

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, 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.

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT-2-2014, 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

Atentamente

Ciudad de México, D.F., a 11 de noviembre de 2014.- La Subsecretaria de Transporte y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Yuriria Mascott Pérez**.- Rúbrica.

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-012-SCT-2-2014, 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

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
ÍNDICE	
1.- Fundamentación y motivación.	
2.- Objetivo y campo de aplicación.	
3.- Referencias.	
4.- Definiciones.	
5.- Clasificación de vehículos.	
5.1. Atendiendo a su clase.	
5.2. Atendiendo a su clase, nomenclatura, número de ejes y llantas.	
6.- Especificaciones.	
6.1. De peso.	
6.1.1. Peso máximo por eje.	
6.1.2. Peso bruto vehicular máximo autorizado.	
6.2. Dimensiones.	
6.2.1. Dimensiones máximas autorizadas.	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
6.3. Tecnologías alternativas.	
6.4. Casos de conectividad.	
6.4.1 Vehículos de Carga.	
6.4.2 Vehículos de Pasajeros.	
6.5. Vehículos y configuraciones especiales.	
7.- Observancia obligatoria de esta Norma.	
7.1 Vehículos de fabricación nacional y de importación.	
8.- Sanciones.	
9.- Vigilancia.	
10.- Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC).	
10.1 Objetivo.	
10.2 Unidades de Medida.	
10.3 Disposiciones Generales del PEC.	
10.4 Verificación.	
10.5 Unidades de Verificación.	
10.6 Dependencias y Organismos que intervienen en la verificación.	
11.- Métodos de Prueba.	
12.- Concordancia con normas internacionales.	
13.- Transitorios.	
14.- Bibliografía.	
1. Fundamentación y motivación	
Con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 3o., fracción XI, 38 fracción II; 40 fracciones III y XVI; 41, 43 y 47 fracciones I, II, III y IV de la Ley Federal sobre Metrología y	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
Normalización; 1o. y 5o. fracciones IV y VI, 39, 60, 70 y 70 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 28 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1o., 3o., 4o., 5o. y 6o. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; 41 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes	
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.	
3.- Referencias	
Para la correcta aplicación de esta Norma, es necesario consultar:	
3.1 Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2002, Sistema General de Unidades de Medida.	
3.2 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.	
3.3 Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, Instrumentos de medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos técnicos y metrológicos.	
3.4 Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2000, 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.	3.4 Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2014 Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado-Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal.
3.5 Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2010, Remolques y semirremolques-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba.	
	3.6 Norma Oficial Mexicana NOM-040-SCT-2-2012, Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las

NORMA VIGENTE			CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
			combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal.
			3.7 Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSP-2008, Para la determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular
			3.8 Norma Mexica NMX-D-225-IMNC-2013, Seguridad, cintas relajantes para vehículos Automotores- Especificaciones, métodos de prueba e instalación.
<p>3.6 Para los efectos de conversión de unidades que se establecen en la presente Norma Oficial Mexicana en el Sistema Internacional, se estará a la siguiente tabla de conversiones bajo el sistema inglés:</p>			3.9
	Sistema Inglés	Sistema General de Unidades de Medida	
Peso	1 Lb	0,454 kg	
Dimensiones	1 pie	0,3048 m	
	1 pulgada	2,54 cm	
Potencia	1 HP	0,7457 Kw	
Momento de fuerza	1 Lb-pie	1,3558 N-m	

4.- Definiciones

Para efectos de la presente Norma Oficial Mexicana, se entenderá por:

NORMA VIGENTE		CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
Autobús.-	Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de más de 30 personas.	
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.	

NORMA VIGENTE		CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
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 establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2010.	
Camión unitario.-	Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 t.	
Camión remolque.-	Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un convertidor.	
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.	
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.	
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.	
Carro por entero.-	Cuando la totalidad de la carga que se transporta en un vehículo es propiedad de un solo usuario.	
Centro logístico y/o de transferencia.-	Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquellos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.	
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.	4.12 Convertidor: Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque y que le agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque-remolque y

NORMA VIGENTE		CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
		<p>camión remolque, fabricado cumpliendo las especificaciones que establece la NOM-035-SCT-2-2010, o la que la sustituya. Convierte un semirremolque en remolque. Para efectos de esta Norma se denominan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convertidores con lanza sencilla a los que tienen un punto de unión al vehículo delantero, • Convertidores con lanza doble a los que tienen dos puntos de unión con el vehículo delantero (Tipo H) y, • Quinta baja en unidades tipo góndola o madrina.
Convertidor tipo "H".-	Sistema de acoplamiento de dos 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.	ELIMINADO
Cuatricuerna.-	Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión que, mediante tres mecanismos de articulación, arrastra tres camiones o tractocamiones nuevos.	
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.	
		4.16 Gancho Pinzón o de arrastre: Elemento estructural que se fija en la parte trasera del semirremolque o de un camión y que sirve para enganchar el remolque.
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.	
Mancuerna.-	Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante un mecanismo de articulación arrastra un camión o tractocamión,	

NORMA VIGENTE		CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
	nuevo.	
Norma.-	Norma Oficial Mexicana.	
Nota de embarque.-	Impresión del comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante 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.	
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.	
Peso por eje.-	Concentración de peso que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodamiento.	
Peso vehicular.-	Peso de un vehículo o configuración vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga.	
Planta productora.-	Instalaciones en las que se procesan materias primas a efecto de obtener un producto terminado para su consumo final o productos que serán utilizados en procesos de manufactura y/o transformación posteriores. También se consideran aquellas instalaciones donde se realizan procesos: de extracción de minerales u otros productos de minas; de producción agropecuaria, forestal y pesquera; de explotación petrolera y demás relacionados al sector energético, incluyendo la construcción de instalaciones concernientes a este último.	
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.	4.26 Remolque. 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, fabricado cumpliendo las especificaciones que establece la NOM-035-

NORMA VIGENTE		CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
		SCT-2-2010, o la que la sustituya.
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.	4.28 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, fabricado cumpliendo las especificaciones que establece la NOM-035-SCT-2-2010, o la que la sustituya.
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 Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).	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.	
Subcontratista.-	Transportista contratado por el usuario para prestar el servicio de autotransporte federal.	
		4.32 Suspensión: Elemento estructural elástico del remolque o semirremolque que une el eje a la estructura contenedora de carga del vehículo.
Suspensión neumática.-	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.	
Tractocamión.-	Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques.	
Tractocamión articulado.-	Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque.	
Tractocamión doblemente articulado.-	Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante	

NORMA VIGENTE		CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
	mecanismos de articulación.	
Transportista de carga consolidada.-	Permisionario de autotransporte federal que provee servicios de transporte combinando dos o más embarques en un solo viaje de origen-destino, con la finalidad de reducir costos y/o mejorar la utilización del equipo de transporte. Son permisionarios que consolidan y transportan embarques más pequeños (menos que carro por entero) de carga.	
Tren motriz.-	Conjunto de elementos conformados por motor, transmisión, diferencial y ejes.	
Tricuerna.-	Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante dos mecanismos de articulación arrastra dos camiones o Tractocamiones, nuevos.	
Unidad vehicular tipo góndola o madrina.-	Configuración vehicular integrada por un camión-remolque acoplados con un convertidor o con una quinta baja; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semirremolque-remolque o tractocamión-semirremolque-semirremolque acoplados con un convertidor o con una quinta baja, destinada al transporte de vehículos sin rodar.	<p>4.40 Unidad vehicular tipo góndola o madrina: Configuración vehicular destinada al transporte de vehículos sin rodar y que puede ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Camión unitario; • Camión-remolque, vehículo que puede estar configurado por un camión y un remolque o por un camión con una quinta baja que acopla a un semirremolque; • Tractocamión-semirremolque; • Tractocamión-semirremolque-remolque acoplados con un convertidor; • Tractocamión-semirremolque-semirremolque acoplado con una quinta baja.
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.	
Vehículo vocacional y bomba inyectora.-	Vehículo de 3 o 4 ejes que presta el servicio de carga especializada, diseñado para un uso en particular, tales como: revolvedoras para el transporte de	

NORMA VIGENTE		CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
	concreto premezclado	

5. Clasificación de vehículos

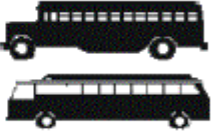


Para los fines de esta Norma los vehículos se clasifican en:

5.1. Atendiendo a su clase.

NORMA VIGENTE		CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO	
CLASE: VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN	NOMENCLATURA	CLASE: VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN	NOMENCLATURA
AUTOBÚS	B		
CAMIÓN UNITARIO	C		
		TRACTOCAMIÓN	T
		CONVERTIDOR	D
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

AUTOBÚS (B)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO
B2	2	6	
B3	3	8 o 10	
B4	4	10	

Nota: Los autobuses deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.

TABLA 5.2.2

CAMIÓN UNITARIO (C)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO
C2	2	6	
C3	3	8-10	
CAMIÓN-REMOLQUE (C-R)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO
C2-R2	4	14	
C3-R2	5	18	
C2-R3	5	18	
C3-R3	6	22	

Nota: Los camiones unitarios y camión remolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.

TABLA 5.2.3




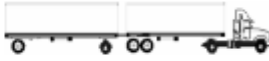







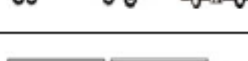

TRACTOCAMION ARTICULADO (T-S)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO
T2-S1	3	10	
T2-S2	4	14	

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	

Nota: Las configuraciones de tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
5.2.4.1 Las configuraciones T-S-R no deberán incluir semirremolques y/o remolques de tres ejes con eje retráctil, aún y cuando no se rebase el peso bruto vehicular máximo autorizado para estas configuraciones y el eje retráctil se encuentre levantado.	
5.2.5 Las figuras indicadas en las tablas de la 5.2.1 a la 5.2.4 son enunciativas no limitativas.	
5.2.5.1 No se permite la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión-semirremolque arrastrando un convertidor (dolly) sin el semirremolque enganchado.	
	5.2.6. Los autobuses, camiones unitarios (C) y tractocamiones deberán contar con freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción.
	5.2.7. Los autobuses, camiones unitarios (C), así como las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S) deberán contar con sistema antibloqueo para frenos.
	5.2.8. Los autobuses, camiones unitarios, así como las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S) deberán contar con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio) en todos sus ejes excepto el direccional.
	5.2.9. Para el autobús, camión unitario y las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S), deberán contar con sistema de ajuste automático de frenos.
	5.2.10. Las configuraciones camión-Remolque (C-R) y el tractocamión articulado (T-S), deberán contar con espejos auxiliares en la parte delantera, camión remolque o tractocamión, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería o un elemento que permita la reducción de puntos ciegos.
	5.2.11 El camión unitario (C) deberá contar con cintas reflejantes en la carrocería en disposición y ubicación similares a los que establece las NOM-035-SCT-2010 o la que la sustituya. Los semirremolques y remolques de las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulados sencillos (T-S) deberán contar con las cintas reflejantes de conformidad con la NOM-035-SCT-2010 o la que sustituya.
	5.3 De la circulación en periodos vacacionales

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
	<p>5.3.1. La Secretaría definirá y publicará en su caso en el Diario Oficial de la Federación, las medidas de seguridad para la circulación, que habrán de observar los permisionarios del servicio público federal de pasaje, carga o Turismo y transporte privado, en las carreteras de jurisdicción federal en los días de mayor afluencia vehicular, dentro de los periodos vacacionales y días de descanso obligatorio previamente determinados por la autoridad correspondiente.</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:	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 las tablas A-1 y A-2 que se muestran a continuación:

NORMA VIGENTE

CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO

TABLA A-1
PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (t)

CONFIGURACIÓN DE EJES		VEHÍCULO	TIPO DE CAMINO			
			ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
	SENCILLO DOS LLANTAS	B	6,50	6,00	5,50	5,00
	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B	12,50	10,50	9,00	8,00
	MOTRIZ DOBLE TANDEM SEIS LLANTAS	B	17,50	13,00	11,50	11,00
	MOTRIZ DOBLE TANDEM OCHO LLANTAS	B	21,00	17,00	14,50	13,50

TABLA A-2
PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (t)

CONFIGURACIÓN DE EJES		VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN	TIPO DE CAMINO			
			ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
	SENCILLO DOS LLANTAS	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	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	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	C-R y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00
		C y T-S	17,50	13,00	11,50	11,00
	DOBLE TANDEM OCHO LLANTAS	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	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 TRIDEM DOCE LLANTAS	C-R y T-S-R	23,50	22,50	20,00	NA
		C y T-S	26,50	22,50	20,00	NA

NA = No Autorizado

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
<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>	
<p>6.1.1.1.2 La carga debe ser colocada de tal forma que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en las tablas "A-1" y "A-2" de cargas por eje, según el tipo de vehículo o configuración vehicular que corresponda.</p>	
<p>6.1.2 Peso bruto vehicular máximo autorizado.</p>	
<p>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/}.</p>	<p>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 las tablas B-1 y B-2, como sigue, considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente^{1/}.</p>

TABLA B-1

PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO

VEHÍCULO	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)			
			ET y A	B	C	D
B2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0
B3	3	8	24,0	19,0	17,0	16,0
B3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5
B4	4	10	30,5	25,0	22,5	21,0

TABLA B-2

^{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.

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)			
			ET y A	B	C	D
C2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0
C3	3	8	24,0	19,0	17,0	16,0
C3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5
C2-R2	4	14	37,5	35,5	NA	NA
C3-R2	5	18	44,5	42,0	NA	NA
C3-R3	6	22	51,5	47,5	NA	NA
C2-R3	5	18	44,5	41,0	NA	NA
T2-S1	3	10	30,0	26,0	22,5	NA
T2-S2	4	14	38,0	31,5	28,0	NA
T3-S2	5	18	46,5	38,0	33,5	NA
T3-S3	6	22	54,0	45,5	40,0	NA
T2-S3	5	18	45,5	39,0	34,5	NA
T3-S1	4	14	38,5	32,5	28,0	NA
T2-S1-R2	5	18	47,5	NA	NA	NA
T2-S1-R3	6	22	54,5	NA	NA	NA
T2-S2-R2	6	22	54,5	NA	NA	NA
T3-S1-R2	6	22	54,5	NA	NA	NA
T3-S1-R3	7	26	60,5	NA	NA	NA
T3-S2-R2	7	26	60,5	NA	NA	NA
T3-S2-R4	9	34	66,5	NA	NA	NA
T3-S2-R3	8	30	63,0	NA	NA	NA
T3-S3-S2	8	30	60,0	NA	NA	NA
T2-S2-S2	6	22	51,5	NA	NA	NA
T3-S2-S2	7	26	58,5	NA	NA	NA

NA- No Autorizado

NORMA VIGENTE

CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
<p>6.1.2.1.1 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>	<p>6.1.2.1.1 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado, previa autorización expresa emitida por la Secretaría, únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras de menor clasificación, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>
<p>6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R 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>6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga.</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 los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), deberán cumplir con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:</p>

TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-SEMIRREMOLQUE

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO.
---------------	-------------------------

NORMA VIGENTE										CAMBIOS EN EL PROYECTO.	
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)	CÁMARA DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO), EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL	DISPOSITIVO REGULADOR DE LA VELOCIDAD	CINTAS RETROREFLEJANTES DE CONFORMIDAD CON LA NOM-035-SCT-2 Y NOM-068-SCT-2 VIGENTES O LA QUE LA SUSTITUYA
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	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
<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 N-m y 1 Lb = 0,454 kg.</p>	
<p>6.1.2.2.1.1 Para los vehículos construidos bajo la norma europea se acepta una variación del 5% en los valores mostrados de potencia y de torque mínimo, en la tabla que antecede.</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>6.1.2.2.2 Los tractocamiones doblemente articulados deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:</p> <p>I.- De Tránsito:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor. b) Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase. c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha. d) Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados. <p>II.- Del conductor:</p> <ul style="list-style-type: none"> e) Conductores con capacitación, experiencia y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico. f) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje. <p>III.- De control para la empresa: 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</p>
<p>6.1.2.2.3 Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el</p>	<p>6.1.2.2.3 El tractocamión que se utilice en las configuraciones tractocamión</p>

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:	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 o un elemento que permita la reducción de puntos ciegos.
6.1.2.2.3.1 Vehículos de carga	ELIMINADO
I.- De Tránsito:	ELIMINADO
a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.	ELIMINADO
b) Confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase.	ELIMINADO
c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha.	ELIMINADO
d) Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.	ELIMINADO
II.- Del conductor:	ELIMINADO
a) Conductores con capacitación y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico.	ELIMINADO
b) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.	ELIMINADO
III.- De control para la empresa:	ELIMINADO
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.	ELIMINADO
6.1.2.2.4 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.	6.1.2.2.4 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta,

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
	conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.
<p>6.1.2.2.5 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).</p>	<p>6.1.2.2.5 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>6.1.2.2.6 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>6.1.2.2.6 El convertidor o sistema de acoplamiento que se utilice en las configuraciones de tractocamión doblemente articulado (TSR), así como los semirremolques y remolques, deben cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2 vigente o la que la sustituya. Asimismo, el convertidor deberá contar con su Permiso y placa de identificación vehicular correspondiente, para su circulación en caminos y puentes de jurisdicción federal; debiendo cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSP-2008 o la que la sustituya.</p>
	<p>6.1.2.2.7 El tractocamión de las configuraciones doblemente articuladas deberá ser gobernado en su velocidad, a través de la computadora del vehículo, a efecto de que se restrinja su velocidad hasta un máximo de 80 km/hr. No obstante lo anterior, deberán observarse los límites establecidos en los dispositivos para el control de tránsito en las carreteras y en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.</p>
	<p>6.1.2.2.8 Las configuraciones doblemente articuladas, deberán contar con sistema de ajuste automático de frenos.</p>
<p>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.</p>	
<p>6.1.2.4 El usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen, originado por exceso de peso de su carga, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en transportista de carga consolidada.</p>	<p>6.1.2.4 Cuando se contrate carro por entero, el usuario del autotransporte de carga y el transportista serán responsables de que la carga y el vehículo que la transporta cumplan con el peso y dimensiones, en los términos establecidos en el reglamento correspondiente. Para esto se atenderá a lo indicado en los Lineamientos que al respecto emita la Secretaría.</p>
<p>6.2 Dimensiones.</p>	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
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, elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga. Estos accesorios no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo.	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 que podrán sobresalir como máximo 20 cm a cada lado, ni los elementos, y aditamentos para el aseguramiento y protección de la carga lateral (lonas, cortinas, cinchos y cadenas), que podrán sobresalir como máximo 8 cm de cada lado.
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.	6.2.1.3 El largo máximo autorizado para los vehículos clase autobús, se indica en la tabla C-1 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.	6.2.1.4 El largo total máximo autorizado para camión unitario (C) y las configuraciones camión remolque (CR), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla C-2 de esta Norma.

TABLA C-1

LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (m)			
			ET y A	B	C	D
B2	2	6	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
B4	4	10	14,0	14,0	14,0	12,5

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
6.2.1.4.1 Se autoriza para los vehículos B3 un largo máximo de hasta 15,0 m, exclusivamente cuando circulen en caminos Tipo "ET" y "A", siempre que cuenten con	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
un tercer eje direccional o movable. Se autoriza la circulación de estos vehículos en caminos Tipo "B" contando con Autorización Especial de la Secretaría; en el caso de caminos tipo "C" o "D" no se autoriza su circulación, aún presentando Autorización Especial para circular en un camino de menor clasificación de conformidad con el numeral 6.4 de esta Norma.	

TABLA C-2
LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (m)			
			ET y A	B	C	D
C2	2	6	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
C2-R2	4	14	31,0	28,5	NA	NA
C3-R2	5	18	31,0	28,5	NA	NA
C3-R3	6	22	31,0	28,5	NA	NA
C2-R3	5	18	31,0	28,5	NA	NA
T2-S1	3	10	23,0	20,8	18,5	NA
T2-S2	4	14	23,0	20,8	18,5	NA
T2-S3	5	18	23,0	20,0	18,0	NA
T3-S1	4	14	23,0	20,0	18,0	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	NA	NA	NA
T2-S1-R3	6	22	31,0	NA	NA	NA
T2-S2-R2	6	22	31,0	NA	NA	NA
T3-S1-R2	6	22	31,0	NA	NA	NA

T3-S1-R3	7	22	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-R2	7	26	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-R4	9	34	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-R3	8	30	31,0	NA	NA	NA
T3-S3-S2	8	30	25,0	NA	NA	NA
T2-S2-S2	6	22	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-S2	7	26	31,0	NA	NA	NA

NA-No Autorizado

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
<p>6.2.1.4.2 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con las mismas dimensiones, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>	<p>6.2.1.4.2 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado previa autorización expresa emitida por la Secretaría, únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras de menor clasificación, con las mismas dimensiones, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>
<p>6.2.1.4.3 Para los tractocamiones doblemente articulados, se permiten 50 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 12,19 m (40 pies). En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberá contar además, con la autorización correspondiente.</p>	<p>ELIMINADO</p>
<p>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-2" de esta Norma.</p>	
<p>6.2.1.5.1 Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 16,16 m (53 pies).</p>	
<p>6.2.1.5.2 Cuando la longitud del semirremolque sea mayor que 14,63 m en las configuraciones vehiculares a que se refiere la tabla "C-2" éstos deberán cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:</p>	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
<p>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.</p>	<p>ELIMINADO</p>
<p>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.</p>	<p>a) 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.</p>
<p>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-2" de esta Norma.</p>	
	<p>6.2.1.6.1 Para los tractocamiones doblemente articulados, se permiten 50 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 12,19 m (40 pies). En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberán contar, además con la autorización correspondiente.</p>
<p>6.2.1.6.1 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies).</p>	<p>6.2.1.6.2 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla C-2, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies). En el caso del semirremolque, este largo no incluye la longitud de la lanza (sencilla o doble) del convertidor, ni la quinta baja, según corresponda.</p>
<p>6.2.1.6.1.1 Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma.</p>	<p>6.2.1.6.2.1 Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla C-2, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma. En el caso del semirremolque, este largo no incluye la longitud de la lanza (sencilla o doble) del convertidor, ni la quinta baja, según corresponda.</p>
<p>6.2.1.6.1.2 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C-2", para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes</p>	<p>6.2.1.6.2.2 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla C-2, para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).</p>

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
mayores a 13,70 m (45 pies).	
<p>6.2.1.6.2 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, que se defina en el Reglamento respectivo.</p>	ELIMINADO
<p>6.2.1.6.3 Portar en la parte posterior del segundo semirremolque o remolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones mínimas de 0,80 X 0,60 m y una leyenda "PRECAUCIÓN DOBLE SEMIRREMOLQUE", en fondo naranja reflejante y letras negras.</p>	
<p>6.2.1.7 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 (48 pies), ni se sobrepasen las dimensiones máximas permitidas por tipo de carretera para la configuración vehicular.</p>	
<p>6.2.1.8 Para las configuraciones vehiculares de tractocamión con semirremolque, camión remolque y tractocamión doblemente articulado mencionadas en el punto 6.2.1.7 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>	
6.3 Tecnologías alternativas.	
<p>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</p>	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
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 Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes:	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 Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje o bien, para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberán cumplir las condiciones siguientes, de conformidad con el supuesto aplicable:
<p>I. Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para llegar o salir de Plantas productoras o Centros logísticos y/o de Transferencia, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría. Para lo cual deberán señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación. 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. El usuario o transportista de carga consolidada, que requiera entrar o salir de una planta productora o centro logístico y/o de transferencia, ubicada en caminos de menor clasificación, cuya ruta se complemente en su mayoría por caminos tipo "ET" y "A", deberá obtener la autorización especial de conectividad en cumplimiento de las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma, a efecto de poder transitar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y/o dimensiones máximos estén autorizados para caminos "ET" y "A".</p> <p>Para obtener la autorización especial de conectividad, el usuario, o transportista de carga consolidada deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el usuario o transportista de carga consolidada ante la Secretaría; para lo cual, la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos:</p> <p>(1) Invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) Afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada. Para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.</p> <p>Para la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá demostrar que no existen caminos alternos de mayor especificación y que cumple con las</p>

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
	<p>condiciones de seguridad para ello.</p> <p>Conforme a lo anterior la Secretaría determinará si procede otorgar la autorización especial de conectividad por la distancia estrictamente necesaria, verificando que no existan caminos alternos de mayor especificación.</p>
<p>II. Presentar, exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, 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, en el formato que para tal efecto defina la Secretaría; así como:</p>	<p>II. Se permitirá la circulación de los vehículos o configuraciones vehiculares en un camino tipo "B", con el peso bruto vehicular autorizado para un camino tipo "ET" y "A", en ambas direcciones, siempre y cuando la longitud recorrida en cada dirección no sea mayor a 50 km, previa obtención de la autorización especial de conectividad cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje y den cumplimiento a las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma.</p> <p>Para obtener la autorización especial de conectividad el usuario o transportista de carga consolidada deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación para tal efecto.</p> <p>El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el usuario o transportista de carga consolidada ante la Secretaría; para lo cual, la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos:</p> <p>(1) Invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) Afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada. Para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.</p> <p>Para la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá demostrar que no existen rutas alternas por caminos de mayor clasificación y que cumple con las condiciones de seguridad para ello.</p>
<p>a) Señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la</p>	<p>ELIMINADO</p>

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.	
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.	ELIMINADO
c) Demostrar que no existen rutas alternas, con caminos de mayor especificación.	ELIMINADO
d) Condiciones de seguridad.	ELIMINADO
e) La Secretaría publicará en medios electrónicos, las autorizaciones emitidas.	ELIMINADO
	<p>III. Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberá presentar ante la Secretaría una solicitud de autorización especial de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación.</p> <p>Para obtener la autorización especial de conectividad el permisionario deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación para tal efecto.</p> <p>El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el permisionario ante la Secretaría; para lo cual, la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos:</p> <p>(1) Invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) Afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta</p>

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
	<p>solicitada. Para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.</p> <p>Para la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá demostrar que no existen rutas alternas por caminos de mayor clasificación y que cumple con las condiciones de seguridad para ello.</p>
<p>III. 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.</p>	<p>IV. 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</p>
<p>IV. 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, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada.</p>	<p>V. 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, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada. Para esto se atenderá a lo indicado en los lineamientos que al respecto emita la Secretaría.</p>
<p>V. 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.</p>	<p>VI. La Secretaría podrá negar la solicitud cuando exista una carretera de mayor especificación, cuando no se ajuste a lo dispuesto en los numerales I, II ó III, o por cuestiones de seguridad.</p>
<p>VI. También podrá negar la solicitud, por el mal uso de los permisos en cualquiera de las rutas de conectividad autorizadas.</p>	<p>VII. También podrá negar la solicitud, por el mal uso de los permisos en cualquiera de las rutas de conectividad autorizadas.</p>
<p>VII. 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, o permisionario de carga consolidada, 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 exclusivamente aquéllos que representen la menor distancia hacia el camino de mayor especificación.</p>	<p>VIII. Las autorizaciones que se expidan incluirán las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación.</p>
	<p>IX. La autorización se otorgará por usuario para los transportistas incluidos en su solicitud, permisionario o permisionario de carga consolidada, para los tipos de vehículos o configuraciones vehiculares autorizados por la Secretaría, señalando los caminos en los que se permita su circulación.</p>

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
	<p>X. Para los casos previstos en los numerales I y II, los tramos a autorizar serán exclusivamente aquéllos que representen la menor distancia hacia el camino de mayor especificación.</p>
<p>VIII. 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 alternativo, de mejores especificaciones al tramo autorizado, la autorización por caso de conectividad quedará sin efecto, emitiéndose la resolución correspondiente.</p>	<p>XI. Para los casos previstos en los numerales I y II en la ruta origen-destino, y para el numeral III para el tramo solicitado, cuando existan carreteras de mayor clasificación, invariablemente deberán utilizarse éstas. Para el caso de que inicie operaciones o se reclasifique algún camino alternativo, de mejores especificaciones al tramo autorizado, la autorización por caso de conectividad quedará sin efecto, emitiéndose la resolución correspondiente.</p>
<p>IX. Cuando la autorización sea utilizada por un subcontratista, éste deberá comprometerse en el contrato respectivo, a respetar las condiciones de la autorización. El usuario o transportista de carga consolidada autorizados deberán 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>XII. Cuando la autorización sea utilizada por un subcontratista, éste deberá comprometerse en el contrato respectivo, a respetar las condiciones de la autorización. El usuario o transportista de carga consolidada autorizados deberán 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>X. 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>XIII. 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>XI. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de tres años, a partir de su emisión.</p>	<p>XIV. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de tres años, a partir de su emisión.</p>
<p>XII. 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>XV. 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, que permita al usuario, permisionario o transportista de carga consolidada identificar coincidencias para nuevas solicitudes sobre tramos publicados, 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. La identificación de tramos previamente dictaminados, permitirá a la Secretaría la emisión de autorizaciones especiales de conectividad sin necesidad de un nuevo dictamen de viabilidad técnica.</p>
<p>XIII. 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>XVI. 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>

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
	<p>XVII. Las solicitudes para obtener una autorización especial de conectividad podrán tramitarse de forma presencial o a través de medios electrónicos.</p>
	<p>XVIII. La Secretaría previa garantía de audiencia podrá concluir de forma anticipada las autorizaciones otorgadas, atendiendo al interés público, por casos de emergencia o cuando se tenga conocimiento de que el solicitante proporcionó información falsa o apócrifa; ello sin perjuicio de aplicar las sanciones que correspondan, de conformidad con lo establecido en la Ley y el Reglamento.</p>
	<p>XIX. Las autorizaciones que se expidan incluirán las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, que se muestran a continuación:</p>
	<p>A. De Tránsito:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Llevar en el vehículo la Carta de Porte o Nota de Embarque, para el caso de transporte privado. <input type="checkbox"/> Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase. <input type="checkbox"/> Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje. <input type="checkbox"/> Cumplir con las disposiciones que establecen los siguientes instrumentos: <ul style="list-style-type: none"> o Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; o Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; o Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos; o Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; o Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal; y, o La presente Norma Oficial Mexicana o la que la sustituya. <input type="checkbox"/> Para el caso de tractocamiones semirremolque y tractocamión doblemente articulado, que transiten por carreteras sinuosas, deberán observar que los otros usuarios del camino circulen con

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO																									
	seguridad, además de hacer alto total en un espacio apropiado para permitir el tránsito de los otros vehículos. <input type="checkbox"/> Para evitar accidentes ocasionados por derrape o deslizamiento lateral del vehículo con carga y preservar la seguridad de los usuarios de los caminos durante su tránsito en zonas de tramos sinuosos donde existan condiciones climatológicas adversas, la transportación debe continuar su circulación hasta un sitio seguro y estable y permanecer ahí hasta que las condiciones atmosféricas sean favorables para continuar su traslado.																									
	<p>B. De Seguridad:</p> <input type="checkbox"/> Observar la velocidad máxima, por tipo de configuración vehicular, mostrada en la tabla siguiente o, en su caso, la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor: <table border="1" data-bbox="892 716 1948 979"> <thead> <tr> <th data-bbox="892 716 1528 821" rowspan="2">Vehículo o configuración vehicular con peso y dimensiones mayores a las permitidas en las carreteras de menores especificaciones</th> <th colspan="3" data-bbox="1528 716 1948 781">Velocidad máxima en Km/hr, por tipo de carretera</th> </tr> <tr> <th data-bbox="1528 781 1663 821">B</th> <th data-bbox="1663 781 1797 821">C</th> <th data-bbox="1797 781 1948 821">D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="892 821 1528 862">C</td> <td data-bbox="1528 821 1663 862">70</td> <td data-bbox="1663 821 1797 862">60</td> <td data-bbox="1797 821 1948 862">50</td> </tr> <tr> <td data-bbox="892 862 1528 902">C-R</td> <td data-bbox="1528 862 1663 902">50</td> <td data-bbox="1663 862 1797 902">40</td> <td data-bbox="1797 862 1948 902">30</td> </tr> <tr> <td data-bbox="892 902 1528 943">T-S</td> <td data-bbox="1528 902 1663 943">60</td> <td data-bbox="1663 902 1797 943">50</td> <td data-bbox="1797 902 1948 943">45</td> </tr> <tr> <td data-bbox="892 943 1528 979">T-S-R y T-S-S</td> <td data-bbox="1528 943 1663 979">50</td> <td data-bbox="1663 943 1797 979">40</td> <td data-bbox="1797 943 1948 979">30</td> </tr> </tbody> </table> <p> <input type="checkbox"/> Mantener las luces encendidas en los caminos de menor especificación. <input type="checkbox"/> Deberá de circular con un mínimo de 500 m. de separación respecto de otros vehículos. <input type="checkbox"/> No se podrá circular en convoy con otros vehículos que circulen al amparo de la Autorización. <input type="checkbox"/> La configuración vehicular, durante la circulación en los caminos de menor clasificación, deberán cumplir con las siguientes disposiciones de señalamiento: </p>			Vehículo o configuración vehicular con peso y dimensiones mayores a las permitidas en las carreteras de menores especificaciones	Velocidad máxima en Km/hr, por tipo de carretera			B	C	D	C	70	60	50	C-R	50	40	30	T-S	60	50	45	T-S-R y T-S-S	50	40	30
Vehículo o configuración vehicular con peso y dimensiones mayores a las permitidas en las carreteras de menores especificaciones	Velocidad máxima en Km/hr, por tipo de carretera																									
	B	C	D																							
C	70	60	50																							
C-R	50	40	30																							
T-S	60	50	45																							
T-S-R y T-S-S	50	40	30																							
	Configuración vehicular	Disposiciones de señalamiento por tipo de camino																								
		B	C	D																						

NORMA VIGENTE		CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO			
	Camión	C	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
	Tractocamión - Semirremolque	T-S	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Una Torreta. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Una Torreta. • Un carro piloto • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
	Camión - Remolque	C-R	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Dos carros piloto • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.

NORMA VIGENTE		CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO			
	<p>Tractocamión - Semirremolque - Remolque y Tractocamión - Semirremolque - Semirremolque</p>	<p>T-S-R y T-S-S</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Dos carros piloto • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
		<p>o Las torretas deberán estar provistas con lámparas giratorias de 360° que emitan luz ámbar cumpliendo con los estándares SAE Clase 1, o UNECE R-65, visible desde una distancia de 150 m., montada en la parte más alta posible del vehículo sobre la línea del centro, sin exceder las alturas permitidas.</p> <p>o En los casos donde se especifique el uso de dos torretas, una deberá colocarse en la unidad motriz y otra en la parte posterior de la carga. Cuando se especifique una torreta, ésta deberá colocarse en la parte trasera de la configuración vehicular.</p> <p>o Cuando las características de la carga, o el semirremolque o remolque, no permitan la colocación de una torreta, deberá colocarse un elemento luminoso que permita la identificación del vehículo a una distancia de 150 m.</p> <p>o Las torretas o arreglo de luces, deberán estar encendidas durante su circulación.</p>			
6.4.2 Vehículos de pasajeros					
<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 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</p>					

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
condiciones de seguridad	
6.4.2.2. La vigencia del dictamen a que se refiere este numeral será de tres años.	
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.	
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.	
6.4.4.1 El interesado presentará solicitud en el formato que para tal efecto defina la Secretaría, señalando que técnicamente es viable porque se cumple con el Peso Bruto Vehicular según el tipo de camino, y con las dimensiones establecidas en las Tablas B y C de la Norma, y que los gálibos de los puentes y túneles para las rutas solicitadas son superiores a la altura requerida. Además, incluirá las rutas origen-destino solicitadas.	
6.5 Vehículos y configuraciones especiales	
6.5.1 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas y cuatricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos tipo "ET" y "A".	
6.5.1.1 Las empresas que realicen la transportación de vehículos nuevos con este tipo de configuraciones, deberán:	
6.5.1.1.1 Registrarse ante la Secretaría.	
6.5.1.1.2 Demostrar que cuenta con el equipo técnico y el personal capacitado para el ensamble seguro de estas configuraciones.	
6.5.1.1.3 Notificar a la Secretaría las rutas a utilizar para este tipo de transporte.	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
6.5.1.1.4 Informar sobre los traslados realizados con este esquema, mediante la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría.	
6.5.1.1.5 La Secretaría, en el ámbito de sus atribuciones, podrá verificar en todo momento el cumplimiento de las disposiciones señaladas.	
	6.5.1.1.6 Las disposiciones establecidas en los numerales 6.5.1.1.1 al 6.5.1.1.5. no son aplicables a los vehículos con placas de traslado, que no estén contemplados en el presente Proyecto Norma.
6.5.1.2 En el acoplamiento de las unidades vehiculares que conformen estas configuraciones, y durante su circulación por caminos y puentes de jurisdicción federal, se deberá cumplir:	
6.5.1.2.1 Con el peso máximo autorizado por tipo de eje y camino señalado en la TABLA A-1 de esta Norma.	
6.5.1.2.2 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.	
6.5.1.2.3 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.	
6.5.1.2.4 Con el largo máximo autorizado de hasta 31,0 m.	
6.5.1.2.5 Con un equipo de acoplamiento y montaje adecuado que garantice la seguridad durante su circulación en las carreteras.	
6.5.1.2.6 Con la habilitación de frenos en todos los ejes que tengan contacto con la superficie de rodamiento.	
6.5.1.2.7 Con la instalación de Indicadores de Peligro para Carga Sobresaliente Posterior, así como luces demarcadoras y de frenado en el último vehículo de la configuración.	
6.5.1.2.8 Con la portación de placas de traslado en cada uno de los vehículos que conformen la configuración.	6.5.1.2.8 Con la portación de un par de placas de traslado de conformidad con el reglamento correspondiente.
6.5.1.2.9 Con la portación de la póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros.	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
6.5.1.2.10 Con una velocidad máxima de 80 km/hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.	
6.5.1.2.11 Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.	
6.5.1.2.12 Circular con las luces encendidas permanentemente.	
6.5.1.2.13 El vehículo o vehículos remolcados intermedios, en las combinaciones de tricuerna y cuatricuerna, deberán tener una lámpara lateral en cada lado, ubicada cerca de la parte trasera del vehículo, las cuales deberán estar encendidas permanentemente.	
6.5.1.2.14 Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.	
6.5.1.2.15 Estas configuraciones vehiculares no podrán circular por caminos tipo "B", "C" o "D", aun presentando Autorización Especial para circular en un camino de menor clasificación de conformidad con el numeral 6.4 de esta Norma.	
6.5.1.2.16 Bajo ninguna circunstancia se podrá circular con más de cuatro vehículos en una configuración.	
6.5.2 Se autoriza la circulación de vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba, por los caminos y puentes de jurisdicción federal.	
6.5.2.1 Las empresas que utilicen este tipo de vehículos vocacionales deberán:	
6.5.2.1.1 Notificar a la Secretaría las rutas que se utilizarán para este tipo de transporte, al menos con 1 día hábil de anticipación. Dicho aviso podrá realizarse por servicio u obra determinada, según sea el caso.	
6.5.2.1.2 Informar sobre los servicios prestados con este tipo de vehículos, mediante la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría.	
6.5.2.1.3 La Secretaría, en el ámbito de sus atribuciones, podrá verificar en todo momento el cumplimiento de las disposiciones	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
señaladas.	
6.5.2.2 Durante la circulación de estos vehículos vocacionales por caminos y puentes de jurisdicción federal, se deberá cumplir con lo siguiente:	
6.5.2.2.1 El vehículo vocacional de 3 ejes deberá contar con un eje delantero (direccional) y dos ejes traseros (ambos motrices):	
6.5.2.2.1.1 Para el eje direccional se autoriza un peso máximo de 9,0 t. y hasta 22,0 t. en el eje motriz doble o tándem.	
6.5.2.2.1.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 31,0 t.	
6.5.2.2.1.3 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.	
6.5.2.2.1.4 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.	
6.5.2.2.1.5 Con el largo máximo autorizado de hasta 14,0 m.	
6.5.2.2.1.6 Con una velocidad máxima de 80 km/hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.	
6.5.2.2.1.7 Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.	
6.5.2.2.1.8 Circular con las luces encendidas permanentemente.	
6.5.2.2.1.9 Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.	
6.5.2.2.1.10 Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a 5,0 t., cada una.	
6.5.2.2.2 El vehículo vocacional de 4 ejes, deberá contar con dos ejes delanteros (ambos direccionales) y dos ejes traseros (ambos motrices):	
6.5.2.2.2.1 Para el caso de que el vehículo cuente con dos ejes direccionales, se autoriza un peso máximo de 9,0 t. para cada uno de ellos y hasta 22,0 t. en el eje motriz doble o tándem.	
6.5.2.2.2.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 40,0 t.	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
6.5.2.2.2.3 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.	
6.5.2.2.2.4 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.	
6.5.2.2.2.5 Con el largo máximo autorizado de hasta 14,0 m.	
6.5.2.2.2.6 Con una velocidad máxima de 80 km./hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.	
6.5.2.2.2.7 Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.	
6.5.2.2.2.8 Circular con las luces encendidas permanentemente.	
6.5.2.2.2.9 Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.	
6.5.2.2.2.10 Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a 5,0 t., cada una.	
6.5.3 Para el caso de unidades vehiculares tipo góndola o madrina.	
6.5.3.1 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-2".	
6.5.3.2 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-2".	
6.5.3.3 Para las configuraciones vehiculares de tractocamión con semirremolque, camión remolque y tractocamión doblemente articulado mencionadas en el punto 6.5.3.1 a los cuales se les permite transportar carga sobresaliente, deberán cumplir con los	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
Indicadores de Peligro para Carga Sobresaliente que se establecen en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.	
6.5.3.4 Para las configuraciones vehiculares que trasladan automóviles sin rodar que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir a entregar su mercancía, por excepción se les autorizará su circulación, en los términos establecidos en el numeral 6.4, fracción I	
	6.5.3.5 Para las configuraciones camión con remolque, tipo góndola o madrina, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta 14.63 m (48 pies), siempre que su longitud total máxima sea de 28,50 m. En el caso del remolque y del semirremolque con lanza fija, la longitud de la lanza no se considera en el largo del vehículo.
7. Observancia obligatoria de esta Norma	
7.1 Vehículos de fabricación nacional y de importación.	
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.	
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, 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 los que les aplique esta Norma, que no cumplan con el peso, dimensiones y capacidad, no podrán ser importados y transitar por las vías generales de	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
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 electrónico 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 electrónico y medición de dimensiones automatizada los vehículos circulen con exceso de peso y/o dimensiones.	
La Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, por medio de sistema de pesaje electrónico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verificará que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en	La Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, podrá verificar también el cumplimiento de las disposiciones de peso y dimensiones, mediante el uso de las básculas, sistema de pesaje electrónico y sistemas de medición de dimensiones, de su propiedad y/o públicas que cuenten con informe de calibración y con dictamen de verificación expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación y laboratorios de

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
la presente norma.	calibración acreditados y aprobados, según corresponda, o a través de la carta de porte o nota de embarque correspondiente.

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
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.	

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.

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
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	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
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 durante los operativos de verificación de peso y dimensiones en los puntos que se habiliten para tal efecto, a fin de brindar mayor transparencia al proceso; lo anterior, previa invitación o solicitud por escrito.	
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 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, a quienes se les reconocerá la Autorregulación.	
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).	
10.3.8 En el caso de los ejes retráctiles que no se encuentren rodando, no se considerarán en la verificación de la configuración.	
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	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
trabajo así lo requieran, o cuando haya sospechas y/o denuncias de mal funcionamiento.	
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.	
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 aprobación de modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique.	
10.4 Verificación.	
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 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.	
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:	
10.4.1 Para Vehículos de Carga.	
1. En Centros de Verificación de Peso y Dimensiones, a través de:	
a) Básculas de pesaje y equipo de medición de dimensiones.	
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.	
2. Mediante la autorregulación de usuarios y transportistas, aprobados por la Secretaría, que cuenten dentro de su proceso de embarque con básculas de plataforma	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
<p>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 vehicular (Tara), peso bruto vehicular (PBV) y el número de placas que integra la configuración vehicular.</p>	
<p>ii. Documento anexo donde se señale la ruta y tipo de caminos a utilizar, marca de la báscula, así como su aprobación modelo o prototipo, con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, la fecha y número de la última calibración efectuada por la autoridad competente, así como las dimensiones máximas de la unidad vehicular utilizada.</p>	
<p>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:</p>	
<p>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.</p>	
<p>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.</p>	
<p>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,</p>	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
así como con los informes de calibración respectivos.	
<p>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.</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 que cuenten con informe de calibración y con dictamen de verificación expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación y laboratorios de calibración acreditados y aprobados, según corresponda, o a través de la carta de porte correspondiente.</p>	
<p>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 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.</p>	COMENTAR
<p>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.</p>	
<p>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.</p>	
<p>h) Las básculas registradas como parte del proceso de embarque de autorregulación, deberán contar con la aprobación modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados.</p>	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
<p>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:</p>	
<p>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.</p>	
<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 que cuenten con informe de calibración y con dictamen de verificación expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación y laboratorios de calibración acreditados y aprobados, según corresponda, 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>	COMENTAR
<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>	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
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	
10.4.2 Para vehículos de Pasajeros.	
10.4.2.1 Únicamente se verificará en las instalaciones del transportista o terminales, y previa notificación con cinco días de anticipación.	
10.4.2.2 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.	
10.5 Unidades de Verificación.	
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, de conformidad con la Convocatoria que se emita para tal fin.	
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 deberán contar con la aprobación modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique.	
<p>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.</p>	
<p>11.5.1 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.</p>	
<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>SEGUNDO.- Una vez que entre en vigor la presente Norma Oficial Mexicana, se</p>	<p>SEGUNDO.- Para la definición y previo a la publicación de las medidas de</p>

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
<p>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 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>seguridad a que se hace referencia en el numeral 5.3.1, éstas deberán ser evaluadas en el seno del Subcomité No. 2 de especificaciones de vehículos, partes, componentes y elementos de identificación.</p>
<p>TERCERO.- En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán realizar los estudios para evaluar esta Norma Oficial Mexicana, incluyendo sus artículos transitorios, por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con miras a su revisión quinquenal.</p>	<p>TERCERO.- La Secretaría contará con un plazo de hasta 30 días naturales, a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para establecer las acciones y mecanismos que permitan a los permisionarios tramitar la Autorización expresa de circulación del tractocamión doblemente articulado. Concluida esta etapa, los permisionarios tendrán un plazo de 90 días naturales para concluir éste trámite.</p>
<p>CUARTO.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para que todos los transportistas cuyas configuraciones vehiculares se encuentren dentro de los supuestos mencionados en el numeral 6.2.1.6.1 referente al largo de los semirremolques o remolques, adecúen sus configuraciones a la especificación del numeral citado. Durante este plazo, se deberá observar que, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla “C-2”, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies). Asimismo, los transportistas deberán presentar programa de adecuación de sus configuraciones</p>	<p>CUARTO.- En un término de 60 días posteriores a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, la Secretaría deberá emitir los Lineamientos a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2.4 de la presente Norma.</p>

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
vehiculares ante la Dirección General de Autotransporte Federal.	
QUINTO.- Las Autorizaciones Especiales por caso de conectividad emitidas conforme a la NOM-012-SCT-2-2008, publicada en el Diario Oficial de la Federación en fecha 1 de abril de 2008, continuarán vigentes hasta el término de su vigencia plasmada en dicha Autorización. Las cuales deberán ser publicadas en la página de internet de la Secretaría.	QUINTA.- Las especificaciones a que se hace referencia en los numerales 5.2.6, 5.2.7, 5.2.8, 5.2.9 y 5.2.10, serán exigibles para aquellos autobuses, camiones unitarios (C), así como los vehículos de las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S), cuyo año de fabricación sea 2019 o posterior.
SEXTO.- Los vehículos camión unitario tipo autotanque, propiedad de Petróleos Mexicanos (PEMEX) que transporten diésel o combustóleo, podrán transitar en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal con el peso bruto vehicular de acuerdo con su capacidad de diseño, durante un plazo que no excederá de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Norma.	SEXTO.- Una vez que entre en vigor la presente Norma Oficial Mexicana, se cancelará la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, 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 14 de noviembre de 2014.
Lo anterior sujeto a que PEMEX presente ante la Dirección General de Autotransporte Federal, un programa de adecuación de los vehículos de su propiedad, para que se ajusten a las especificaciones de esta Norma.	ELIMINADO
14. Bibliografía	
1. Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Normas de Servicios Técnicos Proyecto Geométrico de Carreteras Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	
2. Todo Transporte No. 75 "Adaptación a la Legislación Comunitaria, Pesos y Dimensiones". (Febrero 1991).	
3. Heavy Truck Weight and Dimension Regulations for Interprovincial Operations in Canada. (November 1992).	
4. Vehicle Sizes and Weight Manual "Vehicle Sizes & Weights Char" (1992).	
5. Traffic Engineering Handbook Institute of Transportation Engineers (1992).	
6. A Policy on Geometric Design of Highways and Streets American Association on State Highway and Transportation Officials (1990).	
7. New Trucks for Greater Productivity and Less Road Wear Transportation	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
Research Board National Research Council.	
8. Truck Weight Limits Transportation Research Board National Research Council.	
9. Motor Truck Engineering Handbook.	
10. Providing Access for Large Trucks Transportation Research Board National Research Council.	
11. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	
12. Ley Federal sobre Metrología y Normalización.	
13. Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.	
14. Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.	
15. 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;	
16. Estado Superficial y Costos de Operación en Carreteras. Publicación Técnica No. 30 Querétaro, Qro., 1991;	
17. Cuatro Contribuciones a la Evaluación Cuantitativa de las Actividades del Transporte. Publicación Técnica No. 55 Querétaro, Qro., 1994;	
18. 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;	
19. 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;	
20. Consideraciones Operativas y de Proyecto Geométrico para Vehículos de	

NORMA VIGENTE	CAMBIOS EN EL PROYECTO. SI NO HAY CAMBIO EL CUADRO APARECE VACÍO
Carga. Publicación Técnica No. 106 Querétaro, Qro., 1998.	
21. Directiva 96/53 de la Comunidad Europea, que Establece para Determinados Vehículos de Carretera las Dimensiones y Pesos Máximos Autorizados.	
22. Directiva 97/27 de la Comunidad Europea, Relativa a las Masas y Dimensiones de Determinadas Categorías de Vehículos de Motor y de sus Remolques.	