

Acuse



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE SERVICIOS, AGROPECUARIO, COMERCIO E INDUSTRIA

Oficio No. COFEME/03/020

México, D.F., a 10 de enero de 2003.

10/168/121102-3

**LIC. MARÍA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL
OFICIAL MAYOR
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
P R E S E N T E . -**

Me refiero al anteproyecto de **Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte**, que la Secretaría Comunicaciones y Transportes envió a esta Comisión a través del oficio 5-578 el 11 de noviembre del presente.

Sobre el particular, con este escrito se anexa el dictamen preliminar de esta Comisión respecto del citado anteproyecto y la MIR correspondiente, conforme a lo dispuesto en el artículo 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), para electo de que a los referidos instrumentos se les realicen las adecuaciones que procedan.

Sin otro particular, quedo de usted.

ATENTAMENTE,

Con fundamento en el Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de enero de 2002

[Handwritten Signature]
**RICARDO SALGADO PERRILLIAT
EJ. COORDINADOR GENERAL**

UNIDAD DE REGISTRO Y DOCUMENTACIÓN EN TRÁMITE

3 ENE 13 11 27

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
OFICINA MAJORA



DIRECCION GENERAL

C.c.p. Ing. Ali B. Haddou Ruiz, Coordinador General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio.- COFEMER.
Lic. Bernardo Rojas Nájera.- Coordinador Ejecutivo - COFEMER.
Lic. José Valente Aguilar Zinser. Director General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte.
- SCT.

Dictamen Preliminar del Anteproyecto de Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte ("Reglamento").

A continuación se presentan una serie de comentarios al anteproyecto de reglamento, para que se consideren y se decida modificarlos o explicar las razones por las cuales se ha decidido optar por la medida presentada.

1. **Artículo 3:** Dado que la Dirección de General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte no tiene personalidad jurídica propia, la interpretación y aplicación de este reglamento deberá recaer sobre la Secretaría y no sobre la Dirección.
2. **Artículo 5:** No queda claro si en el artículo 3 se establece la obligación de los diferentes exámenes médicos para los operadores del transporte federal en territorio nacional, o si sólo se establece para aquellos casos en que lo exige el trámite de solicitud de licencia federal.
3. **Artículo 7:** Se propone incluir que los interesados puedan identificarse con el original de la Licencia Federal o Documento Similar Vigente, además de las opciones ya contempladas.
4. **Artículo 8:** Se establece una discrecionalidad excesiva referente a la frecuencia bajo la cual deberá realizarse el Examen Psicofísico Integral. En este sentido, debería proponerse que la Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación la frecuencia con la que deberán realizarse los exámenes psicofísicos integrales, dependiendo de cada actividad.
5. **Artículo 9:** En la fracción X se establece una discrecionalidad excesiva referente a los estudios que comprenderá el Examen Psicofísico Integral. En este sentido, se propone que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación una lista exhaustiva con los estudios que comprenderán los exámenes psicofísicos integrales, dependiendo de cada actividad. Cabe señalar que tampoco se determinan los criterios aceptables de los diferentes exámenes, ni la definición precisa de cada examen (por ejemplo, que son los estudios de laboratorio y gabinete). Esto debe contemplarse, de tal forma que todos los interesados tengan certidumbre referente a los parámetros a medir.
6. **Artículo 10:** Se establece una discrecionalidad excesiva referente a la frecuencia bajo la cual deberá realizarse el Examen Psicofísico Integral. En este sentido, debería proponerse que la Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación la frecuencia con la que deberán realizarse los exámenes psicofísicos integrales. Asimismo, la fracción IV de este artículo establece una discrecionalidad injustificada para que la Dirección aplique estos exámenes, ya que solo se deben realizar cuando existe la sospecha de una alteración psicofísica (ya contemplada en la fracción II de este artículo).

7. **Artículo 13:** En este artículo se establece que el transportista concesionario o **permisionario** deberá garantizar la aptitud **psicofísica**. Sin embargo, no se define en que consiste dicha garantía, cuál es su fundamento jurídico, ni como se establecería dicha garantía. Otra observación se refiere a que también se obliga que se garantice al término de sus actividades (en el tiempo libre del personal) cuando lo conveniente sería sólo cuando realice las funciones inherentes al transporte federal.
8. **Artículo 14:** No es recomendable que los mismos concesionarios tengan en la nómina al personal médico responsable de los **exámenes** médicos en operación. Puede surgir un fuerte conflicto de interés.
9. **Artículo 16:** En la fracción **VIII** se establece una **discrecionalidad** excesiva referente a lo que comprenderá el Examen Médico en Operación. En este sentido, se propone que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación una lista exhaustiva con los **estudios** que comprenderán los exámenes médicos en operación, dependiendo de cada actividad. Cabe señalar que **tampoco** se determinan los criterios aceptables de las diferentes valoraciones, ni su definición precisa de cada examen. Esto debe contemplarse, de tal forma que todos los interesados tengan certidumbre referente a los **parámetros** a medir.
10. **Artículo 17:** Se establece una **discrecionalidad** excesiva referente a la frecuencia bajo la cual deberá realizarse el Examen **Toxicológico**. En este sentido, **debería** proponerse que la Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación la frecuencia con la que deberán realizarse los exámenes **toxicológicos**, como parte del Programa de Vigilancia para la Seguridad al Personal Rehabilitado por Consumo de Drogas. Asimismo, la fracción **VII** de este artículo establece una **discrecionalidad** injustificada para que la Dirección aplique estos exámenes, ya que solo se deben realizar cuando existe la sospecha de su ingestión (ya contemplada en la fracción **V** de este artículo).
11. **Artículo 30:** Debe contemplarse la posibilidad de que una revaloración para el caso de exámenes **toxicológicos** (o hasta una doble muestra dictaminada por laboratorios independientes, tal y como sucede en los exámenes antidoping de eventos deportivos). Si por una falla del laboratorio se determina que el Personal tiene un examen **toxicológico** positivo, el Personal (inocente) deberá seguir todo un proceso de rehabilitación innecesario. Debe existir un proceso neutro de revaloración que le permita al personal comprobar su no culpabilidad.
12. **Artículo 38:** Este artículo limita innecesariamente el uso de las conclusiones de los exámenes médicos en accidentes. Es muy posible que hayan otras instancias interesadas en los **resultados**, tales como el mismo

operador, o compañías de seguros. Hay que analizar si la limitante hace sentido o no.

13.Artículo 41: No queda claro como se hará la coordinación con autoridades locales o internacionales.

14.Artículo 50: Está incompleto.

15.Artículo 51: En su fracción VII se establece un tipo de impuesto sobre las actividades médicas (por que la SCT ya cobró por la autorización para la prestación del servicio). Hay que verificar si tiene fundamento jurídico.

16.Artículo 56: En este artículo 56 se exige de cobro a los exámenes en operación, lo mismo debería hacerse cuando los exámenes sean a solicitud de la Dirección.

17.Artículo 60: En su fracción V se establece la obligación de que los médicos autorizados adquieran a su costa los programas informáticos y los medios de comunicación específicos que señale la Dirección. Esto es una obligación innecesaria y que puede dar pie a prácticas irregulares y/o ineficientes.

Observaciones sobre la Manifestación de Impacto Regulatorio:

Objetivos regulatorios

En esta sección se habla del concepto de “*desarrollo sustentable en la práctica de los exámenes...*”; sin embargo, este concepto no queda definido y confunde sobre el objetivo regulatorio del reglamento.

En esta sección se señala que los diferentes exámenes tienen como objetivo determinar si los diferentes operadores de transporte realizan sus actividades con eficacia, eficiencia y seguridad en las vías generales de comunicación. De los exámenes contemplados en la propuesta de reglamento se puede desprender el elemento seguridad, pero no queda claro como, mediante un examen psicofísico, médico o toxicológico se pueda medir la eficiencia o eficacia del operador.

Problemática

La información se Desgraciadamente, la información presentada no explica suficientemente la problemática que da origen al presente anteproyecto. Por ejemplo, se podría haber señalado que dado el tamaño del parque vehicular o de operaciones de transporte, se deberían realizar **n** exámenes anuales, tantos de cada tipo. Y que, debido a las condiciones actuales, sólo se realizan **m** exámenes cada año. Y que esta limitada cobertura de examinación ha propiciado que operadores no aptos estén presentes en las vías generales de

comunicación, generando tantas infracciones y accidentes, con un número tal de muertos, heridos y con pérdidas monetarias tasadas en tanto.

O también se pudo haber explicado que era necesario realizar fuertes inversiones para actualizar los equipos médicos y el personal para realizar estas actividades, y que dado la fuerte restricción presupuestal, se requiere financiar estas actividades con la participación del sector privado.

Sin embargo, la SCT prefirió presentar una serie de juicios de valor, en muy pocos casos fundamentado con cifras, referentes a la problemática, y que sólo confunden al lector.

Alternativas consideradas

En la pregunta 4 y a fin de relacionar los objetivos y la problemática a resolver mediante el instrumento en comento con las soluciones propuestas, se deben justificar los beneficios que el instrumento propuesto ofrece con respecto a otras alternativas consideradas. Para este caso en especial, se debe profundizar en la solicitud que la SCT hizo a la EMA para el acreditamiento de "Examinadores Médicos" y la respuesta de la EMA. En la MIR solo se señala que la EMA consideró que no tiene la facultad de acreditar a terceros en la materia de interés de la SCT (nunca se explica cual es la materia de interés de la SCT). Se recomienda incluir la solicitud por parte de la SCT y la respuesta de la EMA.

En este último punto, parece que existe una contradicción entre lo señalado por la SCT y el artículo 58, fracción II, inciso d) ya que pide el acreditamiento por parte de la EMA.

Asimismo, e independientemente de que cuenten con fundamento legal o reglamentario, se deben presentar las alternativas consideradas que tienen que ver con los requisitos de los trámites, esquemas de cumplimiento y sus implicaciones.

Acciones regulatorias

Las acciones regulatorias específicas no fueron identificadas adecuadamente y por ende no están justificadas ni fundamentadas. La MIR presenta solo una acción regulatoria de una forma demasiado agregada, sin detallar su descripción, su justificación, ni su fundamento jurídico. En otros casos, simplemente no se identifican, lo que dificulta su análisis y dictamen por parte de la Cofemer. Se requiere subsanar esta deficiencia.

En la MIR tampoco se identificaron varias acciones regulatorias contenidas en el anteproyecto; algunos ejemplos son:

- Determinar la frecuencia de los Exámenes (Artículo 8 y 16).

- Garantía del Transportista concesionario o permisionario sobre la aptitud psicofísica (Artículo 13).
- Obligación de comprar determinado software o equipo de comunicación (Artículo 60, fracción V).

Finalmente, es necesario que en todos los casos se haga explícito el fundamento jurídico de la acción.

Efectos Generales del Anteproyecto

En la descripción que realiza la SCT, no queda claro cómo la realización de los exámenes psicofísicos bajo el esquema propuesto en el Reglamento pueda reducir la tasa de interés, de tal forma que los transportistas mexicanos puedan circular por las carreteras de América del Norte.

Costos Cuantificables

En esta sección se deben identificar los diferentes costos cuantificables que generará la regulación, el sector que incurrirá en dichos costos, la estimación anual del monto y sus rangos. Sin embargo, solo se hace un listado de los cursos de capacitación para los terceros autorizados. Además, no se señala el número de terceros autorizados que deberán tomar los cursos para satisfacer la demanda del mercado, la estimación anual del costo de estos cursos, la inversión necesaria para cumplir con los requisitos de equipo, etc.

Se debe completar esta sección con los costos que el personal tendrá que afrontar para cumplir con la regulación. Por ejemplo, cuantos exámenes se aplicarán cada año, por el costo promedio esperado.

Beneficios Cuantificables

La tabla presentada nos señala los totales anuales de los accidentes en transporte federal en México (suponemos, dado que no se señala la fuente). De esta se debe hacer la estimación de cuantos accidentes se hubieran evitado de estar en vigencia la regulación propuesta (por ejemplo, no sabemos si el supuesto de que en Estados Unidos entre el 2% y el 15% de accidentes se debe a fatiga es válido para México). Asimismo, se deben señalar todas las otras causas, tales como manejo bajo influencia, no aptitud médica y totalizar el número de accidentes evitados gracias a la regulación