



# Análisis de Práctica Monopólica Absoluta

## Colusión para manipular los precios del servicio de autotransporte de carga

### Introducción

En 2010, la extinta Comisión Federal de Competencia (CFC) sancionó a la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR) por coadyuvar e incentivar a sus agremiados a realizar un acuerdo ilegal para transferir directamente a sus clientes los aumentos en el precio del combustible, fundamentalmente diésel, a través del llamado Cargo por Ajuste de Combustible (CPAC), provocando un aumento artificial en los precios de los servicios de autotransporte de carga, los cuales repercuten de manera importante en los costos de producción de todas las industrias, ya que a través de éste se mueven todas las mercancías hacia las diferentes regiones del país.

En 2015, la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) mandató la realización de una evaluación *ex*

*post* sobre el caso.<sup>1</sup> En dicho análisis se estimó que la inflación observada en el mercado del autotransporte de carga, durante el periodo en el que se cometió la práctica, fue mayor en 3.2 puntos porcentuales debido a la existencia de la práctica anticompetitiva; es decir, si la conducta no se hubiera realizado este índice habría sido de 4.05%, versus el observado que fue de 7.25%.<sup>2</sup>

### Descripción del caso

La Ley Federal de Competencia Económica (LFCE) otorga a toda persona el derecho de presentar ante la autoridad de competencia denuncias contra agentes económicos que realicen prácticas monopólicas absolutas o relativas. En noviembre de 2008, la Comisión

1. Un estudio *ex post* mide el impacto que la eliminación o prevención, de una práctica anticompetitiva tuvo sobre las condiciones de equilibrio en un mercado y se hace a través de un análisis posterior a la comisión de ésta, el método consiste en estimar el comportamiento del precio si no hubiera existido la conducta y lo contrasta con el comportamiento real observado en el precio del bien o servicio objeto de la práctica contraria a la LFCE.

2. Estimación del impacto de prácticas anticompetitivas en la industria del autotransporte de carga entre 2008 y 2010 en México, *Andrés Aradillas López para COFECE, 2015. Análisis Ex post disponible aquí.*

recibió una denuncia que alertaba que la CANACAR y algunos de los miembros de su Consejo Ejecutivo Nacional realizaban acuerdos, convenios o arreglos entre competidores para elevar o manipular el precio de los servicios de transporte de carga.<sup>3</sup>

Derivado de lo anterior, la Comisión abrió una investigación para indagar la posible realización de prácticas monopólicas absolutas<sup>4</sup> en el mercado del autotransporte de carga dentro del territorio nacional (expediente DE-153-2008).<sup>5</sup>

En su indagatoria la autoridad de competencia encontró que en 2008, la Cámara realizó un estudio técnico para determinar un factor de ajuste (incremento adicional) que debían aplicar los transportistas a los precios de sus servicios en función de las alzas mensuales que registraba el diésel. A partir de este análisis, y por acuerdo de su Consejo Ejecutivo, la CANACAR recomendaba a sus asociados la aplicación de un “Cargo por Ajuste de Combustible” (CPAC), el cual tenía por objeto reflejar los incrementos en el precio del combustible en las tarifas cobradas por sus asociados. A través de este mecanismo promovía que se transfiriera, de manera acordada y uniforme, a sus usuarios de toda la República Mexicana dichas alzas, así se evitaba que los transportistas en lo individual, de acuerdo a las condiciones del mercado y su poder de negociación con sus clientes, pudieran decidir si absorbían (o no) parte o la totalidad de este aumento en el precio del diésel, como sucede en condiciones de competencia.

El organismo empresarial publicó desplegados en prensa que difundían el CPAC, dio seguimiento a la aplicación de este cargo a través de la difusión de un acuerdo en su página de Internet y capacitó a los transportistas para que lo aplicaran correctamente. El resultado de esto generaba un incremento porcentual mensual idéntico en el cobro del servicio de carga de cada una de las empresas involucradas en el cártel.

Los acuerdos descritos constituyen una práctica monopólica absoluta, también conocida como

colusión. En México, la LFCE establece que los acuerdos, convenios, o arreglos para manipular los precios de bienes o servicios son prácticas monopólicas absolutas,<sup>6</sup> y desde 2011 es también un delito previsto en el Código Penal Federal. De acuerdo con la legislación en materia de competencia, para calificar una conducta como tal, es necesario que se comprueben los siguientes elementos:

- Existencia de un acuerdo, convenio o arreglo.
- Que los participantes en el acuerdo sean competidores entre sí.
- Que la práctica tenga como objeto o efecto fijar o manipular precios, restringir la oferta o demanda, dividir mercados o coordinar posturas en licitaciones.

Con base en lo anterior, el Pleno de la Comisión resolvió penalizar a la CANACAR y le impuso una sanción por 3 millones 217 mil pesos, así como a cinco empresas de autotransporte cuyas multas sumaron 27 millones de pesos.<sup>7</sup>

Vale la pena resaltar que esta sanción no era la primera a la que se hacía acreedora la Cámara, sino que esta conducta era reincidente.<sup>8</sup> En 1995, la Comisión impuso a la CANACAR una multa por 122 mil pesos por participar directamente en la realización de prácticas monopólicas absolutas. En el expediente de este caso (IO-019-1994),<sup>9</sup> la extinta CFC acreditó que la CANACAR elaboró, publicó y distribuyó entre sus agremiados una “Guía de precios de referencia para la negociación entre usuarios y autotransportistas para la presentación de servicios de autotransporte de carga de concesión y/o permiso federal”, a través del cual se buscaba concertar o manipular los precios de venta de los servicios que ofrecía.

## Análisis de caso

En condiciones de mercado, la oferta y la demanda son las que determinan los precios de los productos y servicios. La presión competitiva que se da en los

3. La LFCE de 1992 ya consideraba que cualquier persona pudiera presentar denuncias respecto a la realización de prácticas monopólicas absolutas, relativas o concentraciones ilícitas. Este derecho ciudadano se conservó en el Artículo 67 de la actual Ley Federal de Competencia Económica, que entró en vigor en julio de 2014. El Artículo 68 de la misma Ley detalla los requisitos y elementos que debe presentar el denunciante.

4. Contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí, cuyo objeto o efecto sea fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto.

5. La resolución de este caso, emitida en 2010, puede ser consultada [aquí](#).

6. Consulte Notas Temáticas sobre la LFCE, prácticas monopólicas absolutas, en el [Micrositio de la LFCE](#) en el portal de internet de la COFECE.

7. Las empresas sancionadas, adicionales a la CANACAR, fueron: Transportes Mor, Transpac, Refrigeradores Rojo, Auto Tanques de México y Servicios Logísticos Interamericanos. Estas empresas acudieron al Poder Judicial de la Federación para solicitar el amparo frente a la decisión de la CFC, 4 fueron otorgados y sólo en el caso de Refrigeradores Rojo se confirmó la resolución de la Comisión.

8. Se considera reincidente al agente económico que, sancionado por incurrir en una infracción, realice otra conducta prohibida por la Ley, independientemente de que ésta sea o no del mismo tipo o naturaleza (Artículo 127 de la LFCE).

9. La resolución de este caso, emitida en 1995, puede ser consultada [aquí](#).

mercados incentiva a los agentes económicos a ofrecer sus productos a mejores precios para atraer a los consumidores. Las empresas, por supuesto, consideran todos sus costos de producción para determinar el precio mínimo al que venderán los bienes que ofertan. En el caso que se analiza, por ejemplo, de acuerdo con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el 30% de los costos del sector autotransporte corresponde al gasto en combustibles.<sup>10</sup>

Para la definición del precio del servicio de autotransporte de carga, la tendencia generalmente aceptada es mediante la negociación de las partes. Es decir, usuario y proveedor concilian propuestas y pactan un precio en el que se consideran las características del producto transportado (tipo, cantidad, riesgo, etc.), el tipo de vehículo necesario, la ruta y la distancia, la frecuencia de uso del servicio, la necesidad de aseguramiento de la carga, el costo del combustible, entre otros elementos.

Sin embargo, cuando los competidores deciden coordinarse o acordar mecanismos para determinar o fijar precios, como ocurrió en este caso, los precios de los servicios no son un reflejo de esta dinámica del mercado. En este caso, los autotransportistas miembros de la CANACAR, representados por su Consejo Ejecutivo Nacional, acordaron traspasar de manera coordinada –a través de un cargo fijo periódico, denominado CPAC– los incrementos en el precio del combustible en las tarifas cobradas por sus asociados, sin que cada uno de ellos en lo individual, de acuerdo a las condiciones del mercado y haciendo uso de su poder de negociación con los usuarios, pudiera decidir si absorbía (o no) parte o la totalidad de este aumento en el precio del diésel.

De hecho, en la investigación se encontró que una vez acordado el CPAC, la CANACAR realizó, entre otras, las siguientes acciones:

- a) Publicación de desplegados en los diarios Excélsior y el Mañana de Reynosa en el que da aviso del CPAC,
- b) Diversas circulares de la Cámara dirigidas a los transportistas del país para informar sobre el CPAC,
- c) Publicación de un sitio de internet, [www.cpac.com.mx](http://www.cpac.com.mx), que difundía y explicaba la aplicación del CPAC,
- d) Capacitación a transportistas sobre la aplicación de dicho cargo.

Estos elementos permitieron sustentar que la CANACAR coadyuvó, participó o indujo en la comisión de la práctica monopólica absoluta a que se refiere el artículo 9, fracción I de la LFCE de 1992. Esto es: “Fijar, elevar, concertar o manipular el precio de venta o compra de bienes o servicios al que son ofrecidos o demandados en los mercados, o intercambiar información con el mismo objeto o efecto”. Es decir, que existió un acuerdo colusorio entre las empresas, mismo que se materializó al interior de la Cámara, quien emitió diversas recomendaciones a sus agremiados sobre la aplicación del factor de ajuste del CPAC de acuerdo a las características de rendimiento del vehículo específico; y que el objeto del acuerdo fue manipular la tarifa del servicio de autotransporte de carga en el territorio nacional a partir del aumento en el precio del diésel. La práctica quedó acreditada no sólo con la existencia del CPAC, sino también con los diversos documentos y actividades de difusión, capacitación, promoción, seguimiento y fomento de dicho cargo por parte de la CANACAR.

La Comisión de Competencia sancionó a la CANACAR como coadyuvante e inductor del acuerdo entre los afiliados que forman parte del Consejo Nacional Directivo y que son competidores entre sí, y por su participación directa en el acuerdo a las empresas Transportes Mor, Transpac, Refrigeradores Rojo, Auto Tanques de México y Servicios Logísticos Interamericanos.

### ¿Cuál fue el daño que causó la práctica?

Para conocer el daño que generan las prácticas monopólicas al mercado, la COFECE realiza evaluaciones *ex post*. Estas cuantifican el impacto que la eliminación de una conducta anticompetitiva, o su prevención, tuvo sobre las condiciones de equilibrio que se observan en un mercado y, en consecuencia, en el bienestar del consumidor. Esta medición se realiza sobre las condiciones de equilibrio que alcanza el mercado tras la intervención de la autoridad de competencia. Por lo tanto, es necesario esperar a que el mercado internalice la información que conlleva la intervención, y que el comportamiento de sus participantes refleje las nuevas condiciones.

Para este caso, la evaluación *ex post*, realizada por un académico externo a la COFECE,<sup>11</sup> comparó la tasa de

10. Dato extraído de la Resolución del folio 596 de este expediente (DE-153-2008), que retoma como fuente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

11. Estimación del impacto de prácticas anticompetitivas en la industria del autotransporte de carga entre 2008 y 2010 en México, Andrés Aradillas López para COFECE, 2015. Análisis *Ex post* disponible aquí.

inflación en el sector autotransporte observada durante el periodo de la práctica anticompetitiva contra la esperada en ausencia de dicho comportamiento. El análisis estimó que la inflación del sector fue superior en 3.2 puntos porcentuales por la existencia de la colusión. Es decir, si la conducta no se hubiera realizado la tasa de inflación estimada en el sector habría sido de 4.05%, sin embargo la observada fue de 7.25%.

## Resolución del Poder Judicial

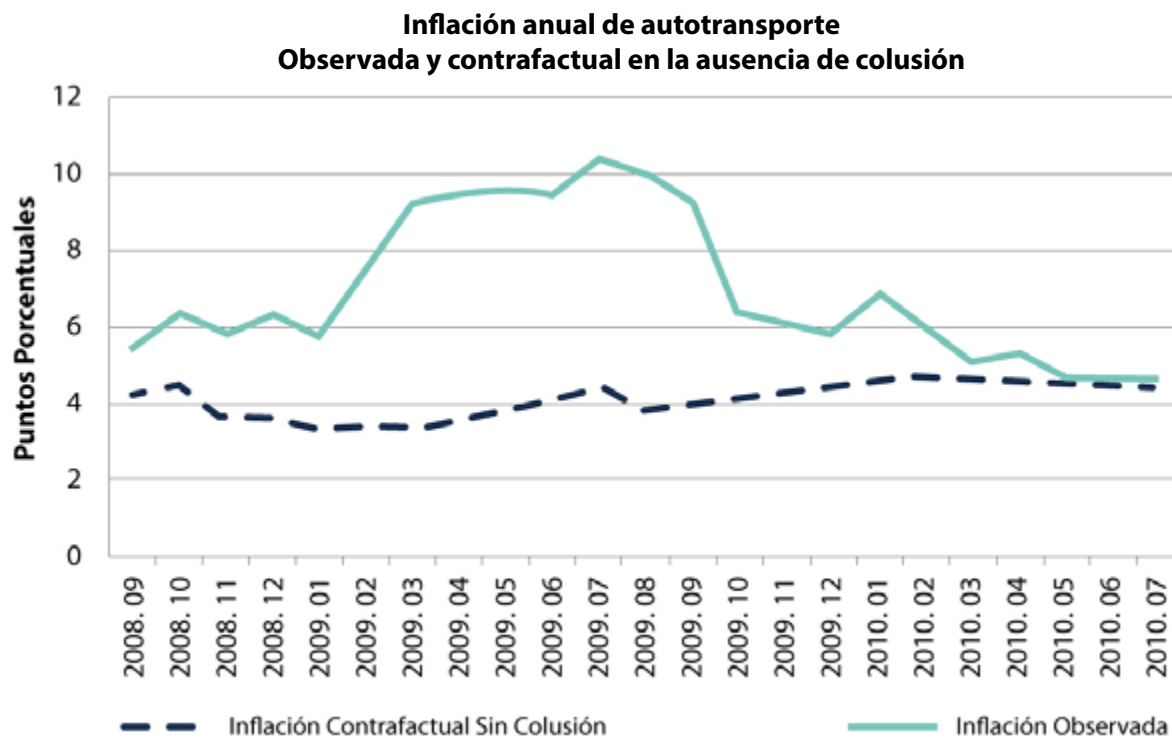
Ante la decisión de la CFC de sancionar a la CANACAR y a las cinco empresas, éstas acudieron al Poder Judicial de la Federación para interponer juicios de amparo en contra de la Resolución tomada por el Pleno de la Comisión.<sup>12</sup>

En el caso de la CANACAR, el Juzgado Quinto de Distrito en materia administrativa negó a la Cámara la protección del amparo. Este fallo fue ratificado por el Octavo Tribunal Colegiado en materia administrativa,

que consideró que: i) la Cámara es un agente económico en términos de la LFCE, y ii) que el organismo fue el conducto para la realización del acuerdo colusorio.

Por lo que toca a los procesos emprendidos por las empresas autotransportistas sancionadas, el Poder Judicial resolvió:

- **En primera instancia:** Las empresas Transportes Mor, Transpac, Autotankes de México, Servicios Logísticos Interamericanos y Refrigerados Rojo, cada una de manera independiente, presentaron amparos en contra de las resoluciones de la autoridad de competencia. Al respecto el 5º Juzgado de Distrito en materia administrativa en el D.F. determinó: i) Sobreseer las solicitudes de amparo en lo que referente al artículo 9 de la LFCE,<sup>13</sup> y ii) negar el amparo respecto de los artículos 3 y 35, fracción IV, de la misma Ley.<sup>14</sup>
- **En segunda instancia:** el Poder Judicial determinó otorgar el amparo a cuatro de las cinco empresas



Fuente: Estimación del impacto de prácticas anticompetitivas en la industria del autotransporte de carga entre 2008 y 2010 en México, Andrés Aradillas López para COFECE, 2015. Página 16.

12. El juicio de amparo es el medio por el cual los agentes económicos pueden impugnar las resoluciones del Pleno de la autoridad de competencia. El amparo se interpone en primera instancia ante un Juez de Distrito cuya decisión puede a su vez revisarse por un Tribunal Colegiado de Circuito. Incluso, los agentes económicos pueden acudir, como última instancia, a la Suprema Corte de Justicia de la Nación, donde se revisa la constitucionalidad de las Leyes.

13. **Sobreseer:** cuando en un proceso judicial un juez o tribunal determinan que no existen causas que justifiquen la acción de la justicia, la autoridad puede resolver el sobreseimiento del caso; esto significa que quede suspendido o terminado antes de que se dicte sentencia.

14. El Artículo 9 de la LFCE de 1992 define las Prácticas Monopólicas Absolutas, así como los efectos que éstas generan en el mercado como la fijación de precios, la segmentación de un mercado o la coordinación de posturas en procesos de licitación pública. Por lo que toca al Artículo 3, especifica que todos los agentes económicos están sujetos a la LFCE, ya sean personas físicas, morales, con o sin fines de lucro, dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal, asociaciones, cámaras empresariales, fideicomisos, o cualquier otra forma de participación en la actividad económica. La fracción IV del Artículo 35 establece una multa de hasta 10% de los ingresos del agente económico cuando haya realizado una Práctica Monopólica Absoluta.

sancionadas por la Comisión, ya que en estos casos no se encontraron elementos que probaran que los representantes de las firmas de autotransporte ante la CANACAR hayan celebrado, por cuenta y nombre de sus empresas, algún acuerdo para manipular el precio.

Dado que en materia de competencia, la legalidad de la actuación de la Comisión puede ser revisada por el Poder Judicial, el Pleno acató sus decisiones y, en abril de 2013, resolvió dejar sin efectos jurídicos las sanciones impuestas a Transportes Mor, Transpac, Autotanques de México y Servicios Logísticos Interamericanos.

*“La presente nota no debe entenderse como una interpretación oficial de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) respecto de la Ley Federal de Competencia Económica, ni podrá ser utilizada para vincular a la COFECE por motivo alguno.*”

*La COFECE invoca su facultad para aplicar las disposiciones normativas en materia de competencia económica sin miramiento al presente documento.”*