noviembre de dos mil veintidós (2022), la apoderada procesal actuando en representación de los agentes económicos involucrados, presentó ante la Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia (la Comisión), la solicitud de notificación de la operación de concentración económica que se describe en el preámbulo.
2. Que en fecha siete (7) de noviembre del dos mil veintidós (2022), la Comisión tuvo por presentada la solicitud antes relacionada, junto con la documentación acompañada y se procedió a dar traslado del Expediente Administrativo a la Dirección Técnica con el fin de calcular el pago de la tasa por verificación de concentración económica.
3. Que en fecha ocho (8) de enero del dos mil veintitrés (2023), la Comisión admitió la solicitud de Concentración Económica junto con la información adjunta.
4. Que en fecha nueve (9) de enero del dos mil veintitrés (2023), la apoderada procesal de los agentes económicos involucrados presentó el comprobante de pago de la tasa por verificación de concentración económica.

5. Que en fecha veintiuno (21) de febrero del dos mil veintitrés 2023, la Comisión, por medio de la Secretaría General solicitó requerimiento de información a los agentes económicos involucrados en la presente solicitud de notificación de concentración económica.
6. Que en fecha trece (13) de abril del dos mil veintitrés (2023), los agentes económicos por medio de su representante procesal cumplieron la información que les fue requerida.
7. Que en fecha dos (02) de mayo de dos mil veintitrés (2023), la Comisión, por medio de la Secretaría General procedió a notificar a los agentes económicos involucrados en la operación de concentración económica, que debido a la Alianza *Northeast Alliance* "NEA", por sus siglas en inglés, *Alianza del Noroeste* en español que existe entre Jet Blue y American Airlines (en los Estados Unidos de América), se realizaría un análisis más detallado a fin de verificar los potenciales efectos indirectos en el tiempo una vez se haya concretado la pretendida transacción.
8. Que en fecha dieciséis (16) de junio del dos mil veintitrés 2023, a efectos de completar el análisis y valoraciones técnicas, la Comisión a través de la Secretaría General solicitó requerimiento de información a los agentes económicos involucrados en la presente solicitud de notificación de concentración económica.
9. Que en fecha veintiséis (26) de julio del dos mil veintitrés (2023), los agentes económicos por medio de su representante procesal cumplieron la información que les fue requerida.
10. Que en fecha veintiocho (28) de julio de dos mil veintitrés (2023), la Dirección Técnica le dio traslado al expediente administrativo a las Direcciones Económica y Legal para la elaboración del dictamen correspondiente.

CONSIDERANDO (2): Que de conformidad con el procedimiento contenido en la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia (Ley o Ley de Competencia) relativo a las concentraciones económicas, a continuación, se describe la información relevante sobre los agentes económicos involucrados en la operación de concentración, siendo la siguiente:

Agentes Económicos Involucrados

Jetblue Airways Corporation

El certificado de constitución de dicha sociedad mercantil fue registrado originalmente en la oficina del secretario de Estado de Delaware el 24 de agosto de 1998, bajo el nombre de New Air Corporation. El certificado de incorporación de dicha sociedad comercial fue posteriormente modificado y reformado, y en cada caso el certificado de incorporación modificado y reformado de dicha sociedad mercantil fue originalmente presentado en la oficina del Secretario de Estado de Delaware el 17 de abril de 2002, el 20 de mayo de 2008 y el 26 de mayo de 2010 bajo el nombre de Jetblue Airways Corporation; Siendo su domicilio: 251 Little Falls Drive, en la ciudad de Wilmington, DE, Condado de New Castle, Código Postal 19808 (el nombre del agente registrado en dicha dirección es Corporation Service Company). El objeto de la sociedad comercial es llevar a cabo o promover cualquier acto o actividad lícita para la que se pueden organizar las corporaciones bajo la Ley General de Corporaciones del Estado de Delaware (la LGC).

Sundown Acquisition Corp.

Es una corporación subsidiaria directa y de propiedad total de JetBlue, formada con el propósito de hacer la oferta para adquirir las acciones de Spirit Airlines Inc., siendo su domicilio 251 Little Falls Drive, en la ciudad de Wilmington, DE, Condado de New Castle, Código Postal 19808 (el nombre del agente registrado en dicha dirección es la Empresa de Servicio Operativos). El objetivo de la sociedad mercantil es comprometerse en cualquier acto lícito o actividad en la cual la corporación pueda ser organizada bajo la ley de las organizaciones de estado de Delaware (LGC).

Spirit Airlines Inc.

La fecha de su certificado de presentación ante el Secretario de Estado de Delaware fue el 8 de marzo de 1994; la dirección registrada de las oficinas de la sociedad en el Estado de Delaware es: 2711 Centerville Road, Suite 400, Ciudad de Wilmington, Condado de New Castle, Código Postal 19808 (el nombre del agente registrado en dicha dirección es Corporation Service Company). El objetivo es llevar a cabo o promover cualquier acto o actividad lícita para la que se pueden organizar las corporaciones bajo la Ley General de Corporaciones del Estado de Delaware (la LGC).

CONSIDERANDO (3): Que, de la información y los documentos contenidos en el expediente de mérito, las unidades técnicas realizaron la valoración de los aspectos siguientes:

Sobre los extremos expuestos en la Solicitud de Notificación:

En la solicitud de notificación de concentración económica presentada por la apoderada procesal de los agentes económicos intervinientes, se describe una operación mercantil, por medio de la cual, las sociedades mercantiles denominadas: Sundown Acquisition Corp., subsidiaria de Jetblue Airways Corporation, se fusionará con Spirit Airlines Inc.

Como resultado de dicha fusión, la corporación Sundown Acquisition Corp dejará de existir, y será la sociedad comercial Spirit Airlines Inc., quien continuará como la sociedad mercantil resultante de la misma. De igual manera, se indica que tras el cierre de la transacción la sociedad comercial Spirit Airlines Inc., se convertirá en una subsidiaria de JetBlue Airways Corporation, por lo que este último adquirirá el control exclusivo de la persona jurídica mercantil Spirit Airlines Inc.

Los agentes económicos mencionan que como consecuencia de la fusión con la sociedad mercantil Spirit Airlines Inc., la entidad jurídica comercial Jetblue Airways Corporation, por medio de su modelo de negocio único en lo que concierne a tarifas de bajo costo, podría obtener crecimiento y convertirse en un competidor más efectivo que resultaría en más opciones y tarifas más bajas a sus clientes, incluyendo Honduras.

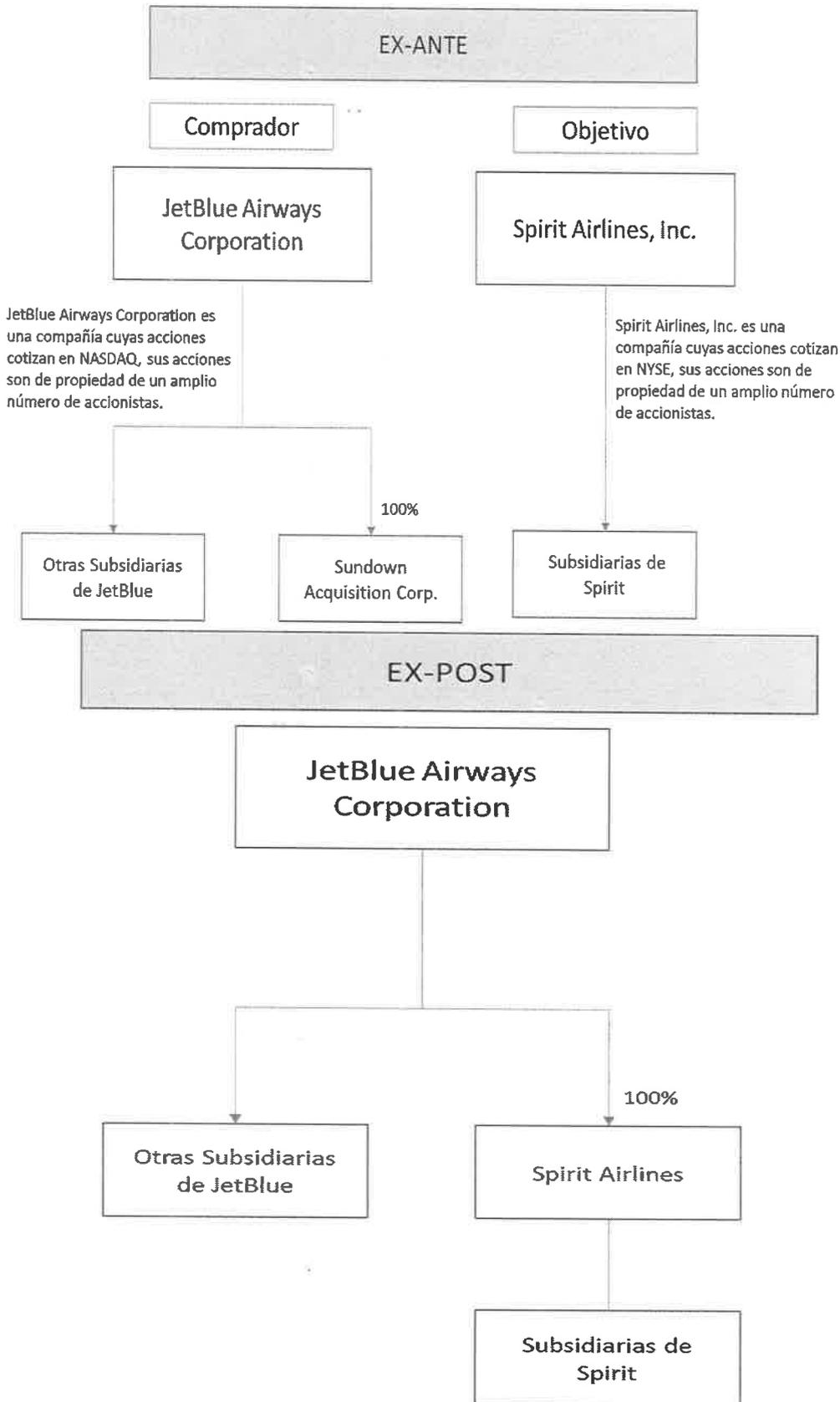
Asimismo, manifiestan que la persona jurídica mercantil JetBlue Airways Corporation actualmente no pretende cambios operativos en los vuelos que ofrece la sociedad Spirit Airlines Inc. en Honduras, más allá, de los cambios habituales que históricamente se han realizado en las operaciones que realizan en el territorio nacional en respuesta a la estacionalidad y la demanda.

Finalmente cabe señalar que en el escrito de notificación de la operación de concentración económica, la apoderada procesal invoca el procedimiento expedito que contempla el artículo 13 inciso a) del Reglamento de la Ley de Competencia y la Resolución normativa 014-CDPC-2012 AÑO-VI, en vista que todos los agentes económicos involucrados son sociedades extranjeras y el acto jurídico en cuestión no implica la transmisión directa de acciones o participaciones accionarias, ni se

acumulan en el territorio nacional acciones de los agentes económicos en las sucursales hondureñas de estas sociedades.

Sobre la organización ex ante y ex post

Los diagramas siguientes muestran gráficamente las relaciones de las sociedades involucradas pre y post operación de la concentración económica descrita previamente.



Definición de Mercado Relevante

Con el desarrollo de nuevas tecnologías y vías de comunicación, la necesidad de movilizarse se ha venido reduciendo debido a que muchas de las necesidades de comunicación se ven satisfechas para algunas personas, mientras que en otros casos aún persiste la necesidad de movilizarse de un punto origen a un punto destino, para lo cual hacen uso de medios de transportes incluido el aéreo para realizar diferentes actividades ya sea de tipo comercial, salud u ocio.

A raíz de la pandemia de Covid-19, la industria aérea se vio muy afectada debido a las restricciones de movilidad que se establecieron. En este período, el sector experimentó muchas modificaciones a nivel de oferta de servicios que provocaron muchas reestructuraciones debido a la falta de demanda. En este contexto y de manera general, el consumidor puede probablemente sustituir el medio de transporte o de comunicación que se utilizará.

En lo que concierne a la pretendida operación de concentración económica, se puede decir que esta tiene alcance en el sector de transporte aéreo de pasajeros; en el país estos servicios se realizan mayormente mediante la compra de pasajes aéreos de manera online, o en su defecto con la empresa que realizara el viaje, o a través de intermediarios en sitios web o mediante agencias de viaje.

Desde la perspectiva de la demanda, esta diversidad de opciones y modalidades de compra se da bajo variadas condiciones de calidad, en la que pueden adquirirse bajo ciertas limitaciones de asientos, antelación de compra, servicios adicionales o extras en el uso de equipaje de carga, opciones a escala o viajes directos, entre otros.

En los análisis de competencia que se realizan para este tipo de mercados se ha definido particularmente para el mercado producto un enfoque de punto origen-destino, basado en que cada combinación de origen y destino pueden considerarse como un mercado producto igual que para el mercado geográfico.

Al momento de evaluar casos como el grado de sustituibilidad entre vuelos directos e indirectos, estos se pueden considerar como alternativa bajo ciertas condiciones. En general, se considera que los vuelos directos e indirectos son más fácilmente sustituibles cuando la diferencia del tiempo de vuelo entre ambos es relativamente pequeña. Si la duración del vuelo directo es significativamente más corta que la duración total del vuelo indirecto (incluyendo las escalas o conexiones), es menos

probable que los pasajeros consideren los vuelos indirectos como una sustitución viable.

Sin embargo, como ya se señaló, esto puede variar según las preferencias individuales y las circunstancias del viaje, algunos pasajeros pueden estar dispuestos a realizar escalas o conexiones incluso si la diferencia de vuelo es mayor, ya sea por razones de costo, disponibilidad de rutas o flexibilidad de horarios.

Para el caso de análisis, considerando las alternativas de las rutas ofertadas por Spirit hay que considerar algunos factores desde la perspectiva de demanda y oferta, tales como la sensibilidad de los pasajeros al tiempo, es decir, cuando el principal objetivo para estos es llegar el destino en el menor tiempo posible. Este segmento de pasajeros está dispuesto a pagar precios mayores debido a la urgencia de llegar a su destino, aquí podemos incluir a viajes relacionados con temas de salud, viajes de negocios o fallecimientos de un familiar cercano.

En contraste, los pasajeros de tipo turístico presentan menor sensibilidad a las esperas y conexiones, ya que disponen de más tiempo, y tienen la posibilidad de examinar alternativas que les permitan una mejor relación calidad-precio por lo que recurren a comprar los pasajes con anterioridad suficiente que les permite obtener esa alternativa.

En el mercado de transporte aéreo de pasajeros, se pueden distinguir distintos tipos de pasajeros en función de la sensibilidad que presentan con el tiempo. En primer lugar, se encuentran aquellos que no presentan flexibilidad respecto al tiempo de demora, ya que buscan llegar al destino lo antes posible, generalmente tienden a viajar por fines comerciales (negocios) por lo que se encuentran dispuestos a pagar más para obtener flexibilidad respecto a sus boletos (cancelación, modificación, etc.). En segundo lugar, se encuentran aquellos pasajeros con una elevada elasticidad-precio, es decir, viajeros de vacaciones cuyo interés principal es conseguir el menor precio posible; generalmente se trata de pasajeros que viajan por placer para visitar familiares y amigos, los cuales reservan con suficiente anticipación y no requieren flexibilidad con su reserva.

Si se considera la oferta de las rutas, es posible encontrar diferentes opciones conforme a las estrategias comerciales de las empresas que ofrecen rutas desde Honduras hacia Estados Unidos y viceversa, en aerolíneas de bajo costo como Spirit, o aquellas con servicios tradicionales de vuelos como American Airlines o United Airlines.

Por último, se debe resaltar la sustituibilidad entre los distintos aeropuertos. Las autoridades de competencia han considerado que los aeropuertos de una misma ciudad se pueden considerar aeropuertos sustitutos, ya que los pasajeros tienen la potestad de decidir desde/hacia que aeropuerto vuelan. Sin embargo, aquellos aeropuertos que se suelen localizar a distancias superiores (aproximadamente a partir 200 kilómetros) no se consideran sustitutos.

Considerando lo antes expuesto, se puede establecer que existe diferenciación entre las necesidades de los pasajeros conforme a las opciones de la oferta, persiste el criterio de establecer el mercado relevante basado en el enfoque “punto de origen/punto de destino, según el cual cada combinación de un punto de origen y un punto de destino constituye un mercado de producto y geográfico distinto, desde el punto de vista de la demanda.

Como se advirtió, para evaluar el mercado producto para la presente operación de concentración económica se ha optado por el enfoque convencional en el análisis de competencia, es decir, un enfoque de “punto de origen / punto destino” (O&D), donde cada ruta comercial del transporte de pasajeros representa un mercado relevante. En otras palabras, la conexión entre dos aeropuertos de ciudades distintas se debe de considerar un mercado a analizar.

Actualmente Spirit ofrece servicios de transporte aéreo para pasajeros en las siguientes rutas en Honduras:

- **Orlando, Estados Unidos – San Pedro Sula, Honduras y viceversa**
- **Miami (Fort Lauderdale), Estados Unidos – San Pedro Sula, Honduras y Viceversa**
- **Miami (Fort Lauderdale), Estados Unidos – Comayagua, Honduras y Viceversa**
- **Nueva Orleans, Estados Unidos – San Pedro Sula, Honduras y viceversa**
- **Houston, Estados Unidos – San Pedro Sula, Honduras y viceversa**
- **Houston, Estados Unidos – Comayagua, Honduras y viceversa**

Además, las siguientes rutas han sido aprobadas por la Agencia Hondureña de Aviación Civil, pero actualmente no están siendo operadas por Spirit:

- **Miami (Aeropuerto Internacional de Miami), Estados Unidos – Comayagua, Honduras y viceversa.**

- **Miami (Aeropuerto Internacional de Miami), Estados Unidos – San Pedro Sula, Honduras y viceversa.**

Por tanto, el **mercado producto** para el presente caso queda definido como **las rutas que actualmente opera el agente económico para vuelos directos y para vuelos con escalas.**

En lo que concierne al mercado geográfico del transporte aéreo es el área donde operan las aerolíneas y en el cual compiten por los servicios regidos bajo las mismas condiciones regulatorias; este mercado puede abarcar regiones, países, continentes o incluso a nivel global, dependiendo el alcance de las operaciones de las aerolíneas involucradas.

Además, el tamaño del mercado geográfico del transporte aéreo puede variar según varios factores, como las regulaciones de aviación, los acuerdos internacionales, las alianzas estratégicas entre aerolíneas y las rutas que cubren.

Por tanto, la delimitación del **mercado geográfico** en este caso en particular se considera cada una de las rutas sin escalas desde y hacia el país. En consecuencia para efectos del presente caso, el **mercado geográfico** considerará la dimensión a escala nacional.

Valoración de la Información y Documentación Presentada. De los Posibles Efectos Económicos Derivados de la Operación de Concentración Económica, los Posibles Beneficios y Eficiencias en el Territorio Nacional en Condiciones Post Operación.

De la Información y Documentación Presentada:

1. Que la persona jurídica comercial JetBlue Airways Corporation por medio de su subsidiaria Sundown Acquisition Corp. se fusionará con la sociedad mercantil denominada: Spirit Airlines Inc., siendo esta última la sociedad comercial resultante de la fusión, según los términos y condiciones establecidos en el *Acuerdo y Plan de Fusión* celebrado en el mes de julio del año 2022.
2. Que mediante requerimiento de información la apoderada procesal de los agentes económicos involucrados en esta operación de concentración económica

manifiesta que las sociedades mercantiles: JetBlue Airways Corporation y Spirit Airlines Inc. tienen entidades comerciales subsidiarias, siendo las siguientes:

Entre las compañías subsidiarias de JetBlue Airways Corporation están: Sundown Acquisition Corp., BlueBermuda Insurance, Ltd., JETBLUE Technology Ventures, L.L.C., JBTP, L.L.C., Troupe, Inc.; las entidades comerciales subsidiarias de la sociedad mercantil Spirit Airlines Inc. son: Spirit Finance Cayman 1 Ltd, Spirit Finance Cayman 2 Ltd, Spirit IP Cayman Ltd., Spirit Loyalty Cayman Ltd.

3. Que en cuanto a las sociedades mercantiles subsidiarias de la persona jurídica comercial Spirit Airlines Inc. antes descritas, se aclara por parte de los agentes económicos, que ninguna opera directamente en las líneas de negocio de Spirit Airlines Inc. en Honduras, y que estas son únicamente sociedades Holding especiales para Spirit Airlines Inc., poseedoras de derechos de propiedad intelectual, que facilitan las operaciones de Spirit Airlines Inc., tanto en el territorio nacional como en otros países en los que opera Spirit Airlines Inc.; asimismo, mencionan que las empresas subsidiarias de JetBlue Airways Corporation no tienen operaciones en Honduras.
4. Que con los datos proporcionados por las partes se puede inferir que la participación indirecta en la operación de concentración económica notificada, de dichas compañías subsidiarias, no comprende implicaciones a considerar respecto al mercado hondureño.
5. Que producto de las investigaciones realizadas por la Dirección Técnica a fin de ampliar la información para el análisis de esta concentración económica, se tuvo conocimiento de la Alianza que existe entre Jet Blue y American Airlines en los Estados Unidos de América (*Northeast Alliance* "NEA", por sus siglas en inglés, *Alianza del Noroeste* en español), por lo que mediante requerimiento de información se consultó a los agentes económicos sobre dicho extremo.

Lo anterior, debido a la existencia de probabilidad que la Alianza del Noroeste entre Jet Blue Airways Corporation y American Airlines originase efectos negativos, y bajo la responsabilidad y obligación que tiene la Comisión de garantizar el funcionamiento eficiente en el mercado, así como, el bienestar del consumidor; se consideró la necesidad de ampliar el plazo de verificación, a fin de que fuese analizado detenidamente alguna implicación o bien los efectos indirectos en el

tiempo para el mercado hondureño, como una posible consecuencia de este tipo de alianzas, en particular sobre la oferta de rutas y precios.

En ese sentido, como respuesta a las consultas planteadas los agentes económicos esgrimieron lo siguiente: *“La Alianza del Noroeste de JetBlue con American Airlines cubre Nueva York (Aeropuerto Internacional John F. Kennedy (JFK), Aeropuerto LaGuardia (LGA) y Aeropuerto Internacional Logan de Boston (BOS) (la Nea). Esta Nea entre JetBlue y American Airlines no tiene, ni se espera que tenga, ninguna implicación en el mercado hondureño en el marco de la concentración propuesta. JetBlue no vuela a Honduras y American Airlines no tiene vuelos sin escalas a Honduras desde los aeropuertos cubiertos por la NEA (BOS, EWR, JFK y LGA)”*.

6. Que es necesario resaltar, que desde un enfoque estratégico las sociedades mercantiles realizan estas Alianzas para fortalecer sus relaciones comerciales y con la intención de que se produzcan eficiencias para las empresas que optan por este tipo de colaboración, esto en consecuencia debería traducirse en una serie de factores que beneficien a los consumidores que utilizan los servicios de transporte aéreo de pasajeros; no obstante, las particularidades de este tipo de Alianzas también podrían dar lugar a que se produzcan efectos negativos que coloquen en una situación de riesgo el proceso de libre competencia.
7. Que en el expediente de mérito corren agregados varios documentos, entre uno de ellos el denominado: “Declaración Jurada”, por medio de los cuales los agentes económicos involucrados en la operación de concentración económica notificada declaran que la información presentada es fidedigna, de igual manera que no tienen participación en el capital social de otras sociedades mercantiles constituidas en Honduras.
8. Que, en la operación mercantil notificada, los agentes económicos involucrados solicitaron a la Comisión que se mantenga la confidencialidad con respecto a la información y documentación contenida en el expediente de mérito.

De los posibles efectos a la Competencia:

Según lo verificado, en fecha 28 de julio de 2022, las partes notificantes celebraron un Acuerdo y Plan de Fusión, en virtud del cual, sujeto a las condiciones establecidas en el acuerdo, Sundown Acquisition Corporation, subsidiaria de JetBlue, se fusionará con Spirit, como resultado de la fusión, Sundown Acquisition Corporation dejará de existir,

y Spirit continuaría como la sociedad mercantil resultante de la fusión. Por lo tanto, después del cierre de la transacción propuesta, **JetBlue** tendrá el control exclusivo sobre **Spirit** y todas sus subsidiarias.

A continuación, se detallan las participaciones de mercado hondureño, de acuerdo con la variable de número de pasajeros en el año 2021, para vuelos sin escala en las rutas pertinentes, de la manera siguiente:

Rutas por ciudad	Línea aérea	Cuota de mercado (2021)
Orlando - San Pedro Sula	Spirit	100.0%
Miami (Fort Lauderdale) – San Pedro Sula	American Airlines	58.3%
	Spirit	35.9%
	Avianca	5.8%
Miami (Fort Lauderdale) - Comayagua	American Airlines	68.9%
	Spirit	31.1%
Nueva Orleans – San Pedro Sula	Spirit	100.0%
Houston – San Pedro Sula	United Airlines	81.3%
	Spirit	18.7%
Houston - Comayagua	United Airlines	54.5%
	Spirit	45.5%
Fuente: Expediente 252-NC-11-2022		

En la tabla anterior se puede observar que las rutas (para vuelos sin escala) donde existe un único operador son: Orlando-San Pedro Sula y Nueva Orleans-San Pedro Sula, Spirit ostenta una cuota de mercado del 100%; adicionalmente, las otras rutas con una importante cuota de mercado que involucran al agente económico vinculado a la operación de concentración económica, son Houston-Comayagua (45.5%) y Miami (Fort Lauderdale)- San Pedro Sula (35.9%) donde compite directamente con United Airlines que ostenta el mayor porcentaje de participación de mercado.

También se detallan las participaciones de mercado hondureño de acuerdo con la variable de vuelos indirectos del año 2021, en la tabla siguiente:

Ruta Ciudad - Par	Línea aérea	Cuota de mercado (2021)
Orlando – San Pedro Sula	Spirit	68.1%

	American Airlines	18.2%
	United Airlines	7.1%
	Copa Airlines	4.3%
	Delta Airlines	2.3%
	Avianca	<1.0%
Miami (Fort Lauderdale) – San Pedro Sula	American Airlines	54.7%
	Spirit	34.0%
	Avianca	9.8%
	Copa Airlines	<1%
	Delta Airlines	<1%
	TACA	<1%
	Aeroméxico	<1%
Miami (Fort Lauderdale) – Comayagua	Spirit	58.8%
	American Airlines	41.1%
	Copa Airlines	<1%
Nueva Orleans – San Pedro Sula	Spirit	53.3%
	United Airlines	28.1%
	American Airlines	14.1%
	Delta Airlines	4.5%
	Avianca	<1%
	Copa Airlines	<1%
Houston – San Pedro Sula	United Airlines	62.0%
	Spirit	32.3%
	American Airlines	3.4%
	Delta Airlines	1.5%
	Avianca	<1%
	Aeroméxico	<1%
Houston - Comayagua	Spirit	85.1%
	United Airlines	14.9%
Fuente: Expediente 252-NC-11-2022		

Se puede observar que las rutas (para vuelos con escala), donde Spirit ostenta altas cuotas de mercado, son, entre Orlando-San Pedro Sula (68.1%), Miami-San Pedro Sula (34.0%), Miami-Comayagua (58.8%), Nueva Orleans-San Pedro Sula (53.3%), Houston-San Pedro Sula (32.3%), y Houston-Comayagua (85.1%).

En ese sentido, los vuelos indirectos con escalas y ofrecidos por otras compañías tienen un efecto disciplinador en el mercado, ya que existe una sustituibilidad por el lado de la oferta, que en caso de que la entidad sobreviviente quiera ejercer algún

poder de mercado se ofertarían fácilmente opciones por otras compañías a precios más competitivos.

En cuanto al mercado hondureño se refiere, JetBlue no ofrece ninguna ruta a Honduras y acorde a lo expresado por las partes notificantes, actualmente no tiene planes de ofrecer rutas al territorio nacional, por lo que la transacción no elimina la competencia de una de las partes de la transacción según la información proporcionada por la apoderada procesal. JetBlue espera que no haya cambios en las operaciones comerciales de Spirit por lo tanto la dinámica del mercado relevante no cambiaría.

Otro punto relevante a destacar en el marco de la operación de concentración, es la Alianza del Noreste entre JetBlue y American Airlines (la "NEA"), que cubre las ciudades de Nueva York (Aeropuerto Internacional John F Kennedy ("JFK"), Aeropuerto la Guardia ("LGA"), Aeropuerto Internacional Newark Liberty ("EWR") y Aeropuerto Internacional Logan de Boston ("BOS"). Según las partes, esta alianza entre JetBlue y American Airlines no tiene, ni se espera que tenga, ninguna implicación en el mercado hondureño en el marco de la transacción propuesta, destacando que JetBlue no vuela a Honduras y American Airlines no tiene vuelos sin escalas a Honduras desde los aeropuertos cubiertos por la NEA.

Como es conocido, el pertenecer a una alianza estratégica tiene algunos beneficios, pero también algunos riesgos al proceso competitivo. Una alianza estratégica tiene el potencial de facilitar la suscripción de acuerdos de cooperación entre sus miembros. Por consiguiente, el formar parte de dicha alianza puede ser una condición para que mejoren las posibilidades de rentabilidad e ingreso a un mercado, dado que se podría realizar una mejor explotación de las rutas por los beneficios que implican los acuerdos con otras aerolíneas. No obstante, también podría generar probables riesgos de exclusión, ya que existe la posibilidad que miembros de una alianza no tengan el incentivo de firmar acuerdos de cooperación con otro operador de otra alianza o aquellos que no pertenezca a ninguna.

Por estos motivos, se puede considerar que la suscripción de acuerdos, al igual que pertenecer a una alianza en Estados Unidos, podría constituir barreras para el ingreso de nuevas aerolíneas, ya que permiten explotar economías de red, ofertar mejores itinerarios, horarios, destinos, y programas de pasajero frecuente, entre otras.

En relación con lo descrito, es preciso señalar que al momento del análisis de la operación de concentración económica (JetBlue-Spirit) en Honduras, la alianza (NEA)

antes descrita ha sido prohibida debido al fallo del tribunal de Distrito que dictaminó que la decisión de JetBlue y American Airlines de dejar de competir en Boston y New York, donde son jugadores importantes, violentó la sección 1 de la ley Sherman, debido a que se demostró que se incrementaron las tarifas y redujeron las opciones para los viajeros estadounidenses en muchos mercados nacionales de pasajeros aéreos programados. Al respecto, las partes detallan que Jet Blue ha declarado públicamente que ha rescindido la alianza (NEA) con American Airlines.

Según los comparecientes, no existen efectos contrarios a la competencia, ya que JetBlue no ofrece ninguna ruta a Honduras y actualmente no tiene planes de ofrecer rutas al territorio nacional. Por tanto, son del criterio que es muy poco probable que la operación resulte en la restricción y/o eliminación de la competencia de terceros, a causa del aumento de poder de mercado, por las razones que se exponen a continuación:

- a) En primer lugar, la Transacción no da lugar a ningún traslape en las rutas establecidas; se han realizado en respuesta a la estacionalidad y la demanda, por lo que la transacción no resultará en un cambio en la dinámica de los mercados relevantes.
- b) En segundo lugar, elevar los precios por encima de los niveles competitivos no tendría sentido desde una perspectiva económica teniendo en cuenta que JetBlue es una aerolínea de bajo costo que, por definición, es un actor del mercado que está interesado en proporcionar servicios de transporte aéreo a un precio más bajo que las aerolíneas tradicionales, manteniendo al mismo tiempo los estándares de calidad de los servicios prestados a los clientes. Por lo tanto, el propósito de JetBlue es ofrecer precios asequibles para los servicios de transporte aéreo de pasajeros, manteniendo una buena calidad de los servicios para sus clientes y presionando a otros competidores en términos de precio y calidad.
- c) En tercer lugar, hay varias líneas aéreas que prestan servicios en los mercados pertinentes, con vuelos directos e indirectos (incluidas grandes compañías aéreas tradicionales como United y American). Un aumento de las tarifas basado en la cuota de mercado no sería sostenible, ya que los pasajeros recurrirán inmediatamente a sustitutos que ofrezcan precios más bajos.
- d) Por último, dadas las barreras de entrada mínimas para que una línea aérea existente abra una nueva ruta en los mercados pertinentes, si con la fusión de ambas líneas aéreas deciden aumentar los precios por encima del nivel

competitivo, otras compañías pueden verse atraídas para servir al mercado y captar aquella demanda de pasajeros sensibles a los precios. Los competidores actuales en las rutas pertinentes (como American y United, que ya sirven las rutas de Houston y Miami con vuelos directos) pueden aumentar la frecuencia de sus servicios en estas rutas para responder ante cualquier posible aumento de precio.

Aquellas líneas aéreas que ya están bien posicionadas y muy bien financiadas en el mercado relevante (como United y American) pueden ajustar fácilmente sus operaciones para cubrir cualquier ruta que se vea afectada por un posible aumento de las tarifas.

Adicionalmente, se enuncian algunos beneficios globales de la transacción expuestos por los comparecientes:

- Las aerolíneas combinadas crearán un desafío significativo para las cuatro grandes aerolíneas que representan el 80% de la capacidad de Estados Unidos.
- Con la fusión ambas aerolíneas podrán ofrecer a sus clientes mayores y mejores alternativas con respecto a sus destinos, con más de 125 destinos en total.
- JetBlue planea llevar su experiencia a todas las aeronaves, ofreciendo la combinación única JetBlue con tarifas bajas y servicio galardonado a más clientes. La experiencia de JetBlue incluye: televisión en vivo gratis, amplio espacio para las piernas, bocadillos gratis, una cultura galardonada para sus empleados (conocidos como miembros de la tripulación) y Wi-Fi gratis. JetBlue es una aerolínea de bajo costo conocida por proporcionar un alto estándar calidad de servicio a cambio de tarifas bajas. Después de la transacción, los servicios de a calidad ya proporcionados por JetBlue serán mejores que la competencia, favoreciendo en última instancia el bienestar del consumidor final.
- La reputación de JetBlue por sus tarifas bajas y una excelente experiencia del cliente puede ser contraproducente en rutas donde están presentes aerolíneas tradicionales o heredadas como American Airlines y United Airlines (por ejemplo, Miami - San Pedro Sula, Miami - Comayagua, Houston - San Pedro Sula y Houston - Comayagua). En Estados Unidos de América, JetBlue tiene un largo historial promoviendo la reducción de tarifas de aerolíneas tradicionales. Por lo tanto, después de la fusión, la presencia de JetBlue puede resultar en tarifas más bajas y/o un mejor servicio para los clientes en más rutas.
- Jet Blue actualmente no pretende cambios operativos en los vuelos de Spirit hacia Honduras, más allá de los cambios habituales que históricamente se han realizado

en las operaciones en el territorio nacional en respuesta a la estacionalidad y la demanda.

Al analizar el fondo de los argumentos esgrimidos por los comparecientes, es evidente que estos y las eficiencias previstas se encuentran mayormente vinculados a los procesos desarrollados en Estados Unidos. Lo anterior, debido a la relación en las rutas destino establecidas dentro del mercado relevante.

Respecto a las eficiencias presentadas, es conveniente hacer notar que la importancia para la valoración de estas, parte de la premisa que las mismas deben ser a consecuencia de la transacción y no deba de existir una forma de alcanzarlas que no sea mediante la operación de concentración.

De los posibles beneficios y eficiencias en territorio nacional y las condiciones post operación para el Mercado hondureño:

En cuanto a las eficiencias particulares que se prevén para el territorio nacional, las partes mencionan que no han creado un análisis detallado, ni estimaciones de los beneficios y eficiencias procompetitivos que se espera genere la transacción propuesta para territorios o rutas específicas. Los beneficios que JetBlue ha cuantificado se refieren únicamente al conjunto de la transacción y tienen en cuenta el impacto global en el negocio de JetBlue.

Debido a que JetBlue no ha realizado una cuantificación país por país de los beneficios de la transacción propuesta, no ha considerado cómo se relacionaría cada beneficio potencial específicamente en Honduras, que es una porción muy pequeña de las operaciones totales de Spirit (y sería una porción muy pequeña de las operaciones totales de la entidad fusionada), indicando que la cuantificación de los beneficios debe leerse en el entendimiento de que sólo se trata de estimaciones, y que constantemente se realizan evaluaciones y consideraciones adicionales que pueden afectar y/o alterar los planes y cálculos que se describen. Es decir, la información proporcionada en relación con las eficiencias se basa en estimaciones, y las cuantificaciones finales y el calendario para la realización de estos beneficios, sinergias y cálculos de costes es una evaluación en evolución.

De acuerdo con las sociedades mercantiles involucradas, las eficiencias que se generarían producto de la concentración corresponden principalmente al interés de

ampliar su flota de aviones, diversificar su oferta de rutas en Estados Unidos, y mejorar las comodidades y el confort. No obstante, al observar las características, tipo, claridad en su cuantificación, el traslado de los beneficios de estas eficiencias y demás eficiencias invocadas por los notificantes, se puede establecer que en términos generales las mismas no tienen la suficiente precisión acerca de la forma que estas eficiencias pueden incentivar de manera positiva la competencia, así como derivar en beneficios directos a los usuarios de transporte aéreo en el territorio nacional.

En esa misma sintonía, y en atención al requerimiento de información efectuado, las partes manifiestan, que en cuanto a los potenciales beneficios que obtendrían los consumidores producto de la fusión, se encuentra relacionado a la cuota de mercado que alcanzaría JetBlue (una cuota global de aproximadamente el 9%), convirtiéndose en la quinta aerolínea más grande de los Estados Unidos de América. Según los notificantes, este escenario le permitirá competir vigorosamente contra las "Cuatro Grandes" aerolíneas (American Airlines, Delta, United y Southwest), que son significativamente más grandes, ofreciendo más opciones y tarifas más bajas a los clientes de los mercados en los que operará, incluido Honduras.

Además, los agentes económicos consideran que los clientes que vuelen desde y hacia Honduras, y los pasajeros de las aerolíneas en general, se beneficiarán a consecuencia de los cambios en la flota combinada que garantizarán que los aviones mejorados desde el punto de vista medioambiental vuelen antes de lo que lo harían de otro modo, apoyando el objetivo de JetBlue de lograr cero emisiones netas de carbono para 2040, diez años antes que el objetivo de la industria en general. Además, la cartera de pedidos combinada creará sinergias naturales, entre otras cosas protegiendo el crecimiento y la disponibilidad cuando haya escasez de aviones y las carteras de pedidos de los fabricantes de equipos originales estén limitadas.

De igual manera señalan que: *“La reputación de JetBlue de ofrecer tarifas bajas y la experiencia ofertada al cliente es disruptiva en rutas en las que las aerolíneas tradicionales tienen una posición fuerte y una mayor presencia. Además, consideran que la transacción propuesta reforzará la competencia en el mercado al presionar a los competidores para que presten un mejor servicio, bajen las tarifas, lo que beneficia directamente a todos los pasajeros, no sólo a los que viajen en un vuelo con la entidad fusionada”*.

En particular, son del parecer que este beneficio es especialmente importante en las rutas hacia y desde Honduras, donde una aerolínea tradicional tiene una cuota de mercado significativa (por ejemplo: Miami-San Pedro Sula, donde American Airlines tiene la mayor cuota de mercado; Miami-Comayagua, donde American Airlines mayor cuota de mercado; Houston-San Pedro Sula, donde United Airlines tiene la mayor cuota; y Houston-Comayagua, donde United Airlines tiene la mayor cuota).

En suma y en lo que respecta a Honduras, como se ha observado a lo largo del análisis efectuado, la fusión no alteraría las condiciones de mercado en el territorio nacional y los efectos de la transacción se mantendrían en similares condiciones ya que permanecerían las mismas cuotas de mercado.

Sin embargo, es importante realizar un seguimiento posterior al desarrollo de la concentración económica para verificar en condiciones ex post las eficiencias o beneficios para el consumidor final que han sido invocados por los notificantes, además de poder evaluar posterior a la operación nuevas alianzas o cambios que puedan derivar de la operación comercial de Spirit.

Dicho seguimiento deberá estar encaminado, pero no limitativo a lo siguiente:

- a) Verificar las eficiencias o beneficios invocados por los notificantes para las condiciones de mercado y el consumidor final, y;
- b) Verificar la implementación de mejores servicios y comodidades como producto de la experiencia que JetBlue ofrece como una combinación única de tarifas bajas y servicio galardonado, en los aviones que vuelan hacia y desde Honduras.
- c) Evaluar ex post los efectos de nuevas alianzas o cambios que puedan derivarse de la operación comercial de Spirit.

Del procedimiento relativo a la Operación de Concentración Económica.

1. Que, de conformidad con la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia (Ley de Competencia, Ley o LDPC) y su Reglamento, la Comisión tiene entre otras funciones, la de verificar e investigar las concentraciones económicas para determinar su compatibilidad con el ordenamiento jurídico que rige la materia.
2. Que de acuerdo con los artículos 3 y 4 de la Ley, el ámbito de aplicación espacial de la validez de la Ley comprende a todas las áreas de la actividad económica, aun

y cuando se encuentren reguladas por sus leyes especiales, reglamentos o resoluciones.

Por lo que están sometidos a la Ley todos los agentes económicos o sus asociaciones, ya sean personas naturales o jurídicas, que, por cualquier título, participen como sujetos activos en la actividad económica dentro del territorio de la República de Honduras, etcétera.

Asimismo, se encuentran sujetas a la Ley aquellas personas con domicilio legal fuera del territorio de la República de Honduras, cuando sus actividades, contratos, convenios, prácticas, arreglos, actos o negocios, produzcan efectos en el territorio nacional.

3. Que la Ley de Competencia establece en su artículo 13, la obligatoriedad de notificar ante la Comisión a las empresas que pretendan concentrarse, antes que la operación de concentración surta sus efectos, definiendo esta Comisión los criterios para determinar que concentraciones deben ser verificadas.
4. Que en la Ley, el Reglamento y las Resoluciones Normativas se describen los documentos y la información que deben acompañarse a las solicitudes de notificación de una operación de concentración; entre otros: el nombre, denominación o razón social de los agentes económicos que solicitan la autorización de que se trate, y de aquellos otros agentes que participan en ella directa o indirectamente, así como la copia certificada de la escritura de constitución, modificación o transformación de los mismos; descripción de la concentración económica, objetivos y tipo de operación, etc.. Asimismo, los agentes económicos deben describir la concentración económica, sus objetivos y el tipo de operación notificada, conforme a lo dispuesto en los artículos 52 y 53 de la Ley, 15 y 22 de su Reglamento, entre otros.

CONSIDERANDO (4): Que para poder realizar las valoraciones de los efectos indirectos en el tiempo que podría provocar la Alianza del Noroeste entre Jet Blue Airways Corporation y American Airlines en el mercado hondureño; y conforme a la facultad que tiene la Comisión de verificar e investigar la compatibilidad de las concentraciones económicas con la Ley de Competencia en consonancia con el objetivo que persigue la misma, se procedió a la verificación de esta concentración económica de conformidad con el procedimiento estipulado en los artículos 16, 52, 53

y 54 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia y los artículos 12, 24 del Reglamento de la Ley.

CONSIDERANDO (5): Que para efectos de dar cumplimiento a la obligación establecida en el artículo 29 del Reglamento de la Ley de Competencia que dispone: *“En el acto de formalización ante notario mediante el cual se produzca una concentración de las que requiere autorización previa de conformidad a la Ley, dicho funcionario deberá relacionar la resolución de la Comisión en la que se autoriza la misma”*, los agentes económicos involucrados en dicha operación, informarán a la Comisión el cumplimiento de la obligación en referencia, para lo cual deberán presentar ante la Secretaría General de la Comisión, la copia debidamente autenticada de la correspondiente escritura pública, y las solemnidades que la ley exige para los efectos respectivos.

POR TANTO:

La Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia en el uso de sus atribuciones y en aplicación a lo establecido en los artículos: 1, 80, 82, 331, 333, 339 y demás aplicables de la Constitución de la República; 1, 3, 4, 11, 13, 14, 16, 18, 34 numeral 3), 46, 52, 53, 63-B y demás aplicables de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia; 1, 3 literal c) y f), 9, 10, 11, 12, 13 literal a), 14, 15, 21, 22, 24, 28, 47, 49, 50, 82 y demás aplicables del Reglamento de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia.

RESUELVE:

PRIMERO: Tener por **NOTIFICADA** la operación de concentración consistente en un cambio de control, mediante Acuerdo de Fusión, a través del cual, la sociedad mercantil denominada: **JetBlue Airways Corporation** por medio de su subsidiaria **Sundown Acquisition Corp.** se fusionará con la persona jurídica comercial **Spirit Airlines Inc.**

SEGUNDO: **Autorizar de Manera Condicionada** el presente proyecto de concentración económica, a efectos de verificar que las condiciones de mercado en las rutas identificadas en el mercado relevante no se vean reducidas o alteradas, por lo que, la entidad resultante estará obligada a observar y cumplir las **medidas, condicionales y/o advertencias** siguientes:

1. Notificar, presentar y/o informar a la Comisión, en caso de llegar a concretarse, todo acuerdo de alianzas estratégicas entre la entidad resultante (Spirit Airlines Inc.) con sus competidores, durante los próximos cinco (5) años, contados a partir de la emisión de la presente resolución, y entre los primeros tres meses posterior a la formalización de los mismos, específicamente aquellos que afecten directa o indirectamente las rutas destino desde Honduras hacia Estados Unidos o cualquier otro punto de destino.
2. Informar a la Comisión la apertura de nuevas rutas, habilitación de rutas ya aprobadas, pero no operativas, así como el cierre y/o cambios de rutas existentes que afecten el territorio nacional, entre los primeros tres meses posteriores al cierre o apertura de una ruta desde Honduras hacia Estados Unidos o cualquier otro punto de destino, que conlleve un beneficio para el consumidor en relación a obtener una combinación única de tarifas bajas y un servicio excepcional en más rutas, manteniendo el modelo de una “aerolínea de ultra bajo costo para poder volar” por sus siglas en inglés: ULCC, que pueda llevar a un aumento de la relevancia de vuelos en aeropuertos, con el compromiso formal de incrementar su flota de aviones, tripulación y otros cargos operativos, debiéndose comprometer formalmente a sortear y poner su mejor esfuerzo para enfrentar las posibles restricciones en la industria de la aeronáutica civil que no dificulte operar esos destinos.
3. Informar a la Comisión sobre las decisiones que resulten, una vez se encuentre firme el proceso judicial de la Alianza Estratégica Northeast Alliance (NEA) en Estados Unidos, así como la demanda interpuesta por el Department of Justice (DOJ) para bloquear la operación de fusión entre Jetblue y Spirit y cualquier otro proceso y/o decisión que esté relacionada con el proceso de concentración económica a nivel global, incluyendo la decisión de las partes.
4. Para efectos de poder analizar las eficiencias derivadas de la pretendida operación de concentración económica, se debe informar a la Comisión, mediante informes anuales, dentro de los treinta (30) días del mes de septiembre de cada año, durante un período de cinco (5) años (2024-2028), sobre las ganancias y/o incrementos en eficiencia económica, incluyendo al menos, pero no limitativas, las siguientes:
 - a) Información estadística sobre precios trimestrales promedio de los tickets aéreo en cada una de las rutas que opera Spirit (tanto sin escala como vuelos indirectos), números de asientos libres y ocupados, precios de cada uno de servicios de valor agregado, lo anterior para mejorar el servicio a más clientes en sus rutas ya existentes o por operar a futuro, aumentando por tanto y cuanto asientos y precios bajos. entre otros.

- b) La obtención de otros ahorros de recursos que permitan al agente económico, de manera permanente, ofertar la misma cantidad de servicios (rutas, pasajes aéreos, servicios y valores agregados incluidos en el precio regular del ticket, entre otros), a menor costo o una mayor cantidad del bien al mismo costo, lo anterior para animar y obligar a la competencia para mejorarla de una manera vigorosa a reducir las tarifas.
- c) Reporte detallado de la implementación de las mejoras referidas en la documentación presentada a la Comisión y relacionada a mayores destinos, calidad en los servicios, experiencia galardonada, programa de fidelidad, entre otros; como beneficios trasladados a los consumidores finales.
- d) Reportar a la Comisión los ingresos adicionales que la aerolínea resultante obtendrá de acuerdo a las tarifas bajas asociadas en sus mercados de operaciones, es decir, derivado de su participación de relevancia en los aeropuertos donde opera actualmente y pretenda expandirse. Debiendo presentar un plan significativo de red que permita analizar a esta Comisión los beneficios de los viajeros, y con ello evitar de manera considerable los riesgos de diluir la competencia, evitando operar aerolíneas con menos incentivos y capacidades.

TERCERO: Se instruye el **Procedimiento de Exigencia de Información** contenido en la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, entre otros, y sin perjuicio de otras actuaciones o funciones que puedan derivarse en el marco de las disposiciones que rigen la materia de Competencia y que permitan a la Comisión verificar el cumplimiento de las condiciones impuestas a los agentes económicos, así como su comportamiento en el mercado hondureño.

CUARTO: De conformidad a lo establecido en el artículo 14 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, la Comisión, se reserva la facultad de aplicar las medidas o sanciones legales que correspondan, cuando la concentración económica haya sido examinada sobre la base de información falsa proporcionada por los agentes económicos involucrados; sin perjuicio de lo establecido en el artículo 121 de la Ley de Procedimiento Administrativo, relativo a la facultad de revocar o modificar el acto administrativo cuando desaparecieren las circunstancias que lo motivaron o sobrevinieren otras que, de haber existido a la sazón, el mismo no habría sido dictado, también podrá revocarlo o modificarlo cuando no fuere oportuno o conveniente a los fines del servicio para el cual se dicta.

QUINTO: Declarar sin lugar la petición de confidencialidad con respecto a la información y documentación contenida en la operación mercantil notificada, en virtud de no haber reunido y/o demostrado la concurrencia de los presupuestos establecidos en el artículo 47 del Reglamento de la Ley de Competencia, en tanto que dicha información y documentación son requisitos sustanciales que regula el ordenamiento jurídico.

SEXTO: De conformidad con el artículo 82 del Reglamento de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia, la Comisión dispone que los agentes económicos involucrados en la concentración en referencia publiquen por su cuenta, la presente Resolución, en por lo menos un diario de mayor circulación nacional. Para ello, la Resolución deberá publicarse durante los próximos cuarenta y cinco (45) días calendarios, posteriores a la fecha de notificación de esta.

SÈPTIMO: Para los efectos legales correspondientes instrúyase a la Secretaría General para que proceda a notificar la presente Resolución a la apoderada procesal de los agentes económicos intervinientes, dentro del plazo legal establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo, y en el acto de la notificación se les haga las prevenciones de ley correspondientes. **NOTIFIQUESE.- (f) SUYEN EMPERATRIZ MUÑOZ RIVERA. Comisionada Presidente. (f) ERICK MAURICIO RODRIGUEZ GAVARRETE. Comisionado Vicepresidente. (f) ANALINA MONTES HAWIT. Comisionada Secretaria Pleno.**



LIC: SUYEN EMPERATRIZ MUÑOZ RIVERA
Comisionada Presidente



ABOG: DURVIN NOEL MEJÍA ECHEVERRÍA
Secretario General