

B0014006856
ERF SDR

Cofemer Cofemer

De: Salvador Saavedra C <salvador_saavedra@eti.mx>
Enviado el: sábado, 28 de junio de 2014 08:09 p.m.
Para: Cofemer Cofemer
CC: 'Faustina García Reyes'; 'Javier Chávez Navarro'
Asunto: Comentarios al proyecto del expediente 10/0680/020614
Datos adjuntos: 140628 Comentarios al Proyecto de NOM012 CANACINTRA.pdf

Virgilio Andrade Martínez

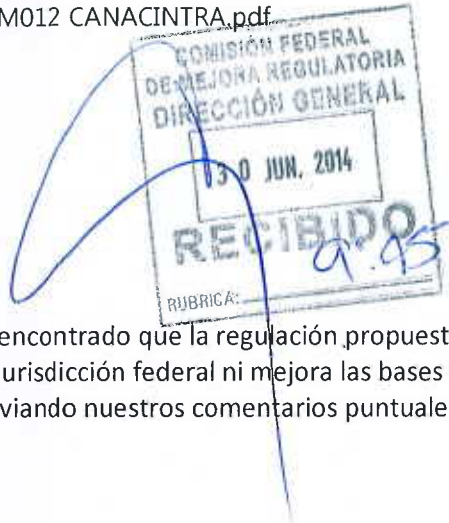
Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
e-mail. cofemer@cofemer.gob.mx

Ref. Comentarios al proyecto del expediente 10/0680/020614.

Respecto del Anteproyecto de NOM del expediente de referencia hemos encontrado que la regulación propuesta NO mejora las condiciones de seguridad vial del tránsito en las carreteras de jurisdicción federal ni mejora las bases para la competitividad de las empresas, por lo que anexo al presente estamos enviando nuestros comentarios puntuales al articulado del proyecto.

Atentamente,

Salvador Saavedra C.
Representante Titular ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre
CANACINTRA
Tel (55) 5482-3013
Skype: salvador.saavedra1
www.canacintra.org.mx



 Antes de imprimir este e-mail piense bien si es necesario.
Before printing this mail think well if it is necessary.

La información transmitida a través de este correo electrónico es confidencial y está dirigida únicamente a su destinatario. Si usted no es el destinatario, sírvase informarle inmediatamente al remitente, y borre el mensaje y cualquier información adjunta de su sistema. Además, su reproducción, lectura o envío a cualquier otra persona o entidad que no sea el destinatario, está prohibida. Hasta donde lo permite la ley, el remitente no asumirá ninguna responsabilidad por pérdidas o daños de ninguna clase debido a atrasos o fallas en transmisión o por cualquier otra razón asociada a la creación, transmisión o recibo de este mensaje.

This message is intended solely for the addressee and may contain confidential information. If you are not the intended recipient, please inform the sender immediately, and delete the message and any attachments from your system. Furthermore, please do not copy, forward or disclose the message or its contents to anyone. To the extent permitted by law, the sender shall in no way be liable for any loss or damages of any kind whatsoever, arising out of any delays in or failure of transmission, or for any other reasons associated with the creation, transmission or receipt of this message.

28 de junio de 2014

Virgilio Andrade Martínez

Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
e-mail. cofemer@cofemer.gob.mx

Ref. Comentarios al proyecto del expediente 10/0680/020614.

Respecto del Anteproyecto de NOM del expediente de referencia hemos encontrado que la regulación propuesta NO mejora las condiciones de seguridad vial del tránsito en las carreteras de jurisdicción federal ni mejora las bases para la competitividad de las empresas, por lo que anexo al presente estamos enviando nuestros comentarios puntuales al articulado del proyecto.

Los cambios propuestos están escritos en color rojo en la columna “cambio propuesto”. Cuando se incluyen tablas en imagen, los cambios están resaltados en rojo en la tabla.

En la columna de justificación damos una breve explicación de las razones para proponer el cambio. Además estamos calificando la influencia que tendrá el cambio en 4 aspectos: Seguridad (entendiéndose como seguridad vial), Competitividad, Cuidado de la Infraestructura y Medio Ambiente. Las calificaciones que utilizamos son las siguientes:

POSITIVO – La propuesta mejora notablemente la cualidad calificada.

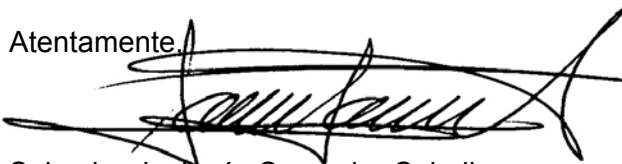
NEUTRO – La propuesta no impacta de forma notable en la cualidad calificada. Puede haber cambios menores en mejora o detrimento.

NEGATIVO – La propuesta deteriora la cualidad calificada.

Las empresas afiliadas a la CANACINTRA esperamos que la NOM que finalmente se publique establezca las condiciones para que nuestros vehículos y productos transportados lo hagan por las carreteras de México con mayor seguridad, que las reglas que ahí se establezcan no sean contrarias al estado de derecho y que se logre un cuidado del medio ambiente logrando reducir las emisiones contaminantes por tonelada – kilómetro de productos transportados. El cuidado de la infraestructura dependerá en gran medida de las acciones de vigilancia que la autoridad realice.

Quedamos a sus órdenes para información adicional que requiera sobre nuestras propuestas.

Atentamente,



Salvador de Jesús Saavedra Ceballos
Representante Titular ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre
CANACINTRA

Cc: Faustina García Reyes. Vicepresidenta Nacional de Comités, Comisiones y Representaciones.
CANACINTRA

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

28 de junio de 2014

En el presente anexo detallamos las propuestas de modificación al proyecto de norma oficial mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, propuestas que buscan ante todo el que la NOM que sea finalmente aprobada establezca condiciones de tránsito que mejoren la seguridad vial en los caminos de México, así como que impulsen la competitividad de las empresas de transporte y usuarias de sus servicios.

Los cambios propuestos están escritos en color rojo en la columna “cambio propuesto”. Cuando se incluyen tablas en imagen, los cambios están resaltados en rojo en la tabla.

En la columna de justificación damos una breve explicación de las razones para proponer el cambio. Además estamos calificando la influencia que tendrá el cambio en 4 aspectos: Seguridad (entendiéndose como seguridad vial), Competitividad, Cuidado de la Infraestructura y Medio Ambiente. Las calificaciones que utilizamos son las siguientes:

POSITIVO – La propuesta mejora notablemente la cualidad calificada.

NEUTRO – La propuesta no impacta de forma notable en la cualidad calificada. Puede haber cambios menores en mejora o detrimento.

NEGATIVO – La propuesta deteriora la cualidad calificada.

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
2.- Objetivo y campo de aplicación		
La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento.	La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los que regula la NOM-040-SCT-2-2013 .	El objetivo actual excluye a los demás vehículos que se incluyen en la mencionada NOM040, lo que pone en entredicho qué NOM los rige por lo que proponemos eliminar la mención a las grúas y hacer referencia a la NOM
3.- Referencias		
Para la correcta aplicación de esta Norma, es necesario consultar:		
<ul style="list-style-type: none"> Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2002, Sistema General de Unidades de Medida. Vigente. 		

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Norma Oficial Mexicana NOM-067-SCT-2/SECOFI-1999, Transporte terrestre-Servicio de autotransporte económico y mixto-midibús-características y especificaciones técnicas y de seguridad. Vigente. 		
<ul style="list-style-type: none"> • Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, Instrumentos de medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos técnicos y metrológicos. Vigente. 		
<ul style="list-style-type: none"> • Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2014, Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga y transporte privado-Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en caminos y puentes de jurisdicción federal. 		
<ul style="list-style-type: none"> • Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2010, Remolques y semirremolques-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba. 		
<p>4.- Definiciones</p>		
<p>Autobús.- Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de más de 30 personas.</p> <p>Autotanque.- Vehículo cerrado, camión tanque, semirremolque o remolque tipo tanque, destinado al transporte de líquidos, gases licuados o sólidos en suspensión.</p> <p>Bitácora de horas de servicio del conductor.- Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso, con registros por viaje.</p> <p>Cadena de seguridad.- Dispositivo de seguridad, cadena o cable de acero, para mantener la conexión entre los vehículos acoplados o enganchados, ya sean motrices o de arrastre y mantener el control de dirección de viaje del vehículo trasero en caso de falla de la argolla y/o gancho de arrastre, la cual deberá cumplir con las especificaciones que se</p>		

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<p>establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2010.</p> <p>Camión unitario.- Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 t.</p> <p>Camión remolque.- Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un convertidor.</p> <p>Capacidad.- Número máximo de personas, más peso del equipaje y paquetería, que un vehículo destinado al servicio de pasajeros puede transportar y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor.</p> <p>Carga útil y peso útil.- Peso máximo de la carga que un vehículo puede transportar en condiciones de seguridad y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor.</p> <p>Carta de porte.- Título legal del contrato entre el remitente y la empresa de autotransporte, y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinan.</p> <p>Convertidor.- Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque y que le agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque-remolque y camión remolque.</p>	<p>Agregar:</p> <p>Capacidad de diseño del eje (CDE):</p> <p>Es el peso máximo que puede transmitirse al piso a través del ensamble de ejes considerando la capacidad mínima de los elementos que intervienen: suspensión, ejes, rodamientos, mazas, rines y llantas. En Estados Unidos y Canadá se conoce como GAWR.</p>	<p>Se utiliza el concepto en los numerales 5.2.6, 10.4 a)</p>

PROYECTO ACTUAL		CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
Convertidor tipo "H".-	Sistema de acoplamiento de dos o más ojillos que se engancha a un camión o a un semirremolque y que le agrega una articulación a las configuraciones compuestas por un tractocamión, semirremolque y remolque o camión remolque.		
Dimensiones.-	Alto, ancho y largo máximo expresado en metros de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga.		
Frenos Libres de Fricción (freno auxiliar).-	Sistema de frenos independientes al sistema de frenos de servicio y que actúan directamente en el tren motriz.		
Indicadores de Peligro para Carga Sobresaliente Posterior.-	Tablero de metal o madera de forma rectangular de 0,30 m de altura y con un ancho equivalente al vehículo, firmemente sujeto y pintado con rayas inclinadas a 45 grados alternadas en colores negro y blanco reflejante de 0,10 m de ancho.		
Norma.-	Norma Oficial Mexicana.		
Nota de embarque.-	Comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante impreso expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, en términos del artículo 29 del Código Fiscal de la Federación y la RESOLUCIÓN Miscelánea Fiscal, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final.	Nota de embarque.- Impresión del Comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante impreso expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, en términos del artículo 29 del Código Fiscal de la Federación y la RESOLUCIÓN Miscelánea Fiscal, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final.	El comprobante fiscal digital por internet o la factura electrónica no requieren estar impresos para ser válidos fiscalmente, por lo que se pueden "llevar" y consultar en "la nube" por medios electrónicos, de ahí que consideramos conveniente que para evitar corruptelas se porte una versión impresa del CFDI.

Cámara Nacional de la Industria de Transformación




PROYECTO ACTUAL		CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
Peso.-	Fuerza que ejerce sobre el piso un vehículo debido a su masa y a la gravedad terrestre.		
Peso bruto vehicular.-	Suma del peso vehicular y el peso de la carga, en el caso de vehículos de carga; o suma del peso vehicular y el peso de los pasajeros, equipaje y paquetería, en el caso de los vehículos destinados al servicio de pasajeros.	Agregar: Peso bruto vehicular de diseño (PBVD): Peso especificado por el fabricante cuando el vehículo está cargado a su máxima capacidad. En Estados Unidos y Canadá se conoce como GVWR.	Se utiliza el concepto en los numerales 5.2.6, 10.3.7, 10.4 a)
Peso por eje.-	Concentración de peso que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodadura.		
Peso vehicular.-	Peso de un vehículo o configuración vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga.		
Remolque.-	Vehículo con eje delantero giratorio, o semirremolque con convertidor y eje al centro o trasero fijo, no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un camión o tractocamión articulado.		
Secretaría.-	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.		
Semirremolque.-	Vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión de manera que sea jalado y parte de su peso sea soportado por éste.		
Sistema antibloqueo para frenos.-	Equipo electrónico de seguridad que mediante sensores de rotación instalados en los ejes, auxilian al sistema de frenos de servicio principal, evitando que éstos se bloqueen.		
Sistema de acoplamiento de última generación.-	Sistema de acoplamiento de dos o más ojillos tipo "H" que cuenta con sistema		

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<p>Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).- Subcontratista.- Suspensión neumática.- Tractocamión.- Tractocamión articulado.- Tractocamión doblemente articulado.- Tren Motriz.-</p>	<p>de control electrónico para fijar el eje en reversa y liberarlo al transitar hacia adelante. Conjunto de dispositivos electrónicos instalados en un vehículo para determinar la posición de éste, expresado a un sistema de georreferenciación, a través de una red de satélites y programas específicos. Transportista contratado por una empresa de transporte privada para prestar el servicio de autotransporte federal. Sistema de seguridad de los vehículos conformado por elementos mecánicos y estructurales flexibles que unen a los ejes con el chasis o estructura autoportante, en la que el principal elemento es un sistema neumático, que amortigua las vibraciones. Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques. Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque. Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación. Conjunto de elementos conformados por motor, transmisión, diferencial y ejes.</p>	







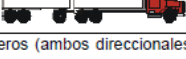
Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL		CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
Unidad vehicular tipo góndola o madrina.-	Configuración vehicular integrada por un camión-remolque; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semirremolque-remolque o tractocamión-semirremolque-semirremolque, destinada al transporte de vehículos sin rodar.		
Usuario.-	Persona física o moral que contrate con un transportista el traslado de personas o el transporte de carga, o que transporte su propia carga.		
5. Clasificación de vehículos			
Para los fines de esta Norma los vehículos se clasifican en:			
5.1. Atendiendo a su clase.			
CLASE: VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN	NOMENCLATURA		
AUTOBÚS	B		
CAMIÓN UNITARIO	C		
CAMIÓN REMOLQUE	C-R		
TRACTOCAMIÓN ARTICULADO	T-S		
TRACTOCAMIÓN DOBLEMENTE ARTICULADO	T-S-R y T-S-S		
5.2. Atendiendo a su clase, nomenclatura, número de ejes y llantas.			
TABLA 5.2.1			

PROYECTO ACTUAL				CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
AUTOBÚS (B)					
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO		
B2	2	6			
B3	3	8 ó 10			
B4	4	10			







Cámara Nacional de la Industria de Transformación

TABLA 5.2.2










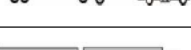

CAMION UNITARIO (C)			
NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	NUMERO DE LLANTAS	VEHICULO
C2	2	6	
C3	3	8-10	
C4 (1)	4	12	
CAMION-REMOLQUE (C-R)			
NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	NUMERO DE LLANTAS	VEHICULO
C2-R2	4	14	
C3-R2	5	18	
C2-R3	5	18	
C3-R3	6	22	

(1) Nota: El camión unitario C4 deberá contar con dos ejes delanteros (ambos direccionales) y dos ejes traseros (ambos motrices).

TABLA 5.2.3

TRACTOCAMIÓN ARTICULADO (T-S)			
NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES	NUMERO DE LLANTAS	CONFIGURACIÓN DEL VEHICULO
T2-S1	3	10	
T2-S2	4	14	
T2-S3	5	18	
T3-S1	4	14	
T3-S2	5	18	
T3-S3	6	22	

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL				CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
TABLA 5.2.4					
TRACTOCAMIÓN SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE (T-S-R)					
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO		
T2-S1-R2	5	18			
T2-S2-R2	6	22			
T2-S1-R3	6	22			
T3-S1-R2	6	22			
T3-S1-R3	7	26			
T3-S2-R2	7	26			
T3-S2-R3	8	30			
T3-S2-R4	9	34			
T2-S2-S2	6	22			
T3-S2-S2	7	26			
T3-S3-S2	8	30			

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<p>No se permite la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión-semirremolque arrastrando un convertidor (dolly) sin el semirremolque enganchado.</p>	<p>Agregar el siguiente párrafo:</p> <p>Las figuras de las tablas anteriores son enunciativas y no limitativas. Otras configuraciones pueden transitar previa autorización de la DGAF.</p>	<p>La NOM no debiera limitar el uso de nuevas tecnologías</p>
<p>5.2.5. Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas y tricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos y puentes de jurisdicción federal.</p>	<p>5.2.5. Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas y cuatricuernas exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos y puentes de jurisdicción federal.</p> <p>Agregar:</p> <p>5.2.6 Se autoriza la circulación de revolvedoras y bombas de concreto en configuraciones C3 con peso bruto vehicular de hasta 31.5 ton, con peso en eje de dirección de hasta 9.0 ton y en eje trasero tándem de 22.0 ton; en configuraciones C4 con peso bruto vehicular de hasta 43.5 ton con peso en cada eje de dirección de hasta 8.0 ton y en eje trasero de 27.5 ton. No se permite que transiten con peso bruto vehicular superior al PBVD, ni descarga por ejes superior al CDE, marcados en la placa de especificaciones del vehículo.</p>	<p>La cuatricuerna es la configuración más utilizada para el traslado de camiones y tractocamiones de planta hacia sus destinos de exportación.</p> <p>SEGURIDAD – neutro</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p> <p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro</p> <p>MEDIO AMBIENTE - neutro</p> <p>Las revolvedoras y las bombas de concreto se utilizan para la construcción de infraestructura, vivienda y desarrollos industriales y comerciales. La tecnología en el mundo ha desarrollado vehículos que requieren de capacidades extraordinarias en el eje delantero y en ocasiones de dos ejes de dirección para repartir adecuadamente el peso del equipo cargado de concreto, en el caso de las revolvedoras, al piso. Las revolvedoras transitan cargadas distancias muy cortas en las carreteras pues el tiempo máximo del concreto en la olla no puede ser mayor a 90 minutos; las bombas transitan</p>

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
		<p>sólo sin carga y lo hacen en traslados para dar servicio de bombeo.</p> <p>SEGURIDAD – neutro</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p> <p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro</p> <p>MEDIO AMBIENTE - neutro</p>
6. Especificaciones		
6.1. De peso.		
Estas especificaciones deben interpretarse como los pesos de las masas cuyos valores se indican.		
6.1.1. Peso máximo por eje.		
6.1.1.1. Las concentraciones máximas de carga por daño a pavimentos por eje de acuerdo al tipo de camino en que transitan, son las indicadas en la tabla “A” que se muestra a continuación:		

PROYECTO ACTUAL							CAMBIO PROPUESTO					JUSTIFICACIÓN																																																																																																																																																
TABLA A PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas)							TABLA A PESOS MAXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (t)					<p>Los pesos que muestra la tabla propuesta son los mismos que los de la NOM actual. Estos pesos son congruentes con la capacidad de diseño de los ejes que comúnmente se han comercializado y que actualmente transitan por el país.</p> <p>Incrementar el peso en las configuraciones C y TS haría que muchos de esos vehículos transitaran con pesos por encima de los de diseño, con lo que el tránsito no sería seguro. Cito como ejemplo que la gran mayoría de los semirremolques que se imporetaron nuevos antes de 2008 y todos los semirremolques que se han importado usados al día de hoy tienen un CDE de 9,072 kg / eje, esto es 18,144 kg / tandem de 8 llantas, en tanto que la regla que se pretende formalizar permite un peso a travpés de esos ejes de 19,000 kg, es decir 856 kg más del peso de diseño.</p> <p>SEGURIDAD – positivo</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p> <p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo</p> <p>MEDIO AMBIENTE - neutro</p>																																																																																																																																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">CONFIGURACIÓN DE EJES</th> <th rowspan="2">Vehículo o configuración</th> <th colspan="4">TIPO DE CAMINO</th> </tr> <tr> <th>ET4 Y ET2 A4 Y A2</th> <th>B4 Y B2</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2"></td> <td rowspan="2">SENCILLO DOS LLANTAS</td> <td>B, C-R y T-S-R</td> <td>6,50</td> <td>6,00</td> <td>5,50</td> <td>5,00</td> </tr> <tr> <td>C y T-S</td> <td>6,50</td> <td>6,00</td> <td>5,50</td> <td>5,00</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"></td> <td rowspan="2">SENCILLO CUATRO LLANTAS</td> <td>B, C-R y T-S-R</td> <td>10,00</td> <td>9,50</td> <td>8,00</td> <td>7,00</td> </tr> <tr> <td>C y T-S</td> <td>11,00</td> <td>9,50</td> <td>8,00</td> <td>7,00</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"></td> <td rowspan="2">MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS</td> <td>B, C-R y T-S-R</td> <td>11,00</td> <td>10,50</td> <td>9,00</td> <td>8,00</td> </tr> <tr> <td>C y T-S</td> <td>12,50</td> <td>10,50</td> <td>9,00</td> <td>8,00</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"></td> <td rowspan="2">MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS</td> <td>B, C-R y T-S-R</td> <td>15,00</td> <td>13,00</td> <td>11,50</td> <td>11,00</td> </tr> <tr> <td>C y T-S</td> <td>18,00</td> <td>13,00</td> <td>11,50</td> <td>11,00</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"></td> <td rowspan="2">DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td> <td>B, C-R y T-S-R</td> <td>17,00</td> <td>15,00</td> <td>13,50</td> <td>12,00</td> </tr> <tr> <td>C y T-S</td> <td>19,00</td> <td>15,00</td> <td>13,50</td> <td>12,00</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"></td> <td rowspan="2">MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td> <td>B, C-R y T-S-R</td> <td>18,00</td> <td>17,00</td> <td>14,50</td> <td>13,50</td> </tr> <tr> <td>C y T-S</td> <td>21,00</td> <td>17,00</td> <td>14,50</td> <td>13,50</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"></td> <td rowspan="2">TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS</td> <td>B, C-R y T-S-R</td> <td>23,50</td> <td>22,50</td> <td>20,00</td> <td>NA</td> </tr> <tr> <td>C y T-S</td> <td>26,50</td> <td>22,50</td> <td>20,00</td> <td>NA</td> </tr> </tbody> </table>							CONFIGURACIÓN DE EJES	Vehículo o configuración	TIPO DE CAMINO				ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D		SENCILLO DOS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	6,50	6,00	5,50	5,00	C y T-S	6,50	6,00	5,50	5,00		SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	10,00	9,50	8,00	7,00	C y T-S	11,00	9,50	8,00	7,00		MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	11,00	10,50	9,00	8,00	C y T-S	12,50	10,50	9,00	8,00		MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00	C y T-S	18,00	13,00	11,50	11,00		DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	17,00	15,00	13,50	12,00	C y T-S	19,00	15,00	13,50	12,00		MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	18,00	17,00	14,50	13,50	C y T-S	21,00	17,00	14,50	13,50		TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	B, C-R y T-S-R	23,50	22,50	20,00	NA	C y T-S	26,50	22,50	20,00	NA	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">CONFIGURACION DE EJES</th> <th colspan="4">TIPO DE CAMINO</th> </tr> <tr> <th>ET4 Y ET2 A4 Y A2</th> <th>B4 Y B2</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>SENCILLO DOS LLANTAS</td> <td>6,50</td> <td>6,00</td> <td>5,50</td> <td>5,00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>SENCILLO CUATRO LLANTAS</td> <td>10,00</td> <td>9,50</td> <td>8,00</td> <td>7,00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS</td> <td>11,00</td> <td>10,50</td> <td>9,00</td> <td>8,00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS</td> <td>15,00</td> <td>13,00</td> <td>11,50</td> <td>11,00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td> <td>17,00</td> <td>15,00</td> <td>13,50</td> <td>12,00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS</td> <td>18,00</td> <td>17,00</td> <td>14,50</td> <td>13,50</td> </tr> <tr> <td></td> <td>TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS</td> <td>23,50</td> <td>22,50</td> <td>20,00</td> <td>NA</td> </tr> </tbody> </table>					CONFIGURACION DE EJES	TIPO DE CAMINO				ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D		SENCILLO DOS LLANTAS	6,50	6,00	5,50	5,00		SENCILLO CUATRO LLANTAS	10,00	9,50	8,00	7,00		MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	11,00	10,50	9,00	8,00		MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	15,00	13,00	11,50	11,00		DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	17,00	15,00	13,50	12,00		MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	18,00	17,00	14,50	13,50		TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	23,50	22,50	20,00	NA
CONFIGURACIÓN DE EJES	Vehículo o configuración	TIPO DE CAMINO																																																																																																																																																										
		ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D																																																																																																																																																							
	SENCILLO DOS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	6,50	6,00	5,50	5,00																																																																																																																																																						
		C y T-S	6,50	6,00	5,50	5,00																																																																																																																																																						
	SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	10,00	9,50	8,00	7,00																																																																																																																																																						
		C y T-S	11,00	9,50	8,00	7,00																																																																																																																																																						
	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	11,00	10,50	9,00	8,00																																																																																																																																																						
		C y T-S	12,50	10,50	9,00	8,00																																																																																																																																																						
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00																																																																																																																																																						
		C y T-S	18,00	13,00	11,50	11,00																																																																																																																																																						
	DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	17,00	15,00	13,50	12,00																																																																																																																																																						
		C y T-S	19,00	15,00	13,50	12,00																																																																																																																																																						
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	18,00	17,00	14,50	13,50																																																																																																																																																						
		C y T-S	21,00	17,00	14,50	13,50																																																																																																																																																						
	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	B, C-R y T-S-R	23,50	22,50	20,00	NA																																																																																																																																																						
		C y T-S	26,50	22,50	20,00	NA																																																																																																																																																						
CONFIGURACION DE EJES	TIPO DE CAMINO																																																																																																																																																											
	ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D																																																																																																																																																								
	SENCILLO DOS LLANTAS	6,50	6,00	5,50	5,00																																																																																																																																																							
	SENCILLO CUATRO LLANTAS	10,00	9,50	8,00	7,00																																																																																																																																																							
	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	11,00	10,50	9,00	8,00																																																																																																																																																							
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	15,00	13,00	11,50	11,00																																																																																																																																																							
	DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	17,00	15,00	13,50	12,00																																																																																																																																																							
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	18,00	17,00	14,50	13,50																																																																																																																																																							
	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	23,50	22,50	20,00	NA																																																																																																																																																							
NA = NO AUTORIZADO																																																																																																																																																												
<p>6.1.1.1.1 Con el propósito de que los vehículos de pasajeros que cuenten con suspensión neumática, circulen con mayor seguridad al permitir una mejor distribución del peso bruto vehicular en los ejes, la Secretaría podrá autorizar exclusivamente para el eje delantero una concentración máxima de carga de 7,5 t.</p>																																																																																																																																																												

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<p>6.1.1.1.2 Se autoriza, exclusivamente para los ejes delanteros, una concentración máxima de 7,5 t. a los vehículos C-4, siempre que sea para vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba. Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A.</p>	<p>6.1.1.1.2 Se autoriza, para los ejes delanteros, una concentración máxima de 9,0 t en los 4 tipos de caminos, a los vehículos C3 y 8,0 t en los 4 tipos de caminos, a los vehículos C-4, exclusivamente para vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba. Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A.</p>	<p>Las revoladoras y las bombas de concreto se utilizan para la construcción de infraestructura, vivienda y desarrollos industriales y comerciales. La tecnología en el mundo ha desarrollado vehículos que requieren de capacidades extraordinarias en el eje delantero y en ocasiones de dos ejes de dirección para repartir adecuadamente el peso del equipo cargado de concreto, en el caso de las revoladoras, al piso. Las revoladoras transitan cargadas distancias muy cortas en las carreteras pues el tiempo máximo del concreto en la olla no puede ser mayor a 90 minutos; las bombas transitan sólo sin carga y lo hacen en traslados para dar servicio de bombeo.</p> <p>SEGURIDAD – neutro</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p> <p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro</p> <p>MEDIO AMBIENTE - neutro</p>
<p>6.1.1.1.3 Asimismo la carga debe ser colocada para que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en la tabla “A” de cargas por eje.</p>	<p>6.1.1.1.3 Asimismo la carga debe ser colocada para que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en la tabla “A” de cargas por eje. De igual forma el peso por eje y el peso bruto vehicular al momento de transitar (al ser verificados en un centro de pesaje o en operativo móvil de pesaje) no deben en ningún caso ser mayores a la capacidad de diseño de los ejes (CDE) ni al peso bruto vehicular de diseño (PVBD) que el fabricante del vehículo o vehículos que integran la configuración vehicular ha determinado.</p>	<p>Los fabricantes de los vehículos han determinado técnicamente las capacidades de los mismos y las han declarado en sus constancias y en las placas de especificaciones. El transitar con pesos superiores a los que indica el fabricante del vehículo resulta en condiciones de inseguridad, por lo que no debiera permitirse.</p> <p>SEGURIDAD – positivo</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p>

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
		CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - positivo
	<p>Agregar:</p> <p>6.1.1.1.4 Se permite utilizar las llantas súper sencilla, de la marca y modelo que autorice la DGAF, con una capacidad de carga máxima de nueve toneladas por eje, siempre y cuando no rebase el Peso Bruto Vehicular (PBV) máximo autorizado por configuración vehicular y tipo de carretera. El peso por eje puede ser menor dependiendo de la capacidad de la llanta que aprueba la DGAF. Este tipo de llantas no podrán ser utilizadas en vehículos que transportan materiales y residuos peligrosos o autobuses de dos ejes.</p>	<p>Formalizar en la NOM el acuerdo publicado en el DOF el día 5 de marzo de 2008, permitiendo el uso de este tipo de llantas en configuraciones doblemente articuladas considerando las pruebas realizadas en el IMT durante los pasados años y sus resultados positivos.</p> <p>SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - positivo</p>
6.1.2 Peso bruto vehicular máximo autorizado.		
6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla “B”, como sigue, considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente ^{1/} .	6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla “B”, como sigue, considerando la suma de pesos por eje, estableciendo un tope máximo para las configuraciones doblemente articuladas.	El resultado de la fórmula puente sólo es aplicable para la configuración de 31 metros y los ejes traseros colocados totalmente hacia atrás. Esta consideración no es congruente con lo que sucede en la realidad de los caminos, además de ser discriminatoria de una configuración vehicular, ya que si la aplicáramos a otras configuraciones en diferentes

^{1/} La fórmula puente considerada es la siguiente:

$$PBV = 870 \left[\frac{DE * N}{N - 1} + (3.66 * N) + 11 \right]$$

En donde:

PBV = Peso Bruto Vehicular en kilogramos.

DE = Distancia entre ejes extremos (medida del centro del eje delantero, al centro del último eje del vehículo o configuración vehicular).

N = Número de ejes.

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL							CAMBIO PROPUESTO							JUSTIFICACIÓN
														<p>longitudes el resultado no sería congruente con los pesos establecidos en la NOM</p> <p>SEGURIDAD – neutro</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p> <p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro</p> <p>MEDIO AMBIENTE - neutro</p>
TABLA B														
PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO														
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)				VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)				Se agrega el peso máximo para la configuración C4. Se incluyen los pesos de las configuraciones TSR y TSS en los caminos tipo B. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE - neutro
			ET y A	B	C	D				ET y A	B	C	D	
B2	2	6	17,5	16,5	14,5	13,0	B2	2	6	17,5	16,5	14,5	13,0	
B3	3	8	21,5	19,0	17,0	16,0	B3	3	8	21,5	19,0	17,0	16,0	
B3	3	10	24,5	23,0	20,0	18,5	B3	3	10	24,5	23,0	20,0	18,5	
B4	4	10	27,0	25,0	22,5	21,0	B4	4	10	27,0	25,0	22,5	21,0	
C2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0	C2	2	6	17,5	16,5	14,5	13,0	
C3	3	8	24,5	19,0	17,0	16,0	C3	3	8	21,5	19,0	17,0	16,0	
C3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5	C3	3	10	24,5	23,0	20,0	18,5	
C2-R2	4	14	37,5	35,5	NA	NA	C4	4	12	31,0	29,0	25,5	23,5	
C3-R2	5	18	44,5	42,0	NA	NA	C2-R2	4	14	37,5	35,5	NA	NA	
C3-R3	6	22	51,5	47,5	NA	NA	C3-R2	5	18	44,5	42,0	NA	NA	
C2-R3	5	18	44,5	41,0	NA	NA	C3-R3	6	22	51,5	47,5	NA	NA	
T2-S1	3	10	30,0	26,0	22,5	NA	C2-R3	5	18	44,5	41,0	NA	NA	

PROYECTO ACTUAL							CAMBIO PROPUESTO							JUSTIFICACIÓN
T2-S2	4	14	38,0	31,5	28,0	NA	T2-S1	3	10	27,5	26,0	22,5	NA	
T3-S2	5	18	46,5	38,0	33,5	NA	T2-S2	4	14	34,5	31,5	28,0	NA	
T3-S3	6	22	54,0	45,5	40,0	NA	T3-S2	5	18	41,5	38,0	33,5	NA	
T2-S3	5	18	45,5	39,0	34,5	NA	T3-S3	6	22	48,0	45,5	40,0	NA	
T3-S1	4	14	38,5	32,5	28,0	NA	T2-S3	5	18	45,5	39,0	34,5	NA	
T2-S1-R2	5	18	47,5	NA	NA	NA	T3-S1	4	14	34,5	32,5	28,0	NA	
T2-S1-R3	6	22	54,5	NA	NA	NA	T2-S1-R2	5	18	47,5	45,0	NA	NA	
T2-S2-R2	6	22	54,5	NA	NA	NA	T2-S1-R3	6	22	54,5	50,5	NA	NA	
T3-S1-R2	6	22	54,5	NA	NA	NA	T2-S2-R2	6	22	54,5	50,5	NA	NA	
T3-S1-R3	7	26	60,5	NA	NA	NA	T3-S1-R2	6	22	54,5	51,5	NA	NA	
T3-S2-R2	7	26	60,5	NA	NA	NA	T3-S1-R3	7	26	60,5	57,5	NA	NA	
T3-S2-R4	9	34	66,5	NA	NA	NA	T3-S2-R2	7	26	60,5	57,5	NA	NA	
T3-S2-R3	8	30	63,0	NA	NA	NA	T3-S2-R4	9	34	66,5	66,0	NA	NA	
T3-S3-S2	8	30	60,0	NA	NA	NA	T3-S2-R3	8	30	63,0	62,5	NA	NA	
T2-S2-S2	6	22	51,5	NA	NA	NA	T3-S3-S2	8	30	60,0	60,0	NA	NA	
T3-S2-S2	7	26	58,5	NA	NA	NA	T2-S2-S2	6	22	51,5	46,5	NA	NA	
NA- No Autorizado							T3-S2-S2	7	26	58,5	53,0	NA	NA	
Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A".														
							6.1.2.1.1 El peso bruto vehicular máximo para los vehículos C3 y C4 tipo revoladora y bomba de concreto en los 4 tipos de caminos es de un máximo de 31.5 ton y 43.5 ton respectivamente. No se permite que transiten con peso bruto vehicular superior al PBVD, ni descarga por ejes superior al CDE, marcados en la placa de especificaciones del vehículo.							Por congruencia con lo propuesto en el numeral 5.2.6
6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R							6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los vehículos y configuraciones vehiculares, se podrá							Las características de seguridad y de desempeño deben ser obligatorias

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<p>y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes.</p>	<p>incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:</p>	<p>para todas las configuraciones vehiculares para poder acceder al peso adicional por eje. Lo anterior, además de privilegiar la seguridad es un incentivo para mejorar el parque vehicular, ante la ausencia o falta de verificación de regulaciones de seguridad que deben cumplir los vehículos para su comercialización en nuestro país.</p> <p>SEGURIDAD – positivo</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p> <p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo</p> <p>MEDIO AMBIENTE - neutro</p>
<p>6.1.2.2.1 Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S).</p>	<p>6.1.2.2.1 Para todos los vehículos o configuraciones vehiculares nuevos o que se incorporen al servicio de autotransporte federal y transporte privado, a partir de la entrada en vigor de la presente Norma.</p>	
<p>TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-SEMIRREMOLQUE (T-S-R y T-S-S)</p>	<p>AUTOBÚS</p>	

PROYECTO ACTUAL										CAMBIO PROPUESTO						JUSTIFICACIÓN	
CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FÍSICO MECÁNICAS Y DE BAJA EMISIÓN DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S Y R)	MOTOR ELECTRÓNICO HP MÍNIMO (T)	TORQUE MÍNIMO (T) (lb-pie)	CAPACIDAD MÍNIMA DE LOS EJES DE TRACCIÓN (T) (lb)	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (T)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENSOS (T, S Y R)	SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO) (T, S Y R)	CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO), EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL		VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FÍSICO MECÁNICAS Y DE BAJA EMISIÓN DE CONTAMINANTES VIGENTES	MOTOR ELECTRONICO	FRENO AUXILIAR DE ESCAPE, MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENSOS	SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO)	SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE - neutro
T2-S1-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	B2	✓	✓	✓	✓	✓		
T2-S2-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	B3 (8)	✓	✓	✓	✓	✓		
T2-S1-R3	✓	370	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	B3 (10)	✓	✓	✓	✓	✓		
T3-S1-R2	✓	370	1 250	40 000	✓	✓	✓	✓	✓	B4	✓	✓	✓	✓	✓		
T3-S1-R3	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓								
T3-S2-R2	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓								
T3-S2-R4	✓	430	1 650	46 000	✓	✓	✓	✓	✓								
T3-S2-R3	✓	430	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓								
T3-S3-S2	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓								
T2-S2-S2	✓	370	1 250	30 000	✓	-	✓	✓	✓								
T3-S2-S2	✓	400	1 650	44 000	✓	-	✓	✓	✓								
										CAMIÓN Y CAMIÓN REMOLQUE						Se incluyen dispositivos adicionales para contribuir al tránsito seguro en las carreteras SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo	

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN																																																																
	<table border="1" data-bbox="949 358 1549 721"> <thead> <tr> <th>VEHICULO O CONFIGURACION(1) VEHICULAR</th> <th>CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJA EMISION DE CONTAMINANTES VIGENTES (C Y R)</th> <th>MOTOR ELECTRONICO CON HP MINIMO (C)</th> <th>FRENO AUXILIAR DE ESCAPE, MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION (C)</th> <th>CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD</th> <th>SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENS (C Y R)</th> <th>SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO) (C Y R)</th> <th>DISPOSITIVO QUE PREVENGA LA VOLCADURA DE LA CONFIGURACION VEHICULAR¹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C2</td> <td>✓</td> <td>195</td> <td>✓</td> <td>-</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> </tr> <tr> <td>C3</td> <td>✓</td> <td>215</td> <td>✓</td> <td>-</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> </tr> <tr> <td>C4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C2-R2</td> <td>✓</td> <td>250</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C3-R2</td> <td>✓</td> <td>250</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C3-R3</td> <td>✓</td> <td>260</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C2-R3</td> <td>✓</td> <td>250</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td>✓</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="932 755 1570 917">¹Solo las configuraciones vehiculares que transporten materiales peligrosos en estado líquido o gaseoso que indique la DGAF requieren de este tipo de dispositivo. (INDICAR EN TRANSITORIO QUE ESTE REQUISITO ENTRE EN VIGENCIA 2 AÑOS DESPUÉS DE PUBLICADA LA NOM)</p>	VEHICULO O CONFIGURACION(1) VEHICULAR	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJA EMISION DE CONTAMINANTES VIGENTES (C Y R)	MOTOR ELECTRONICO CON HP MINIMO (C)	FRENO AUXILIAR DE ESCAPE, MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION (C)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENS (C Y R)	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO) (C Y R)	DISPOSITIVO QUE PREVENGA LA VOLCADURA DE LA CONFIGURACION VEHICULAR ¹	C2	✓	195	✓	-	✓	✓	✓	C3	✓	215	✓	-	✓	✓	✓	C4								C2-R2	✓	250	✓	✓	✓	✓		C3-R2	✓	250	✓	✓	✓	✓		C3-R3	✓	260	✓	✓	✓	✓		C2-R3	✓	250	✓	✓	✓	✓		<p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo</p> <p>MEDIO AMBIENTE - neutro</p>
VEHICULO O CONFIGURACION(1) VEHICULAR	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJA EMISION DE CONTAMINANTES VIGENTES (C Y R)	MOTOR ELECTRONICO CON HP MINIMO (C)	FRENO AUXILIAR DE ESCAPE, MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION (C)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENS (C Y R)	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL DELANTERO) (C Y R)	DISPOSITIVO QUE PREVENGA LA VOLCADURA DE LA CONFIGURACION VEHICULAR ¹																																																											
C2	✓	195	✓	-	✓	✓	✓																																																											
C3	✓	215	✓	-	✓	✓	✓																																																											
C4																																																																		
C2-R2	✓	250	✓	✓	✓	✓																																																												
C3-R2	✓	250	✓	✓	✓	✓																																																												
C3-R3	✓	260	✓	✓	✓	✓																																																												
C2-R3	✓	250	✓	✓	✓	✓																																																												
	<p>TRACTOCAMION-SEMIREMOLQUE; TRACTOCAMION-SEMIREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMION-SEMIREMOLQUE-SEMIREMOLQUE</p>	<p>Se incluyen dispositivos adicionales para contribuir al tránsito seguro en las carreteras</p> <p>SEGURIDAD – positivo</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p>																																																																

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO								JUSTIFICACIÓN				
	E)	VEHICULO O CONFIGURACION VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FISICO MECANICAS Y DE BAJA EMISION DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S y R)	MOTOR ELECTRONICO HP MINIMO (T)	TORQUE MINIMO (T) (lb-pie)	CAPACIDAD MINIMA DE LOS EJES DE TRACCION (T) (lb)	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCION (T)*	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (T, S y R)	SUSPENSION DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO) (T, S y R)	LOS SEMIRREMOLQUES DEBEN CUMPLIR CON EL TIEMPO DE APLICACION DE FRENOS PARA VEHICULOS QUE ARTRASTRAN OTRO VEHICULO CON FRENOS DE AIRE ² .	SISTEMA PARA PREVENIR LA VOLCADURA DEL SEGUNDO REMOLQUE ⁴	<p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo</p> <p>MEDIO AMBIENTE – neutro</p>
	T2-S1	✓	260	660	-	✓	-	✓	✓	✓			
	T2-S2	✓	300	800	-	✓	-	✓	✓	✓			
	T3-S2	✓	350	1 050	-	✓	-	✓	✓	✓			
	T3-S3	✓	350	1 050	-	✓	-	✓	✓	✓			
	T2-S3	✓	350	1 050	-	✓	-	✓	✓	✓			
	T3-S1	✓	300	800	-	✓	-	✓	✓	✓			
	T2-S1-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	T2-S2-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	T2-S1-R3	✓	370	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	T3-S1-R2	✓	370	1 250	40 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	T3-S1-R3	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	T3-S2-R2	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	T3-S2-R4	✓	430	1 650	46 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	T3-S2-R3	✓	430	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	T3-S3-S2	✓	400	1 650	44 000	✓	•	✓	✓	✓	✓	✓	
	T2-S2-S2	✓	370	1 250	30 000	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	
	T3-S2-S2	✓	400	1 650	44 000	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓	

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
	<p>(1) Los remolques y semirremolques que se utilizan en este tipo de configuraciones vehiculares además deben estar equipados con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio), excepto en el eje auto-direccional.</p> <p>(2) El sistema de freno auxiliar debe ser capaz de mantener la velocidad de la configuración vehicular transitando al peso bruto vehicular máximo autorizado en una pendiente de 6%, en una distancia de 2 km a 50 km/hr sin aplicar los frenos de fricción. (INCLUIR EN TRANSITORIO QUE ESTE REQUISITO ENTRE EN VIGENCIA 2 AÑOS DESPUÉS DE PUBLICADA LA NOM)</p> <p>(3) Tiempo de aplicación de los frenos. Con una presión de aire inicial de 690 kPa en el sistema del depósito de servicio, la presión de aire en cada actuador de freno de servicio debe, cuando es medida desde el primer movimiento del control del sistema de frenos de servicio, alcanzar 414 kPa en un máximo de 0,50 s en el caso de remolques, excepto los convertidores, diseñados para remolcar otro vehículo equipado con frenos de aire, 0,55 s en el caso de convertidores. Un vehículo diseñado para remolcar a otro vehículo equipado con frenos de aire debe cumplir con los requerimientos anteriores de tiempo de aplicación con un depósito de prueba de 819 cm³ conectado a la manita de la línea de control a la salida del remolque. Un remolque, incluyendo un convertidor, debe cumplir con el requisito de tiempo de operación anterior con la manita (unión) de la línea de control de entrada conectado al dispositivo de prueba. Para un vehículo que está diseñado para remolcar a otro vehículo equipado con frenos de aire, la presión en el depósito de prueba de 819 cm³ debe, cuando se mide el primer movimiento del control de freno de servicio, alcanzar 414 kPa antes del tiempo en que el actuador de freno más rápido 414 kPa o a opción del fabricante, en un máximo de 55 s en caso de convertidores y 0,50 s en el caso de remolques que no sean convertidor.</p>	<p>SEGURIDAD – positivo</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p> <p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro</p> <p>MEDIO AMBIENTE - positivo</p> <p>SEGURIDAD – positivo</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p> <p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro</p> <p>MEDIO AMBIENTE – neutro</p>

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
	<p>Diferencial de presión en la señal de control convertidores y remolques diseñados para remolcar otro vehículo equipado con frenos de aire.</p> <p>a) Para un remolque diseñado para remolcar otro vehículo equipado con frenos de aire, la presión diferencial entre la manita de la línea de control a la entrada del remolque y un depósito de prueba de 819 cm³ conectado a la manita de la línea de control de salida no deberá exceder los valores siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 6,9 kPa en todas las presiones de entrada igual o mayor a 35 kPa, pero no mayores de 138 kPa; 2) 3,8 kPa en todas las presiones de entrada igual o mayor a 138 kPa pero no mayores de 276 kPa; y 3) No más de un diferencial de 5% en cualquier presión de entrada igual a o mayor de 276 kPa. <p>Bajos las condiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Cuando La presión en la manita de entrada está estable, incrementando o disminuyendo; 2) Cuando El aire se aplica o es liberado de la manita de la línea de control de entrada utilizando el dispositivo de prueba de remolque; 3) Con un orificio fijo con un diámetro de 0,046 cm (broca de taladro No. 77) en un disco con un espesor de 0,08 cm instalado en la línea de control entre la unión del dispositivo de prueba del remolque y la unión de la línea de control de entrada del vehículo; y 4) Cuando Se opera el remolque de prueba en la misma manera y bajo las mismas condiciones como cuando se opera durante las pruebas para medir los tiempos de aplicación y liberación de freno como se especifica anteriormente con excepción de la instalación del orificio en la línea de control para restringir el flujo de aire. <p>La tarjeta de circulación de los semirremolques que cumplan con esta prueba deberá indicarlo así. (PROPONER EN TRANSITORIO QUE ESTE REQUISITO ENTRE EN VIGENCIA 180 DÍAS DESPUÉS DE PUBLICADA LA NOM)</p> <p>(4) Convertidor de última generación o sistema antivolcadura que previene la volcadura del segundo remolque cuando al transitar a la velocidad de 80 km/hr se realiza una maniobra de evasión del 75% del ancho del carril y el tractocamión regresa a su carril origina en una longitud no mayor a 28 metros. Los convertidores y dispositivos deben ser aprobados por la DGAF. (PROPONER EN TRANSITORIO QUE ESTE REQUISITO ENTRE EN VIGENCIA 2 AÑOS DESPUÉS DE PUBLICADA LA NOM)</p>	<p>SEGURIDAD – positivo</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p>

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
		CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - neutro
<p>Nota.- La potencia del motor, torque y capacidad de los ejes, se indican en unidades del sistema inglés, por ser éstas como comúnmente se les identifican y facilitar su cumplimiento. Las conversiones al sistema internacional son: 1 HP = 0,7457 Kw; 1Lb-pie = 1,3558 Nw-m y 1 Lb = 0,454 kg.</p>		
<p>6.1.2.2.2 Los vehículos o configuraciones vehiculares que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes del 30 de mayo de 2008, deben cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en las tablas del numeral anterior (6.1.2.2.1), excepto en lo referente al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos.</p>		
<p>6.1.2.2.3 Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:</p>		
<p>Vehículos de carga</p>		
<p>I.- De Tránsito:</p>		
<p>a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor. La velocidad debe ser controlada y registrada incorporando en el vehículo sistemas electrónicos.</p>		
<p>b) Confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase.</p>		
<p>c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo que las encienda al momento de ponerlo en marcha.</p>		
<p>d) Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.</p>		
<p>II.- Del conductor:</p>		

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
a) Conductores con capacitación y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico.		
b) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.		
III.- De control para la empresa:		
a) Contrato privado y/o carta de porte entre el usuario y el transportista, cuando se trate de transportaciones de carro por entero donde las partes acepten la responsabilidad solidaria, a efecto de precisar la responsabilidad de cada uno de ellos en el cumplimiento de la normatividad, dejando claramente establecido en este contrato y/o en la carta de porte la ruta asignada, la carga y el peso bruto vehicular.		
6.1.2.3 Las especificaciones indicadas en el numeral 6.1.2.2.1, se verificarán por personal autorizado dependiente de la Secretaría en centros de control de peso y dimensiones, instalaciones de las empresas transportistas, usuarios o Unidades de Verificación autorizadas, debiendo realizar el trámite de modificación de su tarjeta de circulación, en la que se asentará que cumple con dichas especificaciones.		
6.2 Dimensiones.		
6.2.1 Dimensiones máximas autorizadas.		
6.2.1.1 El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores, los cuales no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo; no obstante, ese ancho máximo sí incluye los elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga.		
6.2.1.2 La altura máxima autorizada para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 4,25 m.		
6.2.1.3 El largo máximo autorizado para los vehículos clase autobús y camión unitario, se indica en la tabla "C" de esta Norma.		
6.2.1.4 El largo total máximo autorizado para las configuraciones camión remolque (CR), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C" de esta Norma.		

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL								CAMBIO PROPUESTO								JUSTIFICACIÓN	
TABLA C																	
LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO																	
VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)				VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)				ET y A	B	C	D
			ET y A	B	C	D				ET y A	B	C	D				
B2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5	B2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5				
B3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5	B3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5				
B3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5	B3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5				
B4	4	10	14,0	14,0	14,0	12,5	B4	4	10	14,0	14,0	14,0	12,5				
C2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5	C2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5				
C3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5	C3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5				
C3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5	C3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5				
C2-R2	4	14	31,0	28,5	NA	NA	C4	4	12	14,0	14,0	14,0	12,8				
C3-R2	5	18	31,0	28,5	NA	NA	C2-R2	4	14	31,0	28,5	NA	NA				
C3-R3	6	22	31,0	28,5	NA	NA	C3-R2	5	18	31,0	28,5	NA	NA				
C2-R3	5	18	31,0	28,5	NA	NA	C3-R3	6	22	31,0	28,5	NA	NA				
T2-S1	3	10	23,0	20,8	18,5	NA	C2-R3	5	18	31,0	28,5	NA	NA				
T2-S2	4	14	23,0	20,8	18,5	NA	T2-S1	3	10	23,0	20,8	18,5	NA				
T2-S3	5	18	23,0	20,0	18,0	NA	T2-S2	4	14	23,0	20,8	18,5	NA				
T3-S1	4	14	23,0	20,0	18,0	NA	T2-S3	5	18	23,0	20,0	18,5	NA				
T3-S2	5	18	23,0	20,8	18,5	NA	T3-S1	4	14	23,0	20,0	18,5	NA				
T3-S3	6	22	23,0	20,8	18,5	NA	T2-S2	4	14	23,0	20,8	18,5	NA				
T2-S1-R2	5	18	31,0	NA	NA	NA	T2-S3	5	18	23,0	20,0	18,5	NA				
T2-S1-R3	6	22	31,0	NA	NA	NA	T3-S1	4	14	23,0	20,0	18,5	NA				
T2-S2-R2	6	22	31,0	NA	NA	NA	T3-S2	5	18	23,0	20,8	18,5	NA				
							T3-S3	6	22	23,0	20,8	18,5	NA				
							T2-S1-R2	5	18	31,0	28,5	NA	NA				

Se agrega la longitud máxima para la configuración C4.

Se incluyen las longitudes máximas de las configuraciones TSR y TSS en los caminos tipo B. Se propone que se permita el tránsito considerando que una configuración TSR en la longitud máxima propuesta invade menos carril en una curva que una configuración TS en su longitud mayor permitida.

SEGURIDAD – positivo

COMPETITIVIDAD – positivo

CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo

MEDIO AMBIENTE – positivo

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL							CAMBIO PROPUESTO							JUSTIFICACIÓN
T3-S1-R2	6	22	31,0	NA	NA	NA	T2-S1-R3	6	22	31,0	28.5	NA	NA	
T3-S1-R3	7	22	31,0	NA	NA	NA	T2-S2-R2	6	22	31,0	28.5	NA	NA	
T3-S2-R2	7	26	31,0	NA	NA	NA	T3-S1-R2	6	22	31,0	28.5	NA	NA	
T3-S2-R4	9	34	31,0	NA	NA	NA	T3-S1-R3	7	22	31,0	28.5	NA	NA	
T3-S2-R3	8	30	31,0	NA	NA	NA	T3-S2-R2	7	26	31,0	28.5	NA	NA	
T3-S3-S2	8	30	25,0	NA	NA	NA	T3-S2-R4	9	34	31,0	28.5	NA	NA	
T2-S2-S2	6	22	31,0	NA	NA	NA	T3-S2-R3	8	30	31,0	28.5	NA	NA	
T3-S2-S2	7	26	31,0	NA	NA	NA	T3-S3-S2	8	30	25,0	28.5	NA	NA	
NA-No Autorizado							T2-S2-S2	6	22	31,0	28.5	NA	NA	
							T3-S2-S2	7	26	31,0	28.5	NA	NA	
Se autoriza para los vehículos B3 un largo máximo autorizado de hasta 15,0 m, exclusivamente cuando circulen en caminos Tipo "ET" y "A", siempre que cuenten con el tercer eje direccional o movable. Estos vehículos no se autorizan su circulación en caminos Tipo "B", "C" o "D", aun presentando Autorización Especial por caso de conectividad.														
Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrá circular en caminos Tipo ET y A.							Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrá circular en caminos Tipo ET y A.							Eliminar pues en las tablas se muestra lo permitido, lo que la hace redundante, además de que si alguna configuración tiene un permiso de conectividad, la interpretación de la NOM sería confusa. SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - neutro
Para los tractocamiones doblemente articulados, se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 12,19 m. y circulen en caminos "ET" y "A". En caso de														

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
circular en caminos de menor clasificación, deberá contar además, con la autorización correspondiente.		
6.2.1.5 El largo total máximo autorizado para la configuración tractocamión articulado (TS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla “C” de esta Norma.		
Se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 12,19 m.		
Cuando la longitud del semirremolque sea mayor que 14,63 m en las configuraciones vehiculares a que se refiere la tabla “C” éstos deberán cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:		
a) El tractocamión deberá contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería.		
b) Portar en la parte posterior del semirremolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones de 0,80 X 0,60 m y una leyenda “PRECAUCIÓN AL REBASAR”, en fondo naranja reflejante y letras negras.	b) Portar en la parte posterior del semirremolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones mínimas de 0,80 X 0,60 m y una leyenda “PRECAUCIÓN AL REBASAR”, en fondo naranja reflejante y letras negras	Permitir tamaños mayores del letrero. SEGURIDAD – positivo COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - neutro
6.2.1.6 El largo total máximo para las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla “C” de esta Norma.		
6.2.1.6.1 El tractocamión que se utilice en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberá contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería.		
6.2.1.6.2 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), en todos los casos, deberá estar equipado con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).		

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<p>6.2.1.6.3 El tractocamión de las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberá contar con freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción.</p>		
<p>6.2.1.6.4 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m.</p>	<p>6.2.1.6.4 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13.70 m.</p>	<p>De acuerdo con lo establecido en normas anteriores la longitud máxima de los semirremolques en configuraciones doblemente articuladas permitida en la NOM-012-SCT-2-1995 era de 12.80 metros de acuerdo con el numeral 5.2.1.6 segundo párrafo, en tanto que la permitida en la NOM-012-SCT-2-2008 es de 13.70 metros de acuerdo con el numeral 6.2.1.6.1. La variación en longitud a la baja atenta contra el estado de derecho y certeza jurídica de las empresas que, cumpliendo con la legislación vigente en su momento, adquirieron semirremolques de longitudes legales para transitar en configuraciones doblemente articuladas.</p> <p>SEGURIDAD – neutro</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p> <p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro</p> <p>MEDIO AMBIENTE - neutro</p>
<p>6.2.1.6.5 Los conductores que operan estas configuraciones de tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberán acreditar la experiencia y capacidades que determine la Secretaría, y deberán contar con la licencia correspondiente a esta modalidad.</p>		
	<p>Agregar:</p> <p>6.2.1.6.6 Portar en la parte posterior del semirremolque trasero, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con</p>	<p>Ser consistente con el aviso que se prescribe a las configuraciones TS de gran longitud. En las doblemente</p>

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
	dimensiones mínimas de 0,80 X 0,60 m y una leyenda "PRECAUCIÓN DOBLE SEMIRREMOLQUE", en fondo naranja reflejante y letras negras	<p>articuladas cuya longitud es en la mayoría de los casos mayor a 20.80 m opinamos que el letrero es pertinente.</p> <p>SEGURIDAD – positivo</p> <p>COMPETITIVIDAD – neutro</p> <p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro</p> <p>MEDIO AMBIENTE - neutro</p>
<p>6.2.1.7 Para las configuraciones vehiculares que trasladan automóviles sin rodar que transitan en caminos tipo "ET", "A" y "B", se permite 1,00 m de carga sobresaliente, en la parte posterior del último semirremolque o remolque de la configuración, siempre y cuando el vehículo sin carga no rebase el largo máximo autorizado por tipo de vehículo y camino a que se refiere en la Tabla "C".</p>		
<p>6.2.1.7.1 Cuando se trate de carga sobresaliente en la parte superior frontal de la configuración tipo góndola o madrina, se permite 1,00 m sobresaliente, siempre y cuando no se rebase la longitud máxima permitida por tipo de vehículo y de carretera, y además, el vehículo sin carga no rebase el largo máximo autorizado por tipo de vehículo y camino a que se refiere en la Tabla "C".</p>		
<p>6.2.1.8 Para las configuraciones vehiculares de tractocamión con semirremolque que transportan tubos, varillas, láminas, postes y perfiles, en plataformas, se permite hasta 2,50 m de carga sobresaliente en la parte posterior del semirremolque de la configuración, cuando transiten por caminos tipo "ET", "A", "B" y "C", siempre y cuando la longitud de la carga sobresaliente más el largo de la plataforma no exceda de 14,63 m, ni se sobrepasen las dimensiones máximas permitidas por tipo de carretera para la configuración vehicular .</p>		
<p>6.2.1.9 Para las configuraciones vehiculares de tractocamión con semirremolque, camión remolque y tractocamión doblemente articulado mencionadas en los puntos 6.2.1.7 y 6.2.1.8 a los cuales se les permite transportar carga sobresaliente, deberán cumplir con los Indicadores de Peligro para Carga Sobresaliente que se establecen en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.</p>		

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
6.3 Tecnologías alternativas.		
En caso de que hubiera nuevas tecnologías que no estén consideradas en la normatividad actual y que pudieran ser iguales o superiores en el desempeño de los vehículos o configuraciones vehiculares a que se refiere el numeral 6.1.2.2 se les aplicarán los mismos beneficios. En este supuesto, la autorización correspondiente deberá apegarse a lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.		
6.4 Casos de conectividad.		
6.4.1 Vehículos de Carga.		
6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes:		
<p>I. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta Autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. La Secretaría publicará en su página de Internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones.</p>	<p>I. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción o de distribución, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta Autorización se emitirá previo dictamen de la DGAF de la Secretaría. La Secretaría publicará en su página de Internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones.</p>	<p>SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - neutro</p>
<p>II. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos; así como:</p>		

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
a) Demostrar que económicamente no es posible usar otro tipo de configuraciones vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas;		
b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría.	b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B o C, previo dictamen de la DGAF de la Secretaría.	SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - neutro
c) Demostrar que no existen rutas alternas, con caminos de mayor especificación.		
d) Condiciones de seguridad.		
e) La Secretaría publicará en medios electrónicos, las autorizaciones emitidas.		
Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga.		
Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga.		
III. La Secretaría podrá negar la solicitud cuando exista una carretera de mayor especificación, cuando no se ajuste a lo dispuesto en los numerales I y II, o por cuestiones de seguridad.		
IV. También podrá negar la solicitud, por el mal uso de los permisos en cualquiera de las rutas de conectividad autorizadas.		
V. Las autorizaciones que se expidan incluirán las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación. La autorización se otorgará por usuario para los transportistas incluidos en su solicitud, para los tipos de vehículos o configuraciones vehiculares autorizados por la Secretaría, señalando los caminos en los que se permita su circulación. Los tramos a autorizar serán		

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
exclusivamente aquéllos que representen la menor distancia hacia el camino de mayor especificación.		
<p>VI. En la ruta origen-destino, cuando existan carreteras de mayor clasificación, invariablemente deberán utilizarse éstas. Para el caso de que inicie operaciones o se reclasifique algún camino alterno, de mejores especificaciones al tramo autorizado, la autorización por caso de conectividad quedará sin efecto, sin necesidad de emitir resolución alguna.</p>		
<p>VII. Cuando la autorización sea utilizada por un subcontratista, éste deberá comprometerse en el contrato respectivo, a respetar las condiciones de la autorización. El usuario autorizado deberá informar vía Internet a la Secretaría con qué subcontratista ha celebrado contratos y su vigencia, para que sea incorporado en la base de datos y considerado en las acciones de control y vigilancia.</p>		
<p>VIII. La Secretaría resolverá en un plazo no mayor de sesenta días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido negativo.</p>		
<p>IX. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de dos años, a partir de su emisión.</p>	<p>IX. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será indefinida en tanto no existan caminos de mayor especificación que permitan transitar de forma más eficiente.</p>	<p>SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – positivo MEDIO AMBIENTE - neutro</p>
<p>X. La Secretaría publicará en su página de Internet, las autorizaciones que otorgue e integrará una base de datos de fácil consulta del público en general, y para que puedan ser utilizadas por el personal de vigilancia, verificación e inspección de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal.</p>		
<p>XI. En caso de cambio de rutas se deberá presentar una nueva solicitud, y para el caso de cambio de subcontratistas, se deberá informar a la Secretaría.</p>		
<p>6.4.2 Vehículos de pasajeros.</p>		
<p>6.4.2.1 Los vehículos del servicio de autotransporte de pasajeros que requieran utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo al amparo de los permisos únicos respectivos</p>		

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<p>con que cuenten. Los vehículos que requieran de un nuevo permiso de autotransporte federal de pasajeros, para utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo sujeto a las previsiones específicas contenidas en el dictamen que para el efecto emita la Secretaría sobre condiciones de seguridad. Los vehículos de autotransporte de turismo que requieran utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo sujeto a las previsiones específicas contenidas en el dictamen que para el efecto emita la Secretaría sobre condiciones de seguridad.</p>		
<p>6.4.2.2. La vigencia del dictamen a que se refiere este numeral será de dos años.</p>		
<p>6.4.3 Los usuarios deberán informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría. La Secretaría podrá negar nuevas autorizaciones especiales por caso de conectividad si es detectada la omisión de dichos informes.</p>		
<p>6.4.4 Tomando en cuenta los gálibos de los puentes y túneles de las carreteras, se otorgarán permisos especiales en rutas específicas para vehículos que transportan pasajeros y cargas de hasta 4,50 m de altura, siempre y cuando se verifique que todos los puentes y túneles presentan gálibos mayores.</p>		
<p>7. Observancia obligatoria de esta Norma</p>		
<p>7.1 Vehículos de fabricación nacional y de importación.</p>		
<p>7.1.1 De conformidad con el artículo 3o. fracción XI, 40, fracciones I, III y XVI, 41 y demás relativos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la presente Norma es de carácter obligatorio y en consecuencia los fabricantes, reconstructores e importadores de las unidades de autotransporte a que se refiere esta Norma, en la constancia de capacidad y dimensiones o de peso y dimensiones, que establece el reglamento y norma correspondiente, deberán indicar el peso y dimensiones que autoriza esta Norma para la unidad vehicular en cuestión, sin que éste sea mayor que el de diseño de la unidad vehicular.</p>		
<p>En el caso de vehículos fabricados para transporte con peso y dimensiones fuera de lo estipulado en la presente Norma, deberá indicarse en la constancia de capacidad y dimensiones o peso y dimensiones del mismo,</p>		

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
que se trata de vehículos especiales sujetos a diseño específico por lo que no se ajustan a lo establecido en la presente Norma.		
Los vehículos de autotransporte a que se refiere esta Norma que no cumplan con el peso, dimensiones y capacidad, no podrán ser importados y transitar por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.		
8. Sanciones		
El incumplimiento a las disposiciones contenidas en la presente Norma, será sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables.		
9. Vigilancia		
La Secretaría y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.		
La Secretaría en centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verifique que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.		
La Secretaría podrá sancionar con la multa correspondiente a los transportistas que sus vehículos hayan sido detectados en los puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones automatizada los vehículos circulen con exceso de peso y/o dimensiones.		
10. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)		
10.1 Objetivo.		
Establecer el procedimiento para verificar las especificaciones de peso y dimensiones que señala la presente Norma.		
10.2 Unidades de medida.		

PROYECTO ACTUAL		CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
Especificación	Unidades		
Peso*	toneladas (t), kilogramos (kg)		
Largo	metros (m), centímetros (cm)		
Ancho	metros (m), centímetros (cm)		
Alto	metros (m), centímetros (cm)		
* Las unidades corresponden a las masas de los pesos que se especifiquen.			
10.3 Disposiciones Generales del PEC.			
10.3.1 El alto es la dimensión vertical máxima de la unidad o configuración vehicular, medida de la superficie de rodadura de la carretera hasta la parte más alta del vehículo o la carga.			
10.3.2 El ancho es la dimensión transversal máxima del vehículo o configuración vehicular respecto de su eje longitudinal, con carga o sin carga (sin incluir los espejos laterales y sistemas de sujeción).			
10.3.3 Para vehículos unitarios, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del vehículo a la estructura sólida trasera del mismo o su carga, lo que esté más atrás, sin incluir los topes de hule. Para configuraciones vehiculares, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del primer vehículo a la estructura sólida trasera del último vehículo o su carga, lo que esté más atrás, sin incluir los topes de hule, incluyendo sus elementos de articulación. En el caso de carga sobresaliente, se considerarán las excepciones establecidas en las reglas 6.2.1.7 y 6.2.1.8.			
10.3.4 Se verificará el peso bruto vehicular y dimensiones máximas de las unidades o configuraciones vehiculares que circulan por vías generales de comunicación de jurisdicción federal.			
10.3.5 El cumplimiento de esta Norma se verificará por personal autorizado dependiente de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal. Se podrá permitir la presencia de observadores representantes de organizaciones de transportistas para brindar mayor transparencia al proceso.		10.3.5 El cumplimiento de esta Norma se verificará por personal autorizado dependiente de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal. Se permitirá la presencia de observadores representantes de organizaciones de transportistas para brindar mayor transparencia al proceso.	SEGURIDAD – neutro COMPETITIVIDAD – positivo CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - neutro
10.3.6 La Secretaría elaborará el procedimiento que se seguirá en la vigilancia de esta Norma en el caso de los transportistas y usuarios a los			

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
que se les reconozca el resultado de las operaciones de pesaje en básculas de su propiedad o cuando se demuestre fehacientemente el cumplimiento de la Norma, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Procedimiento de la Evaluación de la Conformidad.		
<p>10.3.7 Se verificará el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte de carga cuyo peso vehicular, más el peso de la carga sea mayor a 4 t (PBV).</p>	<p>10.3.7 Se verificará el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte de carga cuyo peso bruto vehicular de diseño (PBVD) sea mayor a 4 ton.</p>	<p>El dato de PBVD es declarado por el fabricante del vehículo por lo que puede incluirse en los datos de la matrícula y así poder determinar en carretera qué vehículos deben ser verificados y cuáles no.</p> <p>SEGURIDAD – positivo</p> <p>COMPETITIVIDAD – neutro</p> <p>CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro</p> <p>MEDIO AMBIENTE - neutro</p>
<p>10.3.8 En el caso de los ejes retráctiles que no se encuentren rodando, no se considerarán en la verificación de la configuración.</p>		
<p>10.3.9 Los sistemas de medición deben ser verificados anualmente, en los laboratorios de verificación y calibración acreditados o dependencias responsables, según corresponda, sin perjuicio de hacerlo en un plazo menor cuando por su desempeño de trabajo así lo requieran, o cuando haya sospechas y/o denuncias de mal funcionamiento.</p>		
<p>10.3.10 Las divisiones mínimas de las básculas de pesaje por eje serán del 0,5% de la capacidad máxima de dicha báscula, de acuerdo con lo establecido por la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, vigente.</p>		
<p>10.3.11 Las especificaciones de los equipos de medición señaladas en esta Norma, son de tipo general, por lo que no se establecen sus características técnicas. Las básculas que se utilicen deberán contar con la autorización de modelo y certificado de calibración vigente.</p>		
<p>10.4 Verificación.</p>		
<p>a) La verificación tendrá por objeto, comparar el peso bruto vehicular y las dimensiones del vehículo o configuración vehicular, respecto al peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se</p>	<p>a) La verificación tendrá por objeto, comparar el peso bruto vehicular y las dimensiones del vehículo o configuración vehicular, respecto al peso y dimensiones máximos</p>	<p>SEGURIDAD – positivo</p> <p>COMPETITIVIDAD – positivo</p>

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
establecen en la presente Norma, sin que se exceda el peso máximo de diseño del fabricante y aplicar la sanción correspondiente cuando se detecte exceso de peso y/o dimensiones.	autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente Norma, sin que se excedan ni el peso bruto vehicular de diseño (PBVD) ni la capacidad de diseño de cada uno de los ejes (CDE) y aplicar la sanción correspondiente cuando se detecte exceso de peso y/o dimensiones.	CUIDADO DE LA INFRAESTRUCTURA – neutro MEDIO AMBIENTE - neutro
<p>b) La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, en la materia, verificará el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado de conformidad con lo siguiente:</p>		
<p>Para Vehículos de Carga</p>		
<p>1. En Centros de Verificación de Peso y Dimensiones, a través de:</p>		
<p>a) Básculas de pesaje y equipo de medición de dimensiones.</p>		
<p>b) Nota de embarque y/o Carta de Porte debidamente documentada en términos de las disposiciones reglamentarias para verificar el peso y equipo de medición para dimensiones.</p>		
<p>2. Mediante la autorregulación de usuarios y transportistas, aprobados por la Secretaría, que cuenten dentro de su proceso de embarque con básculas de plataforma y equipo de medición de dimensiones de su propiedad y que dicho proceso, garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos que establece la presente Norma en cada embarque transportado por cada tipo de vehículo y camino en donde circulen, debiendo sujetarse a las condiciones siguientes:</p>		
<p>a) Los interesados deberán presentar solicitud, anexando su procedimiento de embarque, con la descripción de cada una de las etapas del proceso de carga, así como el método de supervisión y control internos que garantizan que todos los embarques cumplen con el peso y dimensiones autorizados para los tipos de camino por donde circulan, el cual podrá ser evaluado por la Secretaría mediante muestreo en sitio para corroborar que efectivamente su aplicación garantiza el cumplimiento de la normatividad. Dicho proceso debe incluir lo siguiente:</p>		
<p>i. Expedir un comprobante (ticket) emitido por la báscula, que deberá contener: la razón social de la empresa, la fecha y hora del pesaje, el peso</p>		

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
vehicular (Tara), peso bruto vehicular (PBV) y el número de placas que integra la configuración vehicular.		
ii. Documento anexo donde se señale la ruta y tipo de caminos a utilizar, marca de la báscula, la fecha y número de la última calibración efectuada por la autoridad competente, así como las dimensiones máximas de la unidad vehicular utilizada.		
b) Las básculas deberán ser del tipo electrónico con impresora integrada y contar con las siguientes dimensiones para pesar las configuraciones vehiculares que se describen:		
i. Camiones unitarios y tractocamiones con semirremolque, la plataforma debe ser de: ancho no menor de 2,80 m y largo no menor de 23,0 m.		
ii. Las configuraciones vehiculares mayores de 23,0 m, podrán ser pesadas parcialmente, siempre y cuando se garantice que la medición del peso obtenido se realice con equipos certificados.		
c) Los poseedores de las básculas con alcance máximo de medición igual o mayor a 5 t deberán conservar en el local en el que se use la báscula, taras o tener acceso a éstas, cuyo mínimo equivalente sea el 5% del alcance máximo de la misma o cualquier otro mecanismo de certificación autorizado por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.		
d) La Secretaría y la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, verificarán aleatoriamente en carretera mediante la revisión de los comprobantes de pesaje (tickets) y dimensiones que las unidades vehiculares propiedad de los usuarios y transportistas autorizados para aplicar este procedimiento de autorregulación, no rebasan el peso y dimensiones máximos permitidos por tipo de vehículo y camino en esta Norma.		
Lo anterior no exime que dichas dependencias puedan verificar también en forma aleatoria el cumplimiento de las disposiciones de peso y dimensiones, mediante el uso de las básculas y sistemas de medición de dimensiones de su propiedad y/o públicas acreditadas o a través de la carta de porte correspondiente.		
e) Como requisito de aprobación, los interesados deberán contar con una fianza o fondo de garantía, por un monto de 32 000 Días de Salario		

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
Mínimo General Vigente en el Distrito Federal (DSMGVDF), misma que deberá ser cubierta por el interesado para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de autorregulación contenidas en la presente Norma y en la autorización respectiva.		
f) Los usuarios y transportistas de cuyas unidades vehiculares, se detecte en el proceso de verificación aleatoria por más de tres ocasiones durante el periodo de un año, que rebasan los límites de peso y dimensiones máximos permitidos, se les suspenderá la autorización de autorregulación y se aplicará la fianza correspondiente. En el caso de los usuarios, siempre y cuando no demuestre que el transportista alteró la carga transportada.		
g) Los transportistas al servicio de los usuarios aprobados para efectuar el proceso de autorregulación, deberán contar además del comprobante de pesaje (ticket) y dimensiones, con una carta de prestación de servicio expedida por el usuario.		
h) Las básculas registradas como parte del proceso de embarque de autorregulación, deberán contar con la certificación correspondiente expedida por la Secretaría de Economía o la Procuraduría Federal del Consumidor y contar con su informe de calibración vigente.		
3. Mediante la autorregulación de usuarios y transportistas aprobados por la Secretaría, que demuestren contar con un mismo proceso de embarque, el cual garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos que establece la presente Norma en cada embarque transportado para cada clase de vehículo y camino en donde circulen, debiendo sujetarse a las condiciones siguientes:		
a) Los interesados deberán presentar solicitud, anexando su procedimiento de embarque, el cual deberá contener la descripción de cada una de las etapas del proceso de carga, demostrando que por las características de sus vehículos, productos a transportar y envases y embalajes utilizados, que el peso y dimensiones máximos es similar y no excede los límites de peso y dimensiones autorizados para cada tipo de vehículo y camino por el que transiten; asimismo deberá indicarse el método de supervisión y control internos empleados para ello. Este procedimiento podrá ser evaluado por la Secretaría mediante muestreo en sitio para corroborar que efectivamente su aplicación garantiza el cumplimiento de la normatividad.		

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<p>b) La Secretaría y la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, verificarán aleatoriamente en carretera mediante la revisión de los comprobantes de embarque, que las unidades vehiculares propiedad de los usuarios y transportistas autorizados para aplicar este procedimiento de autorregulación, no rebasan el peso y dimensiones máximos permitidos por clase de vehículo y camino en esta Norma.</p>		
<p>Lo anterior no exime que dichas dependencias puedan verificar también en forma aleatoria el cumplimiento de las disposiciones de peso y dimensiones, mediante el uso de las básculas y sistemas de medición de dimensiones de su propiedad y/o públicas acreditadas o a través de la carta de porte correspondiente.</p>		
<p>c) Como requisito de aprobación, los interesados deberán contar con una fianza o fondo de garantía, por un monto de 32 000 DSMGVDF, misma que deberá ser cubierta por el interesado para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de autorregulación contenidas en la presente Norma y en la autorización respectiva.</p>		
<p>d) Los usuarios y transportistas de cuyas unidades vehiculares, se detecte en el proceso de verificación aleatoria por más de tres ocasiones durante el periodo de un año, que rebasan los límites de peso y dimensiones máximos permitidos se les suspenderá la autorización de autorregulación, y se aplicará la fianza correspondiente.</p>		
<p>e) Los transportistas al servicio de usuarios aprobados para efectuar el proceso de autorregulación, deberán contar además del comprobante de embarque, con una carta de prestación de servicio expedida por el usuario.</p>		
<p>Para vehículos de Pasajeros</p>		
<p>1. Únicamente se verificará en las instalaciones del transportista o terminales, y previa notificación con cinco días de anticipación.</p>		
<p>En este caso la Secretaría, podrá comisionar a servidores públicos a su servicio, que exhiban identificación vigente y orden de visita, en la que se especifiquen las disposiciones cuyo cumplimiento habrán de verificarse.</p>		
<p>10.5 Unidades de Verificación.</p>		

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
La Secretaría, podrá autorizar a terceros, para que lleven a cabo verificaciones de la presente Norma, de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.		
10.6 Dependencias y Organismos que intervienen en la verificación.		
El PEC es de aplicación general, la Secretaría y la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.		
11. Métodos de prueba		
11.1 Para el control del peso y dimensiones de los vehículos, se utilizarán sistemas de medición, manuales o electrónicos o bien, las tecnologías más avanzadas de que se disponga en el mercado.		
11.2 El control se deberá efectuar considerando lo señalado en el PEC de la presente Norma.		
11.3 Cuando el peso de los vehículos se determine por pesada estática, la verificación de los instrumentos para pesar deberá seguir los métodos establecidos para ello en la NOM-010-SCFI-1994, "Instrumentos de medición-instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-requisitos técnicos y metrológicos, o equivalente en vigor".		
11.4 Los instrumentos para medir que conformen estos sistemas de medición, deben ser verificados; las verificaciones deben ser efectuadas por la Procuraduría Federal del Consumidor.		
11.5 En todos los casos, las básculas fijas para el control del peso deben verificarse en el sitio donde se utilicen; para las básculas móviles dicha verificación podrá efectuarse además en el lugar donde se utilicen; o se encuentren para su resguardo. Adicionalmente se debe tener el procedimiento de medición del peso y dimensiones en el sitio donde se verifiquen, de acuerdo a lo que determina la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual estará a disposición de las asociaciones u organizaciones de transportistas en caso de requerirse.		
Este procedimiento deberá contener además de lo que establece esta Norma, las características generales del terreno y equipamiento del centro de verificación, así como de la operación de proceso de pesaje.		

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<p>11.6 Los instrumentos para pesar que se utilicen para evaluar la conformidad con las especificaciones de esta Norma, deberá tener una división de la escala no mayor de 0,5% de la capacidad máxima de dicha báscula, de acuerdo con lo establecido por la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, "Instrumentos de medición-instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-requisitos técnicos y metrológicos", vigente y sus dictámenes correspondientes.</p>		
<p>11.7 El personal que opere las básculas tanto de las empresas, como de la Secretaría y la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, en caso de ser requeridos por la Secretaría de Economía, deben demostrar que reúnen los conocimientos de capacidad que se requieran, para los efectos del artículo 19 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.</p>		
<p>12. Concordancia con normas internacionales</p>		
<p>La presente Norma fue elaborada con fundamento en las condiciones de la infraestructura carretera nacional, la seguridad vial en las carreteras y tomando en cuenta las características y especificaciones del parque vehicular existente, por lo que no necesariamente es concordante con ninguna norma internacional.</p>		
<p>13. Transitorios</p>		
<p>PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>	<p>PRIMERO.- La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación, con excepción de los pies de nota de las tablas del numeral 6.1.2.2.1, los cuales entrarán en vigor como sigue: nota 2 de la tabla de configuraciones TS, TSR y TSS 180 días posterior a la publicación y nota 1 de la tabla de camión y camión remolque y notas 2 y 4 de la tabla de configuraciones TS, TSR y TSS 2 años posterior a la publicación.</p>	<p>Congruencia con las propuestas de inclusión de especificaciones de seguridad adicionales para el tránsito con pesos adicionales</p>
<p>SEGUNDO.- Una vez que entre en vigor la presente Norma Oficial Mexicana, se cancelarán la "Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de abril de 2008; la "Aclaración a los numerales 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el</p>		

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<p>peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008”, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de noviembre de 2008; el “Acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de abril de 2012; y por último el “Aviso por medio del cual se prorroga, por un plazo de seis meses, la vigencia del Acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008; mismo que fue publicado el 30 de abril de 2012”, el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de octubre de 2012.</p>		
<p>14. Bibliografía</p>		
<ul style="list-style-type: none"> Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Normas de Servicios Técnicos Proyecto Geométrico de Carreteras Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 		
<ul style="list-style-type: none"> Todo Transporte No. 75 "Adaptación a la Legislación Comunitaria, Pesos y Dimensiones". (Febrero 1991). 		
<ul style="list-style-type: none"> Heavy Truck Weight and Dimension Regulations for Interprovincial Operations in Canada. (November 1992). 		
<ul style="list-style-type: none"> Vehicle Sizes and Weight Manual "Vehicle Sizes & Weights Char" (1992). 		
<ul style="list-style-type: none"> Traffic Engineering Handbook Institute of Transportation Engineers (1992). 		

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> A Policy on Geometric Design of Highways and Streets American Association on State Highway and Transportation Officials (1990). 		
<ul style="list-style-type: none"> New Trucks for Greater Productivity and Less Road Wear Transportation Research Board National Research Council. 		
<ul style="list-style-type: none"> Truck Weight Limits Transportation Research Board National Research Council. 		
<ul style="list-style-type: none"> Motor Truck Engineering Handbook. 		
<ul style="list-style-type: none"> Providing Access for Large Trucks Transportation Research Board National Research Council. 		
<ul style="list-style-type: none"> Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. 		
<ul style="list-style-type: none"> Ley Federal sobre Metrología y Normalización. 		
<ul style="list-style-type: none"> Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. 		
<ul style="list-style-type: none"> Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos. 		
<ul style="list-style-type: none"> Análisis de los Coeficientes de Daños Unitarios Correspondientes a los Vehículos Autorizados en la Red Nacional de Carreteras Federales Mexicanas. Publicación Técnica No. 5 Querétaro, Qro., 1992; 		
<ul style="list-style-type: none"> Estado Superficial y Costos de Operación en Carreteras. Publicación Técnica No. 30 Querétaro, Qro., 1991; 		
<ul style="list-style-type: none"> Cuatro Contribuciones a la Evaluación Cuantitativa de las Actividades del Transporte. Publicación Técnica No. 55 Querétaro, Qro., 1994; 		

Cámara Nacional de la Industria de Transformación

PROYECTO ACTUAL	CAMBIO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> Estudio de Pesos y Dimensiones de los Vehículos que Circulan sobre las Carreteras Nacionales; Impactos Económicos de la Reglamentación y el Control de Pesos y Dimensiones. Publicación Técnica No. 51 Querétaro, Qro., 1994; 		
<ul style="list-style-type: none"> Estudio de Pesos y Dimensiones de los Vehículos que Circulan sobre las Carreteras Nacionales; Análisis Económico de los Efectos del Peso de los Vehículos de Carga Autorizados en la Red Nacional de Carreteras. Publicación Técnica No. 52 Querétaro, Qro., 1994; 		
<ul style="list-style-type: none"> Consideraciones Operativas y de Proyecto Geométrico para Vehículos de Carga. Publicación Técnica No. 106 Querétaro, Qro., 1998. 		
<ul style="list-style-type: none"> Directiva 96/53 de la Comunidad Europea, que Establece para Determinados Vehículos de Carretera las Dimensiones y Pesos Máximos Autorizados. 		
<ul style="list-style-type: none"> Directiva 97/27 de la Comunidad Europea, Relativa a las Masas y Dimensiones de Determinadas Categorías de Vehículos de Motor y de sus Remolques. 		

Cámara Nacional de la Industria de Transformación