



**Subsecretaría de Transporte
Dirección General de Protección y Medicina
Preventiva en el Transporte**

MAB - EHR - B000172107

Oficio No. 4.4.-1021

Ciudad de México, a 09 de junio de 2017

**Dr. Marcos Santiago Avalos Bracho
Coordinador General de Manifestaciones
de Impacto Regulatorio
Comisión Federal de Mejora Regulatoria
COFEMER
P r e s e n t e**



En referencia a su oficio No COFEME/17/3332 de fecha del 24 de mayo del presente, que contiene Ampliaciones y Correcciones a la manifestación de impacto regulatorio del Proyecto denominado "*Requisitos médicos relativos al personal del autotransporte público federal*", por este conducto envío respuesta a las consideraciones sobre el llenado de la MIR.

1.- En atención a la sugerencia contenida en el cuarto párrafo, que a la letra señala:

"Por otro lado, se sugiere a la SCT que debido a la información presentada en la justificación del apartado de Calidad Regulatoria, se seleccione además de la fracción II, la fracción V, que se refiere a que la regulación representa beneficios notoriamente superiores a sus costos, en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados".

Se cambiaron, en el formato de MIR en el Apartado de Calidad Regulatoria, las respuestas de las preguntas:

- a) *"Es un instrumento que representa beneficios notoriamente superiores a sus costos en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados:" la respuesta se modificó a "Sí".*

2.- En el apartado A. Identificación de las posibles alternativas a la regulación, en el que se solicita "*que la Dependencia realice un esfuerzo para incluir alternativas a la regulación propuesta, por ejemplo incluir el statu quo como una alternativa de política pública; a fin de tener elementos de comparación*"

Al respecto se realizaron las siguientes modificaciones:

- a) En la pregunta "Alternativas", **se cambió la respuesta a "Otras"**.
b) El rubro denominado "Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios", se desarrolló en la MIR textualmente como sigue:

"Una alternativa de regulación sería **mantener el statu quo** en los Requisitos médicos relativos al personal del autotransporte público federal vigentes, lo que permitiría continuar con la obligación que se establece en el artículo 126 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, "*El personal que intervenga directamente en la operación de los medios de transporte establecidos en las vías generales de comunicación, deberá obtener y revalidar*

SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



Subsecretaría de Transporte
Dirección General de Protección y Medicina
Preventiva en el Transporte

*en su caso, la licencia respectiva que expida la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Para el efecto del párrafo anterior, la persona interesada debe sustentar los exámenes de aptitud, así como sujetarse a los reconocimientos médicos, que para cada ramo de servicios señale esta Ley, sus reglamentos y disposiciones legales aplicables", sin embargo, **mantener el statu quo** impediría implementar mejoras a los Requisitos médicos relativos al personal del autotransporte público federal, mismas que de realizarse, se reflejarían en otorgar mayores beneficios a los usuarios y responder afirmativamente a los avances tecnológicos, evitando así el anquilosamiento en la operación de esta DGPMP.*

La modificación a los Requisitos médicos relativos al personal del autotransporte público federal busca reducir el índice de accidentabilidad que significa una fuerte carga económica para la persona involucrada, su familia, el sistema de salud y la sociedad en general. Las víctimas directamente involucradas utilizan servicios de salud hospitalarios o ambulatorios por esta causa. A partir de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición realizada en México (ENSANUT 2012) se estimó que 320,496 personas necesitaron ser hospitalizadas por lesiones sufridas por accidentes de tránsito durante el año previo a la ENSANUT 2012, lo cual representó 7.2% del total de todas las hospitalizaciones. En promedio, cada lesionado dura entre 5 y 6 días hospitalizado, pierde 26 días y 43% de los lesionados tarda en promedio un año para reincorporarse a su actividad laboral.

Así, la magnitud de este problema en términos monetarios se estimó en 7,598 millones de dólares durante 2007 desde la perspectiva del sistema de salud, lo que representa 1% del PIB nacional para ese mismo año, a lo anterior es necesario sumar otros gastos como pago de seguros, multas y pérdidas materiales, lo que acuerdo al STCONAPRA haciende a 1.7 % del PIB, lo que representa aproximadamente 150,000,000,000 de pesos, de los cuales, de acuerdo a la Dirección General de Autotransporte Federal DGAF, los accidentes del Autotransporte Federal representan un gasto de 52'402,000,000 pesos, teniendo en consideración que estos últimos son de mayor impacto debido a que generalmente resultan en un mayor número de lesionados o fallecidos debido a los vehículos de mayor volumen o en su caso, pasajeros y mayores velocidades en las vialidades en las que circulan.

En los hogares, las lesiones sufridas por accidentes de tránsito también tienen repercusiones económicas de importancia: 8% de los lesionados atendidos en urgencias y 80% de los hospitalizados incurrieron en gastos catastróficos por financiar de su bolsillo la atención médica que recibieron. Este costo económico tiene diversas repercusiones ya que las familias se tienen que endeudar y vivir en incertidumbre financiera para cubrir la atención médica del lesionado. Parece que cuando el lesionado sobrevive, el esfuerzo económico vale la pena, sin embargo, cuando no sobrevive, el panorama es devastador, sobre todo cuando quien fallece contribuía a la economía del hogar.

En este sentido se ha documentado que las lesiones sufridas por accidentes de tránsito son la segunda causa de orfandad en México, lo que tiene grandes implicaciones sociales.



Subsecretaría de Transporte
Dirección General de Protección y Medicina
Preventiva en el Transporte

De esta manera, hay hogares previamente estables que, luego de un evento de esta envergadura se desintegran, ya sea por la insuficiente solvencia económica resultante o por el estrés al que se ven sometidos los integrantes del hogar. Las lesiones sufridas por accidentes de tránsito graves cambian la vida de las personas y con ello, sus proyectos de vida.

Se ha documentado también abandono escolar, afectación nutricional, aplazamiento de atención y tratamiento médico, pérdida de servicios públicos, así como endeudamiento con su consecuente estrés por saldar las deudas contraídas para enfrentar la carga económica resultante, lo cual es difícil de cuantificar.

COSTO DIRECTO Incluye: Únicamente daños materiales.

COSTO INDIRECTO: Todos los costos relacionados como son: multas, grúas, peritos, juicios, medicamentos, hospitalización, secuelas, gastos funerarios, estimación de la pérdida de vida.

A.- DAÑOS MATERIALES: 1.- Multas 2.- Grúas 3.- Perdida de tiempo. 4.- Demandas y juicios. 5.- Afectación a carreteras. 6.- Obstrucción del tráfico. 7.- Alquiler de otro auto. 8.- Llamadas telefónicas 9.- Perito de tránsito.

B.- PRIMEROS AUXILIOS: 10.- Ambulancia y Paramédicos. 11.- Medicamentos generales. 12.- Falta en el trabajo. 13.- Impacto psicológico.

C.- HOSPITALIZACION: 14.- Medico. 15.- Cama de hospital. 16.- Medicamentos específicos y exámenes. 17.- Terapia de rehabilitación. 18.- Incapacidades. 19.- Secuelas. 20.- Abogado, Demandas y Juicio. 21.- Reemplazo en el trabajo

D.- MUERTE: 22.- Afectaciones a terceros. 23.- Gastos funerarios. 24.- Seguros e indemnizaciones. 25.- Estimación de tiempo de vida perdido. 26.- Afectación en la calidad de vida de la familia. 27.- Impacto en la sociedad 28.- Agente del ministerio público

Pérdidas económicas directas	Daños Materiales	Lesiones sin secuelas o Primeros Auxilios	Lesiones que requieren hospitalización	Muerte
Costo Directo	\$15, 574	\$15, 005	\$14, 046	\$24, 500
Costo Indirecto	\$15, 574	\$75, 025	\$351, 150	\$1, 225, 000
Costo total por accidentes	\$31, 148	\$90, 030	\$365, 196	\$1, 249, 500

Esto para el IMSS equivale a:

"Artículo 502.- En caso de muerte del trabajador, la indemnización que corresponda a las personas a que se refiere el artículo anterior será la cantidad equivalente al importe de cinco mil días de salario, sin deducir la indemnización que percibió el trabajador durante el tiempo en que estuvo sometido al régimen de incapacidad temporal".



**Subsecretaría de Transporte
Dirección General de Protección y Medicina
Preventiva en el Transporte**

Por lo que: $5,000 \times 80.04 = \$400,200$ en 2017 considerando que el trabajador cotice con el salario mínimo ante el IMSS"

3.- Impacto de la Regulación

En respuesta a la solicitud de *"que se cuantifique el costo agregado de la implementación de la regulación"*, se anexa cuadro de xls donde se incluyen tres pestañas donde se describe el costo, beneficio y costo-beneficio. El archivo se titula "Costo-beneficio requisitos médicos Autotransporte Federal". Asimismo se anexa hoja de Word que explica la metodología que se utilizó para determinar dicho costo, a fin de apoyar la lectura del cuadro de xls, el archivo de Word también se titula "Costo-beneficio requisitos médicos Autotransporte Federal".

4.- Consideraciones sobre el cumplimiento del Acuerdo Presidencial.

En cuanto a la observación de *"que la SCT no incluyó ni consideró información relacionada con lo previsto en el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial"*, se anexa archivo de Word del "DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte" en el que se adiciona el Transitorio TERCERO y en el que se menciona el trámite que se elimina y el que amplía su vigencia. Este archivo se titula "2.- Proyecto de regulación, requisitos médicos autotransporte federal". También se anexa un archivo de xls con el cuadro donde se cuantifican los trámites que mencionan. Este archivo se titula "Anexo 2x1, requisitos médicos de autotransporte federal".

Transitorio que se adiciona:

"TERCERO.- En cumplimiento al artículo quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se elimina el trámite con homoclave **SCT-05-004** y se amplía, de 2 a 4 años, la vigencia del trámite con homoclave **SCT-05-007**".



Subsecretaría de Transporte
Dirección General de Protección y Medicina
Preventiva en el Transporte

Cuantificación de los dos trámites que se mencionan en los Transitorios que se adicionaron.

Regulación	Costo de la regulación	Propuesta de Simplificación 1	Propuesta de Simplificación 2	Costo total de acciones de simplificación
MODIFICACIÓN A LOS REQUISITOS MÉDICOS RELATIVOS AL PERSONAL DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL	\$ 3,541,741.00	Ampliación de la vigencia del trámite SCT-05-007 (\$3,917,315.07)	Eliminación del trámite SCT-05-004 (\$63,006.30)	\$ 3,980,321.37

5.- Cuantificación de las obligaciones regulatorias.

De la solicitud de "incluir en un anexo en el formulario de la MIR, la cuantificación de dichas obligaciones regulatorias o actos mencionados, así como la metodología que se utilizó para determinar dicho costo", como se especifica en el punto 3. Impacto de la Regulación, se anexa cuadro de xls donde se muestran costo, beneficio y costo-beneficio. El archivo se titula "Costo-beneficio requisitos médicos Autotransporte Federal", asimismo se anexa hoja de Word que explica la metodología que se utilizó para determinar dicho costo, el archivo de Word también se titula "Costo-beneficio requisitos médicos Autotransporte Federal".

En espera de haber atendido debidamente la solicitud de Ampliaciones y Correcciones a la Manifestación de Impacto Regulatorio y sin otro particular, le envío un cordial saludo.

Atentamente

José Valente Aguilar Zinser

Director General

C.c.p. M.A.P. Rodrigo Ramírez Reyes.- Oficial Mayor de la SCT.- Presente
Mtro. José Alberto Reyes Fernández.- Titular de la Unidad de Transparencia.- Presente
Carlo Emmanuel Benitez Ojeda.- Director General Adjunto de Operación de la DGPMPT.- Presente.
Eduardo Bravo Cervantes.- Director de Planeación y Control de la DGPMPT.- Presente.

Informe de los resultados de la investigación
 sobre el uso de los servicios de salud
 en la zona de estudio.

Informe de los resultados de la investigación sobre el uso de los servicios de salud en la zona de estudio.

Variable	Unidad de medida	Valor	Porcentaje
Edad	Años	25.5	100.0
Sexo	Hombres/Mujeres	12/13	48.0/52.0
Nivel de escolaridad	Años de estudio	7.2	100.0
Estado civil	Casado/No casado	10/3	77.0/23.0
Ocupación	Diferentes	15	100.0
Religión	Diferentes	15	100.0
Idioma	Diferentes	15	100.0
Grupos étnicos	Diferentes	15	100.0
Religión	Diferentes	15	100.0
Idioma	Diferentes	15	100.0
Grupos étnicos	Diferentes	15	100.0

Resultados de la investigación sobre el uso de los servicios de salud en la zona de estudio.

Los resultados de la investigación sobre el uso de los servicios de salud en la zona de estudio, muestran que el 48% de la población es hombre y el 52% es mujer. El nivel de escolaridad promedio es de 7.2 años. El 77% de la población es casada y el 23% no casada. La ocupación más común es la agricultura, seguida por la ganadería y el comercio. La religión más común es el catolicismo, seguida por el protestantismo y el islam. El idioma más común es el español, seguido por el inglés y el francés. Los grupos étnicos más comunes son los blancos, seguidos por los negros y los indígenas.

Informe de los resultados de la investigación sobre el uso de los servicios de salud en la zona de estudio.

[Firma]
 Nombre del investigador

Fecha de elaboración del informe

Este informe fue elaborado por el equipo de investigación sobre el uso de los servicios de salud en la zona de estudio. Los resultados de la investigación son los que se muestran en el informe. El informe fue elaborado por el equipo de investigación sobre el uso de los servicios de salud en la zona de estudio.

Este informe fue elaborado por el equipo de investigación sobre el uso de los servicios de salud en la zona de estudio. Los resultados de la investigación son los que se muestran en el informe. El informe fue elaborado por el equipo de investigación sobre el uso de los servicios de salud en la zona de estudio.



Subsecretaría de Transporte
Dirección General de Protección y Medicina
Preventiva en el Transporte

ANEXOS

- 1.- PROYECTO DE ACUERDO DE MODIFICACIÓN DE LOS REQUISITOS MÉDICOS APLICABLES AL PERSONAL DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL.
- 2.- PROYECTO DE ACUERDO DE MODIFICACIÓN DE LOS REQUISITOS MÉDICOS AUTOTRANSPORTE FEDERAL, CON JUSTIFICACIÓN NORMATIVA.
- 3.- TRANSITORIO ADICIONAL.
- 4.- ELIMINACIÓN DE TRÁMITES Y REDUCCIÓN DE PLAZOS.
- 5.- IDENTIFICACIÓN DE NUEVAS OBLIGACIONES.
- 6.- NO IMPACTO PRESUPUESTARIO REQUISITOS AUTOTRANSPORTE.
- 7.- ANEXO 2X1 REQUISITOS MÉDICOS AUTOTRANSPORTE FEDERAL.
- 8.- COSTO-BENEFICIO REQUISITOS MÉDICOS AUTOTRANSPORTE FEDERAL WORD.
- 9.- COSTO-BENEFICIO REQUISITOS MÉDICOS AUTOTRANSPORTE FEDERAL XLS.

and the Commission shall be notified of the results of the investigation.

The Commission shall be notified of the results of the investigation.

The Commission shall be notified of the results of the investigation.

ANNEX

1. PROJECT OF AGREEMENT ON MODIFICATION OF THE REQUIREMENTS APPLICABLE TO THE AUTOMOTIVE TRANSPORT GENERAL
2. PROJECT OF AGREEMENT ON MODIFICATION OF THE REQUIREMENTS APPLICABLE TO THE AUTOMOTIVE TRANSPORT GENERAL
3. PROJECT OF AGREEMENT ON MODIFICATION OF THE REQUIREMENTS APPLICABLE TO THE AUTOMOTIVE TRANSPORT GENERAL
4. PROJECT OF AGREEMENT ON MODIFICATION OF THE REQUIREMENTS APPLICABLE TO THE AUTOMOTIVE TRANSPORT GENERAL
5. PROJECT OF AGREEMENT ON MODIFICATION OF THE REQUIREMENTS APPLICABLE TO THE AUTOMOTIVE TRANSPORT GENERAL
6. PROJECT OF AGREEMENT ON MODIFICATION OF THE REQUIREMENTS APPLICABLE TO THE AUTOMOTIVE TRANSPORT GENERAL
7. PROJECT OF AGREEMENT ON MODIFICATION OF THE REQUIREMENTS APPLICABLE TO THE AUTOMOTIVE TRANSPORT GENERAL
8. PROJECT OF AGREEMENT ON MODIFICATION OF THE REQUIREMENTS APPLICABLE TO THE AUTOMOTIVE TRANSPORT GENERAL
9. PROJECT OF AGREEMENT ON MODIFICATION OF THE REQUIREMENTS APPLICABLE TO THE AUTOMOTIVE TRANSPORT GENERAL
10. PROJECT OF AGREEMENT ON MODIFICATION OF THE REQUIREMENTS APPLICABLE TO THE AUTOMOTIVE TRANSPORT GENERAL