

JPR - B00017 2332

De: Morales Marroquín Ericka Daniela
A: Cofemer Cofemer
Asunto: Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM - 198 - SCFI - 2017
Fecha: miércoles, 28 de junio de 2017 12:16:21 p. m.
Archivos adjuntos: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA SCFI IV.docx](#)

Lic. Mario Emilio Gutierrez Caballo
Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria

El pasado 16 de mayo de 2017 se publicó en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria el Anteproyecto de la Norma Oficial Mexicana PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-198-SCFI-2017 INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN – SISTEMAS DE PESAJE Y DIMENSIONAMIENTO DINÁMICO VEHICULAR – REQUISITOS TÉCNICOS Y ESPECIFICACIONES (COFEMER)

En este proyecto se estipulan puntos importantes los cuales vemos como un gran avance en el tema de seguridad vial, por lo que le hacemos llegar nuestros comentarios respecto a dicho proyecto

Saludos Cordiales



Ericka Daniela Morales Marroquín
Relaciones Institucionales

T. +52 (81) 8328 6300 Ext: 2787
ericka.morales@fl.com.mx
www.fl.com.mx



"AÑO DEL CENTENARIO DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS" "La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información"

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-198-SCFI-2017 INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN – SISTEMAS DE PESAJE Y DIMENSIONAMIENTO DINÁMICO VEHICULAR – REQUISITOS TÉCNICOS Y ESPECIFICACIONES (COFEMER)	COMENTARIOS
1.Objetivo y campo de aplicación	
1.1 Objetivo	
Este Proyecto de Norma Oficial Mexicana establece los requisitos técnicos, componentes, características y especificaciones, así como los criterios de calibración que deben cumplir los sistemas de pesaje electrónico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones vehiculares; los elementos y equipos que lo integran, así como las características del sitio de instalación (“Sistema de Pesaje y Dimensionamiento Dinámico Vehicular”).	
1.2 Campo de aplicación	
El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana aplica a cualquier interesado que instale, opere o administre los sistemas de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular.	¿Aplicará solamente para “Estaciones de Pesajes” puestos por la SCT o cualquier persona física/moral puede poner una Estación de Pesaje?
2. Referencias Normativas	
Los siguientes documentos referidos o los que los sustituyan, son indispensables para la aplicación de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana:	
2.1 NOM-008-SCFI-2002, Sistema General de Unidades de Medida, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 27 de noviembre de 2002.	

2.2 NOM-001-SCT-2-2016, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba.	
2.3 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 Diario Oficial de la Federación el día 14 de noviembre de 2014.	
2.4 NOM-040-SCT-2-2012, Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal.	
2.5 NOM-001-SEDE-2012, Instalaciones Eléctricas (utilización), publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 29 de noviembre de 2012.	
2.6 NMX-I-271/01-NYCE-2008, Electrónica – Seguridad de los Productos Láser – Parte 01 Clasificación de los Equipos y Requisitos), publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de junio de 2008.	
2.7 NMX-J-529-ANCE-2012, Grados de protección proporcionados por los envoltentes (Código IP), publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 22 de marzo de 2012.	
2.8 NMX-W-039-SCFI-2013, Aluminio y sus aleaciones – Aluminio de primera fusión puro y aleado para procesamiento mecánico –Límites de composición química, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de julio de 2013.	

2.9 NMX-W-081-SCFI-2004, Aluminio y sus aleaciones – Productos extruidos y/o trefilados – Propiedades mecánicas de tensión – Límites de valores, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 18 de marzo de 2004.	
2.10 NMX-EC-17025-IMNC-2006, Evaluación de la conformidad - Requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y de calibración, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 6 de junio de 2014.	
2.11 Capítulo N·CTR·CAR·1·04·009, Carpetas de Concreto Hidráulico.	
2.12 Capítulo N·CMT·5·02·002, Láminas y Estructuras para Señalamiento Vertical.	
2.13 Capítulo N·EIP·1·01·011, Cámaras de Video para Reconocimiento de Placas.	
2.14 Capítulo N·EIP·1·01·012, Cámaras de Video para Detección Automática de Incidentes	
3. Términos y Definiciones	
Para los propósitos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se aplican los términos y definiciones siguientes:	
3.1 Ajuste: Conjunto de operaciones realizadas sobre un sistema dinámico de medición de peso y dimensiones que proporcione indicaciones pre-escritas, correspondientes a valores dados de la magnitud a medir.	
3.2 Calibración: Conjunto de operaciones que tiene por finalidad determinar los errores de un instrumento para medir y, de ser necesario, otras características metrológicas.	
3.3 clase de exactitud: Clase de instrumento de medición (en este medio ambiente) que reúne ciertos requisitos metrológicos que mantienen los errores dentro de los límites especificados	

3.4 configuración vehicular: Vehículo constituido por tractocamión y uno o dos semirremolques o remolques, o por camión y un remolque, acoplados por mecanismos de articulación.	
3.5 dimensionamiento dinámico: Proceso de medición del tamaño (largo, ancho y alto), a partir de la longitud desde cada extremo del vehículo, combinación o configuración vehicular, mientras éste continúa su movimiento de avance.	
3.6 Dimensiones: el alto, ancho y largo máximo expresado en metros, de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga.	Colocar lo mismo que aparece en la NOM 012 SCT Redacción: Alto, ancho y largo máximo expresado en metros de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga
3.7 dispositivo: Es cualquier medio por el cual se realiza una función específica, independiente de la realización física, que puede ser por un mecanismo o clave que inicie una operación. El dispositivo, indistintamente, puede ser una de las partes más pequeñas o la parte más grande de un instrumento de medición.	
3.8 Eje: Elemento constructivo para guiar el movimiento de rotación de las ruedas que soportan la estructura de un vehículo y, por tanto, su peso, proyectado en posición horizontal y orientado transversalmente a la dirección nominal de desplazamiento de un vehículo.	Redacción de la NOM – 035 – SCT2 – 2010 Ejes: Elemento estructural del remolque o semirremolque al que se acoplan las ruedas del mismo
3.9 error de medida: Diferencia entre un valor medido de una magnitud y un valor de referencia	
3.10 error máximo permitido: Valor extremo del error de medida, con respecto a un valor de referencia conocido, permitido por las especificaciones o reglamentos para una medición, un instrumento para medir o un sistema de medida dado.	
3.11 exactitud de medida: Grado de concordancia entre el valor medido y un valor aceptado como un valor de referencia o real.	
3.12 eje de un grupo: Un eje de un vehículo que pertenece a un grupo de ejes.	

3.13 Evaluación de la Conformidad: Es la determinación del grado de cumplimiento con las normas oficiales mexicanas o la conformidad con las normas mexicanas, las normas internacionales u otras especificaciones, prescripciones o características. Comprende, entre otros, los procedimientos de muestreo, prueba, calibración, certificación y verificación.	
3.14 carga de un eje: Porción de peso soportada por un eje, comúnmente correspondiente a la suma de las fuerzas verticales soportadas estáticamente por cada una de las ruedas en un eje de un vehículo.	
3.15 grupo de ejes: Ensamble constructivo que incluye dos o más ejes y sus respectivos ensambles de ruedas, con una suspensión común, que soportan una parte del peso del vehículo.	
3.16 nivel de confianza (p): Probabilidad de que en un intervalo contiene el valor verdadero de un parámetro representado por una variable aleatoria.	
3.17 pesaje dinámico: Proceso de medición del peso bruto vehicular, peso por eje y/o peso por grupo de ejes, a partir de la medición de las fuerzas dinámicas de contacto entre llantas y superficie de la carretera, mientras el vehículo o configuración vehicular continúa su movimiento de avance.	
3.18 peso bruto vehicular (PBV): 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.	
3.19 peso por eje: Concentración de pesos que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodamiento.	
3.20 zona de instrumentación: Extensión o tramo de la carretera donde se instalarán equipos y dispositivos (pueden incluir sensores de pesaje y dimensionador, entre otros), los cuales se colocan generalmente embebidos en el pavimento, sobre estructuras de	

soporte o en ambos, a lo largo del sitio donde instale el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular.	
3.21 sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular: Conjunto de elementos, equipos y sistemas, mecánicos y electrónicos, así como de sus programas de cómputo para la integración y operación, empleados para medir el peso bruto vehicular, peso por eje y/o peso por grupo de ejes de un vehículo, configuración o combinación vehicular, y sus dimensiones a la velocidad con que transite por una vía de jurisdicción federal, sin que requiera detenerse y permanecer inmóvil. Está integrado por los subsistemas de pesaje dinámico, dimensionamiento vehicular, identificación vehicular por reconocimiento de placas, clasificación vehicular, detalle de monitoreo con determinación inmediata de exceso de límites permitidos de peso y dimensiones, establecidos en la normatividad en materia de peso y dimensiones, así como la generación de reportes estadísticos.	Recomendación de cambio de redacción: Sistema que cuenta con elementos tecnológicos como la comunicación inalámbrica, cámaras, basculas y sensores, los cuales miden el peso bruto vehicular, peso por eje y/o peso por grupo y sus dimensiones, también con esta tecnología se pueden identificar las placas del vehículo, la configuración o combinación vehicular, esto sin que requiera detenerse y permanecer inmóvil. Así mismo cuenta con subsistemas de pesaje dinámico que proporciona el detalle de monitoreo con determinación inmediata de exceso de límites permitidos de peso y dimensiones, establecidos en la normatividad en materia de peso y dimensiones, así como la generación de reportes estadísticos.
Nota: Bajo arreglos específicos de los sensores y de sus algoritmos de medición y análisis, el sistema puede también tener la capacidad de estimar la velocidad del vehículo bajo medición, de contar los ejes y llantas y de medir la separación entre ejes, principalmente. Con apoyo de sensores de presencia complementarios, el sistema puede, además, detectar el vehículo y medir sus dimensiones.	
4.- Símbolos y términos abreviados	
4.1.- Emp.- Errores máximos permitidos	
4.2.- v_m.- Velocidad promedio o velocidad media.	

4.3.- °C.- Grados Celsius.		
4.4.- E.- Error de medida del sistema.		
4.5 GSM.- Global System for Mobile communications por sus siglas en inglés		
4.6.- $U(E)95\%$. - Es la incertidumbre expandida asociada al error de medida del sistema.		
4.7 p. - Nivel de confianza		
4.8 m.- Metros		
5. Requisitos generales para los sistemas de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular		
El presente capitulo establece los requisitos técnicos aplicables a los componentes, funcionamiento e instalación de los Sistemas de Pesaje y Dimensionamiento Dinámico Vehicular, con objeto de garantizar la correcta instalación, operación y administración del equipo. Los requisitos son los contenidos en la tabla 1.		
Tabla 1. – Requisitos Técnicos Generales para los sistemas de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular.		
	Requisitos técnicos	
	Ambientales	
	Resistencia	
	Electrónica	
	Servicios	
	Sitio de Instalación	
	Estructura de Soporte	
	Instalación de los Equipos	
	Funcionamiento de los Subsistemas de Pesaje y Dimensionamiento Dinámico Vehicular	

5.1 Ambientales	
Los sistemas deben operar correctamente a una temperatura ambiente de -20°C a 55°C, sin presentar distorsiones en las mediciones por efectos de la temperatura ambiental o en el pavimento.	
Así mismo deben ser resistentes a la exposición de sales y agua, sobre todo en áreas donde pueda caer nieve o hielo.	
En los casos aplicables, los equipos, dispositivos y gabinetes, tendrán al menos un grado de protección IP65, de acuerdo con lo establecido en la Norma Mexicana NMX-J-529-ANCE-2012 (ver 2.5).	
5.2 Resistencia	
Aquellos equipos o dispositivos que se encuentren embebidos en el pavimento o colocados sobre éste, deben resistir el paso de los vehículos con cargas extraordinarias como son las mayores a las 110 toneladas (110 000 kilogramos) de peso bruto vehicular o de 30 toneladas (30 000 kilogramos) de carga por eje, sin presentar daños en su estructura o un mal funcionamiento. Tampoco deben presentar daño o mal funcionamiento por el paso de orugas, cadenas en las ruedas o equipos para limpieza de nieve.	
5.3 Electrónica	
Los equipos electrónicos y otros dispositivos (como sensores de pesaje) deben estar protegidos contra descargas eléctricas o rayos y contra campos eléctricos o magnéticos externos. Funcionarán en ambientes con perturbaciones electromagnéticas y no irradiarán señales electromagnéticas o perturbaciones radioeléctricas que afecten el funcionamiento de otros equipos o dispositivos, incluidos los situados en el interior de los vehículos que circulen por los carriles del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular.	

El sistema de medición no debe ubicarse bajo líneas de alto voltaje, cerca de estaciones de radio o de vías de ferrocarril.	
Los componentes expuestos de equipos de control electrónico, de procesamiento, almacenamiento y manejo de datos deben contenerse en uno o más gabinetes metálicos que los protegerán contra agentes externos y medio ambientales como temperatura, humedad, lluvia, hielo y polvo, que puedan afectar su funcionamiento o provocar corrosión en sus elementos. Así mismo, deben estar protegidos al máximo posible contra actos de vandalismo.	
5.4 Servicios	
El sitio donde se instale y opere el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular debe contar con los siguientes servicios disponibles:	
a) Suministro de energía eléctrica para la instalación de los sistemas de medición y la operación del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular. Se puede considerar el uso de celdas solares.	
b) Medios de comunicación (fibra óptica, señal satelital, Ethernet y GSM u otros, para conectar el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular a fin de realizar un monitoreo remoto, así como la adquisición y transmisión de datos.	
Para la calibración del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular, se debe contar con un sistema móvil de pesaje y cinta métrica debidamente calibrados.	
Nota: Se debe presentar el informe de resultados del equipo de calibración el cual no debe exceder los 30 días naturales de antigüedad y éste debe expedirse por un laboratorio con capacidad para realizar cuando menos el pesaje por eje de los vehículos o configuraciones vehiculares determinados el cual debe estar acreditado y aprobado, en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN).	

La calibración del sistema dinámico debe realizarse en sitio cuando se utilice el sistema móvil de pesaje, localizado a una distancia tal que permita realizar un tiempo razonable a los vehículos utilizados durante los recorridos necesarios para realizar la calibración.	
5.5 Sitio de instalación	
El tramo de carretera donde se ubique el sitio de instalación del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular cumplirá con los siguientes requisitos:	
a) Características geométricas	
i. Preferiblemente debe ser un tramo recto. Si se instala en una curva, el radio de curvatura horizontal debe ser mayor de 1 700 metros.	
ii. La pendiente longitudinal máxima sea del 2 %.	
iii. La pendiente transversal máxima sea del 3 %.	
iv. El ancho de cada carril de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular será de hasta 4.5 metros.	Deben de considerar cuanto mide la báscula
b) Pavimento	
i. El pavimento de la carretera donde se instale el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular medirá por lo menos 90 metros.	
ii. El pavimento debe estar construido con losas de concreto hidráulico con juntas, como a las que se refiere el Capítulo N-CTR-CAR-1-04-009, de la Normativa para la Infraestructura de Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	
iii. Las distancias entre las juntas longitudinales del pavimento de concreto hidráulico, deben coincidir con los anchos de carril. En ningún caso se permitirá la instalación de equipos sobre carriles que queden divididos por una junta longitudinal.	

iv. La distancia entre juntas transversales del pavimento de concreto hidráulico no debe ser mayor que 5 metros.	
v. La deflexión máxima del pavimento será de 0,05 milímetros (0,005 metros), flexible (asfalto), de 15m de largo, en cada extremo de la estructura de concreto, con la finalidad de efectuar una transición entre la rigidez estructural del pavimento de dos tipos.	
c) Rugosidad de la superficie de rodadura	
La superficie de rodadura en todo lo ancho del carril no debe presentar roderas o deformaciones mayores 4 milímetros (0.004 metros). Se deben considerar las recomendaciones de los fabricantes respecto de las roderas o deformaciones máximas permisibles en las cercanías de los dispositivos (sensores de pesaje, entre otros) que se coloquen embebidos en el pavimento.	
d) Drenaje	
El sitio elegido para la instalación del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular, contará con un drenaje adecuado y no debe ser susceptible de inundarse o de presentar encharcamientos.	
e) Efectos dinámicos	
No se debe instalar el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular sobre puentes o próximo a ellos, ni en cualquier otra estructura sujeta a efectos dinámicos, así como en las cercanías de pasos a desnivel, debido a posibles efectos dinámicos que alteren la medición de peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes de los vehículos, configuraciones o combinaciones vehiculares.	
5.6 Estructura de soporte	
Los postes de apoyo de las estructuras de soporte de los equipos electrónicos no deben invadir el arroyo vial o sus acotamientos y	

deben encontrarse a no menos de 50 cm (0.5 m) del hombro de la carretera.	
La estructura de soporte, así como otros elementos próximos al lugar de instalación no deben alterar el funcionamiento de los equipos y materiales que forman el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular.	
Los elementos de la estructura de soporte que estén por encima del arroyo vial o sus acotamientos deben tener una altura libre entre su parte inferior y el punto más alto de la superficie del arroyo vial y sus acotamientos, igual que 5,5 metros o mayor.	
5.5 Instalación de los equipos	
Los equipos que integren el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular se pueden instalar sobre el arroyo vial, sobre una estructura de soporte y/o sobre el terreno natural, de manera que no interfieran con la operación normal de la carretera.	
Los equipos que integren el sistema de pesaje y dimensionamiento vehicular no deben representar un obstáculo para el libre tránsito de los vehículos, ni deben emitir reflejos, destellos o cualquier otra emisión de luz que provoquen distracción o que representen un riesgo para la seguridad de los usuarios de la carretera.	Para poder ingresar a las Estaciones de Pesaje se necesitan de señalamientos previos para los vehículos
Los equipos que se instalen sobre el terreno natural, no deben invadir el arroyo vial o sus acotamientos y deben encontrarse a no menos de 50 cm (0.5 m) del hombro de la carretera.	
Los equipos o sus elementos de sujeción que se instalen sobre las estructuras de soporte, se deben colocar a una altura no menor de 5.5 m medida a partir del punto más alto del arroyo vial o sus acotamientos hasta la parte más baja de los equipos o de sus elementos de sujeción.	
Aquellos equipos o dispositivos (incluyendo sensores de pesaje) que se coloquen embebidos en el pavimento deben estar siempre fijos hasta que éste sea renovado o se reemplace. En ese caso, los equipos	

y dispositivos embebidos deben ser retirados y reemplazados por nuevos sin que eso afecte la operación del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular.	
5.6 Funcionamiento de los subsistemas de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular	
Cada uno de los subsistemas que integran el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular deben funcionar cuando transiten vehículos con velocidades de 30 a 180 kilómetros por hora (Km/hr) (30 000 a 180 000 m/hr) por los carriles de pesaje y dimensionamiento vehicular, y cumplirán con los requisitos de que se indican a continuación:	En la NOM-012-SCT ARTICULO 6.5.1.2.10 Con una velocidad máxima de 80 km/hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor, por seguridad no se debe de llegar a una velocidad mayor de 120 km/h Adicional a esto se recomienda que el Límite de velocidad sea 35 o 45 mph esto en base el DOT
a) Subsistema de pesaje dinámico	
El subsistema debe medir el peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes, el número de ejes y el número de llantas por vehículo, combinación o configuración vehicular que transiten por los carriles del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular, a los que se refiere la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014 (ver 2.2) o la que la sustituya. Se pueden incluir otras configuraciones, otras cantidades, magnitudes, parámetros o características, si así se requiere.	En los últimos tres renglones considero debería de agregarse el tema de configuraciones de acuerdo a la NOM – 040 – SCT2 – 2012, Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal”
El subsistema de pesaje dinámico debe tener la clase de exactitud que corresponda a los errores máximos permitidos que se indican en la Tabla 1 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.	
b) Subsistema de dimensionamiento vehicular	

El sistema de dimensionamiento vehicular debe medir el ancho, largo y alto de los vehículos a los que se refiere la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014 (ver 2.2) o la que la sustituya, con una exactitud de longitud de hasta 10 m ($\pm 25\text{mm}$), hasta 20 m ($\pm 35\text{mm}$) y hasta 30 m ($\pm 50\text{mm}$), para todos los casos en condiciones normales de servicio, y no excederá los errores máximos permitidos que se indican en la Tabla 2 de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Se pueden incluir otras configuraciones si así se requiere.	
c) Subsistema de identificación vehicular por reconocimiento de placas	
El subsistema debe registrar y capturar las imágenes de los vehículos así como de sus placas metálicas delanteras, para realizar posteriormente el reconocimiento óptico de caracteres, procesando dichas imágenes por medio de un programa de reconocimiento óptico de caracteres (Optical Character Recognition, OCR por sus siglas en inglés,) en archivos electrónicos que contendrán los dígitos y las letras de las placas metálicas de los vehículos, con un nivel de confianza de al menos 95 % de las imágenes a partir de las cuales sea posible identificar los caracteres de éstas placas metálicas.	
d) Subsistema de detalle de monitoreo	
El sistema debe registrar las imágenes fotográficas de las matrículas, el pictograma y detalle de monitoreo con determinación inmediata de exceso de límites permitidos de peso y dimensiones de conformidad con la normatividad en la materia y conforme a ello, llevar a cabo, su interoperabilidad con los sistemas que se requiera, para determinar si un vehículo, combinación o configuración vehicular infringe el peso y/o dimensión máximos permitidos establecido en la normatividad en materia de peso y dimensiones.	
e) Subsistema de clasificación vehicular	

El subsistema de clasificación vehicular determinará la configuración o combinación de los vehículos con base al número de ejes y el número de llantas de los vehículos, clasificándolos conforme a lo indicado en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014 (ver 2.2), 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, o la que la sustituya, con un nivel de confianza de al menos el 95 % en condiciones normales de servicio. Pueden incluirse otras configuraciones vehiculares si se requiere.	
f) Integración y operación del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular	
El programa de cómputo que se utilice para la integración y operación del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular debe ser en idioma español y compatible con el sistema operativo del centro de control, contará con interfaces que se requieran para garantizar de forma automática y segura, su interoperabilidad con los sistemas que se requieran, permitirá administrar el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular.	
6. Especificaciones	
6.1 Estructura de soporte	
La estructura de soporte del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular, y demás materiales que se utilicen en su colocación, cumplirán con lo establecido en el Capítulo N·CMT·5·02·002 (ver 2.10), de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	
Cuando la estructura de soporte del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular a la que se refiere el sub-inciso anterior, sea fabricada en aluminio, se empleará aluminio tipo 6061-	

T6 o 6063-T5 y cumplirá con lo establecido en las Normas Mexicanas NMX-W-039-SCFI-2013 (ver 2.6), y NMX-W-081-SCFI-2004 (ver 2.7).	
6.2 Cámaras fotográficas para captura de imagen y reconocimiento de placas	
Deben cumplir con las especificaciones técnicas indicadas en el Capítulo N-EIP-1-01-011 (ver 2.11), de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	
6.3 Cableado eléctrico y de comunicaciones	
Los cables eléctricos, los elementos de protección incluyendo tierras físicas, el sistema de alimentación eléctrica ininterrumpida y demás materiales de la instalación eléctrica del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular, cumplirán con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDE-2012, (ver 2.3).	
Todos los cables eléctricos y de comunicaciones utilizados en la instalación de los equipos serán de un solo tramo continuo y sin uniones, añadiduras, empalmes, conexiones o soldaduras. Todas las conexiones eléctricas y de comunicaciones considerarán las recomendaciones de los fabricantes de los equipos.	
Los cables de comunicación del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular se identificarán mediante etiquetas en ambos extremos del cable. Las etiquetas de identificación de cada cable contendrán la información que permita determinar el origen y el destino del cable.	
6.4 Consideraciones para el ajuste del sistema del pesaje dinámico y dimensionamiento vehicular	
Los errores máximos permitidos utilizados para el ajuste serán los indicados en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana (ver Tablas 1 y 2).	

Para el ajuste será necesario considerar las desviaciones de los datos debidos a mediciones con error que pueden ser resultado de los efectos dinámicos del paso de los vehículos.	
Debido a la sensibilidad de algunos equipos y dispositivos (especialmente sensores) a las variaciones de temperatura, la temperatura ambiente o del pavimento se registrará durante todo el proceso de calibración.	
Cualquier ajuste que se le realice al sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular invalida el estado de calibración, por lo que posterior a cualquier actividad de ajuste, el sistema debe ser calibrado para garantizar que este cumple con las tolerancias establecidas.	
6.5 Calibración Automática	
El sistema de pesaje debe contar con un mecanismo de calibración automático, mediante el cual se garantice que no se necesite intervención manual durante el procedimiento de calibración metrológica y su respectiva emisión de resultados.	
Este mecanismo debe contar con la posibilidad de ingresar el o los vehículos, combinaciones o configuraciones vehiculares que forman parte de la muestra de pruebas y generar su toma de datos e informe de calibración automáticamente, así como mantener un histórico de los resultados por cada uno de los sistemas.	
El mecanismo debe tener comunicación segura con el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico y debe cubrir las especificaciones del integrador, garantizando la no afectación al funcionamiento del sistema.	
6.6 Integración de permisos especiales:	
El sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular debe conocer los casos en que se otorguen permisos especiales de circulación en peso y dimensiones a los vehículos, combinaciones o	En caso de colocar los pesajes en carreteras de baja clasificación, indicar los permisos de conectividad y/o autorización especial

configuraciones vehiculares, de tal forma que durante su paso por el sistema se determine el excedente a partir de los valores definidos en el permiso emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	
7. Ajuste del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular	
El ajuste del sistema de pesaje dinámico debe ser realizado por personal capacitado y certificado, de acuerdo a los parámetros previamente establecidos por el fabricante del sistema. Esta actividad puede incluir actividades de limpieza, cambio o reparación de partes y/o refacciones, y todas aquellas actividades que se requieran para que el sistema funcione correctamente. El ajuste no debe confundirse con la calibración.	
Como parte de los trabajos de instalación del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular se debe considerar el procedimiento de ajuste, dicho procedimiento dependerá de las características de los equipos instalados, de la integración de los subsistemas y de los vehículos disponibles para efectuar este ajuste.	
Para sistemas de pesaje dinámico y dimensionamiento vehicular en uso, el ajuste del mismo debe realizarse en caso de presentarse algún mal funcionamiento del mismo, en caso de duda de los valores que arroja o si durante la calibración se encuentra que los errores de medición superan los errores máximos permitidos correspondientes.	
7.1 Consideraciones para el ajuste del sistema del pesaje dinámico y dimensionamiento vehicular	
Los errores máximos permitidos utilizados para el ajuste serán los indicados en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana (ver Tablas 1 y 2).	
Para el ajuste será necesario considerar las desviaciones de los datos debidos a mediciones con error que pueden ser resultado de los efectos dinámicos del paso de los vehículos.	

Debido a la sensibilidad de algunos equipos y dispositivos (especialmente sensores) a las variaciones de temperatura, la temperatura ambiente o del pavimento se registrará durante todo el proceso de calibración.	
Para sistemas de pesaje dinámico y dimensionamiento vehicular con menos de un año de operación, se realizará el ajuste si este es requerido por el equipo.	
Cualquier ajuste que se le realice al sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular invalida el estado de calibración y por tanto la comprobación metrológica del sistema, por lo que posterior a cualquier actividad de ajuste, el sistema debe ser calibrado, para garantizar que este cumple con las tolerancias establecidas.	
8. Calibración del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular	
El laboratorio de calibración que determine los errores de medición del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular debe contar con acreditación, demostrar que mantiene un sistema de calidad basado en la Norma Mexicana NMX-EC-17025-IMNC-2006 (ver 2.8) para realizar mediciones y calibraciones de masa y longitud.	
8.1 Modelo de medición	
Previo a la puesta en operación, el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular debe ser calibrado para garantizar que los errores de medición no superan los errores máximos permitidos indicados en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana. El modelo de medición es general, por lo que este se debe adaptar para las mediciones de peso bruto vehicular, peso por eje o por grupo de ejes y dimensiones, según corresponda.	
Una vez en uso, el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular debe ser calibrado al menos cada seis meses, a lo largo de la vida útil del mismo, o antes cuando se hayan detectado	

inconsistencias o errores evidentes y documentados, durante la operación del sistema.	
El modelo matemático de medición general para la calibración en peso y dimensionamiento es el siguiente:	
$E = X - Y$	
Dónde:	
E = Error de medida del sistema. Para efectos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, este error de medida debe ser menor al error máximo permitido correspondiente (ver Tablas 1 y 2).	
Y = Valor de referencia. Este valor es obtenido por medición o calibración y debe tener trazabilidad e incertidumbre apropiada.	
X = Valor medido (o indicación de un instrumento o sistema de medición). Este valor debe tener todas las correcciones pertinentes asociadas al modelo específico de medición.	
El error de medida del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular debe cumplir con el siguiente criterio:	
$E \pm U(E)95\% \leq Emp$	
Dónde:	
E = Error de medida del sistema. Para efectos de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, este error de medida debe ser menor al error máximo permitido correspondiente (ver Tablas 1 y 2).	
U(E)95% = Es la incertidumbre expandida asociada al error de medida del sistema. La incertidumbre debe considerar las contribuciones debidas al instrumento utilizado para caracterizar el vehículo de referencia (la calibración, la resolución, la repetibilidad, otras que el metrólogo considere que puedan ser significativas para la edición en particular) además de aquellas propias del sistema de dimensionamiento y pesaje vehicular (repetibilidad, resolución, entre	

otras) y las demás que resulten relevantes de acuerdo al procedimiento de medición. La incertidumbre expandida es la incertidumbre estándar combinada, $u_c(E)$ multiplicada por un factor de cobertura, k para expandir el nivel de confianza, usualmente se utiliza $k=2$, para alcanzar un nivel de confianza p_0 de aproximadamente el 95 %, $U(E)=k \cdot u_c$	
$Emp =$ Es el error máximo permitido correspondiente a la medición del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular (ver Tabla 1 y 2).	
Se debe garantizar que la incertidumbre del error de medida del sistema móvil de pesaje estático empleado para referencia no sea mayor de un tercio del error máximo permitido en el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular:	
$U(E)_{95\%} \leq \frac{Emp}{3}$	
8.2 Calibración dinámica	
La calibración se debe realizar de manera dinámica reproduciendo lo más posible las condiciones de operación del sistema.	
La calibración dinámica se realizará utilizando las configuraciones vehiculares conforme al punto 8.3 de este proyecto de Norma y garantizar una exactitud mencionadas en el punto 8.1.	
Es importante que el peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes y las dimensiones de los vehículos que serán utilizados como referencia para la calibración del sistema de pesaje dinámico sean medidos con procedimientos adecuados y utilizando como patrones de medición equipos calibrados y certificados con trazabilidad demostrable al Centro Nacional de Metrología (CENAM), por ejemplo, con certificado(s) o informe(s) de calibración vigente(s) emitido(s) por laboratorio(s) de calibración acreditado(s) por una entidad de acreditación, en los términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento.	

La calibración de forma dinámica se realizará al menos cada seis meses, a lo largo de la vida de servicio del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular, o antes cuando se hayan detectado incoherencias o errores evidentes durante la operación del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular.	
Debido a que los resultados del peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes y dimensiones de los vehículos, configuraciones o combinaciones vehiculares dependen de los coeficientes de ajuste, si éstos están disponibles, así como los valores de temperatura ambiental, humedad y demás condiciones que puedan afectar al resultado de la calibración, deben ser registrados e incluidos en el informe de la calibración.	
8.3 Procedimiento o plan a pruebas	
La calibración dinámica consistirá en pasar los cinco vehículos, combinaciones o configuraciones vehiculares con peso patrón calibrado por el sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular repetidamente. El peso y las dimensiones de los vehículos, configuraciones o combinaciones vehiculares, serán previamente medidas con la exactitud requerida, (pesado en una báscula móvil y sus dimensiones con una cinta métrica, ambos instrumentos debidamente calibrados y deben ser determinadas en ese momento).	
Cuando se realice el pesaje estático por ejes de un vehículo, combinación o configuración vehicular, los frenos de éste deben estar completamente liberados.	
El Laboratorio de Calibración debe definir un procedimiento o plan de pruebas que considere 5 vehículos o configuraciones vehiculares, que sean representativos de la composición esperada del tránsito en el sitio, considerando sus configuraciones, peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes. Cada uno de los vehículos, configuraciones o combinaciones vehiculares pasará al menos 5 veces por el sistema de pesaje dinámico, a diferentes velocidades, con diferentes cargas, y	¿Cómo vigilarán que se haga cumplir esta parte de la redacción?

con variaciones en la posición lateral respecto del eje longitudinal de la carretera. Los vehículos o configuraciones vehiculares que se utilicen serán referencia en peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes y dimensiones (características conocidas con la exactitud requerida). Se seleccionarán los tipos de vehículos y configuraciones vehiculares conforme a lo siguiente:	
• Un camión unitario con 2 ejes (C2), totalmente cargado, cuyo peso bruto vehicular sea de 13 toneladas $\pm$ 1.3 toneladas.	
• Un camión unitario con 3 ejes (C3 10 llantas) totalmente cargado, cuyo peso bruto vehicular sea de 18.5 toneladas + 1.8 toneladas.	
• Un tractocamión con semirremolque (T3-S2) totalmente cargado, cuyo peso bruto vehicular sea de 33.5 toneladas + 3.3 toneladas.	
• Un tractocamión con semirremolque (T3-S3) totalmente cargado, cuyo peso bruto vehicular sea de 40 toneladas + 4 toneladas.	
• Un tracto camión con semirremolque-remolque (T3-S2-R4), totalmente cargado, cuyo peso bruto vehicular sea de 66.5 toneladas + 6.6 toneladas.	Considerar el T3-S2-R4 Diferenciado.
La definición del procedimiento o plan de pruebas también considerará una condición tal que el periodo de tiempo no se extienda más de 24 horas, de tal forma que la temperatura, las condiciones de clima y ambientales no varíen significativamente durante las mediciones, para lo cual se considerará que:	
Se deben especificar las condiciones de prueba antes de la calibración dinámica y los resultados de dicha calibración se expresarán en términos de la clase de exactitud de un sistema y el nivel de confianza p_{90} que será del 95 %.	
El tamaño de la muestra será determinado de acuerdo a los requisitos del sitio donde se ubique, así como del volumen y composición del tránsito, sin embargo, para la validación de la calibración se considerará una muestra de al menos 5 pasadas por vehículo. Podrá considerarse una muestra más grande que reduzca la incertidumbre estadística de ser necesario.	

Las pasadas por cada vehículo corresponderán a cada caso de carga con 2 o 3 velocidades de paso, dentro del rango de velocidad representativo del sitio de medición; por ejemplo, para una autopista, se podrá establecer una velocidad de paso de 70 km/h (70 000 m/s) y 95 km/h (95 000 m/s), mientras que, en otros sitios, puede elegirse 50 km/h (50 000 m/hr), 70 km/h (70 000 m/h) y 90 km/h (90 000 m/h). Se considerará la velocidad promedio del sitio como v_m , definiendo dos velocidades de prueba que corresponderán a 0,8 de v_m y 1,2 de v_m y un número de recorridos de acuerdo a la siguiente proporción: 60 % para v_m , 20 % para 0,8 de v_m 20 % para 1,2 de v_m .	
No se considerará como válida una calibración del subsistema de pesaje dinámico con solamente un vehículo y una carga.	
Se elaborará un informe de calibración en cumplimiento del punto 8, así como los resultados de la calibración.	
9. Errores máximos permitidos para el peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes y dimensiones de los vehículos, combinaciones o configuraciones vehiculares	
9.1 Clase de exactitud	
La clase de exactitud del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular está definida con respecto a los errores máximos permitidos para la medición del peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes de los vehículos y configuraciones vehiculares.	
9.2 Errores máximos permitidos para el peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes de los vehículos, combinaciones y configuraciones vehiculares	
Los errores máximos permitidos para el peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes, se indican en la Tabla 1 a continuación:	
TABLA 1.- Errores máximos permitidos para el peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes de los vehículos, combinaciones y configuraciones vehiculares	

	Criterio	Error Máximo Permitido Emp, en %	¿ En que se basan en considerar estos porcentajes?
	1. Peso bruto vehicular	7	
	Ejes de carga		
	2. Grupo de ejes	12	
	3. Eje sencillo	15	
	4. Eje de un grupo	15	
9.3 Errores máximos permitidos para las dimensiones de los vehículos			
Los errores máximos permitidos para las dimensiones de los vehículos se indican en la Tabla 2 a continuación:			
TABLA 2.- Errores máximos permitidos para las dimensiones de los vehículos			
	Criterio	Error Máximo Permitido Emp, en %	
	Ancho	1	
	Largo	1	
	Alto	1	
10. Evaluación de la conformidad			
La evaluación de la conformidad del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se llevará a cabo por las Dependencias competentes o por las personas acreditadas y aprobadas conforme a la Ley Federal			

sobre Metrología y Normalización. Lo anterior, sin menoscabo de las facultades de verificación y vigilancia de las autoridades competentes.	
10.1 Comprobación Metrológica	
Se efectuará una calibración inicial y otra en operación durante la comprobación de la exactitud del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular, considerando lo siguiente:	
Para realizar la calibración inicial se utilizarán los datos obtenidos de las mediciones durante la calibración dinámica.	
Se pueden realizar calibraciones ordinarias al sistema en operación en cualquier momento durante su vida útil, considerando que los datos obtenidos de esta calibración no pueden utilizarse para calibraciones o recalibraciones posteriores realizadas al sistema.	
La comprobación en operación considerará las mismas condiciones de prueba indicadas para la calibración dinámica y debe realizarse periódicamente al menos cada seis meses durante la vida útil del sistema, o si las condiciones de tránsito, medioambientales, entre otras cambian o en caso de cualquier duda sobre la exactitud de los datos.	
Se pueden realizar calibraciones extraordinarias al sistema, cuando se detecten problemas en el funcionamiento.	
El sistema debe generar y almacenar automáticamente las cartas de control, que permitan evaluar el desempeño del sistema, asegurando su calidad.	
10.2 Análisis de los resultados	
Se realizará un análisis detallado de los resultados de las pruebas con el siguiente procedimiento:	
Se hará un reporte sobre las fallas del sistema o mal funcionamiento, incluyendo la estadística sobre el tiempo de operación, el intervalo de tiempo entre fallas, entre otros.	

Si el sistema de pesaje y dimensionamiento vehicular cumple satisfactoriamente con el criterio de aceptación para cada una de las mediciones de interés (peso bruto vehicular, peso por eje y/o grupo de ejes y dimensiones), el sistema se considera calibrado, cuando el informe de calibración así lo señale y proporcione los datos de laboratorio que lo sustentan, de acuerdo con este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.	
10.3 Almacenamiento y transmisión de datos	
Con el fin de evitar confusiones mientras se leen los archivos de datos o se usan, en la parte alta del archivo de datos, tabla o gráfica debe aparecer un encabezado explícito que identifique la información que contienen, para lo cual debe contar con una interfaz de intercambio de información estándar abierta, que facilite su escalabilidad e integración. Se usará el Sistema General de Unidades de acuerdo con lo indicado en la Norma Oficial Mexicana, NOM-008-SCFI-2002, (ver 2.1).	
Al respecto, los datos mínimos indispensables que el sistema debe almacenar son los siguientes:	
• Identificador secuencial del registro.	
• Fecha	
• Hora	
• Número de carril.	
• Velocidad del vehículo.	
• Número de ejes.	
• Peso de ejes.	

• Peso bruto.	
• Distancias entre ejes.	
• Dimensiones (largo, ancho y alto).	
• Clase del vehículo.	
• Dirección de circulación.	
• Número de placa delantera del vehículo.	
• Imagen del vehículo, combinación o configuración vehicular y placas.	
• Pictograma	
• Incidencias	
La aproximación de los datos numéricos dependerá de los requisitos de exactitud solicitados. Para el caso de los datos de tiempo correspondientes al paso de los vehículos, se utilizará el formato hh:mm:ss:cc, incluyendo hasta las centésimas de segundo, debido a que la inexactitud puede ser muy alta por las velocidades de operación en las autopistas, si el tiempo es redondeado al segundo con respecto al espacio entre vehículos.	
Los archivos de datos que proporcione el sistema deben estar en formato de hoja de cálculo o en formato del Código Estándar Estadounidense para el Intercambio de Información (ASCII, por sus siglas en inglés), este último puede ser fácilmente convertido por algún otro programa de cómputo.	

Los archivos de datos deben poderse leer y procesar por computadoras personales, y ser exportados en formato ASCII a otros sistemas de cómputo.	
Los archivos de datos o los documentos relacionados contendrán la misma información sobre el sitio y el sistema de pesaje y dimensionamiento vehicular, dinámico tales como:	
• Identificación de la carretera,	Que se identifique lo siguiente: Ruta, Tramo, Km(coordenadas) y Clasificación
• Ubicación del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular;	
• Tipos de sensores y electrónica utilizada;	
• Fecha de instalación del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular;	
• Fecha de la última calibración;	
• Periodo de medición,	
• Condiciones ambientales y de operación de la carretera durante el periodo de medición;	
• Coeficientes de ajuste periódico calculado por el sistema en caso de un auto-ajuste automática, cuando se cuente con esta opción de calibración;	
• Reportes de eventuales de caídas de sistemas o fallas;	
• Fecha de los trabajos de mantenimiento del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular durante el periodo de medición;	
• Nombre del propietario del sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular, y	

11. Vigilancia	
La Secretaría de Comunicaciones y Transportes apoyará a la Secretaría de Economía como responsable de vigilar el cumplimiento del presente Proyecto de Norma.	
12. Concordancia con normas internacionales	
Este Proyecto de Norma Oficial Mexicana no es equivalente (NEQ) con ninguna Norma Internacional, por no existir esta última al momento de elaboración.	
13. Bibliografía	
NMX-Z-013-2015, "Guía para la Redacción, Estructuración y Presentación de las Normas". Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación, 18 de noviembre de 2015.	
ARTÍCULO TRANSITORIO	
Primero: El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, entrará en vigor a los 90 días naturales siguientes al día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	
Segundo: A partir de su entrada en vigor, todo sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular instalado en las carreteras o vialidades, contará con un plazo de 60 días naturales para cumplir con las disposiciones contenidas en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana. Todo sistema de pesaje y dimensionamiento dinámico	

vehicular que se instale en las carreteras o vialidades a partir de la entrada en vigor del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana debe cumplir con las disposiciones contenidas en ella.	
Tercero: Los sistemas de pesaje y dimensionamiento dinámico vehicular que a la fecha de la entrada en vigor de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana no se ajusten a las disposiciones indicadas en la misma, serán corregidos por los responsables de ejecutar los trabajos de su operación y mantenimiento, en un plazo no mayor de seis meses a partir de esa fecha. Si concluido dicho plazo no se han ejecutado las correcciones necesarias, no se permitirá continuar con la operación de esos sistemas en tanto no se cumpla con lo establecido en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.	
Ciudad de México., a 15 de mayo de 2017.	