

MAB-EHR-GLS-CLS-B00075883.

Cofemer Cofemer

De: Jose Orozco <jorozco@gruposolidario.com.mx>
Enviado el: lunes, 18 de diciembre de 2017 03:28 p. m.
Para: Cofemer Cofemer
CC: jorozco@gruposolidario.com.mx
Asunto: COMENTARIO RAFSA COFEMER
Datos adjuntos: COFEMER.pdf



Agradeciendo su atención, solicito me sea recibido el escrito anexo con nuestros comentarios sobre EL PROYECTO DEL NUEVO REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES (RAFSA).

SOLICITANDO SE ME CONTESTE DE ACUSE DE RECIBO DEL PRESENTE.

SALUDOS Y A LA ORDEN

JOSÉ DE JESÚS OROZCO LÓPEZ

"AÑO DEL CENTENARIO DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS" "La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información"



GRUPO SOLIDARIO DE OCCIDENTE

Guadalajara Jal. Diciembre 15 del 2017

C. Lic. Marco Emilio Gutiérrez Caballero

Director general de COFEMER

Presente:

El suscrito Administrador General Común del Fondo de Garantía, Grupo Solidario de Occidente, autorizado por la Dirección General de Auto Transporte Federal mediante oficio 103.-1008 de fecha 25 de febrero de 1999, para que los auto transportistas del servicio público de pasaje adheridos puedan responder de forma solidaria a la obligación del Seguro del Viajero y Daños a Terceros, me permito hacer comentarios con respecto al proyecto de la modificación del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (RAFSA), que actualmente se encuentra en estudio en La Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER).

Me refiero al anteproyecto de Acuerdo, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, que está a consulta en la página Web de la COFEMER bajo el número de expediente 10/0027/070917

Sobre el particular, el Grupo Solidario de Occidente, al que represento, somete a consideración de esa Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), diversos comentarios a fin de que sean valorados por esa

autoridad y en su caso, sean desahogados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Dirección General de Auto Transporte Federal, a fin de que se salvaguarden los derechos de los regulados y en general de los agentes económicos del sector auto transportista de pasajeros.

Me refiero concretamente a lo relacionado con la obligación del Seguro del Viajero y Daños a Terceros, señalada en el Proyecto en el Artículo 7 incisos VII y VIII como requisito para obtener los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros.

Entre otras razones, porque desde el punto de vista de esta opinión, la modificación al Artículo 7 incisos VII y VIII no aporta beneficio a los particulares, por el contrario, puede provocar graves distorsiones en el servicio de transporte público de pasajeros e incluso en el mercado de seguros y fianzas afectando su competitividad y su funcionamiento eficiente.

Actualmente el reglamento vigente, establece en lo relativo a este asunto lo siguiente

VIII. Presentar póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía vigente;

IX. Póliza del seguro de viajero o en su caso, la constancia del fondo de garantía en los términos del reglamento respectivo;

Y es mediante un ACUERDO por el que se fija el monto de la cobertura de los seguros de responsabilidad civil que deben contratar los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga.



GRUPO SOLIDARIO DE OCCIDENTE

Mediante dicho acuerdo se determina que el monto de dicha cobertura deberá ser por el equivalente a 19,000 días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal.

Cita textual:

“SEGUNDO.- Para efecto de cumplir con el objeto del presente Acuerdo, los permisionarios del servicio público federal de autotransporte de pasajeros, turismo y carga, deberán exhibir a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes un contrato anual de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros en sus bienes y personas, a las vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generar el vehículo en caso de accidente, cuya cobertura deberá ser por el equivalente a 19,000 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por vehículo”.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los quince días del mes de abril de mil novecientos noventa y ocho.- El Subsecretario de Transporte, Aarón Dychter Poltolarek.- Rúbrica. □ NOTA INFORMATIVA DE LA DIRECCIÓN JURÍDICA DE LA DGAF: Fecha de emisión del Acuerdo: 27 de Abril de 1998

La nueva disposición reglamentaria en su proyecto establece en los incisos VII y VIII lo siguiente:

VII. Presentar póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros por un monto **mínimo de 38,000 unidades de medida y actualización** o fondo de garantía vigente, con una aportación mínima por vehículo de 76 unidades de medida y actualización, considerando como base 500 o más vehículos. En el caso de que la base sea menor



GRUPO SOLIDARIO DE OCCIDENTE

a 500 vehículos, la aportación se incrementará en proporción directa a la disminución del número de unidades, con el fin de alcanzar el monto considerado como base;

VIII. Póliza de seguro de viajero o, en su caso, la constancia del fondo de garantía, con el monto mínimo establecido en la fracción anterior;

Es decir, incrementa las obligaciones de los transportistas de manera desproporcionada y sin justificación al pasar de 19,000 días de salario mínimo a 38,000 UMAS.

Un incremento del 100 por ciento.

Argumentos

1. De la lectura de la propuesta de modificación, se puede observar que sin fundar y motivar su propuesta, la autoridad impone un costo adicional a los transportistas, mismo que de una forma u otra afectará el precio de los servicios de transporte y una distorsión en el mercado de seguros y Fianzas.

2. **El monto que establece el proyecto de nuevo RAFSA** en su artículo 7 inciso VII, de exigir a los transportistas del servicio público de pasaje contar con un seguro de Responsabilidad Civil Daños a Terceros por un monto de 38,000 UMA pudiese tener cierta justificación ante una discrepancia que existía entre el monto de indemnización que establece la Ley Federal del Trabajo, por un lado y el Código Civil Federal por el otro



GRUPO SOLIDARIO DE OCCIDENTE

Cuando en el año 2012 se modificó la Ley Federal del Trabajo, se cambió en el Artículo 502 la base de Días de Salario mínimo con que se debería de indemnizar al trabajador en caso de muerte, pasando de 730 días a 5,000 días de salario mínimo

Hubo un incremento de 680 % en relación con la anterior disposición.

En aquél entonces este incremento impactó directamente el monto por el que los auto transportistas del servicio público de pasaje deberían de responder en caso de causar la muerte de algún tercero o pasajero, ya que la Ley de Caminos Puentes y Auto Transporte Federal, en su Artículo 62, remite a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal para establecer el monto de la indemnización.

Y el Código Civil en su Artículo 1915, establecía que, en caso de muerte, para calcular la indemnización que corresponda, se tomará como base el **CUÁDRUPLO** DEL SALARIO MÍNIMO MÁS ALTO que esté en vigor en la región y se “extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO”.

Es evidente que al no estar armonizado el Artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo (LFT) con el Código Civil y con la Ley de Caminos Puentes y Auto Transporte Federal se generó un vacío legal que dio lugar a una contradicción.

Dicha discrepancia, posibilitaba que los afectados pudiesen aceptar la indemnización determinada por la Ley Federal del Trabajo o recurrir



GRUPO SOLIDARIO DE OCCIDENTE

mediante mecanismos jurídicos a una indemnización cuatro veces mayor que determinaba el Código civil.

Esta discrepancia fue identificada y corregida por el Legislativo Federal, al enviar a la H. Cámara de Diputados (cámara de origen) iniciativa de Ley para modificar el Código Civil Federal en su artículo 1915.

La reforma al artículo 1915 actualiza el Código Civil Federal en el tema relacionado con los daños o lesiones a las personas a los que los prestadores de distintos servicios de transporte deben responder.

Dota de certeza legal tanto a las empresas y prestadores como al público usuario ya que elimina la discrepancia entre Ley Federal el Trabajo (que fija los montos de indemnización) y el Código Civil Federal.

Situación actual del proceso legislativo:

La Minuta que llegó a la Cámara de Senadores (Cámara Revisora) ya fue dictaminada y aprobada por las comisiones de Justicia y Estudios Legislativos y fue aprobada por el pleno de la cámara de Senadores el pasado 23 de noviembre del presente año 2017 GACETA PARLAMENTARIA LXIII/3PPO-54/77370 por lo que pasó al Ejecutivo para sus efectos constitucionales. Se espera que en unos cuantos días sea publicada en el Diario Oficial de la Federación

Con esta reforma al Código Civil Federal se corrigió la discrepancia que existía entre la LFT y la aplicación del artículo 62 de La Ley de Caminos Puentes y Auto Transporte Federal, al momento de establecer el monto de

la indemnización en caso de causar la muerte de alguna persona, dejando como monto máximo a indemnizar la cantidad de 5,000 UMA.

Por lo que no tendría razón de ser y carece de fundamento la actual propuesta de reforma del Reglamento en comento para fijar monto de 38,000 UMA, ya que con la modificación al Código Civil se puede perfectamente hacer frente a esa responsabilidad con los 19,000 UMA que actualmente exige el RAFSA que está en vigor.

3. Del análisis de “Impacto Regulatorio” se desprende que no existen benéficos en este punto por este Acuerdo modificatorio, al contrario, impacta en costos de operación que repercuten en mantenimiento y administración; impuestos; depreciación de los activos; rentabilidad razonable; inversiones, entre otros, inherentes a la prestación del servicio,

Lo anterior deriva en que los incentivos de competencia en el sector pueden verse disminuidos al dificultar que los permisionarios logísticos presten sus servicios en las mejores circunstancias posibles.

SOLICITUD: Por lo expuesto, respetuosamente se solicita a la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, considere y valore en el ejercicio de sus facultades, los análisis y comentarios vertidos en el presente escrito, a fin de que la publicación del Acuerdo en comento propuesto por la SCT, garantice la salvaguarda de los derechos de los regulados y en general de los agentes económicos del sector.

Entre otras razones, porque desde el punto de vista de esta opinión, la modificación al Artículo 7 no aporta beneficio a los particulares, por el contrario, puede provocar distorsiones en los mercados, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente, desincentivar las inversiones en

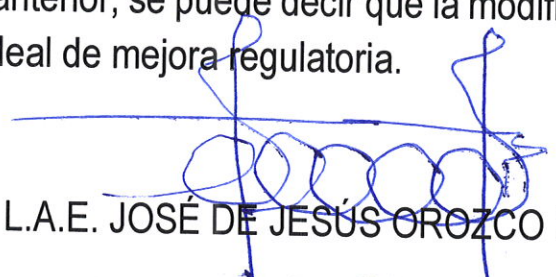


GRUPO SOLIDARIO DE OCCIDENTE

infraestructura de transporte y puede crear incentivos para que los permisionarios evadan su responsabilidad de asegurar a sus pasajeros y terceros, fomentar la corrupción e incluso el creciente mercado "negro" de Seguros.

El proyecto de modificación plantea sustituir un monto que ya ha dado resultado por un monto incrementado de manera arbitraria y que no incentiva la competencia para incrementar la capacidad de los sistemas de transporte

Con base en lo anterior, se puede decir que la modificación de la disposición es contraria al ideal de mejora regulatoria.



L.A.E. JOSÉ DE JESÚS OROZCO LÓPEZ

Administrador General Común d Grupo Solidario

De Occidente