

**NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, 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.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

YURIRIA MASCOTT PÉREZ, Subsecretaria de Transporte y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, 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 Normalización; 1o. y 5o. fracciones IV y VI, 39, 60, 70 y 70 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 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, y

**CONSIDERANDO**

Que la fracción XVI del artículo 40 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización dispone que las normas oficiales mexicanas tendrán como finalidad establecer las características y/o especificaciones que deben reunir los vehículos de transporte a fin de garantizar la protección de las vías generales de comunicación y la seguridad de sus usuarios;

Que el artículo 36, fracción XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes;

Que la fracción VI, del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, faculta a la Secretaría a expedir las normas oficiales mexicanas de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares;

Que el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima;

Que el artículo 5o. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, establece que el peso, dimensiones y capacidad máximos de los vehículos, así como las configuraciones o combinaciones vehiculares, según el tipo de caminos y puentes por el que transiten, y la presión de inflado de las llantas, se ajustarán a las normas correspondientes expedidas de conformidad con lo previsto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y las violaciones a este Reglamento y las normas oficiales mexicanas correspondientes, serán sancionadas conforme a lo establecido en la Ley y este Reglamento;

Que el 26 de octubre de 2016, se llevó a cabo el Foro "Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación", en el Senado de la República, donde se presentaron 28 intervenciones de participantes del Gobierno Federal, Poder Legislativo, Cámaras, Asociaciones, Académicos, Expertos y Sociedad Civil;

Que de las ponencias presentadas en el Foro "Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación", se desprende información que permite tener un panorama más claro en torno a la seguridad vial en carreteras federales, los factores que influyen en ella, y las acciones que se consideran necesarias para mejorarla, de lo cual se hace necesario incluir mayores estándares de seguridad en la operación y en los componentes mecánicos de los vehículos;

Que como resultado del Foro y a solicitud de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, un grupo multidisciplinario de académicos y expertos sostuvieron una serie de reuniones y realizaron un nutrido intercambio de información para sintetizar y concretar las distintas propuestas que se expusieron en el Foro

referido, manteniendo como fundamental objetivo la Seguridad Vial, identificándose los ejes fundamentales sobre los cuales se debe trabajar: conductor, carga, vehículo, carreteras, operación y supervisión;

Que derivado de los ejes fundamentales identificados por los expertos, se llevó a cabo un análisis integral de todas las configuraciones vehiculares, el equipo de seguridad con el que están dotados y el peso máximo con el que pueden circular en las carreteras;

Que la utilización en los vehículos y configuraciones vehiculares de dispositivos mecánicos y electrónicos de alta tecnología, como son: frenos antibloqueo, sistemas de ajuste automáticos de frenos, información de velocidad y localización a través de sistemas de GPS, abonan a la seguridad durante su operación;

Que durante los periodos vacacionales establecidos por la Secretaría de Educación Pública y días no laborables, se genera un importante incremento en el flujo vehicular aumentando la probabilidad de accidentes, por lo que es necesario implementar medidas de seguridad adicionales a las operaciones de los vehículos y configuraciones vehiculares de los servicios de autotransporte federal de carga y transporte privado que circulan por los caminos y puentes de jurisdicción federal, a fin de mejorar las condiciones de tránsito de los usuarios de las carreteras y con esto coadyuvar en la prevención de accidentes viales que pudieran provocarse;

Que en el Programa Nacional de Normalización 2017, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de febrero de 2017, se encuentra incluida la modificación de la 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;

Que la Secretaría tiene encomendada la tarea de definir las políticas y promover la regulación que coadyuven al desarrollo seguro y eficiente del transporte y la infraestructura en el país, así como su sano crecimiento en el largo plazo, para lo cual se requiere establecer normas claras que definan las características y especificaciones que deben reunir los vehículos de autotransporte federal y privado, así como los equipos y los servicios conexos, que tiendan a proteger la seguridad de los usuarios y el uso eficiente de las vías generales de comunicación;

Que la regulación del peso y dimensiones de los vehículos que transitan por las carreteras y puentes de jurisdicción federal comprende la atención de diversos temas, como son: la seguridad de todos los usuarios de la infraestructura; el daño a pavimentos y puentes; la competitividad del sector autotransporte y la protección al medio ambiente;

Que habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017, 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, fue aprobado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, en su primera sesión extraordinaria celebrada el 12 de mayo de 2017;

Que en cumplimiento del artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el pasado 7 de junio de 2017 dicho Proyecto de Norma Oficial Mexicana fue publicado en el Diario Oficial de la Federación a efecto de que dentro de los siguientes 60 días naturales los interesados presentaran sus comentarios al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre;

Que durante el plazo señalado, los interesados presentaron sus comentarios al Proyecto de Norma, los cuales fueron estudiados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre con la intervención de instituciones educativas y de investigación del país, representantes de la industria nacional, así como la intervención de las autoridades involucradas, integrándose a dicho Proyecto de Norma las modificaciones que el citado Comité consideró procedentes;

Que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en el artículo 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización por conducto de la C. Subsecretaria de Transporte y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, Lic. Yuriria Mascott Pérez, ordenó la publicación en el Diario Oficial de la Federación de las respuestas a los comentarios recibidos en el proceso de consulta pública;

Que en cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y conforme a los acuerdos adoptados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, el 24 de noviembre de 2017 fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación, las respuestas a los comentarios recibidos en relación al Proyecto de Norma Oficial Mexicana en cita;

Que en sesión extraordinaria celebrada el pasado 2 de octubre de 2017, conforme a los acuerdos adoptados, y en razón de que su contenido normativo no presentó variaciones sustanciales, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, aprobó la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, 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, a efecto que en términos de lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se proceda a su publicación en el Diario Oficial de la Federación;

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, establece la importancia de acelerar el crecimiento económico para construir un México próspero, señalando como objetivo para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica;

Que el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 señala que para llevar a México a su máximo potencial, se debe contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas;

Que el pasado 27 de octubre de 2017 la Comisión Federal de Mejora Regulatoria emitió Dictamen Total Final mediante Oficio No. COFEME/17/6228, sobre el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017;

Que la fracción XIII, del artículo 6o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes faculta a la C. Subsecretaria de Transporte a expedir Normas Oficiales Mexicanas en el ámbito de su competencia, por lo que tengo a bien expedir la siguiente: Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, 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, a 12 de diciembre de 2017.- 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-2-2017, 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**

**PREFACIO**

En la elaboración de esta Norma Oficial Mexicana participaron:

**SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE  
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA  
DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL  
DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS TÉCNICOS  
INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

**SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN**

COORDINACIÓN GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL  
DIRECCIÓN GENERAL DE VINCULACIÓN, INNOVACIÓN Y NORMATIVIDAD EN MATERIA DE PROTECCIÓN CIVIL

**SECRETARÍA DE ECONOMÍA**

DIRECCIÓN GENERAL DE NORMAS

**SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO**

SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA  
ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS

**SECRETARÍA DE ENERGÍA**

COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD NUCLEAR Y SALVAGUARDIAS

**SECRETARÍA DE SALUD**

COMISIÓN FEDERAL PARA LA PROTECCIÓN CONTRA RIESGOS SANITARIOS

**SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL**

DIRECCIÓN GENERAL DEL REGISTRO FEDERAL DE ARMAS DE FUEGO Y CONTROL DE EXPLOSIVOS

**COMISIONADO NACIONAL DE SEGURIDAD**

POLICÍA FEDERAL. DIVISIÓN DE SEGURIDAD REGIONAL

**SECRETARÍA DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL**

DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

**SECRETARÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, DESARROLLO RURAL, PESCA Y ALIMENTACIÓN**

DIRECCIÓN GENERAL DE SANIDAD VEGETAL

**SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES**

DIRECCIÓN GENERAL DE FOMENTO AMBIENTAL, URBANO Y TURÍSTICO

DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN INTEGRAL DE MATERIALES Y ACTIVIDADES RIESGOSAS

**SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES**

AGENCIA MEXICANA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO

**SECRETARÍA DE TURISMO**

DIRECCIÓN GENERAL DE NORMALIZACIÓN Y CALIDAD REGULATORIA TURÍSTICA

**PROCURADURÍA FEDERAL DEL CONSUMIDOR**

**PETRÓLEOS MEXICANOS**

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**INSTITUTO DE INGENIERÍA**

**INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL**

**CENTRO DE INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA**

**UNIDAD PROFESIONAL INTERDISCIPLINARIA DE INGENIERÍA Y CIENCIAS SOCIALES Y ADMINISTRATIVAS**

**CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA**

**INSTITUTO MEXICANO DEL PETRÓLEO**

**CONFEDERACIÓN DE CÁMARAS INDUSTRIALES DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

**CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACIÓN**

**CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA**

**CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO**

**CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS, A.C.**

**ALIANZA MEXICANA DE ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTISTAS, A.C.**

**ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A. C.**

**ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES, A.C.**

**ASOCIACIÓN NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUÍMICA, A.C.**

**ASOCIACIÓN NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C.**

**ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO, A.C.**

**ASOCIACIÓN MEXICANA DE FERROCARRILES, A.C.**

**ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE PINTURAS Y TINTAS, A.C.**

**ASOCIACIÓN MEXICANA DE EMPRESAS DE PRUEBAS NO DESTRUCTIVAS, A.C.**

**ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE DOCUMENTOS OFICIALES, A.C.**

**ÍNDICE**

- 1.- Fundamentación.
- 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.
  - 5.3. De la circulación en periodos vacacionales
- 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.
  - 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.

APENDICE A

APENDICE B

APENDICE C

APENDICE D

## **1. Fundamentación**

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 y 51 de la Ley Federal sobre Metrología y 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

La presente Norma Oficial Mexicana se complementa con las siguientes Normas Oficiales Mexicanas y Normas Mexicanas vigentes o las que las sustituyan:

**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-2-2014, 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 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 Mexicana NMX-D-225-IMNC-2013, Seguridad, cintas relajantes para vehículos Automotores-Especificaciones, métodos de prueba e instalación.

**3.9** Norma Mexicana NMX-D-233-IMNC-2016, Productos para el uso en la autotransportación – Luces exteriores.

**3.10** 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:

	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:

**4.1 Autobús:** Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de más de 30 personas.

**4.2 Bitácora de horas de servicio del conductor:** Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer los periodos efectivos de conducción y los periodos de descanso, con registros por viaje.

**4.3 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 o la que la sustituya.

**4.4 Camión unitario:** Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 toneladas.

**4.5 Camión remolque:** Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un convertidor.

**4.6 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.

**4.7 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.

**4.8 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.

**4.9 Carro piloto:** Vehículo automotor tipo camioneta o sedán de color amarillo, dotado de una torreta y señales de advertencia, para conducir y abanderar el tránsito de las combinaciones vehiculares, por los caminos y puentes de jurisdicción federal, para casos en que resulte aplicable la conectividad.

**4.10 Carro por entero:** Cuando la totalidad de la carga que se transporta en un vehículo es propiedad de un solo usuario.

**4.11 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.

**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 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:

- 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.

**4.13 Cuatricuerna:** Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión que, mediante tres mecanismos de articulación, arrastra tres camiones o tractocamiones nuevos.

**4.14 Dimensiones:** Alto, ancho y largo máximo expresado en metros de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga.

**4.15 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.

**4.17 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.

**4.18 Mancuerna:** Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante un mecanismo de articulación arrastra un camión o tractocamión, nuevo.

**4.19 Norma:** Norma Oficial Mexicana.

**4.20 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.

**4.21 Peso:** Fuerza que ejerce sobre el piso un vehículo debido a su masa y a la gravedad terrestre.

**4.22 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.

**4.23 Peso por eje:** Concentración de peso que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodamiento.

**4.24 Peso vehicular:** Peso de un vehículo o configuración vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga.

**4.25 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.

**4.26 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-SCT-2-2010, o la que la sustituya.

**4.27 Secretaría:** Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**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.

**4.29 Sistema antibloqueo para frenos (ABS, por sus siglas en inglés):** 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.

**4.30 Sistema de ajuste automático de frenos.** Dispositivos que mantienen el claro o la carrera de los elementos de fricción respecto de la superficie de frenado. En frenos de tambor el sistema lo componen las matracas autoajustables y en los frenos de disco es parte del cáliper de frenos.

**4.31 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.

**4.32 Subcontratista:** Transportista contratado por el usuario para prestar el servicio de autotransporte federal.

**4.33 Suspensión:** Elemento estructural elástico del vehículo que une el eje a la estructura del mismo.

**4.34 Suspensión neumática:** Sistema de seguridad de los vehículos conformados 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 soporta la carga.

**4.35 Tractocamión:** Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques.

**4.36 Tractocamión articulado:** Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque.

**4.37 Tractocamión doblemente articulado:** Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación.

**4.38 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.

**4.39 Tren motriz:** Conjunto de elementos conformados por motor, transmisión, diferencial y ejes.



**4.40 Tricuerna:** Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante dos mecanismos de articulación arrastra dos camiones o Tractocamiones, nuevos.

**4.41 Unidad vehicular tipo góndola o madrina:** Configuración vehicular destinada al transporte de vehículos sin rodar y que puede ser:

- 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.

**4.42 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.

**4.43 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 concreto premezclado.

## 5. Clasificación de vehículos

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

5.1. Atendiendo a su clase.




### CLASE: VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN

#### NOMENCLATURA

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**

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



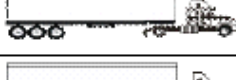

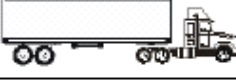

Nota: Los autobuses deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.

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	


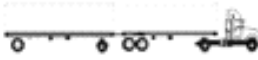






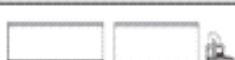
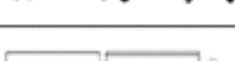
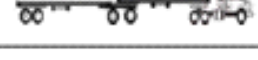
Nota: Los camiones unitarios y camión remolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.

TABLA 5.2.3

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

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

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.

**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 a partir de un peso bruto vehicular de 7,257 Kgs, deberán contar con freno auxiliar.

**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 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, cuando así esté equipado.

Los autobuses deberán contar con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio) en los ejes tractivos, cuando así esté equipado.

**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 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. Para los vehículos con configuración cabina sobre motor, podrán utilizar espejos auxiliares conforme al diseño de fabricante.

**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

**5.3.1.** La Secretaría definirá y publicará en su caso en el Diario Oficial de la Federación, las medidas adicionales 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.

## 6. Especificaciones

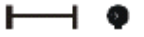



### 6.1. De peso.

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 las tablas A-1 y A-2 que se muestran a continuación:

**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

**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.

**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.

**6.1.2** Peso bruto vehicular máximo autorizado.

**6.1.2.1** El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en las tablas B-1 y B-2, como sigue, considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente<sup>1/</sup>.

<sup>1/</sup>

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.

**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**  
**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

**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.

**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.

**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:

**TRACTOCAMIÓN-SEMIREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIREMOLQUE-SEMIREMOLQUE**

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 FRENS (T, S y R)	SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO) (T, S y R)	CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO), EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL	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	√		√	√	√	√	√

**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

**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.



**6.1.2.2.2** Los tractocamiones doblemente articulados deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:

**I.-** De Tránsito:

- 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)** Deberá de circular con un mínimo de 100 m. de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.

**II.-** Del conductor:

- a)** Conductores con capacitación, experiencia y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico.
- b)** Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.

**III.-** De control para la empresa:

- a)** Contrato privado y/o carta de porte entre el usuario y el transportista, cuando se trate de transportaciones de carro por entero donde las partes acepten la responsabilidad solidaria, a efecto de precisar la responsabilidad de cada uno de ellos en el cumplimiento de la normatividad, dejando claramente establecido en este contrato y/o en la carta de porte la ruta asignada, la carga y el peso bruto vehicular.

**6.1.2.2.3** 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 o un elemento que permita la reducción de puntos ciegos. Para los vehículos con configuración cabina sobre motor, podrán utilizar espejos auxiliares conforme al diseño de fabricante.

**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, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

**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.

**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 o bien, la que en su momento se encontraba vigente al momento de su fabricación.

**6.1.2.2.7** El tractocamión de las configuraciones doblemente articuladas deberá ser gobernado en su velocidad, a través de la computadora del motor, 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.

**6.1.2.2.8** Las configuraciones doblemente articuladas, deberán contar con sistema de ajuste automático de frenos.

**6.1.2.3** Las especificaciones indicadas en el numeral 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.8, se verificarán por personal autorizado dependiente de la Secretaría en centros de control de peso y dimensiones, instalaciones de las empresas transportistas, usuarios o Unidades de Verificación autorizadas, debiendo realizar el trámite de modificación de su tarjeta de circulación, en la que se asentará que cumple con dichas especificaciones.

**6.1.2.4** 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.

## 6.2 Dimensiones.

### 6.2.1 Dimensiones máximas autorizadas.

**6.2.1.1** El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores 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. Exclusivamente para el caso de los vehículos con configuración cabina sobre motor, el ancho máximo, incluyendo los espejos, no deberá rebasar los 3,00 m.

**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, se indica en la tabla C-1 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

**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 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, aun 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

**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.

**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.

**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).

**6.2.1.5.2** Cuando la longitud del semirremolque sea mayor que 14,63 m (48 pies) en las configuraciones vehiculares a que se refiere la tabla C-2 éstos deberán cumplir con la siguiente disposición de seguridad:

- 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.

**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.

**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.

**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.

**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.

**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).

**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.

**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.

**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.

### **6.3** Tecnologías alternativas.

En caso de que hubiera nuevas tecnologías que no estén consideradas en la normatividad actual y que pudieran ser iguales o superiores en el desempeño de los vehículos o configuraciones vehiculares a que se refiere el numeral 6.1.2.2 podrán ser aplicables para circular en configuración de tractocamión doblemente articulado. En este supuesto, la autorización correspondiente deberá apegarse a lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

### **6.4** Casos de conectividad.

#### **6.4.1** Vehículos de Carga.

**6.4.1.1** Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o 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:

- 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".

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.

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:

- (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.

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 condiciones de seguridad para ello.

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.

La planta productora o centro logístico y/o de transferencia deberá estar en funcionamiento previo a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana.

- 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.

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.

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:

- (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.

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.

- 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.

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.

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:

- (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.

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.

- 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.

- 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.

- 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 o III, o por cuestiones de seguridad.
- VII. También podrá negar la solicitud, por el mal uso de los permisos en cualquiera de las rutas de conectividad autorizadas.
- VIII. Las autorizaciones que se expidan incluirán las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación.
- 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.
- X. Para los casos previstos en los numerales I y II, los tramos a autorizar serán exclusivamente aquellos que representen la menor distancia hacia el camino de mayor especificación.
- 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 alterno, de mejores especificaciones al tramo autorizado, la autorización por caso de conectividad quedará sin efecto, emitiéndose la resolución correspondiente.
- 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.
- 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.
- XIV. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de tres años, a partir de su emisión.
- 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.
- 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.
- XVII. Las solicitudes para obtener una autorización especial de conectividad podrán tramitarse de forma presencial o a través de medios electrónicos.
- 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.
- 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:

**A. De Tránsito:**

- Llevar en el vehículo la Carta de Porte o Nota de Embarque, para el caso de transporte privado.
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase.

- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.
- Cumplir con las disposiciones que establecen los siguientes instrumentos:
  - 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.
- 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 seguridad, además de hacer alto total en un espacio apropiado para permitir el tránsito de los otros vehículos.
- 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.

#### **B. De Seguridad:**

- 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:

**TABLA D**  
**VELOCIDAD MÁXIMA EN KM/HR, POR TIPO DE CARRETERA,**  
**POR TIPO DE VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR**

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

- Mantener las luces encendidas en los caminos de menor especificación.
- Deberá de circular con un mínimo de 100 m. de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.
- No se podrá circular en convoy con otros vehículos que circulen al amparo de la Autorización.
- La configuración vehicular, durante la circulación en los caminos de menor clasificación, deberán cumplir con las siguientes disposiciones de señalamiento:

**TABLA E**  
**DISPOSICIONES DE SEÑALAMIENTO POR TIPO DE CAMINO,**  
**POR TIPO DE VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR**

Configuración vehicular		Disposiciones de señalamiento por tipo de camino		
		B	C	D
<b>Camión</b>	<b>C</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>
<b>Tractocamión - Semirremolque</b>	<b>T-S</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una Torreta.</li> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Una Torreta.</li> <li>• Un carro piloto</li> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>
<b>Camión - Remolque</b>	<b>C-R</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos Torretas.</li> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos Torretas.</li> <li>• Dos carros piloto</li> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>
<b>Tractocamión - Semirremolque - Remolque y Tractocamión - Semirremolque - Semirremolque</b>	<b>T-S-R y T-S-S</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos Torretas.</li> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos Torretas.</li> <li>• Dos carros piloto</li> <li>• Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas.</li> <li>• Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.</li> </ul>



- o Las torretas deberán estar provistas con elementos luminosos emitiendo luz color ámbar en 360° 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. Las luces destellantes podrán sustituir a las torretas cuando por la colocación de la torreta en el semirremolque o remolque se rebase el alto máximo autorizado en la presente Norma.
- 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.
- 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.
- o Las torretas o arreglo de luces, deberán estar encendidas durante su circulación en los caminos de menor clasificación.

#### **6.4.2 Vehículos de pasajeros**

**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 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.

**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 y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, 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 la presente 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 a excepción del último vehículo cuando el eje que esté en contacto con la superficie sea el direccional.

**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 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.

**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** Deberá de circular con un mínimo de 100 m. de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.

**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 revolvedora 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 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 que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.

**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.

**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 que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.

**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 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. y el largo de la lanza no deberá rebasar un máximo de 1,52 m. (5 pies). 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 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, 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 calibración acreditados y aprobados, según corresponda, o a través de la carta de porte o nota de embarque correspondiente.

## **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.**

<b>ESPECIFICACIÓN</b>	<b>UNIDADES</b>
Peso*	toneladas (t), kilogramos (kg)
Largo	metros (m), centímetros (cm)
Ancho	metros (m), centímetros (cm)
Alto	metros (m), centímetros (cm)

\* Las unidades corresponden a las masas de los pesos que se especifiquen.

### **10.3 Disposiciones Generales del PEC.**

**10.3.1** El alto es la dimensión vertical máxima de la unidad o configuración vehicular, medida de la superficie de rodadura de la carretera hasta la parte más alta del vehículo o la carga.

**10.3.2** El ancho es la dimensión transversal máxima del vehículo o configuración vehicular respecto de su eje longitudinal, con carga o sin carga (sin incluir los espejos laterales y sistemas de sujeción).

**10.3.3** Para vehículos unitarios, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del vehículo a la estructura sólida trasera del mismo o su carga, lo que esté más atrás, sin incluir los topes de hule. Para configuraciones vehiculares, el largo es la longitud medida de la defensa delantera del primer vehículo a la estructura sólida trasera del último vehículo o su carga, lo que esté más atrás, sin incluir los topes de hule, incluyendo sus elementos de articulación. En el caso de carga sobresaliente, se considerarán las excepciones establecidas en las reglas 6.2.1.7 y 6.2.1.8.

**10.3.4** Se verificará el peso bruto vehicular y dimensiones máximas de las unidades o configuraciones vehiculares que circulan por vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

**10.3.5** El cumplimiento de esta Norma se verificará por personal autorizado dependiente de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal. Se podrá permitir la presencia de observadores representantes de organizaciones de transportistas 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 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.

**10.3.12** Para verificar las especificaciones técnicas señaladas en los numerales 5.2.6 al 5.2.11, 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.4 de la Norma, así como las autoridades responsables de su aplicación, se detallan los lineamientos que se aplicarán en el Apéndice A del presente instrumento.

**10.3.13** Los lineamientos que se aplicarán para verificar las especificaciones señaladas del numeral 6.1.2.2.2 de la Norma, se detallan en el Apéndice B del presente instrumento.

**10.3.14** La especificación referente al dictamen de condiciones físico-mecánicas y de seguridad de los vehículos y configuraciones vehiculares se efectuará de acuerdo a lo dispuesto en los Avisos emitidos por parte de esta Secretaría, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 29 de junio de 2012 y 15 de mayo de 2015, o los que los sustituyan.

**10.3.15** Sin distinguir el año modelo de los vehículos (tractocamión, semirremolques o remolques) que conformen las configuraciones tractocamiones doblemente articulados (T-S-R y T-S-S), deberán presentar los dictámenes de Condiciones Físico Mecánicas y de Baja Emisión de Contaminantes vigentes.

**10.3.16** Llantas súper sencilla modelo X-ONE de Michelin.

Para el caso de las llantas súper sencilla, modelo X-ONE de Michelin, en sustitución del arreglo dual, se atenderá lo señalado en las siguientes publicaciones:

1) "Autorización para el uso de las llantas súper sencilla, modelo X-ONE de Michelin, en sustitución del arreglo dual al que hace referencia la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-1995, Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, o la que la sustituya", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de marzo de 2008.

2) Autorización para el uso de las llantas súper sencilla, modelo X-One de Michelin, en tractocamiones doblemente articulados, en sustitución del arreglo dual al que hace referencia la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, o la que la sustituya publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de junio de 2016.

**10.3.17** Los vehículos vocacionales tipo revoladora podrán circular cargados.

**10.3.18** De conformidad con lo que establecen los numerales 6.5.2.2.1.10 y 6.5.2.2.2.10 de la Norma, los vehículos vocacionales de 3 ó 4 ejes deberán de contar con llantas con capacidad de carga no menor a 5,0 toneladas cada una, en los ejes delanteros. Dicha capacidad se revisará en la cara de la llanta que contiene las características de la misma y se corroborará en las especificaciones del fabricante.

**10.3.19** De conformidad con lo que establece el numeral 6.2.1.6.1 de la Norma, 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 de conectividad correspondiente. En caso de exceder el largo máximo autorizado con este incremento, cumpliendo con los semirremolques de 40 pies, la sanción se aplicará con base en lo especificado en la Tabla C-2, más el incremento. Si no cumple con la condición, no tendrá derecho a los 50 centímetros adicionales y la sanción se aplicará con base en lo especificado en la Tabla C-2.

**10.3.20** De conformidad con lo que establece el numeral 6.2.1.5.1 de la Norma, se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2 para la configuración tractocamión articulado (TS), siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 16,16 m (53 pies). En caso de exceder el largo máximo autorizado con este incremento, cumpliendo con los semirremolques de hasta 53 pies, la sanción se aplicará con base en lo especificado en la Tabla C-2, más el incremento. Si no cumple con la condición, no tendrá derecho a los 30 centímetros adicionales y la sanción se aplicará con base en lo especificado en la Tabla C-2.

**10.3.21** Los deflectores de viento, cualquiera que sea su ubicación, en los remolques o semirremolques deberán ser considerados como parte de la estructura sólida de la configuración vehicular, para fines de medición. En caso de exceder el largo máximo autorizado, la sanción se realizará con base en lo especificado en la Tabla C-2.

**10.3.22** De conformidad con lo que establece el numeral 6.2.1.7 de la Norma, para el caso de la interpretación del numeral 6.2.1.8 de la misma, únicamente, las configuraciones tractocamión semirremolque sólo podrán transportar carga sobresaliente consistente en tubos, varillas, postes y perfiles.

**10.3.23** Carga sobresaliente en la parte posterior.

De conformidad con lo que establece el numeral 6.5.3.1 de la Norma, para las configuraciones que trasladan automóviles sin rodar denominadas góndolas o madrinas que transitan en caminos tipo "ET", "A" o "B" se les permitirá 1,00 metro 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 la tabla "C-2". En el Apéndice C se ejemplifican dos casos de aplicación del presente lineamiento.

**10.3.24** Carga sobresaliente en la parte frontal.

De conformidad con lo que establece el numeral 6.5.3.2 de la Norma, se permite 1,00 metro de carga 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 la tabla "C-2".

Como lo establece el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad en el numeral 10.3.3 de la Norma, se deberá medir de la defensa delantera del primer vehículo a la estructura sólida trasera y, a esto, deberá sumarse la parte de la carga sobresaliente delantera. Esta suma no deberá rebasar lo señalado en la tabla C-2.

**10.3.25** Carga sobresaliente en la parte frontal y posterior.

Las especificaciones 6.5.3.1 y 6.5.3.2 son independientes, por tanto pueden llevar carga sobresaliente en la parte frontal y posterior, si cumplen las condiciones de estos numerales.

**10.3.26** Para el caso del numeral 6.5.3.5 se deberá considerar el metro de carga sobresaliente en la parte posterior del remolque, siempre y cuando el vehículo sin carga no rebase el largo máximo autorizado de 28,50 m. Asimismo, se deberá considerar un metro de carga sobresaliente en la parte superior frontal, siempre y cuando no se rebase la longitud máxima permitida de 28,50 m.

**10.3.27** De conformidad con lo que establece el numeral 6.4.4 de la Norma, los vehículos que transportan carga de hasta 4,50 metros de altura, deben contar con el Permiso Especial para circular en rutas específicas, expedido por la Dirección General de Autotransporte Federal, a través de la Dirección del Centro Metropolitano. El permiso se podrá presentar en copia simple, cuyos datos deberán ser verificados en la herramienta electrónica que al efecto desarrolle la Secretaría. No podrán tener este beneficio presentando solamente las solicitudes.

**10.3.28** Todas las disposiciones en tránsito establecidas en la Norma, tales como luces encendidas, velocidad máxima y separación entre vehículos, entre otras, serán verificadas en circulación por la Policía Federal, exclusivamente.

**10.3.29** Para que los vehículos puedan circular en caminos de menor clasificación con el peso y dimensiones correspondientes a caminos de mayor clasificación, deberán presentar la autorización correspondiente vigente emitida por la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF), donde se establece la ruta o rutas, los caminos o tramos de menor clasificación, las configuraciones vehiculares y las condiciones de seguridad aprobadas. La autorización tendrá validez en copia simple, cuyos datos podrán ser verificados en la página de internet de la SCT. La sola presentación de la solicitud no hará las veces de autorización.

**10.3.30** Las autorizaciones especiales de conectividad emitidas al amparo a la NOM-012-SCT-2-2008 conservarán su validez hasta el término de su vigencia, de conformidad con el Artículo Transitorio de la presente Norma, y estarán sujetas a las condiciones en que fueron expedidas.

**10.3.31** Las autorizaciones especiales de conectividad emitidas al amparo a la NOM-012-SCT-2-2014 conservarán su validez hasta el término de su vigencia, de conformidad con el Artículo Transitorio del presente instrumento, y estarán sujetas a las condiciones en que fueron expedidas.

**10.3.32** 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 (numeral 5.2.4.1 de la Norma). En este caso se sancionará como configuración no autorizada.

La restricción del numeral 5.2.4.1 para las configuraciones T-S-R se refiere específicamente a los semirremolques de tres ejes con eje retráctil y a los remolques que sean configurados con semirremolques de tres ejes con eje retráctil.

El numeral 5.2.4.1 de la Norma restringe únicamente los ejes retráctiles a configuraciones vehiculares T-S-R. No obstante, el resto de las configuraciones (T-S) sí pueden acoplarse con semirremolques o remolques con ejes retráctiles y, para tal fin, los ejes retráctiles que no se encuentren rodando, no se considerarán en la verificación de la configuración (numeral 10.3.8). En razón de lo anterior, la configuración resultante es la que determinará el peso bruto vehicular máximo.

Los semirremolques de tres ejes, en los que uno de los ejes no tiene ninguna llanta, sí podrán formar parte de las configuraciones T-S-R y sólo se tomarán en cuenta los ejes que estén rodando para determinar la configuración y su peso bruto vehicular máximo. En el Apéndice D se ejemplifican dos casos de aplicación del presente lineamiento.

En caso de infracción en los supuestos establecidos en los dos párrafos inmediatos anteriores, se asentará en el apartado "Observaciones" de la boleta correspondiente, el número de ejes que aparecen nominalmente en la tarjeta de circulación, el número de ejes que se encontraban levantados o sin llantas, en su caso, y el número de ejes que se encontraban rodando.

**10.3.33** El numeral 5.2.5.1 de la Norma no permite la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión-semirremolque arrastrando un convertidor (dolly) sin el semirremolque enganchado. En este caso se sancionará como configuración no autorizada. Si el convertidor no puede ser transportado en el semirremolque, se detendrá la circulación del convertidor. Se deberá verificar el peso y dimensiones de la configuración tractocamión-semirremolque resultante.

**10.3.34** El numeral 5.2.5.1 de la Norma no contempla la prohibición para la circulación de configuraciones vehiculares tractocamión-semirremolque (T-S) que incluyan un mecanismo acoplador (quinta rueda) integrado en la parte trasera del semirremolque, comúnmente llamado "tipo canadiense", resultante de desenganchar el segundo semirremolque a una configuración T-S-S. El peso bruto vehicular máximo será el autorizado para tractocamión-semirremolque (T-S).

**10.3.35** En concordancia con la prohibición del numeral 5.2.5.1 de la Norma, no se permitirá la circulación de un tractocamión arrastrando únicamente un convertidor (dolly) ni de un camión arrastrando únicamente un convertidor (dolly). En estos casos se sancionará como configuración no autorizada, por no estar establecidas en las Tablas 5.2.1, 5.2.2., 5.2.3 y 5.2.4 del numeral 5.2 de la Norma. En estos supuestos se detendrá la circulación del convertidor (dolly).

**10.3.36** Para los numerales: 6.1.2.2.2, fracción I, inciso d); 6.4.1.1, fracción B, tercer párrafo; 6.5.1.2.14; 6.5.2.2.1.9 y 6.5.2.2.2.9, se exceptúa el cumplimiento de la distancia, cuando se presente una maniobra de adelantamiento o rebase.

#### **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:

#### **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 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:
  - 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:
    - 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.
    - 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.



- b)** Las básculas deberán ser del tipo electrónico con impresora integrada y contar con las siguientes dimensiones para pesar las configuraciones vehiculares que se describen:
    - i.** Camiones unitarios y tractocamiones con semirremolque, la plataforma debe ser de: ancho no menor de 2,80 m y largo no menor de 23,0 m.
    - ii.** Las configuraciones vehiculares mayores de 23,0 m, podrán ser pesadas parcialmente, siempre y cuando se garantice que la medición del peso obtenido se realice con equipos certificados.
  - c)** Los poseedores de las básculas con alcance máximo de medición igual o mayor a 5 t deberán conservar en el local en el que se use la báscula, taras o tener acceso a éstas, cuyo mínimo equivalente sea el 5% del alcance máximo de la misma, así como con los informes de calibración respectivos.
  - d)** La Secretaría y la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, verificarán aleatoriamente en carretera mediante la revisión de los comprobantes de pesaje (tickets) y dimensiones que las unidades vehiculares propiedad de los usuarios y transportistas autorizados para aplicar este procedimiento de autorregulación, no rebasan el peso y dimensiones máximos permitidos por tipo de vehículo y camino en esta Norma.

Lo anterior no exime que dichas dependencias puedan verificar también en forma aleatoria el cumplimiento de las disposiciones de peso y dimensiones, mediante el uso de las básculas y sistemas de medición de dimensiones de su propiedad y/o públicas 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.
  - e)** Como requisito de aprobación, los interesados deberán contar con una fianza o fondo de garantía, por un monto de 32 000 Unidades de Medida y Actualización (UMA), misma que deberá ser cubierta por el interesado para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de autorregulación contenidas en la presente Norma y en la autorización respectiva.
  - f)** Los usuarios y transportistas de cuyas unidades vehiculares, se detecte en el proceso de verificación aleatoria por más de tres ocasiones durante el periodo de un año, que rebasan los límites de peso y dimensiones máximos permitidos, se les suspenderá la autorización de autorregulación y se aplicará la fianza correspondiente. En el caso de los usuarios, siempre y cuando no demuestre que el transportista alteró la carga transportada.
  - g)** Los transportistas al servicio de los usuarios aprobados para efectuar el proceso de autorregulación, deberán contar además del comprobante de pesaje (ticket) y dimensiones, con una carta de prestación de servicio expedida por el usuario.
  - h)** Las básculas registradas como parte del proceso de embarque de autorregulación, deberán contar con la 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.
- 3.** Mediante la autorregulación de usuarios y transportistas aprobados por la Secretaría, que demuestren contar con un mismo proceso de embarque, el cual garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos que establece la presente Norma en cada embarque transportado para cada clase de vehículo y camino en donde circulen, debiendo sujetarse a las condiciones siguientes:
- a)** Los interesados deberán presentar solicitud, anexando su procedimiento de embarque, el cual deberá contener la descripción de cada una de las etapas del proceso de carga, demostrando que por las características de sus vehículos, productos a transportar y envases y embalajes utilizados, que el peso y dimensiones máximos es similar y no excede los límites de peso y dimensiones autorizados para cada tipo de vehículo y camino por el que transiten; asimismo deberá indicarse el método de supervisión y control internos empleados para ello. Este procedimiento podrá ser evaluado por la Secretaría mediante muestreo en sitio para corroborar que efectivamente su aplicación garantiza el cumplimiento de la normatividad.

- 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.

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.

- c) Como requisito de aprobación, los interesados deberán contar con una fianza o fondo de garantía, por un monto de 32 000 UMA, 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.
- 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.
- 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.

#### **Para vehículos de Pasajeros**

- a) Únicamente se verificará en las instalaciones del transportista o terminales, y previa notificación con cinco días de anticipación.
- b) 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 acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique.

**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.

**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.

**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.

**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.

## **12. Concordancia con normas internacionales**

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.

## **13. Transitorios**

**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.

**SEGUNDO.-** Para la definición y previo a la publicación de las medidas de 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.

**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 este trámite.

**CUARTO.-** En un término de 60 días naturales 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.

**QUINTO.-** 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), fabricados en territorio nacional o vehículos importados que se registren por primera vez en el Servicio de Autotransporte Federal o Transporte Privado a partir del 1 de enero de 2019.

**SEXTO.-** Las especificaciones a que se refiere el numeral 6.1.2.2.1, exclusivamente las relacionadas a motor electrónico hp mínimo, torque mínimo (lb-pie) y capacidad mínima de los ejes de tracción (lb), serán exigibles para los tractocamiones doblemente articulados a partir del primer año de entrada de la presente Norma; siempre que estos se ajusten al peso bruto vehicular máximo autorizado mostrado en la Tabla B-2.

**SÉPTIMO.-** Los autobuses, camiones unitarios y configuraciones de tractocamión articulado y doblemente articulado, que ingresen al autotransporte federal o transporte privado a partir del primero de enero de 2019, deberán circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente, de conformidad con la Norma Mexicana NMX-D-233-IMNC-2016 o la que la sustituya.

**OCTAVO.-** 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.

**NOVENO.-** Las Autorizaciones Especiales por caso de conectividad emitidas conforme a la NOM-012-SCT-2-2014, publicada en el Diario Oficial de la Federación en fecha 14 de noviembre de 2014, continuarán vigentes hasta el término de su vigencia plasmada en dicha Autorización.

**DÉCIMO.-** 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.

**DÉCIMO PRIMERO.-** En cumplimiento al artículo quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se reducen 10 requisitos para el trámite con homoclave SCT-03-012-A y 2 requisitos para el trámite con homoclave SCT-03-012-B. Asimismo, para ambos trámites se reduce el plazo máximo de resolución de 10 a 8 días hábiles.

#### **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 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 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.

### Apéndice A

Los lineamientos que se aplicarán para verificar las especificaciones técnicas señaladas en los numerales 5.2.6 al 5.2.11, 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.4 de la Norma, así como las autoridades responsables de su aplicación, se detallan a continuación:

Especificación	Instrucción	Documento	Lineamiento	Autoridad Responsable
1.- Del vehículo Dictamen de Condiciones Físico Mecánicas y de Baja Emisión de Contaminantes vigentes	Esta disposición es verificable en forma documental	Dictamen de Condiciones Físico Mecánicas y Dictamen de Verificación de Baja Emisión de Contaminantes	Se verifica solicitando el Dictamen de Condiciones Físico Mecánicas y el Dictamen de Verificación de Baja Emisión de Contaminantes, expedidos por las Unidades de Verificación aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.  Sin distinguir el año modelo de los vehículos, deberán presentar ambos dictámenes.  La vigencia de los Dictámenes se establece en los Avisos emitidos por la Secretaría.  Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Motor electrónico (H.P. mínimo)	Esta disposición es verificable en forma documental	Tarjeta de Circulación	Se verificará en la Tarjeta de Circulación, la que deberá indicar el valor de la potencia en H.P., de acuerdo con lo establecido en la Norma.  Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Torque mínimo	Esta disposición es verificable en forma documental	Tarjeta de Circulación	Se verificará que la Tarjeta de Circulación indique el valor del Torque Máximo inicial en lb-pie., de acuerdo con lo establecido en la Norma.  Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Capacidad mínima de los ejes de tracción	Esta disposición es verificable en forma documental	Tarjeta de Circulación	Se verificará que la Tarjeta de Circulación indique el valor de la capacidad de los ejes de tracción en libras, de acuerdo con lo establecido en la Norma.  Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción	Esta disposición es verificable en forma documental	Tarjeta de Circulación	Se verificará que la tarjeta de circulación indique el tipo de freno auxiliar, de acuerdo con lo establecido en la Norma.  Aplicable conforme a los numerales 5.2.6 y 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.

Sistema antibloqueo para frenos	Esta disposición es verificable en forma documental	Tarjeta de Circulación	Se verificará que la tarjeta de circulación indique que el vehículo cuenta con sistema antibloqueo para frenos, de acuerdo con lo establecido en la Norma. Aplicable conforme a los numerales 5.2.7 y 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Convertidor equipado con doble cadena de seguridad	Esta disposición es verificable en operación	No Aplica	Se verificará que en las configuraciones doblemente articuladas tipo T-S-R y T-S-S, el convertidor cuente con doble cadena de seguridad. Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Suspensión de aire (excepto eje direccional delantero)	Esta disposición es verificable en operación	No aplica	Se verificará que todos los vehículos y configuraciones vehiculares cuenten con suspensión neumática en todos sus ejes, excepto en el eje direccional delantero. Aplicable conforme al numeral 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Cámaras de frenado de doble acción	Esta disposición es verificable en operación	No aplica	Se verificará que los vehículos cuenten con cámaras de frenados de doble acción (estacionamiento y servicio) excepto en el eje direccional. Aplicable conforme a los numerales 5.2.8 y 6.1.2.2.1.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Sistema de ajuste automático de frenos	Esta disposición es verificable en operación	No aplica	Se verificará que los vehículos cuenten con sistema de ajuste automático de frenos. Aplicable conforme a los numerales 5.2.9 y 6.1.2.2.8.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
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	Esta disposición es verificable en operación	No aplica	Se verificará que los vehículos cuenten 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. Aplicable conforme a los numerales 5.2.10 y 6.1.2.2.3.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
Cintas reflejantes en la carrocería en disposición y	Esta disposición es verificable en	No aplica	Se verificará que los vehículos cuenten con cintas reflejantes en la carrocería en disposición y ubicación	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la

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	operación		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.  Aplicable conforme a los numerales 5.2.11 y 6.1.2.2.1.	Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.
<b>6.1.2.2.4</b> Las configuraciones de 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, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.	Esta disposición es verificable en operación y en visita de inspección	Tarjeta de Circulación  Constancia documental de la instalación del equipo  Reportes generados por el propio Sistema de Posicionamiento Global de los respaldos de la información, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.	Se verificará físicamente que se cuente con GPS  En caso de equipo oculto, el transportista y/o conductor deberá presentar Factura o Constancia documental de la instalación del equipo.  Se deberá requerir el 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, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.	Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones

### Apéndice B

Los lineamientos que se aplicarán para verificar las especificaciones señaladas del numeral **6.1.2.2.2** de la Norma, se detallan a continuación:

Especificación	Instrucción	Documento	Lineamiento	Autoridad Responsable
<p>I. De tránsito</p> <p>a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.</p> <p>b) Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase.</p> <p>c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha.</p> <p>d) Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.</p>	<p>Estas disposiciones son verificables en operación</p>	<p>No se requiere documento dado que son disposiciones de Tránsito</p>	<p>De acuerdo a los mecanismos de vigilancia de la Policía Federal</p>	<p>Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.</p>
<p>II. Del conductor</p> <p>a) Conductores con</p>	<p>Esta disposición es</p>	<p>Licencia de conducir</p>	<p>Se exigirá la licencia correspondiente al vehículo que</p>	<p>Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la</p>



<p>capacitación, experiencia y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico.</p> <p>b) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.</p>	<p>verificable en operación</p> <p>Esta disposición es verificable en operación</p>	<p>vigente</p> <p>Bitácora de horas de servicio</p>	<p>conduce (Tipo B, B/E o E), hasta en tanto no se realicen las modificaciones al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.</p> <p>Se verificará que el conductor del vehículo cuente con la bitácora de horas de servicio, debidamente requisitada conforme a la Normatividad aplicable.</p>	<p>Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.</p>
<p>III. De control para la empresa</p> <p>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.</p>	<p>Esta disposición es verificable en operación</p>	<p>Contrato y/o carta de porte</p>	<p>Se verificará que se cuente con el contrato de servicios y/o carta de porte de acuerdo con lo indicado en la Norma.</p> <p>Esta condición no aplica para permisionarios de transporte privado, respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades</p>	<p>Personal comisionado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Policía Federal en el ámbito de sus atribuciones.</p>

### Apéndice C

De conformidad con lo que establecen los numerales **6.5.3.1** de la Norma, para las configuraciones que trasladan automóviles sin rodar denominadas góndolas o madras que transitan en caminos tipo "ET", "A" o "B" se les permitirá 1,00 metro 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 la tabla "C-2".

Se ejemplifican dos casos de aplicación del presente lineamiento.

Caso 1, si una configuración C-R con la carga sobresaliente mide 29,00 metros en un camino "ET" o "A", podría permitirse hasta 29,50 metros; si la configuración circula al amparo del numeral 6.5.3.5.

Caso 2, si una configuración C-R sin carga, mide 28,80 metros en un camino "ET" o "A", no se le otorgará el beneficio de este numeral de la Norma porque excede el largo máximo autorizado de 28.50 metros y deberá ser sancionada por exceso de dimensiones. La violación se determinará midiendo la longitud desde la defensa delantera del primer vehículo a la estructura sólida trasera del mismo o su carga, lo que esté más atrás; si la configuración circula al amparo del numeral 6.5.3.5.

#### **Apéndice D**

Los semirremolques de tres ejes, en los que uno de los ejes no tiene ninguna llanta, sí podrán formar parte de las configuraciones T-S-R y sólo se tomarán en cuenta los ejes que estén rodando para determinar la configuración y su peso bruto vehicular máximo.

A continuación se ejemplifican dos casos de aplicación del presente lineamiento.

Caso 1, si un tractocamión de tres ejes circula con un semirremolque de tres ejes, y uno de los ejes del semirremolque no tiene llanta alguna, es decir, sólo dos ejes se encuentran rodando, se tomará como un T3-S2 y el peso bruto vehicular máximo será el que corresponda a esta última configuración.

Caso 2, una configuración T3-S2-R4, sin ejes retráctiles, podría configurarse de la siguiente manera:

- un tractocamión de tres ejes (T3)
- un semirremolque de tres ejes, y uno de los ejes del semirremolque no tiene llanta alguna, es decir, sólo dos ejes se encuentran rodando (S2), un remolque que está constituido con convertidor de dos ejes más un semirremolque de tres ejes sin llantas en uno de los ejes (R4).