



¿CÓMO SE LIMITABA LA COMPETENCIA?

En 2008 la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) recomendó a sus afiliados transferir a sus clientes, mediante un cargo adicional uniforme, el incremento en los precios del combustible.

El acuerdo ilegal evitaba que las empresas decidieran, en lo individual, si incluir en su precio este costo o absorberlo total o parcialmente para atraer a más clientes.

La Comisión encontró que entre 2008 y 2010 la CANACAR difundió y dio seguimiento a la aplicación del acuerdo a través su página de internet y en un sitio web construido específicamente para ello.



¿QUÉ HIZO LA COMISIÓN?

En 2010, la Comisión impuso multas a la CANACAR, cinco empresas transportistas y cinco personas físicas.¹

En total las multas impuestas ascendió a 30.9 millones de pesos.

A la CANACAR la multó con el doble de lo que le hubiera correspondido, por reincidencia.



¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

El cobro del cargo adicional obligaba a los usuarios de autotransporte a pagar precios artificialmente altos.

El daño acumulado que se causó al mercado fue de al menos 8 mil 200 millones de pesos.² Esta cifra se obtuvo comparando el ingreso que hubiera tenido el sector sin la práctica con el que en efecto tuvo.

Con la resolución de la Comisión se detuvo el impacto negativo que la práctica tenía sobre otros mercados sensibles al costo del servicio de transporte, como el de alimentos.

Debido al acuerdo ilegal **la inflación en el sector fue de 7.25%, sin el cargo adicional habría sido de 4.05%** (fue 3.2 puntos porcentuales más alta debido al acuerdo).³

INFLACIÓN ANUAL DE AUTOTRANSPORTE observada y contrafactual en la ausencia de colusión⁴



1. Una de las personas físicas obtuvo el amparo en contra de la resolución de la Comisión, razón por la que le fue revocada la multa impuesta.
2. Análisis ex-post, op. cit., p. 19
3. Aradillas López, Andrés. "Evaluación del impacto de una práctica colusiva en el mercado de autotransporte de carga en México", p.15, COFECE, 2015. Análisis ex-post disponible [aquí](#).
4. Análisis ex-post, op. cit., p. 16