

## **SEGUNDA SECCION**

### **PODER EJECUTIVO**

#### **SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

**PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-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.**

CARLOS FERNANDO ALMADA LÓPEZ, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 36 fracciones I, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 3o. fracción XI, 38 fracción II; 40 fracciones III y XVI; 41, 43 y 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28, 33, 34 y 61 fracción I del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1o. y 5o. fracciones IV y VI, 39, 60, 70 y 70 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 40 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o., 3o., 4o., 5o. y 6o. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; 2o. fracción III, y 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y

#### **Considerando**

Que ante la revisión de la NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, y ante las diversas posiciones sobre su contenido y alcances, el 2 de mayo de 2013 se conformó un Panel de Expertos a partir del Acuerdo de Entendimiento suscrito entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y las principales cámaras y asociaciones del Subsector del Autotransporte para que, con base en los estudios e información existentes en materia de peso y dimensiones, emitiera opinión con relación a la NOM-012-SCT-2-2008;

Que de conformidad al Acuerdo de Entendimiento arriba referido, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y las principales cámaras y asociaciones establecieron el compromiso de aceptar la recomendación que sobre la NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, emitiera el Panel de Expertos, el cual constituirá un referente técnico para determinar lo más conveniente para el país y definir con ello las posturas sobre la modificación de la Norma de referencia;

Que el Panel de Expertos conjuntó un grupo de alto prestigio científico, de carácter heterogéneo, de probada honorabilidad y profundos conocimientos en cada una de las ramas de las ciencias en la que son expertos, quienes auxiliaron en la emisión de una recomendación sobre peso y dimensiones en el autotransporte federal;

Que el Cuerpo Colegiado, después de su instalación por el Secretario de Comunicaciones y Transportes el 17 de mayo de 2013, celebró 21 sesiones de trabajo y se reunió con las 13 cámaras y asociaciones que firmaron el Acuerdo de Entendimiento, así como con diversas instituciones y dependencias de gobierno, tales como Petróleos Mexicanos, Policía Federal, el Laboratorio de Transporte y Sistemas del Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México, la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, el Centro de Experimentación y Seguridad Vial México, y con expertos del Departamento del Transporte de los Estados Unidos y de la Asociación Mundial de Carreteras. En esas reuniones, todos los participantes expusieron con amplitud sus opiniones y plantearon sus posturas; y los miembros del Panel escucharon e intercambiaron puntos de vista, sustentados en su experiencia, tanto científica, de los panelistas, como la obtenida de la práctica de años de actividad en el autotransporte federal, por parte de los transportistas;

Que el aspecto fundamental de las discusiones sostenidas versó sobre la cuestión del peso máximo permitido al autotransporte, para posteriormente identificar otros temas relevantes que abonan a la seguridad nacional, conservación de la infraestructura, preservación del medio ambiente y promoción de la competitividad que, a la conclusión de sus trabajos, fueron consignadas en diversas recomendaciones, publicadas en la página de internet de esta Secretaría, mediante comunicado 297, de fecha 6 de diciembre de 2013. Las cuales incluso se expusieron en su momento, ante las comisiones en materia de transporte de las Cámaras del Congreso de la Unión;

Que el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, en su reunión celebrada el 28 de mayo de 2013, alcanzó un Acuerdo con relación a la NOM-012-SCT-2-2008. En dicho Acuerdo se estableció notificar al Secretariado Técnico de la Comisión Nacional de Normalización el resultado de la revisión quinquenal y continuar con la vigencia de la Norma;

Que en el Programa Nacional de Normalización 2014, publicado el pasado 11 de abril, se encuentra incluida la modificación de la NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal;

Que para fortalecer el proceso de modificación de la NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, se atendieron las recomendaciones del Panel de Expertos, donde se establece que es necesario modificar las especificaciones técnicas contenidas en la misma, privilegiándose la seguridad de todos los usuarios de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, evitando el daño a la infraestructura carretera, promoviendo la competitividad y productividad del subsector autotransporte, así como la preservación del ambiente;

Que es necesario eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los actualmente establecidos en la NOM-012-SCT-2-2008 que, en forma diferenciada, sólo se autorizan a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios;

Que es necesario actualizar las especificaciones sobre restricción de circulación, especialmente en aquellos vehículos más largos, a las condiciones de geometría de la infraestructura carretera, sección transversal e infraestructura de puentes, favoreciéndose la seguridad de todos los usuarios de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal y anticipando esta medida para evitar el aumento de daños futuros a la infraestructura carretera;

Que es necesario establecer disposiciones que permitan la verificación rápida, transparente y expedita del peso de los vehículos en las carreteras, a través de básculas de pesaje dinámico, y las correspondientes multas emitidas bajo esquemas electrónicos, con la finalidad de contribuir en el fortalecimiento de los mecanismos de cumplimiento de la normatividad, con su consecuente impacto en la seguridad de los usuarios y de las vías de comunicación de jurisdicción federal, esto es, habilitar la posibilidad de su vigilancia con el apoyo de esquemas tecnológicos que actualmente ofrece el mercado;

Que habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Proyecto de NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-012-SCT-2-2014, 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 fue aprobado, por mayoría, por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, en su segunda sesión extraordinaria celebrada el 2 de junio de 2014;

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 47 fracción I y en relación con el 45, ambos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se ordena su publicación, para que en un plazo de 60 días naturales contados a partir de su fecha de publicación, los interesados presenten comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, ubicado en Calzada de Las Bombas 411, 2do. Piso, Colonia Los Girasoles, Código Postal 04920, Delegación Coyoacán, Teléfono 5011-9270, correo electrónico: consulta.nom012@sct.gob.mx; y durante ese lapso la Manifestación a que se refiere el artículo 45 de la citada Ley, estará a disposición del público para su consulta en el domicilio arriba indicado.

En virtud de lo anterior, he tenido a bien ordenar la publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana:

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-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.

México, D.F., a 6 de junio de 2014.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Carlos Fernando Almada López**.- Rúbrica.

**PROYECTO NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-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**

**PREFACIO**

En la elaboración de este PROYECTO de la Norma Oficial Mexicana participaron:

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE
  - o DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
- SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
  - o DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
  - o DIRECCIÓN GENERAL DE CONSERVACIÓN DE CARRETERAS
  - o DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO CARRETERO
  - o DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS TÉCNICOS

INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN:

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

SECRETARÍA DE ECONOMÍA

- DIRECCIÓN GENERAL DE NORMAS

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

- SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA
- ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS

SECRETARÍA DE ENERGÍA

- COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD NUCLEAR Y SALVAGUARDIAS

SECRETARÍA DE SALUD

- COMISIÓN FEDERAL PARA LA PROTECCIÓN CONTRA RIESGOS SANITARIOS

SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL

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

COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD

- POLICÍA FEDERAL. DIVISIÓN DE SEGURIDAD REGIONAL

SECRETARÍA DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL

- DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

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

- DIRECCIÓN GENERAL DE SANIDAD VEGETAL

SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

- DIRECCIÓN GENERAL DE FOMENTO AMBIENTAL, URBANO Y TURÍSTICO
- DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN INTEGRAL DE MATERIALES Y ACTIVIDADES RIESGOSAS

SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES

- AGENCIA MEXICANA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO.

SECRETARÍA DE TURISMO

- DIRECCIÓN GENERAL DE NORMALIZACIÓN Y CALIDAD REGULATORIA TURÍSTICA.

PROCURADURÍA FEDERAL DEL CONSUMIDOR

PETRÓLEOS MEXICANOS

COMISIÓN FEDERAL DE ELECTRICIDAD

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

- INSTITUTO DE INGENIERÍA

INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL

- CENTRO DE INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

- UNIDAD PROFESIONAL INTERDISCIPLINARIA DE INGENIERÍA Y CIENCIAS SOCIALES Y ADMINISTRATIVAS

CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

CONFEDERACIÓN DE CÁMARAS INDUSTRIALES DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACIÓN

CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO

CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS, A.C.

ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, A. C.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUÍMICA, A.C.

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

ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO, A.C.

ASOCIACIÓN MEXICANA DE FERROCARRILES, A.C.

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

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

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

### ÍNDICE

1. Fundamentación
2. Objetivo y campo de aplicación
3. Referencias
4. Definiciones
5. Clasificación de vehículos
  - 5.1. Atendiendo a su clase.
  - 5.2. Atendiendo a su clase, nomenclatura, número de ejes y llantas.
6. Especificaciones
  - 6.1. De peso.
    - 6.1.1. Peso máximo por eje.
    - 6.1.2. Peso bruto vehicular máximo autorizado.
  - 6.2. Dimensiones.
    - 6.2.1. Dimensiones máximas autorizadas.
  - 6.3. Tecnologías alternativas.
  - 6.4. Casos de conectividad.
    - 6.4.1. Vehículos de Carga
    - 6.4.2. Vehículos de Pasajeros
7. Observancia obligatoria de esta Norma
  - 7.1. Vehículos de fabricación nacional y de importación.
8. Sanciones
9. Vigilancia
10. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)
  - 10.1. Objetivo
  - 10.2. Unidades de Medida
  - 10.3. Disposiciones Generales del PEC
  - 10.4. Verificación
  - 10.5. Unidades de Verificación
  - 10.6. Dependencias y Organismos que intervienen en la verificación
11. Métodos de Prueba
12. Concordancia con normas internacionales
13. Transitorios
14. Bibliografía

## 1.- Fundamentación

CARLOS FERNANDO ALMADA LÓPEZ, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 36 fracciones I, XII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 3o. fracción XI, 38 fracción II; 40 fracciones III y XVI; 41, 43 y 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28, 33, 34 y 61 fracción I del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1o. y 5o. fracciones IV y VI, 39, 60, 70 y 70 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 40 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o., 3o., 4o., 5o. y 6o. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; 2o. fracción III, y 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## 2.- Objetivo y campo de aplicación

La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento.

## 3.- Referencias

Para la correcta aplicación de esta Norma, es necesario consultar:

- Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2002, Sistema General de Unidades de Medida. Vigente.
- Norma Oficial Mexicana NOM-067-SCT-2/SECOFI-1999, Transporte terrestre-Servicio de autotransporte económico y mixto-midibús-características y especificaciones técnicas y de seguridad. Vigente.
- Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, Instrumentos de medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos técnicos y metrológicos. Vigente.
- Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2014, Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga y transporte privado-Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en caminos y puentes de jurisdicción federal.
- Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2010, Remolques y semirremolques-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba.

## 4.- Definiciones

Autobús.-	Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de más de 30 personas.
Autotanque.-	Vehículo cerrado, camión tanque, semirremolque o remolque tipo tanque, destinado al transporte de líquidos, gases licuados o sólidos en suspensión.
Bitácora de horas de servicio del conductor.-	Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso, con registros por viaje.
Cadena de seguridad.-	Dispositivo de seguridad, cadena o cable de acero, para mantener la conexión entre los vehículos acoplados o enganchados, ya sean motrices o de arrastre y mantener el control de dirección de viaje del vehículo trasero en caso de falla de la argolla y/o gancho de arrastre, la cual deberá cumplir con las especificaciones que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2010.
Camión unitario.-	Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 t.
Camión remolque.-	Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un convertidor.
Capacidad.-	Número máximo de personas, más peso del equipaje y paquetería, que un vehículo destinado al servicio de pasajeros puede transportar y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor.
Carga útil y peso útil.-	Peso máximo de la carga que un vehículo puede transportar en condiciones de seguridad y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor.

Carta de porte.-	Título legal del contrato entre el remitente y la empresa de autotransporte, y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinan.
Convertidor.-	Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque y que le agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque-remolque y camión remolque.
Convertidor tipo "H".-	Sistema de acoplamiento de dos o más ojillos que se engancha a un camión o a un semirremolque y que le agrega una articulación a las configuraciones compuestas por un tractocamión, semirremolque y remolque o camión remolque.
Dimensiones.-	Alto, ancho y largo máximo expresado en metros de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga.
Frenos Libres de Fricción (freno auxiliar).-	Sistema de frenos independientes al sistema de frenos de servicio y que actúan directamente en el tren motriz.
Indicadores de Peligro para Carga Sobresaliente Posterior.-	Tablero de metal o madera de forma rectangular de 0,30 m de altura y con un ancho equivalente al vehículo, firmemente sujeto y pintado con rayas inclinadas a 45 grados alternadas en colores negro y blanco reflejante de 0,10 m de ancho.
Norma.-	Norma Oficial Mexicana.
Nota de embarque.-	Comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante impreso expedido por el propietario de mercancías que formen parte de sus activos, en términos del artículo 29 del Código Fiscal de la Federación y la RESOLUCIÓN Miscelánea Fiscal, con el que se acredita el transporte de dichas mercancías, en el que se deberá especificar: lugar y fecha de expedición, así como el lugar de origen y destino final.
Peso.-	Fuerza que ejerce sobre el piso un vehículo debido a su masa y a la gravedad terrestre.
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.
Peso por eje.-	Concentración de peso que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodadura.
Peso vehicular.-	Peso de un vehículo o configuración vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga.
Remolque.-	Vehículo con eje delantero giratorio, o semirremolque con convertidor y eje al centro o trasero fijo, no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un camión o tractocamión articulado.
Secretaría.-	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Semirremolque.-	Vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión de manera que sea jalado y parte de su peso sea soportado por éste.
Sistema antibloqueo para frenos.-	Equipo electrónico de seguridad que mediante sensores de rotación instalados en los ejes, auxilian al sistema de frenos de servicio principal, evitando que éstos se bloqueen.
Sistema de acoplamiento de última generación.-	Sistema de acoplamiento de dos o más ojillos tipo "H" que cuenta con sistema de control electrónico para fijar el eje en reversa y liberarlo al transitar hacia adelante.
Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).-	Conjunto de dispositivos electrónicos instalados en un vehículo para determinar la posición de éste, expresado a un sistema de georreferenciación, a través de una red de satélites y programas específicos.

Subcontratista.-	Transportista contratado por una empresa de transporte privada para prestar el servicio de autotransporte federal.
Suspensión neumática.-	Sistema de seguridad de los vehículos conformado por elementos mecánicos y estructurales flexibles que unen a los ejes con el chasis o estructura autoportante, en la que el principal elemento es un sistema neumático, que amortigua las vibraciones.
Tractocamión.-	Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques.
Tractocamión articulado.-	Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque.
Tractocamión doblemente articulado.-	Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación.
Tren Motriz.-	Conjunto de elementos conformados por motor, transmisión, diferencial y ejes.
Unidad vehicular tipo góndola o madrina.-	Configuración vehicular integrada por un camión-remolque; tractocamión-semirremolque o tractocamión-semirremolque-remolque o tractocamión-semirremolque-semirremolque, destinada al transporte de vehículos sin rodar.
Usuario.-	Persona física o moral que contrate con un transportista el traslado de personas o el transporte de carga, o que transporte su propia carga.

## 5. Clasificación de vehículos

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

### 5.1. Atendiendo a su clase.

CLASE: VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN	NOMENCLATURA
AUTOBÚS	B
CAMIÓN UNITARIO	C
CAMIÓN REMOLQUE	C-R
TRACTOCAMIÓN ARTICULADO	T-S
TRACTOCAMIÓN DOBLEMENTE ARTICULADO	T-S-R y T-S-S

### 5.2. Atendiendo a su clase, nomenclatura, número de ejes y llantas.

**TABLA 5.2.1**

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

TABLA 5.2.2

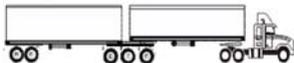
CAMIÓN UNITARIO ( C )			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO
C2	2	6	
C3	3	8-10	
C4 (1)	4	12	
CAMION-REMOLQUE ( C-R )			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO
C2-R2	4	14	
C3-R2	5	18	
C2-R3	5	18	
C3-R3	6	22	

(1) Nota: El camión unitario C4 deberá contar con dos ejes delanteros (ambos direccionales) y dos ejes traseros (ambos motrices).

TABLA 5.2.3

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

TABLA 5.2.4

TRACTOCAMIÓN SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE (T-S-R)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO
T2-S1-R2	5	18	
T2-S2-R2	6	22	
T2-S1-R3	6	22	
T3-S1-R2	6	22	
T3-S1-R3	7	26	
T3-S2-R2	7	26	
T3-S2-R3	8	30	
T3-S2-R4	9	34	
T2-S2-S2	6	22	
T3-S2-S2	7	26	
T3-S3-S2	8	30	

No se permite la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión-semirremolque arrastrando un convertidor (dolly) sin el semirremolque enganchado.

**5.2.5.** Se autoriza la circulación de configuraciones vehiculares en mancuernas y tricuernas, exclusivamente para el traslado de vehículos nuevos, por caminos y puentes de jurisdicción federal.

## 6. Especificaciones

### 6.1. De peso.

Estas especificaciones deben interpretarse como los pesos de las masas cuyos valores se indican.

#### 6.1.1. Peso máximo por eje.

**6.1.1.1.** Las concentraciones máximas de carga por daño a pavimentos por eje de acuerdo al tipo de camino en que transitan, son las indicadas en la tabla "A" que se muestra a continuación:

**TABLA A**  
**PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (cifras en toneladas)**

CONFIGURACIÓN DE EJES		Vehículo o configuración	TIPO DE CAMINO			
			ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
	SENCILLO DOS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	6,50	6,00	5,50	5,00
		C y T-S	6,50	6,00	5,50	5,00
	SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	10,00	9,50	8,00	7,00
		C y T-S	11,00	9,50	8,00	7,00
	MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	11,00	10,50	9,00	8,00
		C y T-S	12,50	10,50	9,00	8,00
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM SEIS LLANTAS	B, C-R y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00
		C y T-S	18,00	13,00	11,50	11,00
	DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	17,00	15,00	13,50	12,00
		C y T-S	19,00	15,00	13,50	12,00
	MOTRIZ DOBLE O TANDEM OCHO LLANTAS	B, C-R y T-S-R	18,00	17,00	14,50	13,50
		C y T-S	21,00	17,00	14,50	13,50
	TRIPLE O TRIDEM DOCE LLANTAS	B, C-R y T-S-R	23,50	22,50	20,00	NA
		C y T-S	26,50	22,50	20,00	NA

NA = NO AUTORIZADO

**6.1.1.1.1** Con el propósito de que los vehículos de pasajeros que cuenten con suspensión neumática, circulen con mayor seguridad al permitir una mejor distribución del peso bruto vehicular en los ejes, la Secretaría podrá autorizar exclusivamente para el eje delantero una concentración máxima de carga de 7,5 t.

**6.1.1.1.2** Se autoriza, exclusivamente para los ejes delanteros, una concentración máxima de 7,5 t. a los vehículos C-4, siempre que sea para vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba. Para el caso de los ejes traseros, la concentración máxima deberá ajustarse a lo señalado en la Tabla A.

**6.1.1.1.3** Asimismo la carga debe ser colocada para que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en la tabla "A" de cargas por eje.

**6.1.2** Peso bruto vehicular máximo autorizado.

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

<sup>1/</sup> La fórmula puente considerada es la siguiente:

$$PBV = 870 \left[ \frac{DE * N}{N - 1} + (3,66 * N) + 11 \right]$$

En donde:

PBV = Peso Bruto Vehicular en kilogramos.

DE = Distancia entre ejes extremos (medida del centro del eje delantero, al centro del último eje del vehículo o configuración vehicular).

N = Número de ejes.

**TABLA B**  
**PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO**

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (t)			
			ET y A	B	C	D
B2	2	6	17,5	16,5	14,5	13,0
B3	3	8	21,5	19,0	17,0	16,0
B3	3	10	24,5	23,0	20,0	18,5
B4	4	10	27,0	25,0	22,5	21,0
C2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0
C3	3	8	24,5	19,0	17,0	16,0
C3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5
C2-R2	4	14	37,5	35,5	NA	NA
C3-R2	5	18	44,5	42,0	NA	NA
C3-R3	6	22	51,5	47,5	NA	NA
C2-R3	5	18	44,5	41,0	NA	NA
T2-S1	3	10	30,0	26,0	22,5	NA
T2-S2	4	14	38,0	31,5	28,0	NA
T3-S2	5	18	46,5	38,0	33,5	NA
T3-S3	6	22	54,0	45,5	40,0	NA
T2-S3	5	18	45,5	39,0	34,5	NA
T3-S1	4	14	38,5	32,5	28,0	NA
T2-S1-R2	5	18	47,5	NA	NA	NA
T2-S1-R3	6	22	54,5	NA	NA	NA
T2-S2-R2	6	22	54,5	NA	NA	NA
T3-S1-R2	6	22	54,5	NA	NA	NA
T3-S1-R3	7	26	60,5	NA	NA	NA
T3-S2-R2	7	26	60,5	NA	NA	NA
T3-S2-R4	9	34	66,5	NA	NA	NA
T3-S2-R3	8	30	63,0	NA	NA	NA
T3-S3-S2	8	30	60,0	NA	NA	NA
T2-S2-S2	6	22	51,5	NA	NA	NA
T3-S2-S2	7	26	58,5	NA	NA	NA

NA- No Autorizado

Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A".

**6.1.2.2** El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo "ET" y "A", siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes.

**6.1.2.2.1** Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S).

**TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-SEMIRREMOLQUE (T-S-R y T-S-S)**

CONFIGURACIÓN VEHICULAR (1)	CONTAR CON DICTAMEN DE CONDICIONES FÍSICO MECÁNICAS Y DE BAJA EMISIÓN DE CONTAMINANTES VIGENTES (T, S y R)	MOTOR ELECTRÓNICO HP MÍNIMO (T)	TORQUE MÍNIMO (T) (lb-pie)	CAPACIDAD MÍNIMA DE LOS EJES DE TRACCIÓN (T) (lb)	FRENO AUXILIAR DE MOTOR O RETARDADOR O FRENO LIBRE DE FRICCIÓN (T)	CONVERTIDOR EQUIPADO CON DOBLE CADENA DE SEGURIDAD	SISTEMA ANTIBLOQUEO PARA FRENS (T, S y R)	SUSPENSIÓN DE AIRE (EXCEPTO EJE DIRECCIONAL-DELANTERO) (T, S y R)	CÁMARAS DE FRENADO DE DOBLE ACCIÓN (ESTACIONAMIENTO Y SERVICIO), EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL
T2-S1-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓
T2-S2-R2	✓	350	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓
T2-S1-R3	✓	370	1 250	30 000	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S1-R2	✓	370	1 250	40 000	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S1-R3	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S2-R2	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S2-R4	✓	430	1 650	46 000	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S2-R3	✓	430	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓
T3-S3-S2	✓	400	1 650	44 000	✓	✓	✓	✓	✓
T2-S2-S2	✓	370	1 250	30 000	✓	-	✓	✓	✓
T3-S2-S2	✓	400	1 650	44 000	✓	-	✓	✓	✓

**Nota.-** La potencia del motor, torque y capacidad de los ejes, se indican en unidades del sistema inglés, por ser éstas como comúnmente se les identifican y facilitar su cumplimiento. Las conversiones al sistema internacional son: 1 HP = 0,7457 Kw; 1Lb-pie = 1,3558 Nw-m y 1 Lb = 0,454 kg.

**6.1.2.2.2** Los vehículos o configuraciones vehiculares que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado antes del 30 de mayo de 2008, deben cumplir con las especificaciones y disposiciones señaladas en las tablas del numeral anterior (6.1.2.2.1), excepto en lo referente al motor electrónico, torque mínimo y sistema antibloqueo para frenos.

**6.1.2.2.3** Para acceder a los incrementos de peso a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2, los vehículos deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:

**Vehículos de carga**

**I.- De Tránsito:**

- a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor. La velocidad debe ser controlada y registrada incorporando en el vehículo sistemas electrónicos.
- b) Confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase.
- c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo que las encienda al momento de ponerlo en marcha.
- d) Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.

**II.- Del conductor:**

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

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

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

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

**6.2 Dimensiones.****6.2.1 Dimensiones máximas autorizadas.**

**6.2.1.1** El ancho máximo autorizado para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 2,60 m, este ancho máximo no incluye los espejos retrovisores, los cuales no deben sobresalir más de 20 cm a cada lado del vehículo; no obstante, ese ancho máximo sí incluye los elementos de sujeción y demás aditamentos para el aseguramiento de la carga.

**6.2.1.2** La altura máxima autorizada para todas las clases de vehículos que transitan en los diferentes tipos de caminos, será de 4,25 m.

**6.2.1.3** El largo máximo autorizado para los vehículos clase autobús y camión unitario, se indica en la tabla "C" de esta Norma.

**6.2.1.4** El largo total máximo autorizado para las configuraciones camión remolque (CR), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C" de esta Norma.

**TABLA C****LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO**

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (cifras en metros)			
			ET y A	B	C	D
B2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5
B3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5
B3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5
B4	4	10	14,0	14,0	14,0	12,5
C2	2	6	14,0	14,0	14,0	12,5
C3	3	8	14,0	14,0	14,0	12,5
C3	3	10	14,0	14,0	14,0	12,5
C2-R2	4	14	31,0	28,5	NA	NA
C3-R2	5	18	31,0	28,5	NA	NA
C3-R3	6	22	31,0	28,5	NA	NA
C2-R3	5	18	31,0	28,5	NA	NA
T2-S1	3	10	23,0	20,8	18,5	NA
T2-S2	4	14	23,0	20,8	18,5	NA
T2-S3	5	18	23,0	20,0	18,0	NA
T3-S1	4	14	23,0	20,0	18,0	NA
T3-S2	5	18	23,0	20,8	18,5	NA
T3-S3	6	22	23,0	20,8	18,5	NA
T2-S1-R2	5	18	31,0	NA	NA	NA
T2-S1-R3	6	22	31,0	NA	NA	NA
T2-S2-R2	6	22	31,0	NA	NA	NA

T3-S1-R2	6	22	31,0	NA	NA	NA
T3-S1-R3	7	22	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-R2	7	26	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-R4	9	34	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-R3	8	30	31,0	NA	NA	NA
T3-S3-S2	8	30	25,0	NA	NA	NA
T2-S2-S2	6	22	31,0	NA	NA	NA
T3-S2-S2	7	26	31,0	NA	NA	NA

NA-No Autorizado

Se autoriza para los vehículos B3 un largo máximo autorizado de hasta 15,0 m, exclusivamente cuando circulen en caminos Tipo "ET" y "A", siempre que cuenten con el tercer eje direccional o movable. Estos vehículos no se autorizan su circulación en caminos Tipo "B", "C" o "D", aun presentando Autorización Especial por caso de conectividad.

Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrá circular en caminos Tipo ET y A.

Para los tractocamiones doblemente articulados, se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 12,19 m. y circulen en caminos "ET" y "A". En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberá contar además, con la autorización correspondiente.

**6.2.1.5** El largo total máximo autorizado para la configuración tractocamión articulado (TS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C" de esta Norma.

Se autorizan 30 centímetros de largo máximo autorizado adicionales a lo señalado en la Tabla C, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 12,19 m.

Cuando la longitud del semirremolque sea mayor que 14,63 m en las configuraciones vehiculares a que se refiere la tabla "C" éstos deberán cumplir con las siguientes disposiciones de seguridad:

a) El tractocamión 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.

b) Portar en la parte posterior del semirremolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones de 0,80 X 0,60 m y una leyenda "PRECAUCIÓN AL REBASAR", en fondo naranja reflejante y letras negras.

**6.2.1.6** El largo total máximo para las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla "C" de esta Norma.

**6.2.1.6.1** 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.

**6.2.1.6.2** Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), en todos los casos, deberá estar equipado con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés).

**6.2.1.6.3** El tractocamión de las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberá contar con freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción.

**6.2.1.6.4** Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla "C", para las configuraciones camión con remolque y tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m.

**6.2.1.6.5** Los conductores que operan estas configuraciones de tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS), deberán acreditar la experiencia y capacidades que determine la Secretaría, y deberán contar con la licencia correspondiente a esta modalidad.

**6.2.1.7** Para las configuraciones vehiculares que trasladan automóviles sin rodar que transitan en caminos tipo "ET", "A" y "B", se permite 1,00 m de carga sobresaliente, en la parte posterior del último semirremolque o remolque de la configuración, siempre y cuando el vehículo sin carga no rebase el largo máximo autorizado por tipo de vehículo y camino a que se refiere en la Tabla "C".

**6.2.1.7.1** Cuando se trate de carga sobresaliente en la parte superior frontal de la configuración tipo góndola o madrina, se permite 1,00 m sobresaliente, siempre y cuando no se rebase la longitud máxima permitida por tipo de vehículo y de carretera, y además, el vehículo sin carga no rebase el largo máximo autorizado por tipo de vehículo y camino a que se refiere en la Tabla "C".

**6.2.1.8** Para las configuraciones vehiculares de tractocamión con semirremolque que transportan tubos, varillas, láminas, postes y perfiles, en plataformas, se permite hasta 2,50 m de carga sobresaliente en la parte posterior del semirremolque de la configuración, cuando transiten por caminos tipo "ET", "A", "B" y "C", siempre y cuando la longitud de la carga sobresaliente más el largo de la plataforma no exceda de 14,63 m, ni se sobrepasen las dimensiones máximas permitidas por tipo de carretera para la configuración vehicular .

**6.2.1.9** Para las configuraciones vehiculares de tractocamión con semirremolque, camión remolque y tractocamión doblemente articulado mencionadas en los puntos 6.2.1.7 y 6.2.1.8 a los cuales se les permite transportar carga sobresaliente, deberán cumplir con los Indicadores de Peligro para Carga Sobresaliente que se establecen en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

### **6.3** Tecnologías alternativas.

En caso de que hubiera nuevas tecnologías que no estén consideradas en la normatividad actual y que pudieran ser iguales o superiores en el desempeño de los vehículos o configuraciones vehiculares a que se refiere el numeral 6.1.2.2 se les aplicarán los mismos beneficios. En este supuesto, la autorización correspondiente deberá apegarse a lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

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

#### **6.4.1** Vehículos de Carga.

**6.4.1.1** Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora, o utilizar un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, deberán cumplir las condiciones siguientes:

- I. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación solamente para entrar o salir de centros de producción, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta, y los tramos y distancia requeridos. Para lo cual deberán demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad. Esta Autorización se emitirá previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría. La Secretaría publicará en su página de Internet las autorizaciones emitidas; y éstas se emitirán por la distancia estrictamente necesaria, y siempre que no existan caminos alternos de mayores especificaciones.
- II. Presentar, exclusivamente el usuario, ante la Secretaría, una solicitud de autorización especial por caso de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje, debiendo señalar el Origen-Destino de la ruta y los tramos requeridos; así como:
  - a) Demostrar que económicamente no es posible usar otro tipo de configuraciones vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas;
  - b) Por excepción podrán circular al amparo de la autorización especial por caso de conectividad en tramos de hasta por 50 km. en caminos tipo B, previo dictamen de las áreas técnicas de la Secretaría.
  - c) Demostrar que no existen rutas alternas, con caminos de mayor especificación.
  - d) Condiciones de seguridad.
  - e) La Secretaría publicará en medios electrónicos, las autorizaciones emitidas.

Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga.

Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga.

- III. La Secretaría podrá negar la solicitud cuando exista una carretera de mayor especificación, cuando no se ajuste a lo dispuesto en los numerales I y II, o por cuestiones de seguridad.
- IV. También podrá negar la solicitud, por el mal uso de los permisos en cualquiera de las rutas de conectividad autorizadas.
- V. Las autorizaciones que se expidan incluirán las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación. La autorización se otorgará por usuario para los transportistas incluidos en su solicitud, para los tipos de vehículos o configuraciones vehiculares autorizados por la Secretaría, señalando los caminos en los que se permita su circulación. Los tramos a autorizar serán exclusivamente aquéllos que representen la menor distancia hacia el camino de mayor especificación.

- VI. En la ruta origen-destino, cuando existan carreteras de mayor clasificación, invariablemente deberán utilizarse éstas. Para el caso de que inicie operaciones o se reclasifique algún camino alternativo, de mejores especificaciones al tramo autorizado, la autorización por caso de conectividad quedará sin efecto, sin necesidad de emitir resolución alguna.
- VII. Cuando la autorización sea utilizada por un subcontratista, éste deberá comprometerse en el contrato respectivo, a respetar las condiciones de la autorización. El usuario autorizado deberá informar vía Internet a la Secretaría con qué subcontratista ha celebrado contratos y su vigencia, para que sea incorporado en la base de datos y considerado en las acciones de control y vigilancia.
- VIII. La Secretaría resolverá en un plazo no mayor de sesenta días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud. En caso de que no la emita en el plazo señalado, se entenderá en sentido negativo.
- IX. La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de dos años, a partir de su emisión.
- X. La Secretaría publicará en su página de Internet, las autorizaciones que otorgue e integrará una base de datos de fácil consulta del público en general, y para que puedan ser utilizadas por el personal de vigilancia, verificación e inspección de la Secretaría y de la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal.
- XI. En caso de cambio de rutas se deberá presentar una nueva solicitud, y para el caso de cambio de subcontratistas, se deberá informar a la Secretaría.

#### **6.4.2 Vehículos de pasajeros.**

**6.4.2.1** Los vehículos del servicio de autotransporte de pasajeros que requieran utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo al amparo de los permisos únicos respectivos con que cuenten. Los vehículos que requieran de un nuevo permiso de autotransporte federal de pasajeros, para utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo sujeto a las previsiones específicas contenidas en el dictamen que para el efecto emita la Secretaría sobre condiciones de seguridad. Los vehículos de autotransporte de turismo que requieran utilizar un camino de menor clasificación para cumplir con su recorrido, podrán efectuarlo sujeto a las previsiones específicas contenidas en el dictamen que para el efecto emita la Secretaría sobre condiciones de seguridad.

**6.4.2.2.** La vigencia del dictamen a que se refiere este numeral será de dos años.

**6.4.3** Los usuarios deberán informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría. La Secretaría podrá negar nuevas autorizaciones especiales por caso de conectividad si es detectada la omisión de dichos informes.

**6.4.4** Tomando en cuenta los gálibos de los puentes y túneles de las carreteras, se otorgarán permisos especiales en rutas específicas para vehículos que transportan pasajeros y cargas de hasta 4,50 m de altura, siempre y cuando se verifique que todos los puentes y túneles presentan gálibos mayores.

### **7. Observancia obligatoria de esta Norma**

#### **7.1 Vehículos de fabricación nacional y de importación.**

**7.1.1** De conformidad con el artículo 3o. fracción XI, 40, fracciones I, III y XVI, 41 y demás relativos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la presente Norma es de carácter obligatorio y en consecuencia los fabricantes, reconstructores e importadores de las unidades de autotransporte a que se refiere esta Norma, en la constancia de capacidad y dimensiones o de peso y dimensiones, que establece el reglamento y norma correspondiente, deberán indicar el peso y dimensiones que autoriza esta Norma para la unidad vehicular en cuestión, sin que éste sea mayor que el de diseño de la unidad vehicular.

En el caso de vehículos fabricados para transporte con peso y dimensiones fuera de lo estipulado en la presente Norma, deberá indicarse en la constancia de capacidad y dimensiones o peso y dimensiones del mismo, que se trata de vehículos especiales sujetos a diseño específico por lo que no se ajustan a lo establecido en la presente Norma.

Los vehículos de autotransporte a que se refiere esta Norma que no cumplan con el peso, dimensiones y capacidad, no podrán ser importados y transitar por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

### **8. Sanciones**

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

## 9. Vigilancia

La Secretaría y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.

La Secretaría en centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, se verifique que cumplan con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente norma.

La Secretaría podrá sancionar con la multa correspondiente a los transportistas que sus vehículos hayan sido detectados en los puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones automatizada los vehículos circulen con exceso de peso y/o dimensiones.

## 10. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)

### 10.1 Objetivo.

Establecer el procedimiento para verificar las especificaciones de peso y dimensiones que señala la presente Norma.

### 10.2 Unidades de medida.

Especificación	Unidades
Peso*	toneladas (t), kilogramos (kg)
Largo	metros (m), centímetros (cm)
Ancho	metros (m), centímetros (cm)
Alto	metros (m), centímetros (cm)

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

### 10.3 Disposiciones Generales del PEC.

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

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

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

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

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

**10.3.6** La Secretaría elaborará el procedimiento que se seguirá en la vigilancia de esta Norma en el caso de los transportistas y usuarios a los que se les reconozca el resultado de las operaciones de pesaje en básculas de su propiedad o cuando se demuestre fehacientemente el cumplimiento de la Norma, de acuerdo a lo dispuesto en el presente Procedimiento de la Evaluación de la Conformidad.

**10.3.7** Se verificará el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte de carga cuyo peso vehicular, más el peso de la carga sea mayor a 4 t (PBV).

**10.3.8** En el caso de los ejes retráctiles que no se encuentren rodando, no se considerarán en la verificación de la configuración.

**10.3.9** Los sistemas de medición deben ser verificados anualmente, en los laboratorios de verificación y calibración acreditados o dependencias responsables, según corresponda, sin perjuicio de hacerlo en un plazo menor cuando por su desempeño de trabajo así lo requieran, o cuando haya sospechas y/o denuncias de mal funcionamiento.

**10.3.10** Las divisiones mínimas de las básculas de pesaje por eje serán del 0,5% de la capacidad máxima de dicha báscula, de acuerdo con lo establecido por la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, vigente.

**10.3.11** Las especificaciones de los equipos de medición señaladas en esta Norma, son de tipo general, por lo que no se establecen sus características técnicas. Las básculas que se utilicen deberán contar con la autorización de modelo y certificado de calibración vigente.

#### **10.4 Verificación.**

**a)** La verificación tendrá por objeto, comparar el peso bruto vehicular y las dimensiones del vehículo o configuración vehicular, respecto al peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente Norma, sin que se exceda el peso máximo de diseño del fabricante y aplicar la sanción correspondiente cuando se detecte exceso de peso y/o dimensiones.

**b)** La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, en la materia, verificará el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado de conformidad con lo siguiente:

#### **Para Vehículos de Carga**

- 1.** En Centros de Verificación de Peso y Dimensiones, a través de:
  - a)** Básculas de pesaje y equipo de medición de dimensiones.
  - b)** Nota de embarque y/o Carta de Porte debidamente documentada en términos de las disposiciones reglamentarias para verificar el peso y equipo de medición para dimensiones.
- 2.** Mediante la autorregulación de usuarios y transportistas, aprobados por la Secretaría, que cuenten dentro de su proceso de embarque con básculas de plataforma y equipo de medición de dimensiones de su propiedad y que dicho proceso, garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos que establece la presente Norma en cada embarque transportado por cada tipo de vehículo y camino en donde circulen, debiendo sujetarse a las condiciones siguientes:
  - a)** Los interesados deberán presentar solicitud, anexando su procedimiento de embarque, con la descripción de cada una de las etapas del proceso de carga, así como el método de supervisión y control internos que garantizan que todos los embarques cumplen con el peso y dimensiones autorizados para los tipos de camino por donde circulan, el cual podrá ser evaluado por la Secretaría mediante muestreo en sitio para corroborar que efectivamente su aplicación garantiza el cumplimiento de la normatividad. Dicho proceso debe incluir lo siguiente:
    - i.** Expedir un comprobante (ticket) emitido por la báscula, que deberá contener: la razón social de la empresa, la fecha y hora del pesaje, el peso vehicular (Tara), peso bruto vehicular (PBV) y el número de placas que integra la configuración vehicular.
    - ii.** Documento anexo donde se señale la ruta y tipo de caminos a utilizar, marca de la báscula, la fecha y número de la última calibración efectuada por la autoridad competente, así como las dimensiones máximas de la unidad vehicular utilizada.
  - b)** Las básculas deberán ser del tipo electrónico con impresora integrada y contar con las siguientes dimensiones para pesar las configuraciones vehiculares que se describen:
    - i.** Camiones unitarios y tractocamiones con semirremolque, la plataforma debe ser de: ancho no menor de 2,80 m y largo no menor de 23,0 m.
    - ii.** Las configuraciones vehiculares mayores de 23,0 m, podrán ser pesadas parcialmente, siempre y cuando se garantice que la medición del peso obtenido se realice con equipos certificados.
  - c)** Los poseedores de las básculas con alcance máximo de medición igual o mayor a 5 t deberán conservar en el local en el que se use la báscula, taras o tener acceso a éstas, cuyo mínimo equivalente sea el 5% del alcance máximo de la misma o cualquier otro mecanismo de certificación autorizado por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.
  - d)** La Secretaría y la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, verificarán aleatoriamente en carretera mediante la revisión de los comprobantes de pesaje (tickets) y dimensiones que las unidades vehiculares propiedad de los usuarios y transportistas autorizados para aplicar este procedimiento de autorregulación, no rebasan el peso y dimensiones máximos permitidos por tipo de vehículo y camino en esta Norma.

Lo anterior no exime que dichas dependencias puedan verificar también en forma aleatoria el cumplimiento de las disposiciones de peso y dimensiones, mediante el uso de las básculas y sistemas de medición de dimensiones de su propiedad y/o públicas acreditadas o a través de la carta de porte correspondiente.

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

#### **Para vehículos de Pasajeros**

1. Únicamente se verificará en las instalaciones del transportista o terminales, y previa notificación con cinco días de anticipación.

En este caso la Secretaría, podrá comisionar a servidores públicos a su servicio, que exhiban identificación vigente y orden de visita, en la que se especifiquen las disposiciones cuyo cumplimiento habrán de verificarse.

#### **10.5 Unidades de Verificación.**

La Secretaría, podrá autorizar a terceros, para que lleven a cabo verificaciones de la presente Norma, de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

## **10.6 Dependencias y Organismos que intervienen en la verificación.**

El PEC es de aplicación general, la Secretaría y la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.

## **11. Métodos de prueba**

**11.1** Para el control del peso y dimensiones de los vehículos, se utilizarán sistemas de medición, manuales o electrónicos o bien, las tecnologías más avanzadas de que se disponga en el mercado.

**11.2** El control se deberá efectuar considerando lo señalado en el PEC de la presente Norma.

**11.3** Cuando el peso de los vehículos se determine por pesada estática, la verificación de los instrumentos para pesar deberá seguir los métodos establecidos para ello en la NOM-010-SCFI-1994, "Instrumentos de medición-instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-requisitos técnicos y metrologías, o equivalente en vigor".

**11.4** Los instrumentos para medir que conformen estos sistemas de medición, deben ser verificados; las verificaciones deben ser efectuadas por la Procuraduría Federal del Consumidor.

**11.5** En todos los casos, las básculas fijas para el control del peso deben verificarse en el sitio donde se utilicen; para las básculas móviles dicha verificación podrá efectuarse además en el lugar donde se utilicen; o se encuentren para su resguardo. Adicionalmente se debe tener el procedimiento de medición del peso y dimensiones en el sitio donde se verifiquen, de acuerdo a lo que determina la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el cual estará a disposición de las asociaciones u organizaciones de transportistas en caso de requerirse.

Este procedimiento deberá contener además de lo que establece esta Norma, las características generales del terreno y equipamiento del centro de verificación, así como de la operación de proceso de pesaje.

**11.6** Los instrumentos para pesar que se utilicen para evaluar la conformidad con las especificaciones de esta Norma, deberá tener una división de la escala no mayor de 0,5% de la capacidad máxima de dicha báscula, de acuerdo con lo establecido por la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, "Instrumentos de medición-instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-requisitos técnicos y metrologías", vigente y sus dictámenes correspondientes.

**11.7** El personal que opere las básculas tanto de las empresas, como de la Secretaría y la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, en caso de ser requeridos por la Secretaría de Economía, deben demostrar que reúnen los conocimientos de capacidad que se requieran, para los efectos del artículo 19 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

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

La presente Norma fue elaborada con fundamento en las condiciones de la infraestructura carretera nacional, la seguridad vial en las carreteras y tomando en cuenta las características y especificaciones del parque vehicular existente, por lo que no necesariamente es concordante con ninguna norma internacional.

## **13. Transitorios**

**PRIMERO.-** La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**SEGUNDO.-** Una vez que entre en vigor la presente Norma Oficial Mexicana, se cancelarán la "Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de abril de 2008; la "Aclaración a los numerales 6.1.2.2.1 y 6.1.2.2.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de noviembre de 2008; el "Acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de abril de 2012; y por último el "Aviso por medio del cual se prorroga, por un plazo de seis meses, la vigencia del Acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008; mismo que fue publicado el 30 de abril de 2012", el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de octubre de 2012.

**14. Bibliografía**

- Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Normas de Servicios Técnicos Proyecto Geométrico de Carreteras Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
  - Todo Transporte No. 75 "Adaptación a la Legislación Comunitaria, Pesos y Dimensiones". (Febrero 1991).
  - Heavy Truck Weight and Dimension Regulations for Interprovincial Operations in Canada. (November 1992).
  - 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).
  - New Trucks for Greater Productivity and Less Road Wear Transportation Research Board National Research Council.
  - Truck Weight Limits Transportation Research Board National Research Council.
  - Motor Truck Engineering Handbook.
  - Providing Access for Large Trucks Transportation Research Board National Research Council.
  - Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
  - Ley Federal sobre Metrología y Normalización.
  - Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.
  - Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.
  - Análisis de los Coeficientes de Daños Unitarios Correspondientes a los Vehículos Autorizados en la Red Nacional de Carreteras Federales Mexicanas. Publicación Técnica No. 5 Querétaro, Qro., 1992;
  - Estado Superficial y Costos de Operación en Carreteras. Publicación Técnica No. 30 Querétaro, Qro., 1991;
  - Cuatro Contribuciones a la Evaluación Cuantitativa de las Actividades del Transporte. Publicación Técnica No. 55 Querétaro, Qro., 1994;
  - Estudio de Pesos y Dimensiones de los Vehículos que Circulan sobre las Carreteras Nacionales; Impactos Económicos de la Reglamentación y el Control de Pesos y Dimensiones. Publicación Técnica No. 51 Querétaro, Qro., 1994;
  - Estudio de Pesos y Dimensiones de los Vehículos que Circulan sobre las Carreteras Nacionales; Análisis Económico de los Efectos del Peso de los Vehículos de Carga Autorizados en la Red Nacional de Carreteras. Publicación Técnica No. 52 Querétaro, Qro., 1994;
  - Consideraciones Operativas y de Proyecto Geométrico para Vehículos de Carga. Publicación Técnica No. 106 Querétaro, Qro., 1998.
  - Directiva 96/53 de la Comunidad Europea, que Establece para Determinados Vehículos de Carretera las Dimensiones y Pesos Máximos Autorizados.
  - Directiva 97/27 de la Comunidad Europea, Relativa a las Masas y Dimensiones de Determinadas Categorías de Vehículos de Motor y de sus Remolques.
-