COMISION FEDERAL
DE MEJORA
REGULATORIA

COFEME.01.034

México, **D.F.,** a **29 de** enero **de 2001.**

10/105/17 100-6

DR. AARÓN DYCHTER POLTOLAREK
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE
SECRETARÍA RE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
P R E S E N T E .

Me refiero a su oficio 4.- 988 de fecha 30 de noviembre de 2000, por el cual envió a esta Comisión las ampliaciones y correcciones de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) del anteproyecto *PROY-NOM-012-SCT-2-2000 Peso y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal,* con el fin de que se dictaminara el anteproyecto en comento y su respectiva MIR.

Con fundamento en los artículos 69-E, 69-G y 69-H de la LFPA, me permito informarle que esta Comisión considera que la MIR del instrumento jurídico citado, si bien incluye la mejor información disponible sobre los efectos de los pesos y dimensiones de los vehículos de autotransporte de carga en la infraestructura carretera nacional, no permite determinar con claridad los efectos que pudiera tener una reducción del peso bruto vehicular de 6ton (de 72.5ton a 66.5ton) para camiones tipo T3-S2-R4 en la calidad de la infraestructura carretera nacional. A continuación, se presenta la lista de información consultada para llegar a esta conclusión.

Asociación Nacional de Transportistas Privados

1. Documento relativo al efecto económico de la reducción de 6 toneladas
2. Documento relativo a la conservación de la infraestructura carretera
3. Documento relativo a la seguridad
4. Documento relativo a la productividad, eficiencia y competitividad
5. Documento relativo al análisis del impacto por modificaciones a la norma
6. Opinión del Instituto de Ingeniería de la UNAM sobre el comportamiento estructural de los puentes mayores a 25 mts. de longitud en carreteras tipo "A" y "B"
7. Cartas de diferentes organizaciones que requieren se mantengan 81.5 toneladas en forma permanente en unidades doblemente articuladas
8. Proyecto de norma de peso y dimensiones vigencia año 2005
9. Documentos de la Coalición contra camiones más grandes.
10. Posición de la ANTP sobre el full o doble trailer
11. Pesos permitidos por estado en USA y permisos especiales por estado para carga de más de 80,000 lbs.
12. Especificaciones de fabricación de vehículos para cargar 81.5 tons
13. Formula de puentes, clausula del abuelo y efectos económicos en los USA si se baja el peso
14. Norma de pesos y dimensiones actual (NOM-012-SCT-2-1995)
15. Propuesta ANTP

Documentos del Departamento de Transporte (DOT) de Estados Unidos descargados del sitio de Internet de la DOT (http://www.fhwa.dot.gov//////reports/tswstudy/TSWfinal.htm)

1. Comprehensive Truck Size and Weight (CTS&W)
2. Study TS&W Final Report
3. Impact Analysis Areas CTS&W

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

- Manifestación de Impacto Regulatorio correspondiente al anteproyecto de norma oficial mexicana NOM-012-SCT-2-2000, remitida a la COFEMER el 30 de noviembre de 2000.
- Carpeta "Proyecto de Norma de Peso y Dimensiones", presentada a la COFEMER por la Dirección General de Autotransporte Federal el 25 de enero de 2001, misma que contiene la siguiente información:

I.- Antecedentes
II.- Situación Actual
A) Regulación Federal México
i) Peso y dimensiones autorizados
ii) Deterioro de la infraestructura carretera
iii) Niveles de desempeño
iv) Rentabilidad del consumo de combustible del T3-S2-R4 comparado con el T3S2
v) Opinión del Instituto de Ingeniería de la UNAM
B) Regulación Interestatal EUA
i) Peso y dimensiones autorizadas
ii) Combinaciones dobles permitidas por estado
iii) Estudio DOT
iv) Indice de Accidentabilidad de los vehículos comerciales
v) Opinión de organismos no gubernamentales
C) Regulación Nacional Canadá
i) Peso y Dimensiones autorizados
ii) Opinión de organismos no gubernamentales
D) Regulación Nacional Española
i) Peso y dimensiones autorizados en la Red Nacional
III.- Propuestas, alternativas o sugerencias del estudio.
IV.- Anexos

Cabe aclarar que mediante oficio COFEME/01/057, de fecha 26 de enero de 2000, se le solicitó a la SCT que enviara a esta Comisión cualquier información adicional que pudiera contribuir al análisis del anteproyecto en cuestión, particularmente en lo que se refiere al impacto específico de la propuesta de reducción de peso bruto vehicular para los vehículos tipo T3-S2-R4 de 72.5ton a 66.5ton, a la fecha se recibió un correo electrónico del Instituto Mexicano del Transporte en el que se hacen algunas referencias en materia de seguridad en la red carretera federal..

Adicionalmente, esta Comisión consultó al Dr. Francisco J. Sánchez Sesma Director del Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México y al Dr. Roberto Gómez investigador del mismo Instituto, quienes señalaron que no existen los suficientes elementos técnicos para pronunciarse en algún sentido y recomendaron la elaboración de estudios técnicos que permitan la modificación de la norma de pesos y dimensiones conforme a los resultados de los estudios (se anexa copia).

Por lo anterior, y de conformidad con el Artículo 69-J, de la LFPA, le comunico que esta Comisión emite el dictamen del anteproyecto mencionado con las siguientes observaciones:

- Se recomienda modificar el artículo transitorio primero del anteproyecto en cuestión con el fin de permitir el incremento en peso bruto vehicular hasta 72.5ton hasta el 8 de enero de 2005 para camiones que incorporen los dispositivos de seguridad contemplados (frenos ABS o equivalente, "Dolly H" o equivalente, etc.), tal y como estaba plasmado en el anteproyecto que la SCT envió a esta Comisión el año pasado y del que se emitió dictamen mediante oficio 103.00.169, de fecha 28 de abril de 2000.
- El propósito de lo anterior sería permitir a la SCT y/o los particulares interesados el tener tiempo necesario para realizar los estudios que evalúen claramente la relación entre las características de los vehículos T3-S2-R4 y los daños a las carreteras y puentes nacionales.
- Si dichos estudios establecieran que no existe un costo substancial (mayor a los beneficios económicos derivados de mayor eficiencia en el transporte nacional) producido por del daño a la infraestructura carretera nacional derivado de las 6ton adicionales de peso bruto vehicular en los camiones tipo T3-S2-R4, se podría extender el plazo del artículo transitorio indefinidamente.
- De lo contrario el peso bruto vehicular permitido revertiría a 66.5ton.

En atención a lo anterior y con fundamento en el artículo 69-L, segundo párrafo de la LFPA, se anexa una versión del anteproyecto debidamente sellada y rubricada por la Comisión.

Me reitero a sus órdenes y aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo

ATENTAMENTE

LIC. CARLOS ARCE MACIAS
EL TITULAR

C.c.p. **Ing. José Aguilar Alcérreca.** Director General de Autotransporte Federal. SCT. Para su conocimiento.
Ing. Alberto Mendoza. Instituto Mexciano del Transporte. Igual fin.
Ing. Arturo Monforte Ocampo. Director Técnico, DG de Conservación de Carreteras, SCT. Igual fin.
Lic. Bernardo Rojas Nájera. Coordinador Ejecutivo de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.- igual fin.
Ing. Alí B. Haddou Ruiz. Coordinador de Manifestaciones de Impacto Regulatorio de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.- Igual fin.

INSTITUTO DE INGENIERIA UNAM

Septiembre 6, 2000

Copia Dr. Roberto Gómez

Dr. Aarón Dychter Poltolarek
Subsecretario de Transportes
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
P r e s e n t e

En relación con la comunicación que le dirigió el Ing. Víctor Mejía Garza, Presidente de la Asociación Nacional de Transporte Privado A.C., de la que me marcaron copia, me permito aclararle que la recomendación de este Instituto, expresada por el **Dr. Roberto Gómez Martínez** investigador del mismo, no debe interpretarse como un dictamen del actual Reglamento de Pesos y Dimensiones, sino como una recomendación para, en su Caso, modificar fa 'Norma Oficial Mexicana NOM 012-SCT-2-1995 en su parte correspondiente a los pesos brutos vehiculares máximos, si así lo indicaran los resultados de los estudios que se amerite realizar.

El programa de investigación a desarrollar que propone este Instituto incluiría estudios experimentales en puentes que permitan ratificar o rectificar hipótesis de trabajo basadas en información bibliográfica y en la experiencia de los investigadores que participen. Con los resultados del citado programa de investigación se tendría un mejor conocimiento del comportamiento estructural de los puentes y se permitiría avanzar hacia mejores reglamentos, incluido el de pesos y dimensiones de los vehículos. Es atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el definir en tiempo y forma la realización de los estudios que se proponen, en aquellos puentes de la red federal que así lo requieran, así como considerar otros aspectos como son los sobrepesos observados en los vehículos, las prácticas observadas de operación, etc.

Por otra parte, a efecto de ubicar en su verdadera dimensión las opiniones externadas por el investigador mencionado, le adjunto copia del escrito entregado a la ANTP el 23 de febrero pasado. En dicho escrito, en ningún párrafo, se cuestiona la aplicabilidad actual de la norma vigente, ni se hace pronunciamiento alguno respecto a los pesos brutos vehiculares actualmente autorizados en la Noma NOM-012-SCT-2-1995, ni a su temporalidad de aplicación, o al incremento de pesos brutos vehiculares a partir del año 2002.

A t e n t a m e n t e ,

Dr. Francisco J. Sánchez Sesma
Director

Ccp **Lic. Carlos Ruiz Sacristán, Secretario de Comunicaciones y Transportes**
Dr. Herminio Blanco Mendoza, Secretario de Comercio y Fomento Industrial
Dr. Fernando Salas Vargas, Director General de CFMER (antes UDE/SECOFI)
Lic. Alejandro Martínez Gallardo, Presidente de CONCAMIN
C.P. Francisco López Barredo, Presidente de la Comisión de Transporte de CONCAMIN
Ing. Víctor Mejía Garza, Presidente de la Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C.
Ing. José H. Aguilar Alcérreca, Director General de Autotransporte Federal

COMISION FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA

ENE. 29 2001

SE SELLA PARA LOS EFECTOS
DEL ARTICULO 69-L, SEGUNDO
PARRAFO DE LA L.F.P.A.

Rúbrica

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES

PROYECTO

PROY-NOM-012-SCT-2-2000

PESO Y DIMENSIONES MÁXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHíCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL

DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA, PROY-NOM-012-SCT-2-2000, 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.

PREFACIO

En la elaboración del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana participaron las siguientes dependencias del Gobierno Federal y Organismos del Sector Privado.

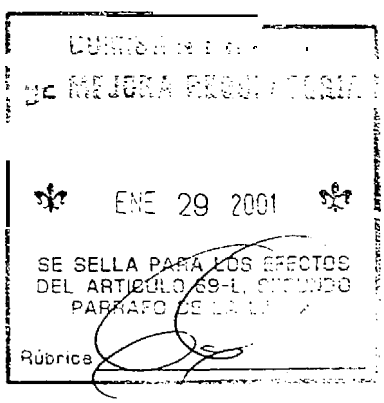
ASESORÍA EMPRESARIAL CORPORATIVA
ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE CARGA DE LA ZONA CENTRO DEL ESTADO DE VERACRUZ, A.C.
ASOCIACIÓN NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUÍMICA
ASOCIACIÓN NACIONAL DE INDUSTRIALES DE ACEITES Y MANTECAS COMESTIBLES, A.C.
ASOCIACIÓN NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C.
ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO, A.C.
ASOCIACIÓN MEXICANA DE TRANSPORTISTAS, A.C.
AUTO CONVOY MEXICANO, S.A. DE C.V.
AUTO TRASLADOS SIN RODAR, S.A. DE C.V.
CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA AZUCARERA Y ALCOHOLERA
CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE LA CELULOSA Y DEL PAPEL
CÁMARA NACIONAL DEL CEMENTO
CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE LA LECHE
CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACIÓN DE NUEVO LEÓN
CÁMARA MEXICANA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN
CÁMARA MINERA DE MÉXICO
CÁMARA NACIONAL DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA
CÁMARA NACIONAL DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO
CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACIÓN
CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL HIERRO Y DEL ACERO
CERVECERÍA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA
COMISIÓN FEDERAL DE ELECTRICIDAD
CONFEDERACIÓN DE CÁMARAS INDUSTRIALES DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS, A. C.
DICONSA
DIRONA
FLETES HESA, S.A. DE C.V.
INDUSTRIA SALINERA
INTER MEX, S.A. DE C.V.

COMISION FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA
ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 69-L, SEGUNDO PARRAFO DE LA L.F.P.A.
Rúbrica

INTER MG, S.A. DE C.V.
LECHE INDUSTRIALIZADA CONASUPO, S.A.
PETRÓLEOS MEXICANOS
SUDISA
SU TRANSPORTE, S.A. DE C.V.
TRANSPORTES JOSÉ GUADALUPE JIMÉNEZ, S.A. DE C.V.
TRANSPORTES MONTERREY, S.A. DE C.V.

SECRETARÍA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL
Subsecretaría de Normatividad y Servicios a la Industria y al Comercio Exterior
Dirección General de Industrias
Dirección General de Normas
Unidad de Desregulación Económica

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
Subsecretaría de Transporte
Subsecretaría de Infraestructura
Dirección General de Autotransporte Federal
Dirección General de Servicios Técnicos
Dirección General de Asuntos Jurídicos
Dirección General de Conservación de Carreteras
instituto Mexicano del Transporte



CONTENIDO

1. OBJETIVO Y CAMPO DE APLICACIÓN

2. REFERENCIAS

3. DEFINICIONES

4. CLASIFICACIÓN DE VEHíCULOS
   4.1 ATENDIENDO A SU CLASE
   4.2 ATENDIENDO A SU CLASE, NOMENCLATURA, NÚMERO DE EJES Y LLANTAS

5. ESPECIFICACIONES
   5.1 DE PESO
      5.1.1 CONCENTRACIONES MÁXIMAS DE CARGA POR EJE
      5.1.2 PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO

   5.2 DIMENSIONES
      5.2.1 DIMENSIONES MÁXIMAS AUTORIZADAS

6. OBSERVANCIA OBLIGATORIA DE ESTA NORMA.
   6.1. VEHíCULOS DE FABRICACIóN NACIONAL
   6.2. VEHíCULOS DE IMPORTACIÓN
   6.3. VEHíCULOS EN OPERACIÓN

7. SANCIONES

8. VIGILANCIA

9. TABLAS

   9.1 PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (TONELADAS)

   9.2 PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR TIPO DE VEHíCULO Y CAMINO (TONELADAS)

   9.3 LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR TIPO DE VEHíCULO Y CAMINO (METROS)

PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR LA CONFORMIDAD DEL PRESENTE PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA

10.- BIBLIOGRAFíA

11.- CONCORDANCIA CON NORMAS INTERNACIONALES

12.- TRANSITORIOS

COMISION FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA

ENE. 29 2001

SE SELLA PARA LOS EFECTOS
DEL ARTICULO 69-L, SEGUNDO
PARRAFO DE LA L.F.P.A.

Rúbrica

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-012-SCT-2-2000, 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.

1. OBJETIVO Y CAMPO DE APLICACIÓN

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, dentro de los Estados Unidos Mexicanos.

2. REFERENCIAS

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se complementa con las siguientes Normas Oficiales Mexicanas y Normas Mexicanas vigentes o las que la sustituyan:

NOM-008-SCFI	Sistema General de Unidades de Medida	Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de octubre de 1993.
NMX-D-225-SCFI	Autotransportes de carga - Películas Reflejantes – Especificaciones y Métodos de Prueba	Título Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de abril de 1997

3. DEFINICIONES

Para los propósitos del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana se establecen las siguientes definiciones:

3.1 Ancho
Distancia transversal de un vehículo, no mayor de 2,60 m., comprendida entre los claros de un costado y otro, que incluye la carrocería y la carga que se transporta, sin considerar los componentes de sujeción y espejos laterales.

3.2 Autobús (B)
Vehículo automotor de seis o más llantas, estructura integral o convencional con capacidad de más de 16 personas.

3.3 Autotanque
Vehículo cerrado, camión tanque, semirremolque o remolque tipo tanque, destinado al transporte de líquidos, gases licuados o sólidos en suspensión.

3.4 Camión Unitario (C)
Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga, peso bruto vehicular mayor de 4 toneladas.

COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 69-L, SEGUNDO PARRAFO DE LA L.F.P.A.
Rúbrica

3.5 Camión- Remolque (C-R)
Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario y un remolque, acoplados mediante un mecanismo de articulación.

3.6 Capacidad
Número máximo de personas, más peso del equipaje y paquetería, que un vehículo destinado al servicio de pasajeros puede transportar y para el cual fue diseñado por el fabricante.

3.7 Carga útil y Peso útil
Peso máximo de la carga que un vehículo puede transportar en condiciones de seguridad y para el cual fue diseñado por el fabricante.

3.8 Condiciones de operación del vehículo
Cuando el vehículo se encuentra con tanque de combustible lleno, lubricantes y sistemas de enfriamiento y accesorios a nivel.

3.9 Contenedor
Embalaje metálico de dimensiones normalizadas, de uso continuo en el transporte de mercancías, que simplifica su traslado entre modos de transporte y provisto de cantoneras para su sujeción.

3.10 Dimensiones
Alto, ancho y largo máximo, expresados en metros, de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga.

3.11 Eje
Componente mecánico que en cada extremo cuenta con una o dos llantas, las cuales transmiten el peso del vehículo al pavimento.

3.12 Norma
Norma Oficial Mexicana.

3.13 Peso
Fuerza que ejerce sobre la superficie terrestre un vehículo, expresado en kilogramos-fuerza (kgf).

3.14 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.

3.15 Peso por Eje
Peso, expresado en kilogramos - fuerza (Kgf), que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodamiento.

3.16 Peso Vehicular
Peso de un vehículo o combinación vehicular con accesorios, en condiciones de operación sin carga.

COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 69-L SEGUNDO PARRAFO DE LA L.F.P.A.
Rúbrica

3.17 Portacontenedor
Semirremolque o remolque de bastidor metálico que conforma la suspensión, ejes; llantas, frenos y sistema de acoplamiento; equipado con elementos de sujeción para fijar y soportar contenedores.

3.18 Remolque (R)
Vehículo con eje delantero y trasero, no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un semirremolque.

3.19 Revolvedora
Camión unitario equipado con un recipiente metálico tipo cónico, que se apoya en dos puntos del chasis, lo que le permite girar sobre su eje longitudinal.

3.20 Semirremolque (S)
Vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión de manera que sea jalado y parte de su peso sea soportado por éste.

3.21 Suspensión Mecánica
Elementos mecánicos elásticos y estructurales que unen a los ejes con el chasis, en la que el principal elemento que absorbe las deformaciones es un muelle.

3.22 Suspensión Neumática
Elementos mecánicos y estructurales que unen a los ejes con el chasis, en la que el principal elemento que absorbe las deformaciones es una bolsa de aire tipo cámara.

3.23 Suspensión Mixta
Elementos mecánicos elásticos y estructurales que unen a los ejes con el chasis, en la que el principal elemento que absorbe las deformaciones es un conjunto de muelles y bolsa de aire tipo cámara.

3.24 Suspensión torsional de hule
Elementos mecánicos elásticos y estructurales, que unen a los ejes con el chasis, en la que el principal elemento que absorbe las deformaciones es una barra de hule, trabajando a torsión.

3.25 Tolva Cerrada
Semirremolque o remolque, autotanque con embudos o conos de descarga, hermético, presurizado, con aditamentos para la carga y descarga mediante ductos de interconexión.

3.26 Tractocamión (T)
Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar un semirremolque.

3.27 Tractocamión - Semiremolque (T-S)
Combinación vehicular, constituida por un tractocamión y un semirremolque, acoplados por un mecanismo de articulación.

3.28 Tractocamión - Semirremolque - Remolque (T-S-R)
Combinación vehicular, constituida por un tractocamión, un semirremolque y un remolque acoplados mediante dos mecanismos de articulación.

3.29 Tractocamión - Semirremolque –Semirremolque (T-S-S)
Combinación vehicular constituida por un tractocamión y dos semirremolques acoplados mediante dos mecanismos de articulación.

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
ENE. 29 2001
SELECCIONADA PARA LOS EFECTOS ARTICULO 69-L SEGUN EL PARRAFO DE LA L.F.P.A.
Rúbrica

3.30 Vehículo Extralargo
Configuración vehicular de tractocamión – semirremolque de longitud máxima de 23.00 m., tractocamión – semirremolque – semirremolque y camión remolque, de longitud máxima de 31.00 m.

4. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS

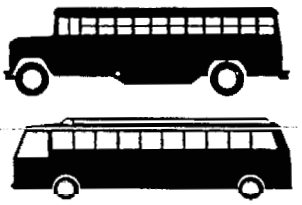
Para los fines del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana los vehículos se clasifican en:

4.1 ATENDIENDO A SU CLASE

CLASE	NOMENCLATURA
AUTOBÚS	B
CAMIÓN UNITARIO	C
CAMIÓN REMOLQUE	C – R
TRACTOCAMIÓN	T
TRACTOCAMIÓN - SEMIRREMOLQUE	T – S
TRACTOCAMIÓN - SEMIRREMOLQUE - REMOLQUE	T – S – R
TRACTOCAMIÓN – SEMIRREMOLQUE - SEMIRREMOLQUE	T – S – S

4.2 ATENDIENDO A SU CLASE, NOMENCLATURA, NÚMERO DE EJES Y LLANTAS

TABLA 4.2.1

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

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGUL
ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS LEGALES

TABLA 4.2.2

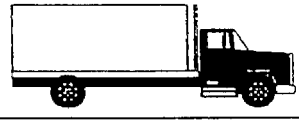
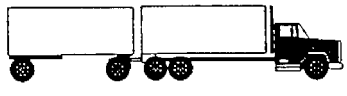
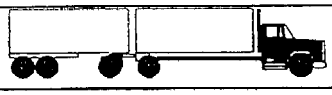
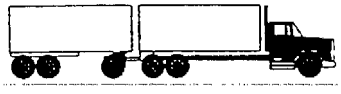
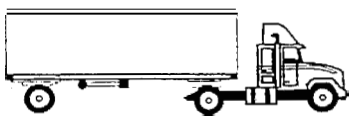
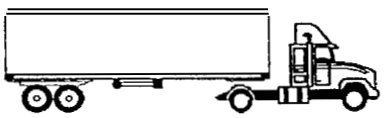
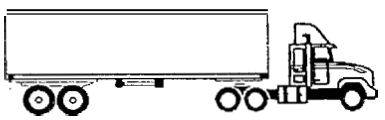
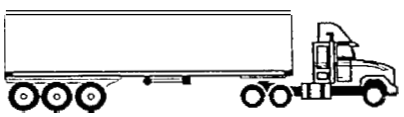
CAMIÓN UNITARIO (C)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO
C2	2	6	
C3	3	8-10	

TABLA 4.2.3

CAMIÓN – REMOLQUE (C - R)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO
C2-R2	4	14	
C3-R2	5	18	
C2-R3	5	18	
C3-R3	6	22	

COMISIÓN FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA
ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS
DEL ARTICULO 69-L SEGUNDO
PARRAFO DE LA L.F.P.A.
Rúbrica

TABLA 4.2.4

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

COMISIÓN FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA
ENE 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS
DEL ARTÍCULO 69-L, SEGUNDO
PÁRRAFO DE LA L.F.P.A.
Rúbrica

TABLA 4.2.5

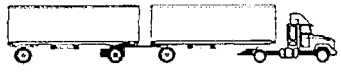
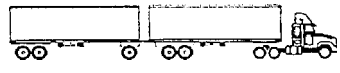
TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE (T-S-R)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO
T2-S1-R2	5	18	
T3-S1-R2	6	22	
T3-S2-R2	7	26	
T3-S2-R3	8	30	
T3-S2-R4	9	34	

TABLA 4.2.6

TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-SEMIRREMOLQUE (T-S-S)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO
T3-S3-S2	8	30	

COMISION FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA

ENE. 29 2001

SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 69-L, SEGUNDO PARRAFO DE LA L.F.P.A.

Rúbrica

4.2.1 De conformidad con lo que establece el Artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrologia y Normalización, cuando se requiera incluir nuevas configuraciones a las autorizadas, su incorporación estará sujeta a los resultados que determine la Secretaría con base en los estudios técnicos y económicos que presente el interesado.

5. ESPECIFICACIONES

5.1 DE PESO

5.1.1 PESO POR EJE

5.1.1.1 El peso máximo por eje, que se autoriza de acuerdo al tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla 9.1.1 del apéndice normativo

5.1.1.2 El peso máximo por eje que se autoriza para el tractocamión - semirremolque -remolque y para el tractocamión - semirremolque – semirremolque, se rigen de acuerdo con la fórmula puente.

5.1.1.3 Asimismo la carga debe estar uniformemente repartida y colocada de forma tal, que al cumplir con el peso bruto vehicular autorizado, la concentración de carga por eje no exceda lo establecido en la tabla 9.1.1 de cargas por eje, o bien cumpla con la fórmula puente.

5.1.2 PESO BRUTO VEHICULAR

5.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado a cada vehículo o combinación vehicular, según el tipo de camino por el que transita, se indica en las tablas de la 9.2.1 a la 9.2.6 y para los vehículos extralargos en las tablas 9.4.1 y 9.4.2, sin que se exceda el peso máximo de diseño que indique el fabricante.

5.1.2.1.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado, podrá incrementarse en 1,5 ton por cada eje motriz y 1,0 ton por cada eje de carga, cuando todos los ejes del vehículo o combinación vehicular cuenten con suspensión neumática, excepto el eje direccional.

5.1.2.1.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado, podrá incrementarse en 0,50 ton por cada eje motriz o de carga, cuando todos los ejes del vehículo o combinación vehicular cuenten con suspensión mixta (cámara de aire y muelles), excepto en el eje direccional; o mixta y neumática, excepto en el eje direccional.

5.1.2.1.3 El peso bruto vehicular máximo autorizado para autobuses B2 y B3, podrá incrementarse en 1,0 ton en aquellos ejes que cuentan con suspensión torsional de hule.

5.1.2.1.4 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los vehículos tipo revolvedora C3, puede alcanzar un peso máximo de diseño de 31.50 ton, si cuentan con suspensión neumática en los ejes traseros y con llantas super sencillas o super anchas o de flotación en el eje direccional o de 26,00 ton si no cuenta con este equipamiento.

DE MEJORA REGULATORIA
ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 69-H, SEGUNDO PARRAFO DE LA L.F.P.A.

5.2 DIMENSIONES

5.2.1 DIMENSIONES AUTORIZADAS

5.2.1.1 El ancho máximo autorizado para toda clase de vehículo que transite en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m.

5.2.1.1.1 Para el caso de las combinaciones vehiculares que utilicen para sujeción de la carga accesorios tales como: trinquetes, perchas, ganchos u otros elementos, éstos no deben considerarse en el ancho máximo de 2,60 m que se indica en el punto anterior.

5.2.1.2 La altura máxima autorizada para toda clase de vehículo que transite en los diferentes tipos de caminos, será de 4,25 m. Podrá permitirse hasta 4,50 m siempre y cuando el transportista seleccione la ruta adecuada, tomando en cuenta los gálibos de los puentes, peraltes de curvas, señalización, cableado, entre otros. El transportista será responsable de los daños causados por la carga o el vehículo, de acuerdo a lo que establece el artículo 68 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

5.2.1.3 La longitud máxima autorizada de la defensa delantera a la defensa trasera para los vehículos clase autobús se indica en la tabla 9.3.1., y para camión unitario en la tabla 9.3.2.

5.2.1.4 La longitud total máxima autorizada para la configuración vehicular camión-remolque (C-R), según el tipo de camino por donde transita, se indica en las tablas 9.3.3. y 9.4.1.

5.2.1.5 La longitud máxima autorizada para la configuración vehicular tractocamión - semirremolque (T-S), según el tipo de camino por donde transita, se indica en las tablas 9.3.4. y 9.4.1.

5.2.1.6 Los remolques y semirremolques deben ostentar su longitud mediante un letrero fijo (rótulo o calcomanía) en fondo blanco reflejante con caracteres rojos, con una altura de 0,28 m en la parte superior delantera, de los costados izquierdo y derecho de la unidad.

LONGITUD DE SEMIRREMOLQUES

SISTEMA MÉTRICO (m)	SISTEMA INGLÉS (PIES)	OBSERVACIONES
12,20	40'	EL VALOR QUE SE INDICA EN EL SISTEMA MÉTRICO, DEBE ROTULARSE COMO LO INDICA EL PUNTO 5.2.1.6 DE LA PRESENTE NORMA
13,72	45'	
14,63	48'	
16,16	53'	

5.2.1.7 Los vehículos: camión unitario, remolque y semirremolque a que se refiere el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deben portar cintas reflejantes de color rojo y blanco en ambos costados y en la parte posterior del semirremolque.

COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 69-L SEGUNDO PARRAFO DE LA L.F.P.A.
Rúbrica

5.2.1.8 La longitud total máxima para las configuraciones vehiculares tractocamión - semirremolque - remolque (T-S-R), según el tipo de camino por donde transitan, se indica en la tabla 9.3.5.

5.2.1.9 La longitud total máxima para las configuraciones tractocamión - semirremolque – semirremolque (T-S-S), según el tipo de camino por donde transitan, se indica en las tablas 9.3.6. y 9.4.2.

5.2.1.9.1 Las combinaciones vehiculares a que se refieren los puntos 5.2.1.8 y 5.2.1.9, deben cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:

a) Portar en la parte posterior de la combinación vehicular, un letrero fijo (rótulo o calcomanía) de acuerdo a las características del último semirremolque, con dimensiones (0.80 x 0.60 m.) con la leyenda "PRECAUCIÓN DOBLE SEMIRREMOLQUE", en fondo amarillo reflejante y letras negras.

b) No podrá transitar este tipo de unidad cuando se presenten condiciones climatológicas desfavorables como son: niebla y lluvia intensa: para lo cual se debe estacionar la unidad en un lugar adecuado, que no presente peligro para la circulación de los otros usuarios del camino.

c) Deben ceder el paso a los demás vehículos cuando la vía de circulación se encuentre congestionada.

d) No podrán circular en convoy.

5.2.1.10 Para la combinación vehicular que traslada automóviles sin rodar y que transite en caminos tipo "A, "B" y "C", se permite un metro de carga sobresaliente en la parte posterior del último semiremolque o remolque de la combinación.

5.2.1.11 Para la combinación vehicular tractocamión - semirremolque que transporta tubos, varillas, láminas, postes y perfiles, en plataformas; se permite 2,50 m de carga sobresaliente en la parte posterior del semirremolque de la combinación, cuando transiten por caminos tipo "ET", "A, "B" y "C", siempre y cuando la longitud de la carga sobresaliente más el largo de la plataforma no exceda de 14,63 m.

5.2.1.12 Para las combinaciones vehiculares de tractocamión – semirremolque y camión remolque, mencionadas en los puntos 5.2.1.4 y 5.2.1.5 a las cuales se permite transportar carga sobresaliente, deben cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:

I.- En la carga sobresaliente, llevar un indicador de peligro en forma rectangular de 0,30 m de altura y con ancho equivalente al vehículo, firmemente sujeto y pintado con rayas inclinadas a 45º alternadas en colores negro y blanco reflejante, de 0,10 m de ancho.

II.- Cuando el vehículo circule con luz diurna, colocar en sus extremos dos banderolas rojas de forma cuadrangular, de 0,40 m por lado, sujetas firmemente.

COMISIÓN FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA
ENE 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS
DEL ARTICULO
PARRAFO DE LA
Rúbrica

III.- Cuando el vehículo circule en horario nocturno, colocar en la carga sobresaliente, dos reflejantes y/o dos lámparas que emitan luz roja, además de dos indicadores de peligro que emitan luz roja visible desde 150 m.

6. OBSERVANCIA OBLIGATORIA DE ESTA NORMA

6.1 VEHÍCULOS DE FABRICACIÓN NACIONAL

6.1.1 De conformidad con el artículo 3o. fracción XI, 40 fracciones I, III y XVI, 41 y demás relativos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana es de carácter obligatorio y en consecuencia los fabricantes de las unidades de autotransporte a que se refiere en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deben producirlos en forma tal que cumplan con las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad que establece la misma.

6.2 VEHÍCULOS DE IMPORTACIÓN

6.2.1 Tratándose de vehículos de procedencia extranjera que se internan al país legalmente para prestar un servicio público o privado de autotransporte, deben cumplir con las disposiciones que establece el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

6.3 VEHÍCULOS EN OPERACIÓN

6.3.1 Los vehículos de autotransporte de más de 4 toneladas de peso bruto vehicular que no cumplan con el peso, dimensiones y capacidad, no podrán transitar por los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

7. SANCIONES

El incumplimiento a las disposiciones contenidas en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, serán sancionadas conforme a lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables.

8. VIGILANCIA

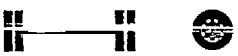
De conformidad con lo que establece el Artículo 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad competente para vigilar el cumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
ENE 29 2001.
SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 69-L, SEGUNDO PARRAFO DE LA L.F.P.A.
Rúbrica

9.- TABLAS

9.1 PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (TONELADAS)

TABLA **9.1.1**

CONFIGURACIÓN DE EJES	TIPO DE CAMINO				
	ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
SENCILLO DOS LLANTAS	6,50	6,50	6,50	5,50	5,00
SENCILLO CUATRO LLANTAS	10,00	10,00	10,00	9,00	8,00
 MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	11,00	11,00	11,00	10,00	9,00
MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	15,50	15,50	15,50	14,00	12,50
DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	18,00	18,00	18,00	16,00	14,00
MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	19,50	19,50	19,50	17,50	15,50
TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	22,50	22,50	22,50	20,00	18,00

COMISION FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA

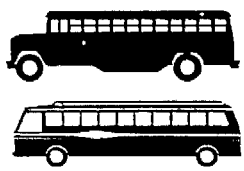
ENE. 29 2001

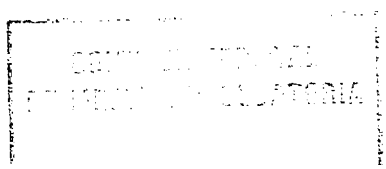
SE SELLA PARA LOS EFECTOS
DEL ARTICULO 69-I, SEGUNDO
PARRAFO DE LA L.F.P.A.

Rúbrica

9.2 PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR TIPO DE VEHÍCULO Y CAMINO (TONELADAS)

TABLA **9.2.1**

AUTOBUS (B)						
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO				
		ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
B2 	6	17,50	17,50	17,50	15,50	14,00
B3	8	22,00	22,00	22,00	19,50	17,50
	10	26,00	26,00	26,00	23,00	20,50
B4	10	30,50	30,50	30,50	27,50	24,50



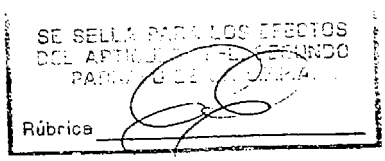


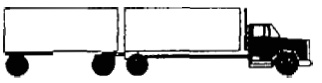
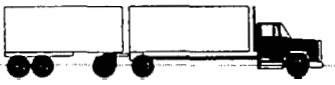
TABLA **9.2.2**

CAMIÓN UNITARIO (C)

CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO				
		ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
C2	6	17,50	17,50	17,50	15,50	14,00
C3	8	22,00	22,00	22,00	19,50	17,50
	10	26,00	26,00	26,00	23,00	20,50

TABLA **9.2.3**

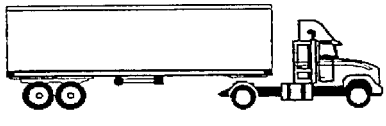
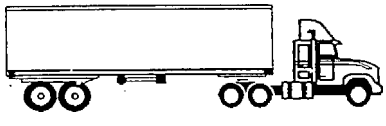
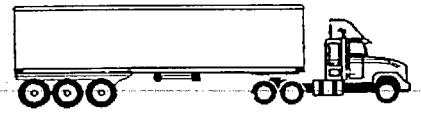
CAMIÓN – REMOLQUE (C-R)

CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO			
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
C2-R2 	14	37,50	37,50	33,50	NA
C2-R3 	18	45,50	45,50	40,50	NA
C3-R2	18	46,00	46,00	41,00	NA
C3-R3	22	54,00	54,00	48,00	NA

NA = NO AUTORIZADO

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 69-I, SEGUNDO PARRAFO DE LA L.F.P.A.
Rúbrica

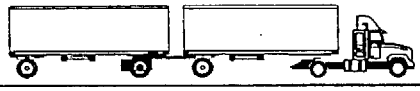
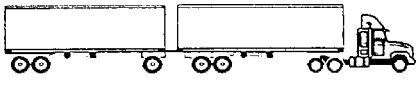
TABLA **9.2.4**

TRACTOCAMIÓN - SEMIRREMOLQUE (T-S)					
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO			
		A4 Y A2	B4 Y B2		
T2-S1	10	27,50	27,50	24,50	
T2-S2 	14	35,50	35,50	31,50	NA
T3-S2 	18	44,00	44,00	39,00	NA
T3-S3 	22	48,50	48,50	43,00	NA

NA = NO AUTORIZADO

COMISIÓN FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA
ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS
DEL ARTICULO 69-L SEGUNDO
PARRAFO DE LA L.F.P.A.
Rúbrica

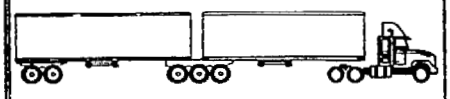
TABLA **9.2.5**

TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE (T-S-R)						
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO				
		ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
T2-S1-R2 	18	47,50	47,50	47,50	42,50	NA
T3-S1-R2	22	56,00	56,00	56,00	50,00	NA
T3-S2-R2	26	60,50	60,50	60,50	52,50	NA
T3-S2-R3 	30	63,00	63,00	63,00	55,00	NA
T3-S2-R4	34	66,50	66,50	66,50	58,00	NA

NA = NO AUTORIZADO

COMISIÓN FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA
ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS
DEL ARTICULO 69-I, SEGUNDO
PARRAFO DE LA L.F.P.A.
Rúbrica

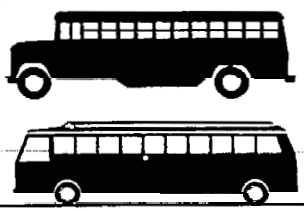
TABLA **9.2.6**

TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-SEMIRREMOLQUE (T-S-S)					
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE LLANTAS	TIPO DE CAMINO			
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
T3-S3-S2 	30	60,00	60,00	51,50	NA

NA = NO AUTORIZADO

9.3 LONGITUD MÁXIMA AUTORIZADA POR TIPO DE VEHÍCULO Y CAMINO (METROS)

TABLA **9.3.1**

AUTOBÚS (B)						
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	TIPO DE CAMINO				
		ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
B2 	2	14,00	14,00	14,00	14,00	12,50
B3	3	14,00	14,00	14,00	14,00	12,50
B4	4	14,00	14,00	14,00	14,00	12,50

COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 69-H, SEGUNDO PARRAFO DE LA LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO
Rúbrica

TABLA **9.3.2**

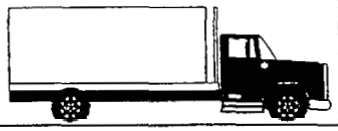
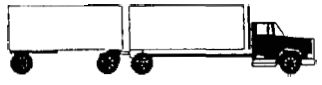
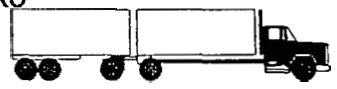
CAMIÓN UNITARIO (C)						
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	TIPO DE CAMINO				
		ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
C2 	2	14,00	14,00	14,00	14,00 14,00	12,50 12,50
C3	3	14,00	14,00	14,00	14,00	12,50

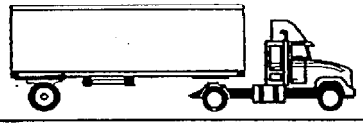
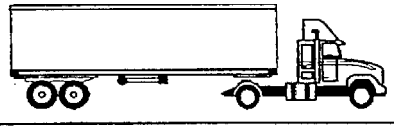
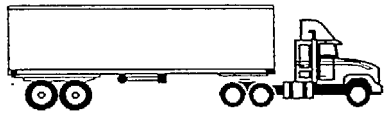
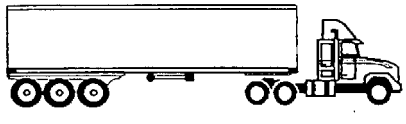
TABLA **9.3.3**

CAMIÓN - REMOLQUE (C-R)					
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	TIPO DE CAMINO			
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
C2-R2 	4	28,50	28,50	22,50	NA
C2-R3 	5	28,50	28,50	22,50	NA
C3-R2	5	28,50	28,50	22,50	NA
C3-R3	6	28,50	28,50	22,50	NA

NA = NO AUTORIZADO

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
ENE 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 69-I, SEGUNDO PARRAFO DE LA LFPA.
Rúbrica

TABLA **9.3.4**

TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE (T-S)					
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	TIPO DE CAMINO			
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
T2-S1 	3	20,80	20,80	18,50	NA
T2-S2 	4	20,80	20,80	18,50	NA
T3-S2 	5	20,80	20,80	18,50	NA
T3-S3 	6	20,80	20,80	18,50	NA

NA= NO AUTORIZADO

TABLA 9.3.5

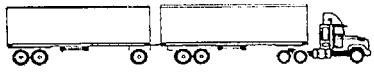
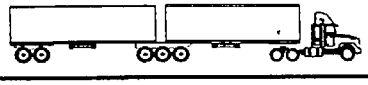
TRACTOCAMIÓN – SEMIRREMOLQUE – REMOLQUE (T-S-R)						
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	TIPO DE CAMINO				
		ET4 Y ET2	A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
T2-S1-R2	5	31,00	**31,00**	**28,50**	**23,50**	**NA**
T3-S1-R2	6	31,00	31,00	28,50	**23,50**	**NA**
T3-S2-R2	7	31,00	31,00	28,50	23,50	NA
T3-S2-R3 	8	31,00	31,00	28,50	23,50	NA
T3-S2-R4	9	31,00	**31,00**	**28,50**	**23,50**	**NA**

TABLA **9.3.6**

TRACTOCAMIÓN – SEMIRREMOLQUE – SEMIRREMOLQUE (T-S-S)					
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	TIPO DE CAMINO			
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
T3-S3-S2 	8	25,00	25,00	20,00	NA

NA= NO AUTORIZADO

COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

ENE. 29 2001

SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO 69-L SEGUNDO PARRAFO DE LA LFPA

Rúbrica

TABLA **9.4.1**

PESO BRUTO VEHICULAR Y LONGITUD MÁXIMA AUTORIZADA PARA LOS VEHÍCULOS EXTRALARGOS EN EJES DE TRANSPORTE

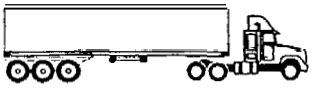
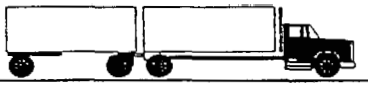
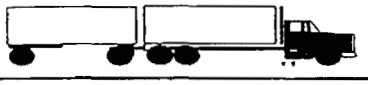
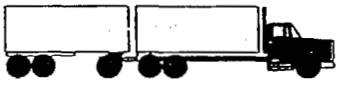
VEHÍCULO EXTRALARGO (VEL)				
CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO Y NOMENCLATURA	**NÚMERO**		**ET4 y ET2**	
	EJES	**LLANTAS**	**PBV (ton)**	**LONGITUD (m)**
T2-S1	3	10	27,50	23,00
T2-S2	4	14	35,50	23,00
T3-S2	5	18	44,00	23.00
T3-S3 	6	22	48,50	23,00
C2-R2 	4	14	37,50	31,00
C2-R3	5	18	45,50	31,00
C3-R2 	5	18	46,00	31,00
C3-R3 	6	22	54,00	31,00

TABLA **9.4.2**

ENE 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS DEL ARTICULO

PESO BRUTO VEHICULAR Y LONGITUD MÁXIMA AUTORIZADA PARA LOS VEHíCULOS EXTRALARGOS EN EJES DE TRANSPORTE

VEHÍCULO EXTRALARGO (V-E)				
CONFIGURACIÓN DEL VEHíCULO Y NOMENCLATURA	NÚMERO		ET4 y ET2	
	EJES	LLANTAS	PBV (ton)	LONGITUD (m)
T3-S2-S3	8	30	60,00	31,00

PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR LA CONFORMIDAD CON LA PRESENTE NORMA OFICIAL MEXICANA

Con fundamento en los Artículos 38 fracción V, 68 y 73 de la Ley Federal sobre Metrologia y Normalización; 35 y 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 19 fracciones II, X, y XXII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y 8o del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, la verificación del cumplimiento de *la* presente Norma Oficial Mexicana, se realizará de acuerdo a lo siguiente:

1.- VERIFICACIÓN

Para el control del Peso y Dimensiones de los vehículos, se utilizarán sistemas de medición, manuales o electrónicos, o bien, las tecnologías más avanzadas que se dispongan en el mercado.

El control se debe efectuar considerando los siguientes aspectos:

- La verificación se efectuará en puntos estratégicos que previamente haya determinado la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sobre la Red Carretera Federal.
- Esta verificación se aplicará a todas las unidades de autotransporte a que se refiere *la* presente Norma Oficial Mexicana que transiten en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.
- La verificación se efectuará de tal forma que no se originen congestionamientos de tránsito sobre la vía de circulación.

ENE. 29 2001
SE SELLA PARA LOS EFECTOS
DEL ARTICULO ... SEGUNDO

10. BIBLIOGRAFÍA

- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.(Diciembre, 1993)

- Ley Federal sobre Metrología y Normalización. (Julio, 1992)

- Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. (Enero, 1994)

- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos. (Abril, 1993)

- Heavy Truck Weight and Dimension Regulations for Interprovincial Operations in Canadá. (November 1992).

- Todo Transporte no. 75 "Adaptación a la Legislación Comunitaria, Pesos y Dimensiones". (Febrero 1991).

- Vehicle Sizes and Weight Manual "Vehicle Sizes & Weights Char" (1992).

- Traffic Engineering Handbook. Institute of Transportation Engineers (1992).

- A Policy on Geometric Design of Highways and Streets. American Association on State Highway and Transportation Officials (1990).

- Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- Normas de Servicios Técnicos. Proyecto Geométrico de Carreteras, Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

- New Trucks for Greater Productivity and Less Road Wear. Transportation Reseach Board. National Reseach Council.

- Truck Weight Limits. Transportation Reseach Board. National Research Council.

- Motor Truck Engineerring Handbook.

- Providing Acces for Large Trucks. Transportation Reseach Board. National Research Council.

ENE. 26 2001

11. CONCORDANCIA CON NORMAS INTERNACIONALES

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, fue elaborado con fundamento en las condiciones de la infraestructura carretera nacional, el objetivo de seguridad en las carreteras y tomando en cuenta las características y especificaciones del parque vehicular existente, por lo que no es necesariamente congruente con ninguna reglamentación internacional sobre la capacidad, peso y dimensiones de los vehículos.

12. TRANSITORIOS

PRIMERO.- El peso bruto vehicular máximo autorizado, para el tractocamión - semirremolque - remolque (T3-S2-R4), que traslade carga seca o fluida por caminos tipo "ET", "A" y "B", independientemente del tipo de suspensión con que cuente, si presenta un sistema auxiliar de frenos, podrá incrementarse hasta 72,50 ton. Esta disposición estará vigente hasta el 7 de enero del 2002; y a partir del 8 de enero del 2002 el peso bruto vehicular deberá ajustarse a lo indicado en el punto 5.1.2.1 del presente proyecto de Norma Oficial Mexicana.

SEGUNDO.- Se deroga la Norma Oficial Mexicana 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, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de enero de 1997 y demás disposiciones, administrativas y técnicas, que se opongan al presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, una vez que entre en vigor como Norma Oficial.

TERCERO.- Todos los vehículos que se encuentran en operación, así como los que se den de alta a partir de la entrada en vigor del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deben cumplir con las disposiciones que en ella se contienen, una vez que entre en vigor como Norma definitiva conforme a la legislación correspondiente.

Dada en la Ciudad de México. a los 16 días del mes de noviembre del año 2000.

EL PRESIDENTE DEL COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE

AARÓN DYCHTER POLTOLAREK

ENE. 29 2001

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

SUBSECRETARíA DE TRANSPORTE

A N E X O

MANIFESTACIóN DE IMPACTO REGULATORIO DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-012-SCT-2-2000, PESO Y DIMENSIONES MÁXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL

DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL