

MAB-EHR-8000172612

Ciudad de México, a 14 de julio de 2017.
ANPACT/MHEL/COFEMER/678/2017.

Mtro. Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Presente

Por este medio, me permito presentar a nombre de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, A. C. (ANPACT). Respecto al Proyecto de Modificación de la Norma Oficial Mexicana "PROY-NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal" publicado el 18 de mayo del presente año y sobre el cual me permito presentar las siguientes propuestas de cambio:

DICE	DEBE DECIR	JUSTIFICACION / COMENTARIOS
4.15 Frenos libres de fricción (freno auxiliar): Sistema de frenos independientes al sistema de frenos de servicio y que actúan directamente en el tren motriz.	4.15 Frenos libres de fricción Freno auxiliar: Sistema de frenos independientes al sistema de frenos de servicio y que actúan directamente en el tren motriz Los elementos utilizados pueden variar dependiendo del diseño del fabricante	El sistema de frenado no necesariamente parte de la operación de los componentes en el que no interviene la fricción.
4.42 Vehículo vocacional y bomba inyectora: Vehículo de 3 o 4 ejes que presta el servicio de carga especializada, diseñado para un uso en particular, tales como: revolvedoras para el transporte de concreto premezclado	4.43 Vehículo vocacional y bomba inyectora: Vehículo de 3 o 4 ejes que presta el servicio de carga especializada, diseñado para un uso en particular, tales como: revolvedoras para el transporte de concreto premezclado	Desplazamiento de los numerales por el anterior de este documento EL PUNTO DE VISTA DE INGENIERIA
5.2.6. Los autobuses, camiones unitarios (C) y tractocamiones deberán contar con freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción.	5.2.6. Los autobuses, camiones unitarios (C) y tractocamiones a partir de un peso bruto vehicular de 7,257 Kgs deberán contar con freno auxiliar, de motor o retardador o freno libre de fricción auxiliar.	El desempeño de los vehículos con PBV menor a 7.2 toneladas, son seguros durante su operación conforme a diseño del fabricante, garantizando que puede operarse sin la necesidad del freno auxiliar.
5.2.8. Los autobuses, camiones unitarios, así como las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S) deberán contar con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio) en todos sus ejes excepto el direccional	5.2.8. Los camiones unitarios, así como las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S) con peso bruto vehicular superior a 7,257 Kgs. deberán contar con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio) en todos sus ejes excepto el direccional. Los autobuses, con peso bruto vehicular superior a 7,257 Kgs. deberán contar con cámaras de frenado de doble acción (estacionamiento y servicio) en los ejes tractivos.	El diseño del eje auxiliar no permite la instalación del dispositivo, en ninguna aplicación o segmento. Se separa en dos partes el numeral para dar más claridad en la aplicación.
6.1.2.2.3 El tractocamión que se utilice en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberá contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería o un elemento que permita la reducción de puntos ciegos	6.1.2.2.3 El tractocamión que se utilice en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberá contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería o un elemento que permita la reducción de puntos ciegos Para los vehículos con configuración cabina sobre motor, podrán utilizar espejos auxiliares conforme al diseño de fabricante	Los vehículos fabricados con diseño cabina sobre motor, a la falta de un frente convencional (trompudos), no cuentan con espacio en donde se puedan colocar los espejos, lo que deriva en condiciones diferentes que genera infracciones de parte de la Policía Federal, debido a que lo interpreta como una violación a la norma.
6.1.2.2.7 El tractocamión de las configuraciones doblemente articuladas deberá ser gobernado en su velocidad, a través de la computadora del vehículo, a efecto de que se restrinja su velocidad hasta un máximo de 80 km/hr. No obstante lo anterior, deberán observarse los límites	6.1.2.2.7 El tractocamión de las configuraciones doblemente articuladas deberá ser gobernado en su velocidad, a través de la computadora del motor vehiculo , a efecto de que se restrinja su velocidad hasta un máximo de 80 km/hr. No obstante lo anterior, deberán observarse los límites establecidos en los dispositivos para el control de tránsito en	La computadora que restringe la velocidad máxima de manejo esta controlada con el motor, no con el vehículo en general.

<p>establecidos en los dispositivos para el control de tránsito en las carreteras y en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal</p>	<p>las carreteras y en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal</p>	
<p>6.2.1.1 El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores que podrán sobresalir como máximo 20 cm a cada lado, ni los elementos, y aditamentos para el aseguramiento y protección de la carga lateral (lonas, cortinas, cinchos y cadenas), que podrán sobresalir como máximo 8 cm de cada lado</p>	<p>El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores que podrán sobresalir como máximo 20 cm a cada lado, ni los elementos, y aditamentos para el aseguramiento y protección de la carga lateral (lonas, cortinas, cinchos y cadenas), que podrán sobresalir como máximo 8 cm de cada lado. Para los vehículos con configuración cabina sobre motor, la distancia máxima que podrán sobre salir los espejos retrovisores, estará limitada al ancho total de la unidad.</p>	<p>Los vehículos fabricados con diseño cabina sobre motor, a la falta de un frente convencional (trompudos), no cuentan con espacio en donde se puedan colocar los espejos, sin exceder la dimensión máxima permitida por la autoridad</p>
<p>6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje o bien, para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberán cumplir las condiciones siguientes, de conformidad con el supuesto aplicable:</p> <p>I. El usuario o transportista de carga consolidada, que requiera entrar o salir de una planta productora o centro logístico y/o de transferencia, ubicada en caminos de menor clasificación, cuya ruta se complemente en su mayoría por caminos tipo "ET" y "A", deberá obtener la autorización especial de conectividad en cumplimiento de las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma, a efecto de poder transitar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y/o dimensiones máximos estén autorizados para caminos "ET" y "A".</p> <p>Para obtener la autorización especial de conectividad, el usuario, o transportista de carga consolidada deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el usuario o transportista de carga consolidada ante la Secretaría; para lo cual, la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos:</p>	<p>6.4.1.1 Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una Planta productora o Centros Logísticos y/o de Transferencia, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje o bien, para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberán cumplir las condiciones siguientes, de conformidad con el supuesto aplicable:</p> <p>I. El usuario o transportista de carga consolidada, que requiera entrar o salir de una planta productora o centro logístico y/o de transferencia, ubicada en caminos de menor clasificación, cuya ruta se complemente en su mayoría por caminos tipo "ET" y "A", deberá obtener la autorización especial de conectividad en cumplimiento de las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma, a efecto de poder transitar con vehículos o configuraciones vehiculares cuyo peso y/o dimensiones máximos estén autorizados para caminos "ET" y "A".</p> <p>Para obtener la autorización especial de conectividad, el usuario, o transportista de carga consolidada deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el usuario o transportista de carga consolidada ante la Secretaría; para lo cual, la Secretaría, a través de las áreas técnicas contará con los elementos necesarios para emitir el dictamen de viabilidad técnica, en el cual se señalará el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera tomando en consideración los siguientes elementos:</p>	<p>El esquema de traslado de unidades es responsabilidad del transportista determinar las rutas que utilizará para tal efecto.</p>
<p>6.5.1 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas y cuatricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos tipo "ET" y "A".</p>	<p>6.5.1 Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas, tricuernas y cuatricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos tipo "ET" y "A"</p>	<p>Estas configuraciones requieren circular en caminos de menor clasificación debido a la logística de traslado de vehículos nuevos. Estas configuraciones son seguras debido a que cuentan con los puntos de articulación necesarios y deberán ser autorizados bajo el esquema de "Per miso de Conectividad"</p>
<p>6.5.1.1 Las empresas que realicen la transportación de vehículos nuevos con este tipo de configuraciones, deberán:</p>	<p>6.5.1.1 Las empresas que realicen la transportación de vehículos nuevos con este tipo de configuraciones, deberán:</p>	

<p>6.5.1.1.1 Registrarse ante la Secretaría.</p> <p>6.5.1.1.2 Demostrar que cuenta con el equipo técnico y el personal capacitado para el ensamble seguro de estas configuraciones.</p> <p>6.5.1.1.3 Notificar a la Secretaría las rutas a utilizar para este tipo de transporte.</p> <p>6.5.1.1.4 Informar sobre los traslados realizados con este esquema, mediante la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría.</p> <p>6.5.1.1.5 La Secretaría y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, en el ámbito de sus atribuciones, podrá verificar en todo momento el cumplimiento de las disposiciones señaladas.</p> <p>6.5.1.1.6 Las disposiciones establecidas en los numerales 6.5.1.1.1 al 6.5.1.1.5. No son aplicables a los vehículos con placas de traslado, que no estén contemplados en el presente Proyecto Norma.</p>	<p>6.5.1.1.6 Las disposiciones establecidas en la presente norma los numerales 6.5.1.1.1 al 6.5.1.1.5. No son aplicables a los vehículos con placas de traslado, que no estén contemplados en el presente Proyecto Norma.</p>	<p>Se refiere a la exclusión de los vehículos que porten placas de traslado, no apliquen a la NOM-012.</p> <p>Los términos de aplicabilidad de estas placas será determinado por la Secretaría bajo otro esquema (Reglamento, permiso, etc).</p>
<p>6.5.1.2 En el acoplamiento de las unidades vehiculares que conformen estas configuraciones, y durante su circulación por caminos y puentes de jurisdicción federal, se deberá cumplir:</p> <p>6.5.1.2.1 Con el peso máximo autorizado por tipo de eje y camino señalado en la TABLA A-1 de esta Norma.</p> <p>6.5.1.2.2 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</p> <p>6.5.1.2.3 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.</p> <p>6.5.1.2.4 Con el largo máximo autorizado de hasta 31,0 m.</p> <p>6.5.1.2.5 Con un equipo de acoplamiento y montaje adecuado que garantice la seguridad durante su circulación en las carreteras.</p> <p>6.5.1.2.6 Con la habilitación de frenos en todos los ejes que tengan contacto con la superficie de rodamiento.</p> <p>6.5.1.2.7 Con la instalación de Indicadores de Peligro para Carga Sobresaliente Posterior, así como luces demarcadoras y de frenado en el último vehículo de la configuración.</p> <p>...</p> <p>6.5.1.2.15 Estas configuraciones vehiculares no podrán circular por caminos tipo "B", "C" o "D", aun presentando Autorización Especial para circular en un camino de menor clasificación de conformidad con el numeral 6.4 de esta Norma.</p> <p>...</p>	<p>6.5.1.2 En el acoplamiento de las unidades vehiculares que conformen estas configuraciones, y durante su circulación por caminos y puentes de jurisdicción federal, se deberá cumplir:</p> <p>6.5.1.2.6 Con la habilitación de frenos en todos los ejes que tengan contacto con la superficie de rodamiento a excepción del último vehículo cuando el eje que esté en contacto con la superficie sea el direccional.</p> <p>6.5.1.2.15 Estas configuraciones vehiculares no podrán circular por caminos tipo "B", "C" o "D", aún presentando Autorización Especial para circular en un camino de menor clasificación de conformidad con el numeral 6.4 de esta Norma</p>	<p>El traslado de unidades considera que la última unidad puede ser colocada en sentido inverso a la unidad motora o de jale, es decir que la unidad arrastrada estaría tocando el piso de rodadura con la tracción delantera o de dirección (ver CFR 49.393.71)</p> <p>Los fabricantes de vehículos pesados que trasladan a su destino, que utiliza las configuraciones de mancuerna, tricuerna y cuatricuerna eventualmente requiere de los permisos de conectividad en cuestión.</p>
<p>6.5.2.2.1 El vehículo vocacional de 3 ejes deberá contar con un eje delantero (direccional) y dos ejes traseros (ambos motrices):</p>	<p>6.5.2.2.1 El vehículo vocacional de 3 ejes deberá contar con un eje delantero (direccional) y dos ejes traseros (ambos motrices):</p>	<p>Los vehículos que corresponden a este segmento pueden tener diversas maneras de construcción, tanto con frente</p>

<p>6.5.2.2.1.1 Para el eje direccional se autoriza un peso máximo de 9,0 t. y hasta 22,0 t. en el eje motriz doble o tándem.</p> <p>6.5.2.2.1.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 31,0 t.</p> <p>6.5.2.2.1.3 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</p> <p>6.5.2.2.1.4 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.</p> <p>6.5.2.2.1.5 Con el largo máximo autorizado de hasta 14,0 m.</p> <p>6.5.2.2.1.6 Con una velocidad máxima de 80 km/hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.</p> <p>6.5.2.2.1.7 Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.</p> <p>6.5.2.2.1.8 Circular con las luces encendidas permanentemente.</p> <p>6.5.2.2.1.9 Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.</p> <p>6.5.2.2.1.10 Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a 5,0 t., cada una.</p>	<p>6.5.2.2.1.1 Para el eje direccional se autoriza un peso máximo de 9,0 t. y hasta 22,0 24.0 t. en el eje motriz doble o tándem.</p> <p>6.5.2.2.1.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 31,0 33.0 t.</p> <p>6.5.2.2.1.3 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</p> <p>6.5.2.2.1.4 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.</p> <p>6.5.2.2.1.5 Con el largo máximo autorizado de hasta 14,0 m.</p> <p>6.5.2.2.1.6 Con una velocidad máxima de 80 km/hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.</p> <p>6.5.2.2.1.7 Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.</p> <p>6.5.2.2.1.8 Circular con con las luces encendidas permanentemente.</p> <p>6.5.2.2.1.9 Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.</p> <p>6.5.2.2.1.10 Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a la capacidad del eje 5,0 t., capacidad del eje 5,0 t., cada una.</p>	<p>convencional (trompudo) como el motor sobre cabina (cab over). Para los vehículos en esta configuración, los vehículos cab over permiten una mejor distribución del peso de la carga transportada, ya que el eje delantero esta más próximo al extremo de la "olla mezcladora". Lo anterior aunado a un peso en el eje delantero más ligero, permitiendo incrementar la carga sin exceder el peso Bruto vehicular (PBV).</p>
<p>6.5.2.2.2 El vehículo vocacional de 4 ejes, deberá contar con dos ejes delanteros (ambos direccionales) y dos ejes traseros (ambos motrices):</p> <p>6.5.2.2.2.1 Para el caso de que el vehículo cuente con dos ejes direccionales, se autoriza un peso máximo de 9,0 t. para cada uno de ellos y hasta 22,0 t. en el eje motriz doble o tándem.</p> <p>6.5.2.2.2.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 40,0 t.</p> <p>6.5.2.2.2.3 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</p> <p>...</p> <p>6.5.2.2.2.10 Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a 5,0 t., cada una.</p>	<p>6.5.2.2.2 El vehículo vocacional de 4 ejes, deberá contar con dos ejes delanteros (ambos direccionales) y dos ejes traseros (ambos motrices):</p> <p>6.5.2.2.2.1 Para el caso de que el vehículo cuente con dos ejes direccionales, se autoriza un peso máximo de 9,0 t. para cada uno de ellos y hasta 22,0 24.0 t. en el eje motriz doble o tándem.</p> <p>6.5.2.2.2.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 40,0 44.0 t.</p> <p>6.5.2.2.2.3 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.</p> <p>...</p> <p>6.5.2.2.2.10 Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a la capacidad del eje 5,0 t., capacidad del eje 5,0 t., cada una.</p>	<p>Los vehículos que corresponden a este segmento pueden tener diversas maneras de construcción, tanto con frente convencional (trompudo) como el motor sobre cabina (cab over). Para los vehículos en esta configuración, los vehículos cab over permiten una mejor distribución del peso de la carga transportada, ya que el eje delantero esta más próximo al extremo de la "olla mezcladora". Lo anterior aunado a un peso en el eje delantero más ligero permitiendo incrementar la carga sin exceder el peso Bruto vehicular (PBV).</p>
<p>7.1.1 De conformidad con el artículo 3o. fracción XI, 40, fracciones I, III y XVI, 41 y demás relativos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la presente Norma es de carácter obligatorio y en consecuencia los fabricantes, reconструкторes e importadores de las unidades de autotransporte a que se refiere esta Norma, en la constancia de capacidad y dimensiones o de peso y dimensiones, que establece el reglamento y norma correspondiente, deberán indicar el peso y dimensiones que autoriza esta Norma para la unidad vehicular en cuestión, sin que éste sea mayor que el de diseño de la unidad vehicular.</p> <p>En el caso de vehículos fabricados para transporte con peso y dimensiones fuera de lo estipulado en la presente Norma, deberá indicarse en la constancia de capacidad y dimensiones o peso y dimensiones del mismo, que se trata de vehículos especiales</p>	<p>7.1.1 De conformidad con el artículo 3o. fracción XI, 40, fracciones I, III y XVI, 41 y demás relativos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la presente Norma es de carácter obligatorio...</p>	

<p>sujetos a diseño específico por lo que no se ajustan a lo establecido en la presente Norma.</p> <p>Los vehículos de autotransporte a los que les aplique esta Norma, que no cumplan con el peso, dimensiones y capacidad, no podrán ser importados y transitar por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.</p> <p>Nuevo</p>	<p>Para los vehículos en proceso de exportación y en tránsito para su traslado de la planta productora al puerto de embarque o frontera, mismas que circularán fuera del territorio Nacional, para la presente norma no aplica.</p>	<p>Estos son vehículos para exportación a Estados Unidos y Canadá únicamente, por lo que no estarán en circulación en territorio Nacional.</p> <p>El proceso de traslado se hace por carreteras ET y A las cuales son las más anchas en territorio Mexicano por lo que no representan un riesgo para las personas y vehículos que circulan en los caminos de jurisdicción federal.</p> <p>Estos vehículos cumplen al 100% la regulación Americana y Canadiense.</p>
<p>QUINTA.- Las especificaciones a que se hace referencia en los numerales 5.2.6, 5.2.7, 5.2.8, 5.2.9 y 5.2.10, serán exigibles para aquellos autobuses, camiones unitarios (C), así como los vehículos de las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S), cuyo año de fabricación sea 2019 o posterior</p>	<p>QUINTO.- Las especificaciones a que se hace referencia en los numerales 5.2.6, 5.2.7, 5.2.8, 5.2.9 y 5.2.10, serán exigibles para aquellos autobuses, camiones unitarios (C), así como los vehículos de las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S) fabricados en territorio nacional o vehículos importados que se registren por primera vez en el Servicio de Autotransporte Federal o Transporte Privado a partir del 1 de enero de 2019.</p>	<p>Consideramos que la redacción propuesta da más claridad de la fecha cuando se cumplirá con lo señalado en el artículo transitorio.</p> <p>Es necesario que las exigencias señaladas en el numeral apliquen de la misma manera a los vehículos que ingresen por primera vez a la DGAF al adquirirse como vehículos nuevos o usados de importación.</p>

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

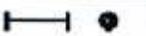
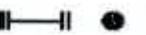
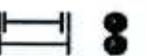
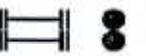
CONFIGURACIÓN DE EJES	VEHÍCULO	TIPO DE CAMINO			
		ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
 SENCILLO DOS LLANTAS	B	6.5 7.5	6.0 6.5	5.50 6.00	5.00 5.5
 MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B	12.50	10.50	9.00	8.00
 MOTRIZ DOBLE TANDEM SEIS LLANTAS	B	17.5 18	13.00 16.00	13.00 14.00	11.00 13.00
 MOTRIZ DOBLE TANDEM OCHO LLANTAS	B	21.00	17.00	14.50	13.50



TABLA B-1

PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO

VEHÍCULO	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)			
			ET y A	B	C	D
B2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0
			20.0	17.0	15.0	13.5
B3	3	8	24,0	19,0	17,0	16,0
			25.5	22.5	20.0	18.5
B3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5
			28.5	23.5	20.5	19.0
B4	4	10 - 12	30.5	25,0	22,5	21,0

B2, B3.- Son los pesos reales y el incremento derivado de las nuevas tecnologías de emisiones (NOM-044)

B4.- Por diseño actualizado

Los ejes traseros y Cab-Over delanteros incrementaran aprox. 600 kgs. por tecnología de emisiones.

TRACTOCAMIÓN-SEMIREMOLQUE-REMOLQUE Y
TRACTOCAMIÓN-SEMIREMOLQUE-SEMIREMOLQUE

CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FÍSICO MECÁNICAS Y DE BAJA EMISIÓN DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S y R)	MOTOR ELECTRÓNICO HP MÍNIMO (T)	TORQUE MÍNIMO (T) (lb-pie)	CAPACIDAD MÍNIMA DE LOS EJES DE TRACCIÓN (T) (lb)	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (T)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENOS (T, S y R)	SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO)) (T, S y R)	CÁMARA DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO), EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL	DISPOSITIVO REGULADOR DE LA VELOCIDAD	CINTAS RETROREFLEJANTES DE CONFORMIDAD CON LA NOM-035-SCT-2 Y NOM-068-SCT-2 VIGENTES O LA QUE LA SUSTITUYA
T2-S1-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T2-S2-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T2-S1-R3	✓	370	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S1-R2	✓	370	1 250	40 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

T3-S1-R3	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S2-R2	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S2-R4	✓	430	1 650	46 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S2-R3	✓	430	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S3-S2	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
T2-S2-S2	✓	370	1 250	30 000	✓		✓	✓	✓	✓	✓
T3-S2-S2	✓	400	1 650	44 000	✓		✓	✓	✓	✓	✓

Dentro de la NOM-068 ya se incluye la NOM-035, seria redundante.

Sin otro particular, aprovecho para enviarle un cordial saludo.

P.A.
Atentamente


Ing. Miguel H. Elizalde Lizarraga
Presidente Ejecutivo

C.c.p. Lic. Adolfo Elim Luviano Heredia.- Director General de Autotransporte Federal.
 Ing. Jesús Pablo Mercado Díaz.- Director de Normatividad.- Dirección General de Autotransporte Federal.
 Ing. Ángel Sánchez Tenorio.- Subdirector de Normas de Vehículos de Autotransporte.- Dirección General de Autotransporte General.