

# Procesos de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2 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; en la administración 2012-2018

## Memoria Documental



# Índice

## 1. Presentación

- 1.1 Procesos de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2 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; en la administración 2012-2018
- 1.2 Principales componentes del programa
- 1.3 Periodo de Vigencia
- 1.4 Ubicación Geográfica
- 1.5 Principales características técnicas
- 1.6 Unidades administrativas participantes

## 2. Fundamento Legal y Objetivo

- 2.1 Fundamento Legal
- 2.2 Objetivo

## 3. Antecedentes

## 4. Marco Normativo Aplicable a las acciones realizadas

## 5. Acciones realizadas 2012 – 2018

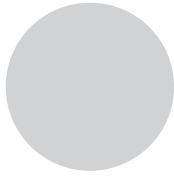
- 5.1 Acciones conceptuales
- 5.2 Acciones legales
- 5.3 Acciones administrativas
- 5.4 Acciones operativas
- 5.5 Acciones de seguimiento
- 5.6 Acciones de control

## 6. Aplicación de recursos financieros, presupuestarios y humanos

7. Problemáticas o situaciones críticas que pudieron haber afectado el cumplimiento del programa.
8. Resultados y beneficios alcanzados
9. Logros y resultados alcanzados por causas de variaciones negativas en términos de los recursos financieros y presupuestarios
10. Efectos producidos en lo económico, social, medio ambiente
11. Informe Final y Recomendaciones
12. Glosario de términos
13. Anexos y fuentes

# 1. Presentación

Concepto	Descripción
I.1 Presentación	Procesos de Modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2 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; en la administración 2012-2018.
I.2 Principales componentes del Programa	Revisión de la <i>Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2, 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.</i> Modificación de la <i>Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2, 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.</i>
I.3 Periodo de vigencia	<i>NOM-012-SCT-2-2014:</i> Mayo 2013 – noviembre 2014. <i>NOM-012-SCT-2-2017:</i> Octubre 2016 – Julio 2017.
I.4 Ubicación geográfica	Aplicación a nivel nacional.
I.5 Principales características técnicas	La modificación de la NOM-012-SCT-2, obedece a la constante necesidad de que la carga que se traslada en las vías generales de comunicación se realice en condiciones de seguridad, vigilando que el peso y las dimensiones no representen daños a la integridad de las personas y a la infraestructura carretera, preservando el medio ambiente e incrementando la productividad y competitividad del Subsector Autotransporte.
I.6 Unidades administrativas participantes	Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Subsecretaría de Transporte. Dirección General de Autotransporte Federal. Dependencias que participan en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre y Subcomité correspondiente, señaladas en el cuerpo de la presente Memoria Documental.



Concepto	Descripción
I.2 Principales componentes del Programa	<p>Revisión de la <i>Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2, 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.</i></p> <p>Modificación de la <i>Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2, 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.</i></p>

## 2. Fundamento Legal y Objetivo

### 2.1. Fundamento Legal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Última reforma publicada en el DOF el 27 de agosto de 2018 (artículos 6, 25 y 134).
- Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Ley publicada en el DOF el 4 de mayo de 2015 (artículos 3 fracciones VII y IX; 4; 8; 24, fracciones V y VI; y 113, fracciones I,II,VIII).
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental. Ley abrogada en el DOF el 9 de mayo de 2016 (artículos 3, fracciones III, V, VI;) 13, fracciones I, II, V; 14, fracciones I, II, y IV; 15, 18, fracción I, y 19).
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Última reforma publicada en el DOF el 27 de enero de 2017. (artículos 3; 11, fracciones V y VI; 12, 15; 68; y 110).
- ACUERDO por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión. Publicado en el DOF el 6 de julio de 2017.
- ACUERDO por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal. Publicado en el DOF el 24 de julio de 2017 (artículos 39, 40, 41, 42 y 43).
- Manual Ejecutivo para la Entrega – Recepción y Rendición de cuentas 2012 – 2018. Publicado en la página de la Secretaría de la Función Pública el 29 de noviembre de 2017. (Apartado VII, numeral 1).



## **2.2. Objetivo**

Documentar el proceso de revisión y modificación de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2 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; en el periodo 2013 – 2018.



## 3. Antecedentes

- **Del Capítulo XI del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación**

El 3 de octubre de 1980 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el Decreto por el que se modifica el Capítulo XI del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

El artículo 234 del Capítulo XI establecía que los vehículos y los caminos se clasificarían en varios tipos. La clasificación se expidió en un Apéndice que fue publicado el 28 de noviembre de 1980.

En el Apéndice a los vehículos y configuraciones, se les autorizaba un ancho máximo de 2.50 m. y altura máxima de 4.15 m. A la configuración vehicular tipo “full” (T3-S2-R4) se le autorizaba un largo máximo de 25.00 m.

Para efectos del Capítulo XI el Apéndice clasificaba y definía sólo tres tipos de caminos:

- El camino Tipo “A”, donde se permitía el tránsito de todos los vehículos.
- El camino Tipo “B”, donde se permitía el tránsito de los siguientes vehículos: B2, B3, B4, C2, C3, T2-S1, T2-S2 y T3-S2.
- El camino tipo “C”, donde se permitía únicamente el tránsito de los vehículos: B2, B3, B4, C2 y C3.

- **Del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.**

El Reglamento sobre el peso y dimensiones sustituye el Capítulo XI del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y tiene como objeto regular el peso, dimensiones y capacidad a que se deben sujetar los vehículos de autotransporte de pasajeros, turismo y carga que transiten en los caminos de jurisdicción federal conteniendo, entre otros aspectos, los siguientes:





**Artículo 5.** Que el peso, dimensiones y capacidad máxima de los vehículos se ajustarán a las normas correspondientes.

**Artículo 6.** La clasificación de los caminos y puentes se sujetará a lo establecido en el Apéndice de este mismo Reglamento.

También indica que las industrias cuyas instalaciones se encuentren ubicadas a una distancia de la red troncal superior a los 150 km., deben solicitar autorización de la Secretaría para que su carga pueda ser trasladada en caminos de menor clasificación por una longitud mayor a ésta.

**Artículo 8.** Que la verificación e inspección del peso, dimensiones y capacidad de los vehículos se realizará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones que opere la Secretaría, así como en terminales.

**Artículo 14.** Que todos los vehículos destinados a la prestación del servicio de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, deberán cumplir con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas.

Cuando se requiera transportar bienes de gran peso o volumen y grúas industriales, el Reglamento indica que el transportista deberá obtener previamente permiso especial de la Secretaría.

Además, contiene un Tabulador de Multas de las sanciones por el incumplimiento a las disposiciones del Reglamento.

En el Apéndice del Reglamento se establece la clasificación de carreteras, de la forma siguiente:

Extracto del Apéndice del Reglamento sobre el peso y dimensiones de los vehículos, que muestra la clasificación de carreteras					
No.	CARRETERA	TRAMO	RUTA	LONGITUD	CLASIFICACIÓN
10	ACALPICAN - MANZANILLO		200	325.5	
	ACALPICAN - TECOMAN		200	260	B2
	TECOMAN - ENT. TECOMAN		200	4.5	A4
	ENT. TECOMAN - ARMERÍA		200	9.5	ET4

Esta clasificación carretera debiera obedecer a aspectos estructurales y de diseño del camino, esto es: distancia de visibilidad, ancho de calzada, radios de curvatura, pendientes, así como condiciones estructurales en la construcción del propio camino y sus puentes; y también considera los flujos vehiculares de carga, de conformidad con el propio Reglamento.

- **De la NOM-012-SCT-2-1994 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.**

El desarrollo tecnológico y económico del país en el período 1980-1993 experimentó una serie de cambios cualitativos y cuantitativos que repercutieron en la operación del autotransporte, lo que originó el uso de unidades con longitudes superiores a las autorizadas, hasta en un 68% que superaron a las disposiciones establecidas en Leyes y Reglamentos.

El exceso de peso de los vehículos se convirtió en una práctica cotidiana con cargas superiores al peso máximo autorizado hasta en un 52%, incrementándose el número de accidentes y la red carretera sufrió un deterioro acelerado.

Dicha problemática motivó a las autoridades de transporte a enmarcar disposiciones, requerimientos y especificaciones para este tipo de unidades en una Norma Oficial Mexicana la NOM-012-SCT-2-1994.

La mencionada NOM-012-SCT-2-1994 contemplaba aspectos en materia de seguridad tanto para los autotransportistas como para el público en general, evitando riesgos que pusieran en peligro sus vidas y mermaran los equipos de transporte al establecer condiciones de equidad en la operatividad del autotransporte que coadyuvaran a que los servicios de pasaje y carga se prestaran con mayor productividad y eficiencia.

La creación de la NOM-012-SCT-2-1994 sobre el control de peso y dimensiones, representó un impacto importante en la reducción del índice de accidentes ocurridos por el exceso de peso y/o dimensiones de los vehículos en operación, así como la disminución en el deterioro acelerado de la infraestructura carretera por el tránsito de vehículos sobrecargados.

En razón de lo anterior, y derivado de una serie de peticiones por parte de autotransportistas, industriales, fabricantes de equipo, instituciones de educación superior de investigación e interesados en su aplicación, y de conformidad con el procedimiento que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con la participación de los sectores involucrados, a través del Subcomité de Normalización No. 2 “Especificaciones de vehículos, partes, componentes y elementos de identificación”, determinó la elaboración de la Norma de peso y dimensiones, iniciando su proceso como una Norma Emergente y posteriormente, como un Proyecto de Norma Oficial Mexicana que se publicó para consulta pública el 14 de marzo de 1994.

De acuerdo con el análisis realizado por parte del Subcomité No. 2 a cada uno de los comentarios recibidos al Proyecto de NOM-012, el 28 de noviembre de 1994 se publicaron en el (DOF), las respuestas a dichos comentarios.

Finalmente, la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1994 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, se publicó en el DOF el 29 de noviembre de 1994.

- **De la NOM-012-SCT-2-1995 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.**

Un año después de su publicación como Norma Oficial Mexicana, el Subcomité No. 2 observó la necesidad de actualizar la **NOM-012-SCT-2-1994**, por lo que inició el proceso que para su actualización establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización dentro del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre.

A continuación, se enuncian algunos aspectos técnicos que se consideraron para la estructuración del Proyecto de NOM, en la que participaron el sector industrial del autotransporte, fabricantes de equipo de transporte, Institutos de investigación y autoridades que tienen que ver con su aplicación.

- La clasificación vehicular que se contempló se estableció atendiendo a los tipos de vehículos que estaban en operación, así como a la información proporcionada por la industria del transporte.
- En cuanto al peso por eje y peso bruto vehicular se consideraron los estudios de mecánica de suelos sobre daño y resistencia de pavimentos, así como los análisis estructurales de las cargas que soportan los puentes de la red de caminos, información proporcionada por la Subsecretaría de Infraestructura.

- En lo que respecta al peso que se otorga a los vehículos que utilizan suspensión neumática se determinó, con base al estudio efectuado por el Instituto Mexicano del Transporte, sobre el comportamiento de este tipo de suspensiones y a los estudios de mecánica de suelos sobre el comportamiento de los pavimentos sujetos a diferentes esfuerzos, y sobre la resistencia de los puentes.
- En lo que se refiere a las dimensiones de los vehículos que pueden circular por cada tipo de camino, se establecieron con fundamento en las especificaciones geométricas de la red carretera y de los estudios de ingeniería de tránsito, en donde se indica con qué dimensiones pueden circular las unidades en condiciones de seguridad.

Posteriormente, el 27 de diciembre de 1996 se publicaron en el DOF, las respuestas a los comentarios recibidos durante el proceso de consulta pública del Proyecto de Norma y como consecuencia, el 7 de enero de 1997 se publicó en el DOF la Norma Oficial Mexicana.

- **De la NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.**

Con el propósito de actualizar la NOM-012-SCT-2, el 18 de marzo de 2003, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre aprobó el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2003.

El 28 de noviembre de 2006 dicho Proyecto de Norma Oficial Mexicana fue publicado en el DOF, para consulta pública dentro de los siguientes 60 días naturales, en el que los interesados presentaron sus comentarios al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre.

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 con las autoridades involucradas, integrándose a dicho Proyecto de Norma las modificaciones que el citado Comité consideró procedentes.

Derivado de lo anterior, el 30 de marzo de 2007 fueron publicadas en el DOF, las respuestas a los comentarios recibidos en relación con el Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Para continuar el procedimiento de Ley, en sesión extraordinaria celebrada el 25 de marzo de 2008, conforme a los acuerdos adoptados y debido a que el contenido normativo inicial no varió substancialmente, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, aprobó la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, por lo que aprobó se procediera a su expedición.

Por lo anterior, el 1 de abril de 2008 se publicó, en el DOF, la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

- **Aclaración a los numerales 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.2 de la Norma Oficial Mexicana 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.**

El 26 de junio de 2008 la Secretaría presentó ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) la solicitud de exención de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) por no costos, para la publicación de la Aclaración.

La COFEMER, en oficio COFEME/08/2458, de fecha 11 de septiembre de 2008, emitió respuesta sobre la solicitud de exención de la MIR, precisando que la Secretaría podía proceder con las formalidades de la publicación del Anteproyecto de referencia en el DOF, de conformidad con el artículo 69-L, segundo párrafo, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA).

La Aclaración se publicó en el DOF el 7 de noviembre de 2008.

- **Del Acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008;** mismo que fue publicado el 30 de abril de 2012.

Se presentó el 27 de abril de 2012 ante la COFEMER, el Acuerdo por el que se suspende por 6 meses el Transitorio SEGUNDO de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada en el DOF el 1 de abril de 2008.

Lo anterior, motivado por lo que establece el Segundo Transitorio de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 en el que autoriza a las configuraciones vehiculares tipo T3-S2-R4 y T3-S2-R3, circular exclusivamente en caminos tipo “ET” y “A”, con un peso adicional de 4,5 ton. al peso bruto vehicular máximo, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 6.1.2.2, por un periodo de 5 años.

En razón de lo mencionado, se consideró necesario mejorar los niveles de seguridad tanto en la vida como en los bienes de las personas que utilizan los caminos y carreteras de jurisdicción federal, así como disminuir los daños a la infraestructura del país, toda vez que es responsabilidad del Gobierno Federal procurar las medidas para que los servicios que se presten en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, garanticen una efectiva protección tanto de los prestadores de servicios como de los demás usuarios de dichas vías, por lo que resultó imprescindible salvaguardar la vida, salud e integridad de las personas que circulan en las vías generales de comunicación siendo necesario adoptar las medidas que permitan reducir riesgos.

De igual forma, la incidencia de accidentes relacionados con el peso bruto vehicular con el que circulan los vehículos de autotransporte federal y transporte privado motivó que se tomaran medidas concretas para disminuir los riesgos de siniestralidad.

Por lo anterior, se presentó ante la COFEMER una Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) de solicitud de autorización de emergencia.

En este sentido, la COFEMER, mediante oficio COFEME 12/1074 de fecha 27 de abril de 2012, emitió la respuesta a la solicitud de presentar MIR de Emergencia, misma que concluye que el Anteproyecto en comento está orientado a atender una situación de emergencia; y de igual forma precisó que no obra en los expedientes de la COFEMER algún anteproyecto previo que haya enviado la Dependencia con contenido equivalente para atender una emergencia, por lo que informa la procedencia del supuesto de excepción invocado por la Secretaría.

De esta manera, el 30 de abril de 2012 se publicó en el DOF, el ACUERDO que modifica el Transitorio Segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008.



- **Del Aviso de prórroga del Acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008; mismo que fue publicado el 30 de abril de 2012.**

El 30 de octubre de 2012, se publicó en el DOF el Aviso de prórroga citado, con fundamento en el Acuerdo de Calidad Regulatoria publicado en el Diario Oficial de Federación el 2 de febrero de 2007 el cual establece en su artículo 3, fracción I los requisitos que deberá reunir la regulación que pretenda atender una situación de emergencia, entre otros, tener una vigencia de seis meses, misma que, en su caso, podrá ser renovada por una sola ocasión por un periodo igual o menor.

Lo anterior, considerando la importancia de continuar con la adopción de la medida que permitió mejorar los niveles de seguridad tanto en la vida como en los bienes de las personas que utilizan los caminos y carreteras de jurisdicción federal, así como disminuir los daños a la infraestructura del país. Cabe mencionar que previo a la emisión de la prórroga, la Secretaría cubrió las formalidades ante la COFEMER respecto a la obtención del Dictamen correspondiente de la Manifestación de Impacto Regulatoria (MIR).

## 4. Marco Normativo Aplicable

- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal: Artículo 36 fracciones I y XII;.
- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal: Artículos 1o., 5o. fracciones IV y VI, 39, 60, 70 y 70 Bis;
- Ley Federal sobre Metrología y Normalización: Artículos 1o., 3o., fracción XI, 38 fracción II; 40 fracciones III y XVI; 41, 43 y 47 fracciones I, II, III y IV;
- Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización: Artículos 28 y 34;
- Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal: Artículos 1o., 3o., 4o., 5o. y 6o;
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Artículos 1o., 6o. fracciones XIII y 22 fracciones IV y VIII; y
- 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: Transitorio Tercero.



## 5. Acciones Realizadas 2012 – 2018

### 5.1 Acciones conceptuales

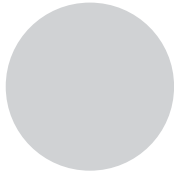
- **De la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.**

En 1995 se preveía un beneficio para incrementar el peso máximo establecido para todas las configuraciones vehiculares, siempre que se cumpliera con la condición de que los vehículos contaran con suspensión neumática, siendo en ese momento un argumento basado en el hecho de que los vehículos que contaran con este equipamiento impactaran en menor grado en el daño a la infraestructura. Esta medida permitió equiparar los pesos máximos brutos vehiculares en todas las configuraciones (C, TS, TSR).

Posteriormente, en la NOM-012-SCT-2-2014 se mantuvieron estas condiciones de diferenciación para los tractocamiones doblemente articulados y para los sencillos se disminuyó el peso bruto vehicular máximo autorizado de carga, condicionando su incremento a la diferenciación de los vehículos, lo que equivalía a contar con suspensión neumática y algunos otros aditamentos.

La norma publicada en 2008 provocó diversos efectos, en particular sobre el transporte de carga debido a que afectó la competitividad de los vehículos unitarios y configuraciones sencillas. Para clarificar la situación actual del sector de Autotransporte Federal, sus Servicios Auxiliares y el Transporte Privado, se realizó un análisis interno que arrojó que al 30 de abril de 2014, se contaba con un parque vehicular registrado de 841,236 unidades, conformado de la siguiente manera:

- Camiones Unitarios de dos ejes (C-2): 99,352
- Camiones Unitarios de tres ejes (C-3): 80,558
- Tractocamiones de tres ejes (T-3): 276,288
- Semirremolques de dos ejes (S-2): 309,847
- Semirremolque de tres ejes (S-3): 75,191



- Respecto a las configuraciones doblemente articuladas (TSR y TSS), se estima que se encuentran en circulación un total de 35,000 convertidores (Dolly), vehículo indispensable para el armado de este tipo de configuración.

Una fracción de este parque vehicular ya cuenta con suspensión neumática, elemento esencial para acceder al incremento en peso que actualmente otorga la NOM-012-SCT-2-2008 de acuerdo con su numeral 6.1.2.2. Restándole competitividad y productividad a los vehículos que no cuentan con este dispositivo. En este sentido, se estimó conveniente coadyuvar en la mejora de la competitividad y productividad de los vehículos que operan los servicios de Autotransporte Federal y el Transporte Privado; considerando lo manifestado por los transportistas, en el sentido de que con la publicación de la NOM-012-SCT-2-2008 se les disminuyó la capacidad de carga en las configuraciones sencillas y vehículos unitarios, al reducirles el peso máximo por eje.

Respecto a la infraestructura carretera en lo que respecta a las carreteras Tipo “B”, diseñadas y construidas para vehículos con configuraciones sencillas, se ha identificado la problemática que a la fecha circulan vehículos doblemente articulados, afectando la seguridad de los usuarios de ese tipo de caminos. Y también se tienen las especificaciones de diseño geométrico para los diferentes tipos de carreteras. Por otro lado, la infraestructura de puentes para las carreteras Tipo “B”, también presenta una problemática con respecto a la circulación de vehículos doblemente articulados, ya que su construcción data de hace más de 50 años, considerando para su diseño y construcción, cargas menores a las que actualmente circulan, como son las de los doblemente articulados.

En efecto, un universo relevante de puentes y carreteras Tipo “B” no fueron diseñadas para soportar el peso de vehículos doblemente articulados. En este sentido es que se llegó a la determinación de restringir el tránsito de fulles en caminos Tipo “B”, en atención a cuatro principales razones:

1. Por recomendación del Panel de Expertos.
2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados.
3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados.



4. Porque en los caminos tipo “B” los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad<sup>1</sup>.

En este sentido, se planteó limitar los permisos de conectividad en carreteras hasta tipo “B” y recorridos de un máximo de 50 kilómetros, previa justificación por las empresas propietarias de las cargas, así como su circulación en zonas urbanas a los casos estrictamente necesarios. Asimismo, se pretende conceder un caso de excepción para los centros de producción que fueron instalados en caminos de bajas especificaciones para que puedan transportar su mercancía. Asimismo, existe una limitante para llevar a cabo las inspecciones y verificaciones físicas para el cumplimiento de la norma, por lo que esta Secretaría estimó necesario considerar la utilización de los avances tecnológicos para reforzar los esquemas de vigilancia y sanción a las eventuales violaciones de las disposiciones de peso y dimensiones establecidas en la Norma, de conformidad con las recomendaciones del Panel de expertos.

- **De 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.**

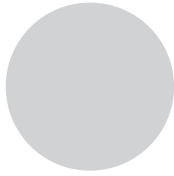
De la información recabada por datos de la Policía Federal, se desprendió que para los años 2015 y 2016, se tienen las siguientes cifras de siniestralidad y sus secuelas: Accidentes ocurridos en carreteras federales, de vehículos de autotransporte federal, para los años 2015 y 2016, así como sus secuelas: Lesionados, muertos y daños materiales<sup>2</sup>:

Año	Accidentes	Lesionados	Muertos	Daños materiales (\$)
2015	5,896	4,242	1,218	738,349,750
2016	4,770	3,662	1,290	675,260,700

Nota: Incluye a los vehículos de autotransporte federal (transporte de carga y pasajeros) ya sea con placas del SPF o estatales, los saldos corresponden a la totalidad de colisiones con los vehículos antes mencionados independientemente del tipo de participación es decir como responsable o involucrado.

<sup>1</sup> MIR NOM-012-SCT-2-2014: <http://www.cofemersimir.gob.mx/mirs/31691>

<sup>2</sup> MIR NOM-012-SCT-2-2017: <http://www.cofemersimir.gob.mx/mirs/42738>



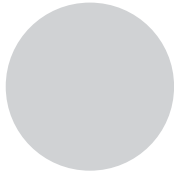
Por tipo de vehículo, se tiene lo siguiente: Total de saldos ocurridos en carreteras federales, de vehículos de autotransporte federal, para los años 2015 y 2016:

Tipo de vehículo	Accidentes	Lesionados	Muertos	Daños materiales (\$)
<b>2015</b>				
Autobús	630	1,320	276	56,896,100
Camión unitario	1,984	1,508	393	155,590,650
Tractocamión articulado	2,361	1,041	352	354,396,700
Tractocamión doble articulado	921	373	197	171,466,300
<b>2016</b>				
Autobús	527	1,214	269	55,941,500
Camión unitario	1,502	1,128	384	127,705,950
Tractocamión articulado	1,916	956	483	320,408,550
Tractocamión doble articulado	825	364	154	171,204,700

Nota: Incluye a los vehículos de autotransporte federal ya sea con placas del SPF o estatales y los saldos corresponden a la totalidad de colisiones independientemente del tipo de participación es decir como responsable o involucrado.

Es notoria la presencia de accidentes en carreteras federales de todos los tipos de vehículos, por lo que se estimó deben realizarse acciones para todos ellos, sin distinción de configuración.

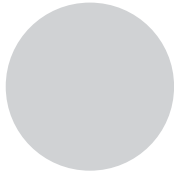
Se llevaron a cabo entonces los análisis a mayor detalle, específicamente a accidentes con dos causas: frenos y velocidad (que en muchos de los casos se presenta por una falla de frenos), arroja las siguientes cifras: Total de accidentes ocurridos en carreteras federales, de vehículos de autotransporte federal, para los años 2015 y 2016, así como sus secuelas: Lesionados, muertos y daños materiales, por tipo de vehículo, donde alguna de las causas sea el VEHÍCULO, específicamente relacionada a los FRENOS; atribuibles al vehículo de autotransporte federal.



En la versión de la Norma modificada en el año 2014, se determinó eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permitió establecer un peso único en estas configuraciones con los establecidos en la entonces NOM-012-SCT-2-2008 que, en forma diferenciada, sólo se autorizan a vehículos con suspensión neumática y otros dispositivos de seguridad y control. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios.

Es el caso, que de la problemática de la siniestralidad que ocurre en las carreteras de jurisdicción federal, se determinó exigir incorporar dispositivos de seguridad a los autobuses, camiones unitarios y tractocamiones articulados que contribuyan a mejorar los índices de siniestralidad y sus secuelas, exigiéndose para aquellos año-modelo 2019 y subsecuentes dispositivos que permitan otorgar mayor seguridad, a saber: freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción; sistema antibloqueo para frenos; cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio) en todos sus ejes excepto el direccional; sistema de ajuste automático de frenos; 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.

De los vehículos doblemente articulados: En 1995 se preveía un beneficio para incrementar el peso máximo establecido para todas las configuraciones vehiculares, siempre que se cumpliera con la condición de que los vehículos contaran con suspensión neumática, siendo en ese momento un argumento basado en el hecho de que los vehículos que contaran con este equipamiento impactan en menor grado en el daño a la infraestructura. Posteriormente en la Norma publicada el 1 de abril de 2008 se mantuvieron estas condiciones de diferenciación para los fulles y algunos otros aditamentos, como son: Dictamen de condiciones físico mecánicas y de baja emisión de contaminantes vigentes; motor electrónico HP mínimo; torque mínimo; capacidad mínima de los ejes de tracción; freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción; convertidor equipado con doble cadena de seguridad; sistema antibloqueo; suspensión de aire (excepto eje direccional-delantero); cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio), excepto en el eje direccional.



Asimismo, en la versión 2014 se adicionó espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería; Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).

Es el caso que se determinó incorporar para todos los tractocamiones doblemente articulados dispositivos de control y seguridad que en la entonces norma vigente sólo se les requirieron a los vehículos diferenciados. Adicionalmente, se identificó que en las solicitudes de autorización especial por caso de conectividad, entre diversa información que debe proporcionar el solicitante es señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer; lo que representaba una dificultad para obtener dicha información. Asimismo, se identificó que se requiere un supuesto por caso de conectividad para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para entrar o salir de las instalaciones del permisionario (transportista o usuario); así como también se describieron las disposiciones de señalamiento que se deben establecer en las Autorizaciones especiales por caso de conectividad, que en su caso se emitan.

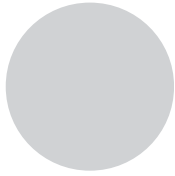
## 5.2 Acciones legales

- **De 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.**

### **Del Acuerdo de Entendimiento de Constitución del Grupo de Trabajo para la Evaluación del Desempeño y Seguimiento de la NOM-012-SCT-2-2014.**

El 2 de mayo de 2013 se conformó un Panel de Expertos a partir del Acuerdo de Entendimiento suscrito entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y las principales Cámaras y Asociaciones del Subsector del Autotransporte para que, con base en los estudios e información existentes en materia de peso y dimensiones, emitiera opinión con relación a la NOM-012-SCT-2-2008.





El Cuerpo Colegiado estuvo conformado por los siguientes integrantes:

**Presidente:**

1. Dr. José Rubén Hernández Cid. (Doctor en Matemáticas Aplicadas y Actuario). Instituto Tecnológico Autónomo de México.

**Panelistas:**

2. Dr. Juan Carlos Belausteguigoitia Rius. (Economista Ambiental). Centro Mario Molina.
3. Ing. José Saúl Choreño Quintanar. (Especialista en Sistemas de Transporte). Instituto Politécnico Nacional.
4. Dr. Salvador García Rodríguez. (Especialista en Administración de la Construcción). Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.
5. Dr. Roberto Meli Piralla. (Especialista en Ingeniería Estructural). Universidad Nacional Autónoma de México.
6. Dr. Arcadio Poveda Ricalde. (Investigador del Instituto de Astronomía de la UNAM). Universidad Nacional Autónoma de México.
7. Dr. Arturo Ramírez Flores. (Investigador). Centro de Investigación en Matemáticas.
8. Dr. Octavio Agustín Rascón Chávez. (Ingeniero Civil y Doctor en Ingeniería). Universidad Nacional Autónoma de México.
9. Dr. Ramiro Tovar Landa. (Economista y Especialista en Políticas de Competencia y Regulación). Instituto Tecnológico Autónomo de México.

**Asesor Técnico:**

10. Dr. Francisco Javier Carrión Viramontes. (Especialista en Dinámica Vehicular e Integridad Estructural). Instituto Mexicano del Transporte.

**Del Aviso por el que se hacen del conocimiento a los usuarios del autotransporte, permisionarios y conductores de vehículos de autotransporte federal y transporte privado de carga, pasajeros y turismo, así como a las cámaras, asociaciones y confederaciones de autotransportistas del país, los formatos que deberán utilizar para solicitar diversas autorizaciones especiales y permisos que se establecen en la NOM-012-SCT-2-2014, publicada en el DOF el 14 de noviembre de 2014.**

Para la adecuada aplicación de la NOM-012-SCT-2-2014, en fecha 24 de abril de 2015 se publicó en el DOF el Aviso arriba señalado 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, el cual debe presentar exclusivamente el usuario o el transportista de carga consolidada, en una solicitud de autorización especial en el formato que para tal efecto definió la Secretaría.

Adicionalmente, la NOM en mención establecía que 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. Y agrega que 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.

De igual forma, la NOM-012-SCT-2-2014 señalaba que 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; agregando que el interesado presentará solicitud en el formato que para tal efecto defina la Secretaría.

La NOM-012-SCT-2-2014 en comentario en su número 2 del numeral 10.4.1 establecía 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, siempre y cuando se garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos que establece dicha



Norma, en cada embarque transportado por cada tipo de vehículo y camino en donde circulen.

Asimismo, en su número 3 del numeral 10.4.1 establecía la autorregulación de usuarios y transportistas aprobados por la Secretaría, que cuenten con un mismo proceso de embarque, siempre y cuando se garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos que establece dicha Norma en cada embarque transportado para cada clase de vehículo y camino en donde circulen.

Además, la Norma como un mecanismo de supervisión, en el numeral 10.5 establecía la aprobación a terceros, para que lleven a cabo verificaciones de la Norma, de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Con el objeto de difundir y hacer del conocimiento a todos los usuarios del autotransporte, permisionarios y conductores de vehículos de autotransporte federal y transporte privado de carga, pasajeros y turismo, así como a las cámaras, asociaciones y confederaciones de autotransportistas del país, los formatos de solicitud oficiales se deberán presentar ante la Dirección General de Autotransporte Federal.

- **De 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.**

**De la publicación en el Diario Oficial de la Federación de 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**

Fecha de publicación: 26 de diciembre de 2017.

**De la publicación en el Diario Oficial de la Federación del AVISO por el que se informa a los permisionarios de autotransporte federal de carga y de transporte privado de carga, la dirección electrónica donde se encuentra, para su consulta, el procedimiento y requisitos para obtener la Autorización expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado**

Fecha de publicación: 17 de julio de 2017.

### 5.3 Acciones administrativas

- **De 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**

Se emitió Convocatoria al Comité Consultivo Nacional de Normalización, para la celebración de la sesión a efecto de Aprobar el Proyecto de Norma, mediante Oficio No. 4.2.- 457/2014, de fecha 29 de mayo de 2014.

Se celebró sesión extraordinaria para la Aprobación del Proyecto de Norma, en fecha 2 de junio de 2014, alcanzándose el siguiente Acuerdo:

*Aprobación del Proyecto de norma 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.*

Se emitió Convocatoria al Comité Consultivo Nacional de Normalización, para la celebración de la sesión a efecto de Aprobar la Respuesta a comentarios y la Norma, mediante Oficio No. 4.2.- 728/2014, de fecha 22 de septiembre de 2014.

Se celebró sesión para la Aprobación de la Respuesta a comentarios y la Norma, en fecha 24 de septiembre de 2014, alcanzándose los siguientes Acuerdos:

*Aprobación de las respuestas a comentarios del Proyecto de 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 por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2014.*

*Aprobación de la Norma Oficial Mexicana definitiva 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, a efecto que en términos de lo que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, para su publicación en el Diario Oficial de la Federación.*

- **De 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.**

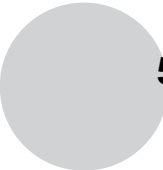
Se emitió Convocatoria al Comité Consultivo Nacional de Normalización, para la celebración de la sesión a efecto de Aprobar el Proyecto de Norma, mediante Oficio No. 4.2.- 360 / 2017, de fecha 10 de mayo de 2017.

1. Se celebró sesión para la Aprobación del Proyecto de Norma, en fecha 12 de mayo de 2017, alcanzándose, entre otros, el siguiente Acuerdo: *Aprobación para elevar a calidad de Proyecto de Norma.*

Se emitió Convocatoria al Comité Consultivo Nacional de Normalización, para la celebración de la sesión a efecto de Aprobar la Respuesta a comentarios y la Norma, mediante Oficio No. 4.2.- 856 / 2017, de fecha 28 de septiembre de 2017.

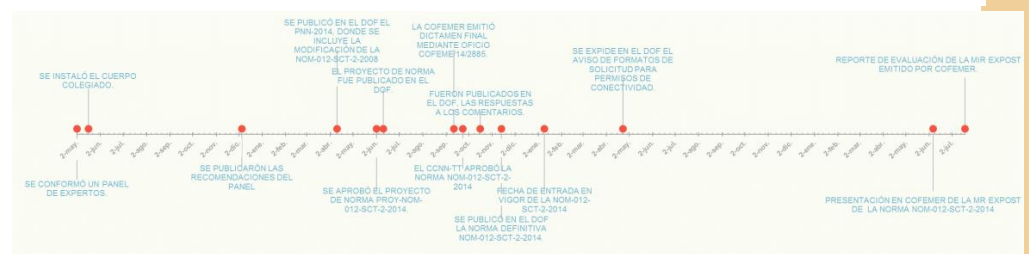
Se celebró sesión para la Aprobación de la Respuesta a comentarios y la Norma, en fecha 2 de octubre de 2017, alcanzándose, entre otros, los siguientes Acuerdos:

- *Aprobación en lo general de la respuesta a comentarios del proyecto de Norma PROY-NOM-012-SCT-2-2017.*
- *Se resuelve la improcedencia del comentario presentado por la CONATRAM.*
- *Se resuelve la improcedencia del comentario presentado por la ANPACT.*
- *Aprobación de la Norma Oficial Mexicana Definitiva NOM-012-SCT-2-2017.*



## 5.4 Acciones operativas

**De 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.**



El proceso de elaboración de 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, se efectuó como a continuación se precisa:

El 2 de mayo de 2013 se conformó un Panel de Expertos a partir del Acuerdo de Entendimiento suscrito entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y las principales Cámaras y Asociaciones del Subsector del Autotransporte para que, con base en los estudios e información existentes en materia de peso y dimensiones, emitiera opinión con relación a la NOM-012-SCT-2-2008.

El Cuerpo Colegiado estuvo conformado por los siguientes integrantes:

**Presidente:**

1. Dr. José Rubén Hernández Cid. (Doctor en Matemáticas Aplicadas y Actuario). Instituto Tecnológico Autónomo de México.

**Panelistas:**

2. Dr. Juan Carlos Belausteguigoitia Rius. (Economista Ambiental). Centro Mario Molina.
3. Ing. José Saúl Choreño Quintanar. (Especialista en Sistemas de Transporte). Instituto Politécnico Nacional.
4. Dr. Salvador García Rodríguez. (Especialista en Administración de la Construcción). Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.

5. Dr. Roberto Meli Piralla. (Especialista en Ingeniería Estructural). Universidad Nacional Autónoma de México.
6. Dr. Arcadio Poveda Ricalde. (Investigador del Instituto de Astronomía de la UNAM). Universidad Nacional Autónoma de México.
7. Dr. Arturo Ramírez Flores. (Investigador). Centro de Investigación en Matemáticas.
8. Dr. Octavio Agustín Rascón Chávez. (Ingeniero Civil y Doctor en Ingeniería). Universidad Nacional Autónoma de México.
9. Dr. Ramiro Tovar Landa. (Economista y Especialista en Políticas de Competencia y Regulación). Instituto Tecnológico Autónomo de México.

**Asesor Técnico:**

10. Dr. Francisco Javier Carrión Viramontes. (Especialista en Dinámica Vehicular e Integridad Estructural). Instituto Mexicano del Transporte.

Se celebraron 25 sesiones de trabajo y comprendió recibir a 13 representantes de todos los adherentes al Acuerdo citado:

- 1) Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A.C (ANPACT);
- 2) Asociación Nacional de la Industria Química (ANIQ);
- 3) Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR);
- 4) Cámara Nacional de la Industria de Transformación (CANACINTRA);
- 5) Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP);
- 6) Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM);
- 7) Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO);
- 8) Consejo Mexicano de la Industria de Productos de Consumo (CONMÉXICO);
- 9) Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT);
- 10) Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León (CAINTRA);
- 11) Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas, A.C. (AMOTAC);
- 12) Unión Nacional de Transportistas Campesinos (UNTRAC), y
- 13) Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales (ANTAD).



El ejercicio desarrollado contó con la participación de 6 expertos nacionales del Instituto Mexicano del Transporte; Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México; Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C.; Centro de Experimentación y Seguridad Vial México, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey y Centro Mario Molina.

De igual manera, concurrieron al ejercicio 2 expertos internacionales invitados, provenientes de la Asociación Mundial de Carreteras y de la Federal Highway Administration del Gobierno de los Estados Unidos de América.

También tuvieron lugar intervenciones de servidores públicos invitados de la Dirección General de Autotransporte Federal y la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, adscritas ambas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; Petróleos Mexicanos; Policía Federal, así como el Presidente en turno de la Comisión de Transporte de la H. Cámara de Diputados.

Lo anterior fue complementado con la exhaustiva revisión de artículos, estudios y otros materiales de autoría y fuentes diversas, con la inclusión de la experiencia en la materia de otros países, acción que trascendió, necesariamente, la presencia de los integrantes del Panel en las sesiones de trabajo al ámbito de la actividad de orden virtual, más demandante en términos de tiempo dedicado a la revisión y análisis de un universo de aproximadamente 300 registros de información.

El cierre de los trabajos del Panel de Expertos tuvo lugar el 2 de diciembre de 2013, con la conclusión de la tarea asignada. El aspecto fundamental de las discusiones sostenidas versó sobre la cuestión del peso máximo permitido al autotransporte, para posteriormente identificar otros temas relevantes que abonan a la seguridad vial, conservación de la infraestructura, preservación del ambiente y promoción de la competitividad que, en su conjunto, fueron consignadas en diversas recomendaciones, publicadas en la página de internet de la Secretaría, mediante comunicado 297, de fecha 6 de diciembre de 2013.



De las recomendaciones del Panel de Expertos, asociadas al Anteproyecto de modificación de la PROY-NOM-012-SCT-2-2014, se tienen las siguientes:

- No se autoriza el transporte de hasta 80 toneladas de carga en los fulles que estuvo vigente hasta mayo de 2013, y se tope máximo en 75.5 toneladas.
- Revisar en un periodo preferentemente de tres años, el peso máximo de carga.
- Mantener el límite máximo de velocidad de circulación en carreteras federales, que es de 80 kilómetros por hora para camiones de carga y de 95 kilómetros por hora para autobuses de pasaje y turismo, a través de gobernadores de velocidad obligatorios.
- Obligar el equipamiento de fulles con tecnología que abone a la seguridad, tales como: cámara y bloqueadores de señales en cabina; GPS; sistemas de acoplamiento de última generación; frenos ABS y sincronizador de frenado entre remolques.
- Emitir licencias especiales para los conductores de fulles, las cuales se obtendrían mediante un proceso de acreditación de experiencia y de capacidades llevado en centros especializados y certificados.
- Restringir la circulación de fulles a caminos de mayores especificaciones (ejes troncales y autopistas de dos y cuatro carriles denominadas ET y A); limitar permisos de conectividad en carreteras hasta tipo B y recorridos de un máximo de 50 kilómetros, previa justificación por las empresas propietarias de las cargas, así como su circulación en zonas urbanas a los casos estrictamente necesarios.
- Rediseñar el modelo de supervisión para la verificación de peso y dimensiones de vehículos con mecanismos electrónicos (básculas dinámicas), que garanticen el respeto a la norma y faciliten la aplicación de sanciones.

- Establecer la corresponsabilidad entre los permisionarios y las compañías expedidoras de la carga que contratan el servicio, ante eventuales violaciones a las normas.
- Disponer la instalación progresiva de un mecanismo efectivo para la aplicación de multas electrónicas.

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, contiene principalmente los cambios basados en las recomendaciones del Panel de Expertos, y se elaboró y estructuró con base en el procedimiento que establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, su Reglamento, así como la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014 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.

Las principales especificaciones vinculadas con el peso y dimensiones de las configuraciones vehiculares doblemente articuladas de Tractocamión-semirremolque-remolque y Tractocamión-Semirremolque-Semirremolque son las que se resumen a continuación:

- Se mantiene el peso bruto vehicular para el full (66.5 t), y para el full diferenciado (75.5 t).
- Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado (fulles), únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras tipo B, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial de conectividad.
- Se establece que los fulles deberán contar con equipamiento que abone a la seguridad, incorporando tecnología como: GPS, frenos ABS, freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción.
- Se establece como velocidad máxima para los fulles diferenciados (con peso adicional): 80 Km/hora.
- Se establecen autorizaciones especiales para casos de conectividad que se otorgan a los usuarios o dueños de la carga o a transportistas que muevan carga consolidada:
  - a) Para llegar o salir de una planta productora o de un centro logístico y/o de transferencia.
  - b) Para circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta 50 km en caminos tipo B.



- La vigencia de las autorizaciones especiales por caso de conectividad es de tres años.
- Los usuarios deberán informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales por caso de conectividad, por internet. La Secretaría podrá negar nuevas autorizaciones si es detectada la omisión de dichos informes.
- La Secretaría hará pública la información de estas autorizaciones, para conocimiento del público en general y para facilitar su supervisión por parte de las autoridades competentes.
- Como requisito para el otorgamiento de autorizaciones especiales para casos de conectividad, los solicitantes deberán proporcionar información sobre la ruta a utilizar, puentes existentes y tipo de vehículos a utilizar, para obtener el dictamen técnico de las áreas técnicas de la SCT, en cuanto a invasión de carril e infraestructura de puentes, principalmente.
- Se establece la limitante de utilizar semirremolques de hasta 12.19 m. (40 pies) en el acoplamiento de configuraciones doblemente articuladas.
  - Se establece la excepción de utilizar semirremolques de hasta 12.81 m. (42 pies) en el acoplamiento de configuraciones doblemente articuladas, acotando su circulación por caminos tipo “ET” y “A” y en caminos tipo “B” con la autorización especial por caso de conectividad.
- Se otorgan 6 meses para que se realicen las adecuaciones a los remolques o semirremolques de mayores dimensiones.
- Se prohíbe la circulación de configuraciones vehiculares arrastrando un convertidor (Dolly), sin el semirremolque enganchado.

En relación con los costos y beneficios que se podrían generar con la expedición de esta nueva Norma, la COFEMER convalidó en la Manifestación de Impacto Regulatoria<sup>3</sup>, los costos y beneficios mostrados a continuación.

<sup>3</sup> MIR NOM-012-SCT-2-2014: <http://www.cofemersimir.gob.mx/mirs/31691>

### Análisis de costos y beneficios directos de la regulación (millones de pesos)

Concepto	Flujo Anual	Valor Presente Neto
Beneficio en Costo de Operación Vehicular por eliminación de “diferenciación” en configuraciones C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3	\$ 33,462	\$ 126,847
Beneficio por reducción en siniestralidad	\$ 7.39	\$ 27.82
<b>Beneficio Total</b>	<b>\$ 33,469</b>	<b>\$ 126,875</b>
Costo de Operación Vehicular por restricción de las configuraciones T3-S2-R4 en caminos tipo “B”	\$ 339	\$ 1,512.5
<b>Costo Total</b>	<b>\$ 339</b>	<b>\$ 1,512.5</b>
<b>Beneficio Neto</b>	<b>\$ 33,130.39</b>	<b>\$ 125,362.6</b>

En efecto, la COFEMER consideró que con los elementos aportados por la Secretaría y la actualización de los datos de accidentabilidad, la aplicación del anteproyecto de la PROY-NOM-012-SCT-2-2014 sobre peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, tendrá un beneficio neto positivo en términos de competitividad y seguridad vial que, en términos monetarios y para un periodo de evaluación de cinco años, será del orden de \$ 125,362.60 MDP.

Cabe mencionar que dicha Comisión emitió Dictamen Final en fecha 12 de septiembre de 2014, mediante oficio COFEME/14/2885, en el que señala que la Dependencia puede continuar con las formalidades necesarias para la publicación del anteproyecto en cuestión en el DOF, conforme a lo establecido en el artículo 69- L, segundo párrafo, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

De esta manera, el 24 de septiembre de 2014, en la Cuarta Sesión Extraordinaria del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT) se sometieron a consideración y aprobación, las respuestas a los comentarios recibidos durante la consulta pública del Proyecto de la NOM-012-SCT-2-2014, dando puntual respuesta a cada uno de ellos, en la publicación del DOF del 17 de octubre de 2014.

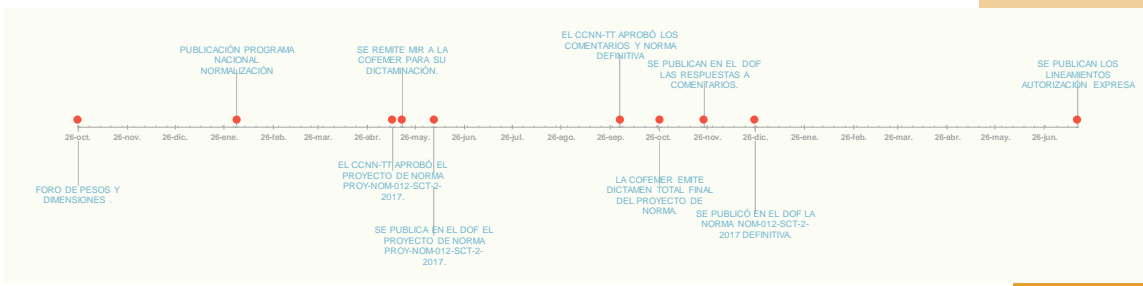


De igual forma, en dicha reunión se acordó la aprobación de la Norma Oficial Mexicana definitiva de la NOM-012-SCT-2-2014, la cual se publicó el 14 de noviembre de 2014 en el DOF y entró en vigor el 13 de enero de 2015.

De igual forma, el Transitorio Tercero de la NOM-012-SCT-2-2014, establece:

**“TERCERO.** - En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán realizar los estudios para evaluar esta Norma Oficial Mexicana, incluyendo sus artículos transitorios, por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con miras a su revisión quinquenal.”

- De 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.



El Transitorio Tercero de la NOM-012-SCT-2-2014, establecía:

**“TERCERO.-** En un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor, se deberán realizar los estudios para evaluar esta Norma Oficial Mexicana, incluyendo sus artículos transitorios, por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con miras a su revisión quinquenal.”

La NOM-012-SCT-2-2014 se integró al Programa Nacional de Normalización 2017 derivado de las Recomendaciones resultantes del Foro sobre Peso y Dimensiones de los Vehículos que Transitan en las Vías Generales de Comunicación, celebrado el 26 de octubre de 2016, organizado por la Comisión de Comunicaciones y Transportes del H. Senado de la República y esta Secretaría, en el que se presentaron 28 intervenciones de participantes del Gobierno Federal, Poder Legislativo, Cámaras, Asociaciones, Académicos, Expertos y Sociedad Civil.

De las Ponencias presentadas, se desprende información que permitió 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, resultando el documento intitulado: ACCIONES Y MEDIDAS A IMPLEMENTAR PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL DEL TRANSPORTE DE CARGA EN LAS CARRETERAS FEDERALES.

Dicho documento fue signado por Centros de investigación (IMT, UNAM Centro Mario Molina y el ITAM), y representantes de la sociedad civil (CESVI).

Derivado de lo anterior, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre acordó iniciar la revisión de la NOM-012-SCT-2-2014, por lo que se iniciaron los trabajos para una eventual modificación en el seno del Subcomité No. 2.

Las dependencias y organizaciones acreditadas en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT), durante este proceso de modificación, eran:

A.- Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal

- I. Secretaría de Energía (SENER)
- II. Secretaría de Salud (SALUD)
- III. Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS)
- IV. Secretaría de Turismo (SECTUR)
- V. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)
- VI. Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE)
- VII. Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA)
- VIII. Secretaría de Economía (SE)
- IX. Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)
- X. Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA)
- XI. Secretaría de Gobernación (SEGOB)
- XII. Comisión Nacional de Seguridad (CNS)

## B.- Organizaciones Industriales

- I. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA)
- II. Asociación Nacional de la Industria Química (ANIQ)
- III. Asociación Nacional de Fabricantes de Documentos Oficiales de Identificación Vehicular (ANFDOIV)
- IV. Asociación Nacional de Fabricantes de Pinturas y Tintas (ANAFAPYT)
- V. Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT)
- VI. Asociación Mexicana de Empresas de Pruebas no Destructivas (AMEPND)
- VII. Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP)
- VIII. Cámara Nacional de la Industria de Transformación (CANACINTRA)
- IX. Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN)
- X. Consejo Nacional Agropecuario (CNA)

## C.- Prestadores de Servicio

- I. Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF)
- II. Alianza Mexicana de Organización de Transportistas (AMOTAC)
- III. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR)
- IV. Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT)
- V. Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM)

## D.- Centros de Investigación Científica o Tecnológica

- I. Instituto Mexicano del Petróleo (IMP)
- II. Instituto Mexicano del Transporte (IMT)
- III. Instituto Politécnico Nacional (IPN)
- IV. Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)

## E.- Representantes de los Consumidores

- I. Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO)

Adicionalmente forman parte del CCNN-TT en calidad de invitados permanentes y con uso de voz:

- I. Petróleos Mexicanos (PEMEX)
- II. Dirección General de Servicios Técnicos (SCT)

El 12 de mayo de 2017 se celebró la reunión del CCNN-TT en la que se sometió a consideración del pleno el Proyecto de la NOM-012-SCT-2-2017 para su publicación en el DOF.

El 18 de mayo de 2017 se integró al portal electrónico de la COFEMER, la MIR de alto impacto con análisis de riesgos de la NOM-012-SCT-2-2017.

La COFEMER mediante oficio COFEME/17/3625, de fecha 1 de junio de 2017, emitió comentarios a propósito del PROY-NOM-012-SCT-2-2017<sup>4</sup>.

*La información proporcionada por la SCT no permite la verificación de cumplimiento del supuesto de calidad, por lo que se le solicita proporcionar la información adecuada que permita verificar esta condición en el apartado III. Impacto de la Regulación.*

*II. Consideraciones respecto al impacto del anteproyecto.*

*Con base en el Acuerdo por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre el Anteproyecto y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado el 26 de julio de 2010 en el DOF, así como en el instructivo C. Calculadora de Impacto de la Regulación, y en específico sobre la pregunta 11 “indique si la propuesta regulatoria contiene alguna de las siguientes acciones”, la SCT respondió que ninguna de las opciones aplican para el anteproyecto en cuestión.*

*Sin embargo, como parte del procedimiento de mejora regulatoria establecido en el numeral 5 del Acuerdo por el que fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyecto y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010, último párrafo sobre la determinación del impacto potencial del anteproyecto, la COFEMER tiene la facultad de revisar la información proporcionada por la Dependencia, a efecto de reconsiderar el impacto y determinar el tipo de MIR que debe aplicarse al anteproyecto.*

*En este sentido, derivado de la revisión de la información presentada por la SCT, se consideró que el anteproyecto regulatorio establece requisitos técnicos, administrativos o de tipo económico para que los agentes participen en el (los) mercado (s), debido a que la regulación pretende incorporar para todos los tractocamiones doblemente articulados dispositivos de control y seguridad que en la norma vigente sólo se les requiere a los vehículos diferenciados, por lo que tendrá que ir acompañado de una MIR de Alto Impacto con Análisis de Riesgos y Análisis de Impacto en la Competencia.*

<sup>4</sup> MIR NOM-012-SCT-2-2017: <http://www.cofemersimir.gob.mx/mirs/42738>



### *Consideraciones sobre el cumplimiento del Acuerdo Presidencial.*

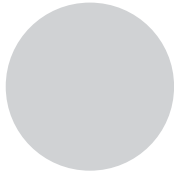
*En relación con el Anteproyecto y su MIR, la COFEMER observó que la Secretaría no incluyó si consideró información relacionada con lo previsto en el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial. Al respecto, la COFEMER solicitó que la Secretaría indique expresamente en los Transitorios del Anteproyecto correspondiente, las dos obligaciones regulatorias o actos que se abrogarán o derogarán. Además, la Secretaría deberá incluir en un anexo en el formulario de la MIR, la cuantificación de dichas obligaciones regulatorias o actos mencionados, así como la metodología que se utilizó para determinar dicho costo, a fin de que la COFEMER verifique que efectivamente exista una reducción en el costo de cumplimiento de la regulación para los particulares.*

Con fecha 7 de junio de 2017 se publicó en el DOF el Proyecto de la NOM-012-SCT2-2017 para consulta pública por 60 días, fecha que concluyó el 6 de agosto de 2017.

Una vez concluido el periodo de consulta, el 2 de octubre de 2017 en sesión extraordinaria, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, aprobó:

- Las Respuestas a los comentarios recibidos respecto del 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, publicado en el DOF el 07 de junio de 2017.
- 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, definitiva.

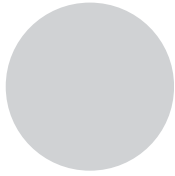
Por otro lado, mediante Oficio No. COFEME/17/6228, de fecha 27 de octubre de 2017, la COFEMER emitió el Dictamen Total Final sobre el Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017. En este sentido, se contaba con los elementos para la publicación de la Norma Oficial Mexicana aprobada en sesión del 2 de octubre de 2017. Dicha Norma prevé, entre los principales cambios, lo siguiente:



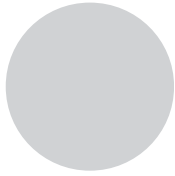
- De la circulación en periodos vacacionales: Que la Secretaría definirá y publicará en su caso en el DOF, las medidas adicionales de seguridad para la circulación, que habrán de observar los permisionarios del servicio público federal de pasaje, carga o turismo y transporte privado, en las carreteras 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.
  - ✓ Para la definición y previo a la publicación de las medidas de seguridad, éstas deberán ser evaluadas en el seno del Subcomité No. 2.
  
- De los tractocamiones doblemente articulados: Todos los tractocamiones doblemente articulados deberán contar con dispositivos de control y seguridad que en la norma previa sólo se les requería a aquéllos que acceden al incremento en el Peso Bruto Vehicular (numeral 6.1.2.2.1), y que se refieren a lo siguiente:
  - ✓ Dictamen de condiciones físico-mecánicas y de baja emisión de contaminantes vigentes.
  - ✓ Motor electrónico con una potencia (hp) mínima.<sup>5</sup>
  - ✓ Se define un torque mínimo.<sup>1</sup>
  - ✓ Capacidad mínima de los ejes de tracción.<sup>1</sup>
  - ✓ Freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción.
  - ✓ Convertidor equipado con doble cadena de seguridad.
  - ✓ Sistema antibloqueo para frenos (ABS).
  - ✓ Suspensión de aire (excepto eje direccional-delantero).
  - ✓ Cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio), excepto en el eje direccional.

<sup>5</sup> Las especificaciones relacionadas a motor electrónico hp mínimo, torque mínimo (lb-pie) y capacidad mínima de los ejes de tracción (lb), serán exigibles a partir del primer año de entrada en vigor de la presente Norma; siempre que estos se ajusten al peso bruto vehicular máximo autorizado mostrado en la Tabla B-2.





- ✓ Deberán estar equipados con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), estableciéndose en que dicho dispositivo 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 la Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.
- Además, se les adiciona:
  - ✓ Dispositivo regulador de la velocidad.
  - ✓ Cintas retro reflejantes de conformidad con la NOM-035-SCT-2 y NOM-068-SCT-2 vigentes o la que la sustituya.
  - ✓ 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.
- Respecto al convertidor (Dolly): Se establece lo siguiente:
  - ✓ El convertidor y los semirremolques 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.
  - ✓ Los convertidores deberán contar con su Permiso y placa de identificación vehicular correspondiente, 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.
- De los autobuses, camiones unitarios y tractocamiones articulados (sencillos): Se establece que para aquéllos 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, deberán cumplir con lo siguiente:



- ✓ Los autobuses, camiones unitarios (C) y tractocamiones a partir de un peso bruto vehicular de 7,257 Kg., deberán contar con freno auxiliar.
  - ✓ 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.
  - ✓ 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.
  - ✓ 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.
  - ✓ 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.
- Adicionalmente,
    - ✓ 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.

- De la entrada en vigor y gradualidad: Se establece lo siguiente:
  - ✓ La Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el DOF.
  - ✓ 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.
  - ✓ 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 relacionado a la operación del GPS.

Finalmente, la Norma presenta 4 Apéndices normativos de criterios de verificación, que permitirá otorgar certeza al regulado en las acciones de verificación y sanción de esta Secretaría.

## 5.5 Acciones de seguimiento

- **De 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.**

**De la Notificación de la procedencia de presentación de la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex – Post respecto de 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.**

En forma paralela y derivado de la publicación de la NOM-012-SCT-2-2014 la COFEMER, mediante oficio COFEME/15/0114, de fecha 13 de febrero de 2015, comunicó a la Secretaría que en los casos en que la Comisión emita dictámenes finales respecto de una Norma Oficial Mexicana que haya sido presentada acompañada de una MIR de alto impacto o en los que ésta haya determinado que tienen alto impacto, podrá solicitar a la Dependencia promovente que realice un análisis de su aplicación, efectos y observancia dentro del año siguiente a su entrada en vigor, a fin de determinar las acciones que mejoren su aplicación y si procede o no su modificación o cancelación.

En atención al requerimiento de la COFEMER, la Secretaría remitió el formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) Ex – post del Anteproyecto de NOM-012-SCT-2-2014, mismo que fue recibido en la COFEMER el 7 de junio de 2016.

En este sentido la COFEMER, mediante oficio COFEME/16/1212 de fecha 10 de marzo de 2016, solicitó a la Secretaría información adicional con respecto al formulario de la MIR Ex – Post del Anteproyecto de la NOM-012-SCT-2-2014.

De igual forma, recomendó a la SCT el establecimiento de medidas adicionales para contar con la información y actualizar la estadística sobre los efectos que la aplicación de la NOM-012-SCT-2-2014 tuvo desde su entrada en vigor. Ello con la finalidad de determinar con precisión si dicha NOM alcanzó o aún está en proceso de alcanzar los objetivos y metas para los que fue emitida, primordialmente en términos de reducir la siniestralidad en el autotransporte federal y de proteger a los usuarios de las carreteras del país, así como incrementar la competitividad y productividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios, al menor costo posible para los transportistas y otros actores que intervienen en la logística del traslado de mercancías.

- **De 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 la fecha no se tienen programadas acciones de seguimiento.

## 5.6 Acciones de control

A la fecha no se tienen programadas acciones de control.

## 6. Aplicación de recursos financieros, presupuestarios y humanos

- **De 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.**

Mediante Acuerdo No. OM-DGAF01/2013, se solicitó autorización para ejercer recursos por un monto total de \$1'901,000.00, IVA incluido, para la instrumentación del Foro denominado "Panel de Expertos" a efecto de que dicho cuerpo colegiado de académicos, emitieran opinión conjunta en relación a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, que sirva de sustento para determinar lo más conveniente para el país y ayude a definir posturas sobre eventuales modificaciones de la norma de referencia con relación a otro tipo de alternativas o servicios afines.

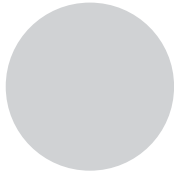
La partida correspondiente fue la 38301 "Congreso y Convenciones"

Firmantes del Acuerdo:

El Oficial Mayor, MAP. Rodrigo Ramírez Reyes.

El Subsecretario de Transporte, Dr. Carlos F. Almada López

El Director General de Autotransporte Federal, Lic. Federico Domínguez Zuluaga.



Los servicios fueron los siguientes:

Servicios	Costos
9 expertos panelistas (participación y Transporte) cada ponente tendrá un costo promedio de \$151,200.00 a \$264,600.00	\$1'701,000.00
Arrendamiento de una Sede	\$100,000.00
Alimentos y bebidas	\$100,000.00
Total	\$1'901,000,00

## 7. Problemática o situaciones críticas que pudieron haber afectado el cumplimiento del programa

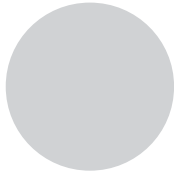
No aplica.



## 8. Resultados alcanzados e impacto identificados

- **De 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.**

Para cuantificar el beneficio por el ajuste en el Peso Bruto Vehicular en los camiones unitarios y configuraciones tractocamión articulado sencillo por el ahorro en los costos de operación vehicular en las carreteras tipo “ET” y “A”. Adicionalmente, ahorros por rehabilitación y/o sustitución de puentes para las carreteras tipo “B”, más el ahorro por siniestralidad, por la restricción de configuraciones doblemente articuladas en carreteras tipo “B” y daño a pavimentos. 1.- Costos de Operación Vehicular por el PBV en camiones unitarios y tractocamión articulado sencillo, es de entre \$20,077 y \$33,462 millones. Ahorro en siniestralidad por la restricción de configuraciones doblemente articuladas en carreteras tipo “B”, es de \$ 472,018. Los ahorros por rehabilitación y/o sustitución de puentes (beneficios indirectos), para las carreteras tipo “B”, es de \$ 14,835.7 millones. Asimismo, se tienen beneficios en deterioro de pavimentos (beneficios indirectos), asumiendo que la carga transportada en configuraciones doblemente articuladas que transitan en caminos tipo “B” será transferida a unidades tipo T3 S3, es de entre \$ 5 y \$9 millones.



- **De 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.**

Actualmente, los trabajos de modificación de la NOM-012-SCT-2-2017 se encuentran concluidos con su publicación el 26 de diciembre de 2017, por lo que como resultados y beneficios alcanzados, se menciona que la actualización y modificación de 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: más seguridad vial de todos los usuarios de la infraestructura; evitar un daño anticipado a pavimentos y puentes; mayor productividad y competitividad del sector autotransporte y la protección al medio ambiente.

De acuerdo con la Manifestación de Impacto Regulatorio, la modificación de la NOM-012-SCT-2-2017 durante el año 2017, arrojará beneficios en materia de reducción de la siniestralidad y sus secuelas (lesionados y muertos); pero además, se puso también énfasis en acciones orientadas a evitar daños anticipados a la infraestructura carretera, lo que redundará en eficientar el uso de recursos en aspectos de mantenimiento de la misma.

Metodología de cálculo de Costos de Operación Vehicular y Costos de Deterioro Pavimentos.

La metodología para estimar en términos monetarios los efectos de la medida, consistente en:

Anteproyecto de 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.

Y mediante la cual, se establece:

1. Incorporar a los tractocamiones doblemente articulados dispositivos de control y seguridad que en la norma vigente sólo se les requiere a los vehículos diferenciados.



La exigencia para vehículos doblemente articulados de dispositivos de control y seguridad que actualmente sólo se exigen a los vehículos diferenciados, a partir de la entrada en vigor de la Norma, se estima derivará inicialmente en la eliminación de circulación de fulles que no cuentan con este equipamiento, y paulatinamente se irán incorporando fulles con este equipamiento, con la inversión del mismo. Cabe destacar que aquellos que se vayan equipando e incorporando en el transporte por medio de fulles, podrán acceder al incremento en el Peso bruto vehicular que se señala en el numeral 6.1.2.2 y que anteriormente no se accedía a ese peso, obteniendo un beneficio en la productividad y competitividad de esos vehículos, reduciendo sus Costos de Operación Vehicular y de Daño a Pavimento. Finalmente, se estima que la circulación de fulles en tales circunstancias, esto es, que cuenten con el equipamiento que actualmente sólo se requiere a los diferenciados, redundará en mejores niveles de siniestralidad y sus secuelas para los usuarios de las vías generales de comunicación.

De lo arriba descrito, se tiene que la regulación requirió un análisis de:

- l) La incorporación a los fulles de dispositivos de control y seguridad a aquellos que en la norma actual no les obliga al no acceder al incremento en el PBV, lo que derivará en un costo de inversión, con el beneficio en su productividad ahorros en Costos de Operación Vehicular, así como beneficios en siniestralidad y secuelas. Costos (ahorros) asociados al Deterioro de Pavimentos también podrán presentarse.

Se desarrolló entonces una metodología para realizar el cálculo de los costos y beneficios del cambio arriba mencionado. La estimación en beneficios alcanzó un beneficio anual que asciende a \$425,829,881.98.

## 9. Logros y resultados alcanzados por causas de variaciones negativas en términos de los recursos financieros y presupuestarios

No aplica.

## 10. Efectos producidos en lo económico, social, medio ambiente

- De 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.

De conformidad con la Manifestación de Impacto Regulatorio, se estimaron los siguientes efectos:

### **Económico.**

Costos de Operación Vehicular por el PBV en camiones unitarios y tractocamión articulado sencillo, es de entre \$20,077 y \$33,462 millones. Los ahorros por rehabilitación y/o sustitución de puentes (beneficios indirectos), para las carreteras tipo “B”, es de \$ 14,835.7 millones. Asimismo, se tienen beneficios en deterioro de pavimentos (beneficios indirectos), asumiendo que la carga transportada en configuraciones doblemente articuladas que transitan en caminos tipo “B” será transferida a unidades tipo T3 S3, es de entre \$ 5 y \$9 millones.

**Social:** Reducción de accidentes y sus secuelas como sigue:

Con la implementación de las especificaciones de seguridad que se establecen en la NOM, se pretende que la probabilidad de ocurrencia de accidentes y sus consecuencias económicas disminuya.

Ahorro en siniestralidad por la restricción de configuraciones doblemente articuladas en carreteras tipo “B”, es de \$ 472,018.

**Medio ambiente:** No aplica.



- **De 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.**

De conformidad con la Manifestación de Impacto Regulatorio, se estimaron los siguientes efectos:

**Económico y Social.** Reducción de accidentes y sus secuelas

De la metodología desarrollada, se alcanzó un beneficio anual \$425,829,881.98, asociado principalmente a reducción de siniestralidad y sus secuelas

**Medio ambiente:** No aplica.

# 11. Informe Final y Recomendaciones

Por productividad, es deseable transportar la mayor cantidad de carga por viaje; sin embargo, es necesario establecer límites de peso y dimensiones de los vehículos para evitar el daño a la infraestructura carretera y de puentes, así como permitir una operación segura y la convivencia entre los diversos usuarios de las carreteras. Estos límites de peso y dimensiones se establecen en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y en la NOM-012-SCT-2-2017.

Como ha quedado de manifiesto en este documento, en la presente Administración dicha Norma Oficial Mexicana fue sujeta a dos revisiones; no obstante, las posiciones discordantes entre las distintas Cámaras y Organizaciones del Subsector Autotransporte, pasando también por Organizaciones del sector industrial y diversa bibliografía de referencia, donde algunos defienden posiciones de autorizar mayor peso, mientras que otros se inclinan a que se reduzcan el peso y dimensiones permitidos.

De estas dos modificaciones se resalta que la primera partió de los resultados del Panel de Expertos que derivó en una serie de recomendaciones para modificarse o incluirse en este instrumento normativo y que condujo a los trabajos de modificación llevados a cabo en el año 2014, derivando en su publicación en fecha 14 de noviembre de 2014.

Posteriormente, y resultado del Foro “Peso y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación”, realizado el 26 de octubre de 2016 en el H. Senado de la República, y del documento generado a solicitud de la Secretaría, en el que un grupo multidisciplinario de académicos y expertos integrado por miembros del: Instituto Mexicano del Transporte (IMT), Instituto de Ingeniería (UNAM), Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), Centro Mario Molina y Cesvi México, sintetizaron y concretaron las distintas propuestas que se expusieron en el Foro, para así construirse un Proyecto de modificación de la Norma que nos ocupa, mismo que fue publicado para consulta pública el 7 de junio de 2017 y finalmente fue publicada su versión definitiva el 26 de diciembre de 2017.



Deberán realizarse Acciones tendientes a la efectiva aplicación de la Norma, tales como: la emisión de los Lineamientos para lo relacionado a los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés); sobre la emisión de medidas de seguridad adicional en periodos vacacionales; así como redoblar esfuerzos en tareas de supervisión; y realizar las modificaciones procedimentales para la emisión del Permiso y placa de identificación vehicular correspondiente al convertidor (Dolly) y los formatos de solicitud de Autorizaciones por caso de conectividad, deberán actualizarse.

Manteniéndose como fundamental objetivo la seguridad vial, la revisión y modificación de la NOM-012-SCT-2-2017, toda vez que es un paso hacia un mejor desarrollo regulatorio del sector autotransporte, no obstante presenta una dinámica relevante por lo que es de esperarse que para los próximos años, tanto por parte de la autoridad, como del sector privado y la academia, se retomen trabajos de normalización de esta Norma para su perfeccionamiento, en la búsqueda de maximizar la seguridad a todos los usuarios de las carreteras de jurisdicción federal y en general, mayor bienestar social para nuestro país.

Finalmente se destaca que esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes es sensible de la necesidad de incrementar la seguridad vial de todos los usuarios de las carreteras de jurisdicción federal, así como de evitar daños anticipados a la infraestructura carretera, una mayor protección al ambiente y la búsqueda de favorecer una mayor productividad y competitividad del Subsector Autotransporte, en términos de reducción de sus costos asociados a la operación vehicular:

# Grosario

**Conectividad.-** Camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora o centro de distribución, o un camino de menor clasificación para conectar dos ejes o tramos de un mismo eje. También aplica para entrar o salir de las instalaciones del permisionario.

**Manifestación de Impacto Regulatorio.-** Explicación sucinta de la finalidad de la regulación o norma, de las medidas propuestas, de las alternativas consideradas y de las razones por las que fueron desechadas; incluye además, una comparación de dichas medidas con los antecedentes regulatorios, así como una descripción general de las ventajas y desventajas y de la factibilidad técnica de la comprobación del cumplimiento con la regulación o norma. Un análisis de costos y beneficios deben ser considerados.

**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.

**Vigilancia.-** Atribución de la autoridad para vigilar el cumplimiento de una norma en el ámbito de sus respectivas competencias.

## Anexos

### **Expedientes técnicos:**

1. Acta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT) donde se aprueba la inclusión de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, en el Programa Nacional de Normalización 2017.
2. Publicación del Programa Nacional de Normalización para 2017.
3. *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 DOF el 14 de noviembre de 2014.*
4. *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; publicado en el DOF el 7 de junio de 2017.*
5. *Respuestas a los comentarios recibidos respecto del 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, publicado el 7 de junio de 2017; publicadas en el DOF el 24 de noviembre de 2017.*
6. *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; publicada en el DOF el 26 de diciembre de 2017.*
7. *De la constitución del Panel de Expertos (2013)*

**Proceso de adjudicación:** Adjudicación Directa

**Contratos:** Instrumentación del Foro denominado “Panel de Expertos” que se constituyó de 9 panelistas del más alto nivel y prestigio en varias disciplinas y con base en estudios e información existente, emitieran opinión conjunta con relación a la Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008.

**Convenios:** En el marco de la administración y bajo el esquema de un “México Próspero” y un “Gobierno Cercano y Moderno” en el que se buscó fortalecer a las instituciones mediante el dialogo y la construcción de acuerdos con los actores del sector productivo , sociales y políticos, el paso 2 de mayo de 2013, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, representada por el Subsecretario de Transporte y el Director General de Autotransporte Federal celebró, junto con la Cámara nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT), la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM), la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), y la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT) un Acuerdo de Entendimiento; a fin de obtener el apoyo de expertos para conformar un panel de académicos del más alto nivel y prestigio en varias disciplinas, para que realicen un estudio de información existente en materia de peso y dimensiones, y emitan una opinión con relación a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, con el principal objetivo dentro de las líneas de acción estratégicas de infraestructura de transporte y logística, a fin de elevar la seguridad vial y fortalecer el sistema de normalización y evaluación; es la de servir como sustento para determinar lo más conveniente para el desarrollo del país en apoyo a la definición de posturas sobre eventuales modificaciones a la Norma.

Presupuesto autorizado y aplicación de los recursos (documentación soporte de los trámites y registros contables y presupuestarios realizados).

#### *8. MIR ex post:*

Formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex post, de la regulación: 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.

#### *9. Convocatorias CCNNTT*

Se adjuntan Oficios emitidos por el Director General de Autotransporte Federal en su calidad de secretario técnico del CCNN-TT, mediante los cuales se convocó a los miembros de Comité a participar en las reuniones extraordinarias donde se trataron temas inherentes a las NOM-012-SCT-2-2014 y NOM-012-SCT-2-2017.

## Fuentes

### Leyes

- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal:  
[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153\\_150618.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153_150618.pdf)
- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal:  
[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27\\_250618.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_250618.pdf)
- Ley Federal sobre Metrología y Normalización:  
[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/130\\_150618.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/130_150618.pdf)

### Reglamentos

- Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal:  
[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4663809&fecha=26/01/1994](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4663809&fecha=26/01/1994)
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:  
[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5077026&fecha=08/01/2009](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5077026&fecha=08/01/2009)
- Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización:  
[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LFMN.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LFMN.pdf)
- Capítulo XI del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación:  
[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4860001&fecha=03/10/1980](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4860001&fecha=03/10/1980)
- Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal:  
[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4663809&fecha=26/01/1994](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4663809&fecha=26/01/1994)

## NORMAS OFICIALES MEXICANAS

- NOM-012-SCT-2-1994 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal:  
[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4769014&fecha=29/11/1994](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4769014&fecha=29/11/1994)  
4
- NOM-012-SCT-2-1995 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal:  
[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4863930&fecha=07/01/1997](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4863930&fecha=07/01/1997)  
7
- NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal:  
[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5032335&fecha=01/04/2008](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5032335&fecha=01/04/2008)  
8
- Aclaración a los numerales 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.2 de la Norma Oficial Mexicana 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:  
[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5068018&fecha=07/11/2008](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5068018&fecha=07/11/2008)  
8



- Acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008:  
[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5247783&fecha=30/04/2012](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5247783&fecha=30/04/2012)
- AVISO por medio del cual se prorroga, por un plazo de seis meses, la vigencia del Acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008; mismo que fue publicado el 30 de abril de 2012:  
[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5275832&fecha=30/10/2012](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5275832&fecha=30/10/2012)
- AVISO por el que se hacen del conocimiento a los usuarios del autotransporte, permisionarios y conductores de vehículos de autotransporte federal y transporte privado de carga, pasajeros y turismo, así como a las cámaras, asociaciones y confederaciones de autotransportistas del país, los formatos que deberán utilizar para solicitar diversas autorizaciones especiales y permisos que se establecen en 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 el 14 de noviembre de 2014:  
[http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5390077&fecha=24/04/2015](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5390077&fecha=24/04/2015)

- AVISO por el que se informa a los permisionarios de autotransporte federal de carga y de transporte privado de carga, la dirección electrónica donde se encuentra, para su consulta, el procedimiento y requisitos para obtener la Autorización expresa para circular en los caminos y puentes de jurisdicción federal con configuraciones de tractocamión doblemente articulado: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5531689&fecha=17/07/2018](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5531689&fecha=17/07/2018)

## MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIA

- MIR NOM-012-SCT-2-2014: <http://www.cofemersimir.gob.mx/mirs/31691>
- MIR NOM-012-SCT-2-2017: <http://www.cofemersimir.gob.mx/mirs/42738>.
- MIR de emplacamiento DOLLY:  
<http://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/22079>
- MIR de lineamientos GPS: <http://www.cofemersimir.gob.mx/mirs/45820>

Elaborado por: Ing. Jesús Pablo Mercado Díaz  
Director General Adjunto de Normas y Especificaciones  
Técnicas y de Seguridad en el Transporte