

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

CONVENIO de Coordinación en materia de reasignación de recursos que celebran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Gobierno de la Ciudad de México, que tiene por objeto transferir recursos presupuestarios federales a la entidad federativa en materia del Programa Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CONVENIO DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A LA QUE EN ADELANTE SE LE DENOMINARÁ "LA SCT", REPRESENTADA POR SU TITULAR EL LICENCIADO GERARDO RUIZ ESPARZA, ASISTIDO DE LA SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE, LICENCIADA YURIRIA MASCOTT PÉREZ, EL OFICIAL MAYOR, M.A.P. RODRIGO RAMÍREZ REYES Y EL DIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO FERROVIARIO Y MULTIMODAL, INGENIERO GUILLERMO NEVÁREZ ELIZONDO, Y POR LA OTRA PARTE, EL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, AL QUE EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARÁ, "LA ENTIDAD FEDERATIVA", REPRESENTADA POR EL DR. MIGUEL ÁNGEL MANCERA ESPINOSA, EN SU CARÁCTER DE JEFE DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASISTIDO POR LA SECRETARÍA DE GOBIERNO, LIC. DORA PATRICIA MERCADO CASTRO; EL SECRETARIO DE FINANZAS, LIC. EDGAR ABRAHAM AMADOR ZAMORA, EL SECRETARIO DE OBRAS Y SERVICIOS, ING. EDGAR OSWALDO TUNGÜÍ RODRÍGUEZ; EL CONTRALOR GENERAL, MTRO. EDUARDO ROVELO PICO; Y EL DIRECTOR GENERAL DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE, INGENIERO GERARDO BÁEZ PINEDA, CONFORME A LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLÁUSULAS SIGUIENTES:

ANTECEDENTES

- I. La Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, dispone en el artículo 83, segundo párrafo, que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal que requieran suscribir convenios de reasignación, deberán apegarse al modelo de convenio emitido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la Secretaría de la Función Pública (SFP), así como obtener la autorización presupuestaria de la SHCP.
- II. La Dirección General de Programación y Presupuesto (DGPYP) "B" de la SHCP, mediante oficio número 312.A.- 0000936, de fecha 21 de marzo de 2017, emitió su dictamen de suficiencia presupuestaria para que "LA SCT" reasigne recursos a "LA ENTIDAD FEDERATIVA" con cargo a su presupuesto autorizado.

DECLARACIONES

I. De "LA SCT":

1. Que es una dependencia del Poder Ejecutivo Federal, que cuenta con la competencia necesaria para celebrar este Convenio, de conformidad con lo señalado en los artículos 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

2. Que en el ámbito de su competencia le corresponde formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país; así como construir y conservar caminos y puentes federales, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

3. Que su titular, el Lic. Gerardo Ruiz Esparza, cuenta con las facultades suficientes y necesarias que le permiten suscribir el presente Convenio, según se desprende de lo previsto en el artículo 4o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

4. Que para todos los efectos legales relacionados con este Convenio, señala como su domicilio el ubicado en Avenida Xola y Avenida Universidad sin número, Cuerpo "C", Primer Piso, Colonia Narvarte, Delegación Benito Juárez, Código Postal 03028, Ciudad de México.

II. De "LA ENTIDAD FEDERATIVA":

1. Que en términos de los artículos 40, 43, 44, y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 2o. y 11 fracción I, del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, es la sede de los Poderes de la Unión y capital de los Estados Unidos Mexicanos, parte integrante de la Federación.

2. Que concurre a la celebración del presente Convenio a través del Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, quien se encuentra facultado para ello en términos de lo establecido en los artículos 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; Decreto por el que se declaran reformadas y derogadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de enero del 2016, artículos 8o., fracción II, 52, 67, fracción XXV y 97 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 5o. y 12 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 29 de enero de 2016 y Gaceta Oficial de la Ciudad de México del 2 de febrero de 2016 y demás disposiciones locales aplicables.

3. Que de conformidad con los artículos 16, 17, 23, 27, 30, 34, 40, 53 y 54 fracciones I y II de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; 60 del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, este Convenio es también suscrito por la Secretaría de Gobierno, el Secretario de Obras y Servicios, el Secretario de Finanzas, el Contralor General y el Director General de Construcción de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios.

4. Que su prioridad para alcanzar los objetivos pretendidos a través del presente instrumento es la de coordinar la participación de los gobiernos federal y local, en materia de desarrollo integral de transporte, fomentando los proyectos de infraestructura del proyecto: "Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México".

5. Que para todos los efectos legales relacionados con este Convenio, señala como su domicilio el ubicado en Plaza de la Constitución, número 2, Colonia Centro, Delegación Cuauhtémoc, Código Postal 06068, en la Ciudad de México.

En virtud de lo anterior y con fundamento en los artículos 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 22, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 6o. fracción I de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público; 1 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 82 y 83 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, 223, 224, 225 y 226 de su Reglamento, así como en los artículos 8o. fracción II, 11 y 67 fracción XXV, 97 y 99 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 2o., 3o., fracción I, 5o., 12, 15, fracciones I, V, VIII y XV, 16 fracción IV, 23, 27, 30, 34, 40, 48, 53 y 54, fracciones I y II de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, 60 del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, así como en el Segundo Transitorio de los "Lineamientos para el ejercicio eficaz, transparente, ágil y eficiente de los recursos que transfieren las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a las entidades federativas mediante convenios de coordinación en materia de reasignación de recursos", publicados en el Diario Oficial de la Federación el 28 de marzo de 2007, y demás disposiciones jurídicas aplicables, las partes celebran el presente Convenio al tenor de las siguientes:

CLÁUSULAS

PRIMERA.- OBJETO.- El presente Convenio y los anexos que forman parte integrante del mismo, tienen por objeto transferir recursos presupuestarios federales a la "ENTIDAD FEDERATIVA" para coordinar su participación con el Ejecutivo Federal en materia del Programa: "Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México"; reasignar a aquella la ejecución de programas federales; definir la aplicación que se dará a tales recursos; precisar los compromisos que sobre el particular asumen la "ENTIDAD FEDERATIVA" y el Ejecutivo Federal; y establecer los mecanismos para la evaluación y control de su ejercicio.

Los recursos que reasigna el Ejecutivo Federal, a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio, se aplicarán al programa y hasta por el importe que a continuación se mencionan:

PROGRAMA	IMPORTE
"Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México", consistente en la construcción del tramo ferroviario de doble vía con origen en la salida de los túneles sobre la Autopista México-Toluca con una estación en Santa Fe y una terminal en el Centro de Transferencia Integral de Observatorio, tramo denominado "Túnel-Metro Observatorio" de 16+935 Km de longitud, con inicio en el kilómetro 40+765 y terminación en el kilómetro 57+700, en la Ciudad de México, el cual forma parte del proyecto integral de transporte de pasajeros Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México".	\$2,238,079,072.00
TOTAL	\$2,238,079,072.00

El programa a que se refiere el párrafo anterior se prevé en forma detallada en el Anexo 1 del presente Convenio.

Con el objeto de asegurar la aplicación y efectividad del presente Convenio, las partes se sujetarán a lo establecido en el mismo y sus correspondientes anexos, a los "Lineamientos para el ejercicio eficaz, transparente, ágil y eficiente de los recursos que transfieren las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a las entidades federativas mediante convenios de coordinación en materia de reasignación de recursos", publicados en el Diario Oficial de la Federación de fecha 28 marzo 2007, así como a las demás disposiciones jurídicas aplicables.

SEGUNDA.- REASIGNACIÓN.- Para la realización de las acciones objeto del presente Convenio, el Ejecutivo Federal reasignará a la "ENTIDAD FEDERATIVA" recursos presupuestarios federales hasta por la cantidad de \$2'238,079,072.00 (DOS MIL DOSCIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES SETENTA Y NUEVE MIL SETENTA Y DOS PESOS 00/100 M.N.) con cargo al presupuesto de "LA SCT", de acuerdo con los plazos y calendario establecidos que se precisan en el Anexo 2 de este Convenio.

Los recursos a que se refiere el párrafo anterior, conforme a los artículos 82, fracción IX, y 83, primer párrafo, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, se radicarán, a través de la Secretaría de Finanzas de "LA ENTIDAD FEDERATIVA", en la cuenta bancaria productiva específica que ésta establezca para tal efecto, en forma previa a la entrega de los recursos, en la institución de crédito bancaria que la misma determine, informando de ello a "LA SCT", con la finalidad de que los recursos reasignados y sus rendimientos financieros estén debidamente identificados.

Los recursos presupuestarios federales que se reasignen a "LA ENTIDAD FEDERATIVA", en los términos de este Convenio no pierden su carácter federal.

A efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 82, fracción II, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, "LA ENTIDAD FEDERATIVA", deberá observar los siguientes criterios para asegurar la transparencia en la distribución, aplicación y comprobación de los recursos presupuestarios federales reasignados:

PARÁMETROS:

- I. Ambas partes se comprometen a aplicar en lo conducente, el principio de transparencia ante la sociedad civil, así como las normas de acceso a la información pública, sin que en ningún caso se ponga en riesgo la información y/o documentación de acceso restringido en sus dos modalidades de reservada y confidencial, de acuerdo a las leyes en la materia.
- II. La información referente a la transferencia de los recursos presupuestarios asignados por "LA SCT" a "LA ENTIDAD FEDERATIVA", quedará en posesión de ambas partes, tanto la documentación financiera como su soporte técnico correspondiente a cada uno de los pagos que sean realizados por el ejecutor del gasto, para que sea proporcionada, cuando así se solicite formalmente.
- III. "LA ENTIDAD FEDERATIVA", por conducto de la Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios, a saber la instancia ejecutora local hará la entrega de los reportes de cumplimiento de metas e indicadores de resultados a que se refiere la cláusula tercera de este convenio a "LA SCT".

TERCERA.- OBJETIVOS E INDICADORES DE DESEMPEÑO Y SUS METAS.- Los recursos presupuestarios federales que reasigna el Ejecutivo Federal por conducto de "LA SCT" a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio, se aplicarán al programa, a que se refiere la cláusula primera del mismo, el cual tendrá los objetivos e indicadores de desempeño y sus metas que a continuación se mencionan:

OBJETIVOS	METAS	INDICADORES
"Construcción del "Tren interurbano de pasajeros Toluca-Valle de México" de doble vía con origen en la salida de los túneles sobre la Autopista México-Toluca con una estación en Santa Fe y una terminal en el centro de transferencia integral de Observatorio, tramo denominado "Túnel-Metro Observatorio" de 16+935 km de longitud, con inicio en el kilómetro 40+765 y terminación en el kilómetro 57+700, en la Ciudad de México, el cual forma parte del proyecto integral de transporte de pasajeros Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México".	Continuar con la construcción de la red ferroviaria para el "Tren interurbano de pasajeros Toluca-Valle de México" de 16+935 kilómetros de longitud, en la Ciudad de México.	<ul style="list-style-type: none"> • Reporte mensual de avance físico de la obra. • Reporte mensual de ejercicio de recursos presupuestarios federales.

CUARTA.- APLICACIÓN.- Los recursos presupuestarios federales que reasigna el Ejecutivo Federal a que alude la cláusula segunda de este instrumento, se destinarán en forma exclusiva a la implementación del Programa: "Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México".

Dichos recursos no podrán traspasarse a otros conceptos de gasto y se registrarán conforme a su naturaleza, como gasto corriente o gasto de capital.

Los recursos presupuestarios federales que se reasignen, una vez devengados y conforme avance el ejercicio, deberán ser registrados por "LA ENTIDAD FEDERATIVA", en su contabilidad, de acuerdo con las disposiciones jurídicas aplicables y se rendirán en su Cuenta Pública, sin que por ello pierdan su carácter federal.

Los rendimientos financieros que generen los recursos, a que se refiere la cláusula segunda de este Convenio, deberán destinarse al programa previsto en la cláusula primera del mismo.

QUINTA.- GASTOS ADMINISTRATIVOS.- Para sufragar los gastos administrativos que resulten de la ejecución del programa previsto en la cláusula primera del presente instrumento, se podrá destinar hasta un 1.5% del total de los recursos aportados por el Ejecutivo Federal.

SEXTA.- OBLIGACIONES DE "LA ENTIDAD FEDERATIVA":

I. Aplicar los recursos a que se refiere la cláusula segunda de este instrumento en el programa establecido en la cláusula primera del mismo, sujetándose a los objetivos e indicadores de desempeño y sus metas previstos en la cláusula tercera de este instrumento.

II. Responsabilizarse, a través de su Secretaría de Finanzas y de la Instancia Ejecutora Local, en el ámbito de sus respectivas competencias, de: administrar los recursos presupuestarios federales radicados únicamente en la cuenta bancaria productiva específica señalada en la cláusula segunda de este Convenio, por lo que no podrán traspasarse tales recursos a otras cuentas; efectuar las ministraciones oportunamente para la ejecución del programa previsto en este instrumento; recabar la documentación comprobatoria de las erogaciones; realizar los registros correspondientes en la contabilidad y en la Cuenta Pública local conforme sean devengados y ejercidos los recursos, respectivamente, así como dar cumplimiento a las demás disposiciones federales aplicables en la administración de dichos recursos, en corresponsabilidad con la instancia ejecutora local.

III. Entregar mensualmente por conducto de la Secretaría de Finanzas a "LA SCT", la relación detallada sobre las erogaciones del gasto elaborada por la instancia ejecutora y validada por la propia Secretaría de Finanzas.

Asimismo, se compromete a mantener bajo su custodia, a través de la Secretaría de Finanzas, la documentación comprobatoria original de los recursos presupuestarios federales erogados, hasta en tanto la misma le sea requerida por "LA SCT" y, en su caso por la (SHCP) y la (SFP), así como la información adicional que estas últimas le requieran, de conformidad con lo establecido en los artículos 83, primer párrafo de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 224, fracción VI de su Reglamento.

La documentación comprobatoria del gasto de los recursos presupuestarios federales objeto de este Convenio, deberá cumplir con los requisitos fiscales establecidos en las disposiciones federales aplicables.

IV. Registrar en su contabilidad los recursos presupuestarios federales que reciba, de acuerdo con los principios de contabilidad gubernamental, y aquella información relativa a la rendición de informes sobre las finanzas públicas y la Cuenta Pública local ante la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México.

V. Iniciar las acciones para dar cumplimiento al programa a que hace referencia la cláusula primera de este Convenio, en un plazo no mayor a 15 días naturales, contados a partir de la formalización de este instrumento.

VI. Observar las disposiciones legales federales aplicables a las obras públicas y a los servicios relacionados con las mismas, así como a las adquisiciones, arrendamientos de bienes muebles y prestación de servicios de cualquier naturaleza que se efectúen con los recursos señalados en la cláusula segunda del presente Convenio.

VII. Evitar comprometer recursos que excedan de su capacidad financiera, para la realización del programa previsto en este instrumento.

VIII. Requerir con la oportunidad debida a las instancias federales o de la Ciudad de México que correspondan, la asesoría técnica, autorizaciones o permisos que resulten necesarios para la realización del programa previsto en este instrumento.

IX. Reportar y dar seguimiento trimestralmente, en coordinación con "LA SCT" sobre el avance en el cumplimiento de objetivos, indicadores de desempeño y sus metas, previstos en la cláusula tercera de este Convenio, así como el avance y, en su caso, resultados de las acciones que lleve a cabo, de conformidad con este instrumento, en los términos establecidos en los numerales Duodécimo y Décimo Tercero de los "Lineamientos para informar sobre los recursos federales transferidos a las entidades federativas, municipios y

demarcaciones territoriales del Distrito Federal, y de operación de los recursos del Ramo General 33", publicados en el Diario Oficial de la Federación el 25 de abril de 2013. De ser el caso, y conforme a las disposiciones aplicables, evaluar los resultados obtenidos con la aplicación de los recursos presupuestarios federales que se proporcionarán en el marco del presente Convenio.

X. Proporcionar la información y documentación que en relación con los recursos a que se refiere la cláusula segunda de este instrumento requieran los órganos de control y fiscalización federales y locales facultados, permitiendo a éstos las visitas de inspección que en ejercicio de sus respectivas atribuciones lleven a cabo.

XI. Presentar a "LA SCT", por conducto de ésta a la SHCP, a través de la DGPYP "B", y directamente a la SFP, por conducto de la Dirección General de Operación Regional y Contraloría Social, a más tardar el último día hábil de febrero de 2018, el cierre del ejercicio de las operaciones realizadas, las conciliaciones bancarias, el monto de los recursos ejercidos, en su caso, con el desglose a que se refiere la cláusula segunda de este instrumento, así como el nivel de cumplimiento de los objetivos del programa y las metas de los indicadores de desempeño, alcanzados en el ejercicio de 2017.

SÉPTIMA.- OBLIGACIONES DEL EJECUTIVO FEDERAL.- El Ejecutivo Federal, a través de "LA SCT", se obliga a:

I. Reasignar los recursos presupuestarios federales a que se refiere la cláusula segunda, párrafo primero, del presente Convenio, de acuerdo con los plazos y calendario que se precisan en el Anexo 2 de este instrumento.

II. Realizar los registros correspondientes en la Cuenta Pública Federal y en los demás informes sobre el ejercicio del gasto público, a efecto de informar sobre la aplicación de los recursos transferidos en el marco del presente Convenio.

III. Dar seguimiento trimestralmente, en coordinación con "LA ENTIDAD FEDERATIVA", sobre el avance en el cumplimiento de objetivos e indicadores de desempeño y sus metas, previstos en la cláusula tercera del presente Convenio.

Asimismo, evaluar los resultados obtenidos con la aplicación de los recursos presupuestarios federales que se proporcionarán en el marco de este instrumento.

OCTAVA.- RECURSOS HUMANOS.- Los recursos humanos que requiera cada una de las partes para la ejecución del objeto del presente Convenio, quedarán bajo su absoluta responsabilidad jurídica y administrativa, y no existirá relación laboral alguna entre éstos y la otra parte, por lo que en ningún caso se entenderán como patrones sustitutos o solidarios.

NOVENA.- CONTROL, VIGILANCIA, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.- El control, vigilancia, seguimiento y evaluación de los recursos presupuestarios federales a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio corresponderá a "LA SCT", a la SHCP, a la SFP y a la Auditoría Superior de la Federación, sin perjuicio de las acciones de vigilancia, control, seguimiento y evaluación que, en coordinación con la SFP, realice el Órgano de Control de "LA ENTIDAD FEDERATIVA".

Las responsabilidades administrativas, civiles y penales derivadas de afectaciones a la Hacienda Pública Federal en las que, en su caso, incurran los servidores públicos, federales o locales, así como los particulares, serán sancionadas en los términos de la legislación aplicable.

DÉCIMA.- VERIFICACIÓN.- Con el objeto de asegurar la efectividad en el cumplimiento del objeto del presente Convenio, "LA SCT" y "LA ENTIDAD FEDERATIVA" revisarán periódicamente su contenido y aplicación, así como también adoptarán las medidas necesarias para establecer el enlace y la comunicación requeridas para dar el debido seguimiento a los compromisos asumidos.

Las partes convienen que "LA ENTIDAD FEDERATIVA" destine una cantidad equivalente al uno al millar del monto total de los recursos reasignados y aportados en efectivo, a favor de la Contraloría General de la Ciudad de México para que realice la vigilancia, inspección, control y evaluación de las obras y acciones ejecutadas por administración directa con esos recursos; dicha cantidad será ejercida conforme a los lineamientos que emita la SFP. La ministración correspondiente se hará conforme a los plazos y calendario programados para el ejercicio de los recursos reasignados, para lo que del total de estos recursos se restará hasta el uno al millar y la diferencia se aplicará a las acciones que se detallan en el Anexo 1 de este instrumento. Para el caso de las obras públicas ejecutadas por contrato, aplicará lo dispuesto en el artículo 191 de la Ley Federal de Derechos.

La SFP verificará en cualquier momento el cumplimiento de los compromisos a cargo de "LA ENTIDAD FEDERATIVA", en los términos del presente instrumento.

En los términos establecidos en el artículo 82, fracciones XI y XII, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, "LA ENTIDAD FEDERATIVA" destinará un monto equivalente al uno al millar del monto total de los recursos reasignados para la fiscalización de los mismos, a favor del órgano técnico de fiscalización de la legislatura de "LA ENTIDAD FEDERATIVA".

DÉCIMA PRIMERA.- SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA REASIGNACIÓN DE RECURSOS.- El Ejecutivo Federal, por conducto de "LA SCT" podrá suspender o cancelar la ministración subsecuente de recursos presupuestarios federales a "LA ENTIDAD FEDERATIVA", cuando se determine que se hayan

utilizado con fines distintos a los previstos en este Convenio o por el incumplimiento de las obligaciones contraídas en el mismo, supuestos en los cuales los recursos indebidamente utilizados tendrán que ser restituidos a la Tesorería de la Federación, dentro de los 15 días hábiles siguientes en que lo requiera "LA SCT".

Previo a que "LA SCT" determine lo que corresponda en términos del párrafo anterior, concederá el derecho de audiencia a "LA ENTIDAD FEDERATIVA" para que, en su caso, aclare o desvirtúe los hechos que se le imputen.

DÉCIMA SEGUNDA.- RECURSOS FEDERALES NO DEVENGADOS.- Las partes acuerdan que los remanentes o saldos disponibles de los recursos presupuestarios federales en la cuenta bancaria productiva específica a que se refiere la cláusula segunda de este Convenio, incluyendo los rendimientos financieros generados, que no se encuentren devengados y/o que no se encuentren vinculados formalmente con compromisos y obligaciones de pago al 31 de diciembre de 2017, se reintegrarán a la Tesorería de la Federación, en un plazo de 15 días naturales contados a partir del cierre del ejercicio fiscal, conforme a las disposiciones aplicables.

DÉCIMA TERCERA.- MODIFICACIONES AL CONVENIO.- Las partes acuerdan que el presente Convenio podrá modificarse de común acuerdo y por escrito, sin alterar su estructura y en estricto apego a las disposiciones jurídicas aplicables. Las modificaciones al Convenio deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación y en el Órgano de Difusión Oficial de "LA ENTIDAD FEDERATIVA" dentro de los 15 días hábiles posteriores a su formalización.

En caso de contingencias para la realización del programa en este instrumento, ambas partes acuerdan tomar las medidas o mecanismos necesarios que permitan afrontar dichas contingencias. En todo caso, las medidas y mecanismos acordados serán formalizados mediante la suscripción del convenio modificatorio correspondiente.

DÉCIMA CUARTA.- INTERPRETACIÓN, JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.- Las partes manifiestan su conformidad para interpretar, en el ámbito de sus respectivas competencias, y resolver de común acuerdo, todo lo relativo a la ejecución y cumplimiento del presente Convenio, así como a sujetar todo lo no previsto en el mismo a lo dispuesto en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, su Reglamento, así como a las demás disposiciones jurídicas aplicables.

De las controversias que surjan con motivo de la ejecución y cumplimiento del presente Convenio conocerán los tribunales federales competentes en la Ciudad de México.

DÉCIMA QUINTA.- VIGENCIA.- El presente Convenio comenzará a surtir sus efectos a partir de la fecha de su suscripción, y hasta el 31 de diciembre de 2017, con excepción de lo previsto en la fracción XI de la cláusula sexta de este instrumento, debiéndose publicar en el Diario Oficial de la Federación y en el órgano de difusión oficial de "LA ENTIDAD FEDERATIVA" dentro de los 15 días hábiles posteriores a su formalización, de conformidad con el artículo 224, último párrafo, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

DÉCIMA SEXTA.- TERMINACIÓN ANTICIPADA.- El presente Convenio podrá darse por terminado cuando se presente alguna de las siguientes causas:

- I. Por estar satisfecho el objeto para el que fue celebrado;
- II. Por acuerdo de las partes;
- III. Por incumplimiento en el objeto, cuando se determine que los recursos presupuestarios federales se utilizaron con fines distintos a los previstos en este Convenio o por el incumplimiento de las obligaciones contraídas en el mismo, y
- IV. Por caso fortuito o fuerza mayor.

DÉCIMA SÉPTIMA.- DIFUSIÓN Y TRANSPARENCIA.- El Ejecutivo Federal, a través de "LA SCT", difundirá en su página de Internet el programa financiado con los recursos a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio, incluyendo los avances y resultados físicos y financieros. "LA ENTIDAD FEDERATIVA" se compromete, por su parte, a difundir dicha información mediante su página de Internet y otros medios públicos, en los términos de las disposiciones aplicables.

Estando enteradas las partes del contenido y alcance legal del presente Convenio, lo firman a los 22 días del mes de mayo de dos mil diecisiete.- Por el Ejecutivo Federal: el Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.- La Subsecretaria de Transporte, **Yuriria Mascott Pérez**.- Rúbrica.- El Oficial Mayor, **Rodrigo Ramírez Reyes**.- Rúbrica.- El Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, **Guillermo Nevárez Elizondo**.- Rúbrica.- Por el Gobierno de la Ciudad de México: el Jefe de Gobierno, **Miguel Ángel Mancera Espinosa**.- Rúbrica.- La Secretaria de Gobierno, **Dora Patricia Mercado Castro**.- Rúbrica.- El Secretario de Finanzas, **Edgar Abraham Amador Zamora**.- Rúbrica.- El Secretario de Obras y Servicios, **Edgar Oswaldo Tungüí Rodríguez**.- Rúbrica.- El Contralor General, **Eduardo Rovelto Pico**.- Rúbrica.- El Director General de Construcción de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios, **Gerardo Báez Pineda**.- Rúbrica.

ANEXO No. 1

OBRA DE INFRAESTRUCTURA DEL PROGRAMA DENOMINADO: "TREN INTERURBANO DE PASAJEROS TOLUCA-VALLE DE MÉXICO"; IMPORTE \$2,238,079,072.00

DESCRIPCIÓN	IMPORTE
<p>Programa de Infraestructura "Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México", consistente en la construcción del tramo ferroviario de doble vía con origen en la salida de los túneles sobre la Autopista México-Toluca con una estación en Santa Fe y una terminal en el Centro de Transferencia Integral de Observatorio, tramo denominado "Túnel-Metro Observatorio" de 16+935 Km de longitud, con inicio en el kilómetro 40+765 y terminación en el kilómetro 57+700, en la Ciudad de México, el cual forma parte del proyecto integral de transporte de pasajeros Tren Interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México". Incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las medidas de mitigación social, indemnizaciones y/o restituciones por afectación a bienes o servicios. • La ejecución de obras extraordinarias, adicionales y/o complementarias en predios afectados del Estado Mayor Presidencial del Gobierno Federal, así como las que sean requeridas para el proyecto, incluyendo las obras extraordinarias ambientales derivadas de los resolutivos de impacto ambiental emitidos tanto por la SEMARNAT como por la SEDEMA de la Ciudad de México. • Para pago y aportaciones al Fondo Ambiental Público del Distrito Federal por la ejecución de la obra. • Para pago de estimaciones, ajustes de costos, precios extraordinarios, pago de conceptos adicionales y adeudos de estimaciones, de la obra y servicios relacionados con la misma. • Para el movimiento, resguardo, mantenimiento y reubicación de las esculturas ubicadas en la zona de Santa Fe • Contratación de obras extraordinarias, complementarias y adicionales, aún las de carácter social que se requiera ejecutar, en las Delegaciones Cuajimalpa y Álvaro Obregón, así como los servicios relacionados con la obra pública, proyectos, asesorías y estudios, así como proyectos de obras inducidas y la ejecución de las obras inducidas necesarias. 	\$2,238,079,072.00
Total Reasignado	\$2,238,079,072.00

Por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: el Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal, **Guillermo Nevárez Elizondo**.- Rúbrica.- Por la Secretaría de Obras y Servicios: el Secretario de Obras y Servicios, **Edgar Oswaldo Tungüí Rodríguez**.- Rúbrica.- El Director General de Construcción de Obras para el Transporte, **Gerardo Báez Pineda**.- Rúbrica.

ANEXO No. 2

CALENDARIO DE REASIGNACION DE RECURSOS**"TREN INTERURBANO DE PASAJEROS TOLUCA-VALLE DE MÉXICO"**

MES	MONTO	PORCENTAJE
<u>mayo</u> 2017	\$2,238,079,072.00 (DOS MIL DOSCIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES SETENTA Y NUEVE MIL SETENTA Y DOS PESOS 00/100 M.N.)	100%

El Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal, **Guillermo Nevárez Elizondo**.- Rúbrica.- El Secretario de Obras y Servicios, **Edgar Oswaldo Tungüí Rodríguez**.- Rúbrica.- El Director General de Construcción de Obras para el Transporte, **Gerardo Báez Pineda**.- Rúbrica.

CONVENIO de Coordinación en materia de reasignación de recursos que celebran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Gobierno de la Ciudad de México, el cual tiene por objeto transferir recursos presupuestarios federales a la entidad federativa para coordinar su participación con el Ejecutivo Federal en materia del Programa de Infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio y la adecuación de la estación Observatorio de la Línea 1 para realizar la correspondencia con la Línea 12.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CONVENIO DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A LA QUE EN ADELANTE SE LE DENOMINARÁ "LA SCT", REPRESENTADA POR SU TITULAR EL LIC. GERARDO RUIZ ESPARZA, CON LA PARTICIPACIÓN DE LA SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE, LIC. YURIRIA MASCOTT PÉREZ, EL OFICIAL MAYOR, M.A.P. RODRIGO RAMÍREZ REYES Y EL DIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO FERROVIARIO Y MULTIMODAL, ING. GUILLERMO NEVÁREZ ELIZONDO, Y POR LA OTRA PARTE, EL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, AL QUE EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARÁ "LA ENTIDAD FEDERATIVA", REPRESENTADA POR EL DR. MIGUEL ÁNGEL MANCERA ESPINOSA, EN SU CARÁCTER DE JEFE DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASISTIDO POR LA SECRETARIA DE GOBIERNO, LIC. DORA PATRICIA MERCADO CASTRO, EL SECRETARIO DE FINANZAS, LIC. EDGAR ABRAHAM AMADOR ZAMORA, EL SECRETARIO DE OBRAS Y SERVICIOS, ING. EDGAR OSWALDO TUNGÚI RODRÍGUEZ, EL CONTRALOR GENERAL, MTRO. EDUARDO ROVELO PICO, EL DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, LIC. JORGE GAVIÑO AMBRIZ Y EL DIRECTOR GENERAL DE CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PARA EL TRANSPORTE DE LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS, ING. GERARDO BÁEZ PINEDA, CONFORME A LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLÁUSULAS SIGUIENTES:

ANTECEDENTES

- I. La Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, dispone en el artículo 83, segundo párrafo, que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal que requieran suscribir convenios de reasignación, deberán apegarse al modelo de convenio emitido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la Secretaría de la Función Pública (SFP), así como obtener la autorización presupuestaria de la SHCP.
- II. La Dirección General de Programación y Presupuesto (DGPYP) "B" de la SHCP, mediante oficio número 312.A.- 0000918, de fecha 15 de marzo de 2017, emitió su dictamen de suficiencia presupuestaria para que "LA SCT" reasigne recursos a "LA ENTIDAD FEDERATIVA" con cargo a su presupuesto autorizado.

DECLARACIONES

I. De "LA SCT":

1. Que es una dependencia del Poder Ejecutivo Federal, que cuenta con la competencia necesaria para celebrar este Convenio, de conformidad con lo señalado en los artículos 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

2. Que en el ámbito de su competencia le corresponde formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país; así como construir y conservar caminos y puentes federales, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

3. Que su titular, el Lic. Gerardo Ruiz Esparza, cuenta con las facultades suficientes y necesarias que le permiten suscribir el presente Convenio, según se desprende de lo previsto en el artículo 4o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

4. Que para todos los efectos legales relacionados con este Convenio, señala como su domicilio el ubicado en Avenida Xola y Avenida Universidad sin número, Cuerpo "C", Primer Piso, Colonia Narvarte, Delegación Benito Juárez, Código Postal 03028, Ciudad de México.

II. De "LA ENTIDAD FEDERATIVA":

1. Que en términos de los artículos 40, 43, 44, y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 2o. y 11 fracción I, del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, es la sede de los Poderes de la Unión y capital de los Estados Unidos Mexicanos, parte integrante de la Federación.

2. Que concurre a la celebración del presente Convenio a través del Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, quien se encuentra facultado para ello en términos de lo establecido en los artículos 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; Decreto por el que se declaran reformadas y derogadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicado en

el Diario Oficial de la Federación el 29 de enero de 2016, artículos 8o., fracción II, 52, 67, fracción XXV y 97 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 5o. y 12 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 29 de enero de 2016 y Gaceta Oficial de la Ciudad de México del 2 de febrero de 2016 y demás disposiciones locales aplicables.

3. Que de conformidad con los artículos 16, 17, 23, 27, 30, 34, 40, 53 y 54 fracciones I y II de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; 60 del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, 19, 20, fracciones I y II y 21 del Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo, este Convenio es también suscrito por la Secretaría de Gobierno, el Secretario de Obras y Servicios, el Secretario de Finanzas, el Contralor General, el Director General del Sistema de Transporte Colectivo y el Director General de Construcción de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios.

4. Que su prioridad para alcanzar los objetivos pretendidos a través del presente instrumento es la de coordinar la participación de los gobiernos federal y local, en materia de desarrollo integral de transporte, fomentando los proyectos de infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo, en la Ciudad de México.

5. Que para todos los efectos legales relacionados con este Convenio, señala como su domicilio el ubicado en Plaza de la Constitución, número 2, Colonia Centro, Delegación Cuauhtémoc, Código Postal 06068, en la Ciudad de México.

En virtud de lo anterior y con fundamento en los artículos 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 22, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 6o. fracción I de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público; 1 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 82 y 83 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, 223, 224, 225 y 226 de su Reglamento, así como en los artículos 8o. fracción II, 11 y 67 fracción XXV, 97 y 99 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 2o., 3o., fracción I, 5o., 12, 15, fracciones I, V, VIII y XV, 16 fracción IV, 23, 27, 30, 34, 40, 48, 53 y 54, fracciones I y II de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, 60 del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, 19, 20, fracciones I y II y 21 del Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo; así como en el Segundo Transitorio de los "Lineamientos para el ejercicio eficaz, transparente, ágil y eficiente de los recursos que transfieren las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a las entidades federativas mediante convenios de coordinación en materia de reasignación de recursos", publicados en el Diario Oficial de la Federación el 28 de marzo de 2007, y demás disposiciones jurídicas aplicables, las partes celebran el presente Convenio al tenor de las siguientes:

CLÁUSULAS

PRIMERA.- OBJETO.- El presente Convenio y los anexos que forman parte integrante del mismo, tienen por objeto transferir recursos presupuestarios federales a "LA ENTIDAD FEDERATIVA" para coordinar su participación con el Ejecutivo Federal en materia del "Programa de Infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio y la Adecuación de la estación Observatorio de la Línea 1 para realizar la correspondencia con la Línea 12"; reasignar a aquélla la ejecución de programas federales; definir la aplicación que se dará a tales recursos; precisar los compromisos que sobre el particular asumen "LA ENTIDAD FEDERATIVA" y el Ejecutivo Federal; y establecer los mecanismos para la evaluación y control de su ejercicio.

Los recursos que reasigna el Ejecutivo Federal, a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio, se aplicarán al programa y hasta por el importe que a continuación se mencionan:

PROGRAMA	IMPORTE TOTAL
"Programa de Infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio y la Adecuación de la estación Observatorio de la Línea 1 para realizar la correspondencia con la Línea 12".	\$500'000,000.00

El programa a que se refiere el párrafo anterior se prevé en forma detallada en el Anexo 1 del presente Convenio.

Con el objeto de asegurar la aplicación y efectividad del presente Convenio, las partes se sujetarán a lo establecido en el mismo y sus correspondientes anexos, a los "Lineamientos para el ejercicio eficaz, transparente, ágil y eficiente de los recursos que transfieren las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a las entidades federativas mediante convenios de coordinación en materia de reasignación de recursos", publicados en el Diario Oficial de la Federación de fecha 28 marzo 2007, así como a las demás disposiciones jurídicas aplicables.

SEGUNDA.- REASIGNACIÓN.- Para la realización de las acciones objeto del presente Convenio, el Ejecutivo Federal reasignará a “LA ENTIDAD FEDERATIVA” recursos presupuestarios federales hasta por la cantidad de \$500'000,000.00 (Quinientos millones de pesos 00/100 M.N.) con cargo al presupuesto de “LA SCT”, de acuerdo con los plazos y calendario establecidos que se precisan en el Anexo 2 de este Convenio.

Los recursos a que se refiere el párrafo anterior, conforme a los artículos 82, fracción IX, y 83, primer párrafo, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, se radicarán, a través de la Secretaría de Finanzas de “LA ENTIDAD FEDERATIVA”, en la cuenta bancaria productiva específica que ésta establezca para tal efecto, en forma previa a la entrega de los recursos, en la institución de crédito bancaria que la misma determine, informando de ello a “LA SCT”, con la finalidad de que los recursos reasignados y sus rendimientos financieros estén debidamente identificados.

Los recursos presupuestarios federales que se reasignen a “LA ENTIDAD FEDERATIVA”, en los términos de este Convenio no pierden su carácter federal.

A efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 82, fracción II, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, “LA ENTIDAD FEDERATIVA”, deberá observar los siguientes criterios para asegurar la transparencia en la distribución, aplicación y comprobación de los recursos presupuestarios federales reasignados:

PARÁMETROS:

- I. Ambas partes se comprometen a aplicar en lo conducente, el principio de transparencia ante la sociedad civil, así como las normas de acceso a la información pública, sin que en ningún caso se ponga en riesgo la información y/o documentación de acceso restringido en sus dos modalidades de reservada y confidencial, de acuerdo a las leyes en la materia.
- II. La información referente a la transferencia de los recursos presupuestarios asignados por “LA SCT” a “LA ENTIDAD FEDERATIVA”, quedará en posesión de ambas partes, tanto la documentación financiera como su soporte técnico correspondiente a cada uno de los pagos que sean realizados por el ejecutor del gasto, para que sea proporcionada, cuando así se solicite formalmente.
- III. “LA ENTIDAD FEDERATIVA”, por conducto de la Dirección General de Construcción de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios, a saber la instancia ejecutora local hará la entrega de los reportes de cumplimiento de metas e indicadores de resultados a que se refiere la cláusula tercera de este convenio a “LA SCT”.

TERCERA.- OBJETIVOS E INDICADORES DE DESEMPEÑO Y SUS METAS.- Los recursos presupuestarios federales que reasigna el Ejecutivo Federal por conducto de “LA SCT” a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio, se aplicarán al programa, a que se refiere la cláusula primera del mismo, el cual tendrá los objetivos e indicadores de desempeño y sus metas que a continuación se mencionan:

OBJETIVOS	METAS	INDICADORES
“Programa de Infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio y la adecuación de la estación Observatorio de la Línea 1 para realizar la correspondencia con la Línea 12”.	Continuar la construcción de infraestructura para la Ampliación de la Línea 12 del STC, en su tramo Mixcoac-Observatorio, en la Ciudad de México.	<ul style="list-style-type: none"> ● Reporte mensual de avance físico de la obra. ● Reporte mensual de ejercicio de recursos presupuestarios federales.

CUARTA.- APLICACIÓN.- Los recursos presupuestarios federales que reasigna el Ejecutivo Federal a que alude la cláusula segunda de este instrumento, se destinarán en forma exclusiva a la implementación del “Programa de Infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio y la adecuación de la estación Observatorio de la Línea 1 para realizar la correspondencia con la Línea 12”.

Dichos recursos no podrán traspasarse a otros conceptos de gasto y se registrarán conforme a su naturaleza, como gasto corriente o gasto de capital.

Los recursos presupuestarios federales que se reasignen, una vez devengados y conforme avance el ejercicio, deberán ser registrados por “LA ENTIDAD FEDERATIVA”, en su contabilidad, de acuerdo con las disposiciones jurídicas aplicables y se rendirán en su Cuenta Pública, sin que por ello pierdan su carácter federal.

Los rendimientos financieros que generen los recursos, a que se refiere la cláusula segunda de este Convenio, deberán destinarse al programa previsto en la cláusula primera del mismo.

QUINTA.- GASTOS ADMINISTRATIVOS.- Para sufragar los gastos administrativos que resulten de la ejecución del programa previsto en la cláusula primera del presente instrumento, se podrá destinar hasta un 1.5 % del total de los recursos aportados por el Ejecutivo Federal.

SEXTA.- OBLIGACIONES DE “LA ENTIDAD FEDERATIVA”:

I. Aplicar los recursos a que se refiere la cláusula segunda de este instrumento en el programa establecido en la cláusula primera del mismo, sujetándose a los objetivos e indicadores de desempeño y sus metas previstos en la cláusula tercera de este instrumento.

II. Responsabilizarse, a través de su Secretaría de Finanzas y de la Instancia Ejecutora Local, en el ámbito de sus respectivas competencias, de: administrar los recursos presupuestarios federales radicados únicamente en la cuenta bancaria productiva específica señalada en la cláusula segunda de este Convenio, por lo que no podrán traspasarse tales recursos a otras cuentas; efectuar las ministraciones oportunamente para la ejecución del programa previsto en este instrumento; recabar la documentación comprobatoria de las erogaciones; realizar los registros correspondientes en la contabilidad y en la Cuenta Pública local conforme sean devengados y ejercidos los recursos, respectivamente, así como dar cumplimiento a las demás disposiciones federales aplicables en la administración de dichos recursos, en corresponsabilidad con la instancia ejecutora local.

III. Entregar mensualmente por conducto de la Secretaría de Finanzas a “LA SCT”, la relación detallada sobre las erogaciones del gasto elaborada por la instancia ejecutora y validada por la propia Secretaría de Finanzas.

Asimismo, se compromete a mantener bajo su custodia, a través de la Secretaría de Finanzas, la documentación comprobatoria original de los recursos presupuestarios federales erogados, hasta en tanto la misma le sea requerida por “LA SCT” y, en su caso por la (SHCP) y la (SFP), así como la información adicional que estas últimas le requieran, de conformidad con lo establecido en los artículos 83, primer párrafo de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y 224, fracción VI de su Reglamento.

La documentación comprobatoria del gasto de los recursos presupuestarios federales objeto de este Convenio, deberá cumplir con los requisitos fiscales establecidos en las disposiciones federales aplicables.

IV. Registrar en su contabilidad los recursos presupuestarios federales que reciba, de acuerdo con los principios de contabilidad gubernamental, y aquella información relativa a la rendición de informes sobre las finanzas públicas y la Cuenta Pública local ante la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México.

V. Iniciar las acciones para dar cumplimiento al programa a que hace referencia la cláusula primera de este Convenio, en un plazo no mayor a 15 días naturales, contados a partir de la formalización de este instrumento.

VI. Observar las disposiciones legales federales aplicables a las obras públicas y a los servicios relacionados con las mismas, así como a las adquisiciones, arrendamientos de bienes muebles y prestación de servicios de cualquier naturaleza que se efectúen con los recursos señalados en la cláusula segunda del presente Convenio.

VII. Evitar comprometer recursos que excedan de su capacidad financiera, para la realización del programa previsto en este instrumento.

VIII. Requerir con la oportunidad debida a las instancias federales o de la Ciudad de México que correspondan, la asesoría técnica, autorizaciones o permisos que resulten necesarios para la realización del programa previsto en este instrumento.

IX. Reportar y dar seguimiento trimestralmente, en coordinación con “LA SCT” sobre el avance en el cumplimiento de objetivos, indicadores de desempeño y sus metas, previstos en la cláusula tercera de este Convenio, así como el avance y, en su caso, resultados de las acciones que lleve a cabo, de conformidad con este instrumento, en los términos establecidos en los numerales Duodécimo y Décimo Tercero de los “Lineamientos para informar sobre los recursos federales transferidos a las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales del Distrito Federal, y de operación de los recursos del Ramo General 33”, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 25 de abril de 2013. De ser el caso, y conforme a las disposiciones aplicables, evaluar los resultados obtenidos con la aplicación de los recursos presupuestarios federales que se proporcionarán en el marco del presente Convenio.

X. Proporcionar la información y documentación que en relación con los recursos a que se refiere la cláusula segunda de este instrumento requieran los órganos de control y fiscalización federales y locales facultados, permitiendo a éstos las visitas de inspección que en ejercicio de sus respectivas atribuciones lleven a cabo.

XI. Presentar a “LA SCT”, por conducto de ésta a la SHCP, a través de la DGPYP “B”, y directamente a la SFP, por conducto de la Dirección General de Operación Regional y Contraloría Social, a más tardar el último día hábil de febrero de 2018, el cierre del ejercicio de las operaciones realizadas, las conciliaciones bancarias, el monto de los recursos ejercidos, en su caso, con el desglose a que se refiere la cláusula segunda de este instrumento, así como el nivel de cumplimiento de los objetivos del programa y las metas de los indicadores de desempeño, alcanzados en el ejercicio de 2017.

SÉPTIMA.- OBLIGACIONES DEL EJECUTIVO FEDERAL.- El Ejecutivo Federal, a través de “LA SCT”, se obliga a:

I. Reasignar los recursos presupuestarios federales a que se refiere la cláusula segunda, párrafo primero, del presente Convenio, de acuerdo con los plazos y calendario que se precisan en el Anexo 2 de este instrumento.

II. Realizar los registros correspondientes en la Cuenta Pública Federal y en los demás informes sobre el ejercicio del gasto público, a efecto de informar sobre la aplicación de los recursos transferidos en el marco del presente Convenio.

III. Dar seguimiento trimestralmente, en coordinación con “LA ENTIDAD FEDERATIVA”, sobre el avance en el cumplimiento de objetivos e indicadores de desempeño y sus metas, previstos en la cláusula tercera del presente Convenio.

Asimismo, evaluar los resultados obtenidos con la aplicación de los recursos presupuestarios federales que se proporcionarán en el marco de este instrumento.

OCTAVA.- RECURSOS HUMANOS.- Los recursos humanos que requiera cada una de las partes para la ejecución del objeto del presente Convenio, quedarán bajo su absoluta responsabilidad jurídica y administrativa, y no existirá relación laboral alguna entre éstos y la otra parte, por lo que en ningún caso se entenderán como patrones sustitutos o solidarios.

NOVENA.- CONTROL, VIGILANCIA, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.- El control, vigilancia, seguimiento y evaluación de los recursos presupuestarios federales a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio corresponderá a “LA SCT”, a la SHCP, a la SFP y a la Auditoría Superior de la Federación, sin perjuicio de las acciones de vigilancia, control, seguimiento y evaluación que, en coordinación con la SFP, realice el Órgano de Control de “LA ENTIDAD FEDERATIVA”.

Las responsabilidades administrativas, civiles y penales derivadas de afectaciones a la Hacienda Pública Federal en las que, en su caso, incurran los servidores públicos, federales o locales, así como los particulares, serán sancionadas en los términos de la legislación aplicable.

DÉCIMA.- VERIFICACIÓN.- Con el objeto de asegurar la efectividad en el cumplimiento del objeto del presente Convenio, “LA SCT” y “LA ENTIDAD FEDERATIVA” revisarán periódicamente su contenido y aplicación, así como también adoptarán las medidas necesarias para establecer el enlace y la comunicación requeridas para dar el debido seguimiento a los compromisos asumidos.

Las partes convienen que “LA ENTIDAD FEDERATIVA” destine una cantidad equivalente al uno al millar del monto total de los recursos reasignados y aportados en efectivo, a favor de la Contraloría General de la Ciudad de México para que realice la vigilancia, inspección, control y evaluación de las obras y acciones ejecutadas por administración directa con esos recursos; dicha cantidad será ejercida conforme a los lineamientos que emita la SFP. La ministración correspondiente se hará conforme a los plazos y calendario programados para el ejercicio de los recursos reasignados, para lo que del total de estos recursos se restará hasta el uno al millar y la diferencia se aplicará a las acciones que se detallan en el Anexo 1 de este instrumento. Para el caso de las obras públicas ejecutadas por contrato, aplicará lo dispuesto en el artículo 191 de la Ley Federal de Derechos.

La SFP verificará en cualquier momento el cumplimiento de los compromisos a cargo de “LA ENTIDAD FEDERATIVA”, en los términos del presente instrumento.

En los términos establecidos en el artículo 82, fracciones XI y XII, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, “LA ENTIDAD FEDERATIVA” destinará un monto equivalente al uno al millar del monto total de los recursos reasignados para la fiscalización de los mismos, a favor del órgano técnico de fiscalización de la legislatura de “LA ENTIDAD FEDERATIVA”.

DÉCIMA PRIMERA.- SUSPENSIÓN O CANCELACIÓN DE LA REASIGNACIÓN DE RECURSOS.- El Ejecutivo Federal, por conducto de “LA SCT” podrá suspender o cancelar la ministración subsecuente de recursos presupuestarios federales a “LA ENTIDAD FEDERATIVA”, cuando se determine que se hayan utilizado con fines distintos a los previstos en este Convenio o por el incumplimiento de las obligaciones contraídas en el mismo, supuestos en los cuales los recursos indebidamente utilizados tendrán que ser restituidos a la Tesorería de la Federación, dentro de los 15 días hábiles siguientes en que lo requiera “LA SCT”.

Previo a que "LA SCT" determine lo que corresponda en términos del párrafo anterior, concederá el derecho de audiencia a "LA ENTIDAD FEDERATIVA" para que, en su caso, aclare o desvirtúe los hechos que se le imputen.

DÉCIMA SEGUNDA.- RECURSOS FEDERALES NO DEVENGADOS.- Las partes acuerdan que los remanentes o saldos disponibles de los recursos presupuestarios federales en la cuenta bancaria productiva específica a que se refiere la cláusula segunda de este Convenio, incluyendo los rendimientos financieros generados, que no se encuentren devengados y/o que no se encuentren vinculados formalmente con compromisos y obligaciones de pago al 31 de diciembre de 2017, se reintegrarán a la Tesorería de la Federación, en un plazo de 15 días naturales contados a partir del cierre del ejercicio fiscal, conforme a las disposiciones aplicables.

DÉCIMA TERCERA.- MODIFICACIONES AL CONVENIO.- Las partes acuerdan que el presente Convenio podrá modificarse de común acuerdo y por escrito, sin alterar su estructura y en estricto apego a las disposiciones jurídicas aplicables. Las modificaciones al Convenio deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación y en el Órgano de Difusión Oficial de "LA ENTIDAD FEDERATIVA" dentro de los 15 días hábiles posteriores a su formalización.

En caso de contingencias para la realización del programa en este instrumento, ambas partes acuerdan tomar las medidas o mecanismos necesarios que permitan afrontar dichas contingencias. En todo caso, las medidas y mecanismos acordados serán formalizados mediante la suscripción del convenio modificatorio correspondiente.

DÉCIMA CUARTA.- INTERPRETACIÓN, JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.- Las partes manifiestan su conformidad para interpretar, en el ámbito de sus respectivas competencias, y resolver de común acuerdo, todo lo relativo a la ejecución y cumplimiento del presente Convenio, así como a sujetar todo lo no previsto en el mismo a lo dispuesto en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, su Reglamento, así como a las demás disposiciones jurídicas aplicables.

De las controversias que surjan con motivo de la ejecución y cumplimiento del presente Convenio conocerán los tribunales federales competentes en la Ciudad de México.

DÉCIMA QUINTA.- VIGENCIA.- El presente Convenio comenzará a surtir sus efectos a partir de la fecha de su suscripción, y hasta el 31 de diciembre de 2017, con excepción de lo previsto en la fracción XI de la cláusula sexta de este instrumento, debiéndose publicar en el Diario Oficial de la Federación y en el órgano de difusión oficial de "LA ENTIDAD FEDERATIVA" dentro de los 15 días hábiles posteriores a su formalización, de conformidad con el artículo 224, último párrafo, del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

DÉCIMA SEXTA.- TERMINACIÓN ANTICIPADA.- El presente Convenio podrá darse por terminado cuando se presente alguna de las siguientes causas:

- I. Por estar satisfecho el objeto para el que fue celebrado;
- II. Por acuerdo de las partes;
- III. Por incumplimiento en el objeto, cuando se determine que los recursos presupuestarios federales se utilizaron con fines distintos a los previstos en este Convenio o por el incumplimiento de las obligaciones contraídas en el mismo, y
- IV. Por caso fortuito o fuerza mayor.

DÉCIMA SÉPTIMA.- DIFUSIÓN Y TRANSPARENCIA.- El Ejecutivo Federal, a través de "LA SCT", difundirá en su página de Internet el programa financiado con los recursos a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio, incluyendo los avances y resultados físicos y financieros. "LA ENTIDAD FEDERATIVA" se compromete, por su parte, a difundir dicha información mediante su página de Internet y otros medios públicos, en los términos de las disposiciones aplicables.

Estando enteradas las partes del contenido y alcance legal del presente Convenio, lo firman a los 22 días del mes de mayo de dos mil diecisiete.- Por el Ejecutivo Federal: el Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza.-** Rúbrica.- La Subsecretaria de Transporte, **Yuriria Mascott Pérez.-** Rúbrica.- El Oficial Mayor, **Rodrigo Ramírez Reyes.-** Rúbrica.- El Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, **Guillermo Nevárez Elizondo.-** Rúbrica.- Por el Gobierno de la Ciudad de México: el Jefe de Gobierno, **Miguel Ángel Mancera Espinosa.-** Rúbrica.- La Secretaria de Gobierno, **Dora Patricia Mercado Castro.-** Rúbrica.- El Secretario de Finanzas, **Edgar Abraham Amador Zamora.-** Rúbrica.- El Secretario de Obras y Servicios, **Edgar Oswaldo Tungüí Rodríguez.-** Rúbrica.- El Contralor General, **Eduardo Roveló Pico.-** Rúbrica.- El Director General del Sistema de Transporte Colectivo, **Jorge Gaviño Ambriz.-** Rúbrica.- El Director General de Construcción de Obras para el Transporte de la Secretaría de Obras y Servicios, **Gerardo Báez Pineda.-** Rúbrica.

ANEXO No. 1

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO PARA EL PROYECTO INTEGRAL PARA LA AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 12 MIXCOAC-OBSERVATORIO Y LA ADECUACIÓN DE LA ESTACIÓN OBSERVATORIO DE LA LÍNEA 1 PARA REALIZAR LA CORRESPONDENCIA CON LA LÍNEA 12.

DESCRIPCIÓN	IMPORTE
<p>Construcción de infraestructura para la ampliación de la L-12 del STC, tramo: Mixcoac-Observatorio, con inicio en el kilómetro 28+992 y fin en el kilómetro 33+031, que resulta una longitud de trazo de 4.039 km, y un depósito de trenes en la zona de la estación Observatorio, en la Ciudad de México, que forma parte de la línea 12 del STC que inicia en la estación Tláhuac, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuar con la construcción de lumbreras y túnel, para pago de estimaciones, ajustes de costos, conceptos extraordinarios, conceptos adicionales y adeudos de estimaciones. • Continuar con la ejecución de obras inducidas, para pago de estimaciones, ajustes de costos, conceptos extraordinarios, conceptos adicionales y adeudos de estimaciones. • La construcción de elementos de la estructura de contención de las estaciones de la ampliación de la Línea 12. • Continuar con la liberación de derecho de vía (pago de afectaciones de predios para el desarrollo del proyecto). • Continuar con la ejecución de obras complementarias: <ul style="list-style-type: none"> o Las medidas de mitigación social, indemnizaciones y/o restituciones por afectación a bienes o servicios. o Obras ambientales extraordinarias, adicionales y derivadas del resolutivo de impacto ambiental emitido por la SEDEMA de la Ciudad de México. o Para pago y aportaciones al Fondo Ambiental Público del Distrito Federal por la ejecución de la obra. • Continuar con el resguardo de los elementos correspondientes a la obra electromecánica almacenados en bodegas. • El suministro de componentes de vía. • Los servicios relacionados con la obra pública. • Contratación de obras extraordinarias, complementarias y adicionales, aún las de carácter social que se requiera ejecutar, así como los servicios relacionados con la obra pública, proyectos, asesorías y estudios, así como proyectos de obras inducidas y la ejecución de las obras inducidas necesarias. 	\$500'000,000.00
Total Reasignado hasta por la cantidad de:	\$500'000,000.00

Por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: el Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, **Guillermo Nevárez Elizondo**.- Rúbrica.- Por la Secretaría de Obras y Servicios: el Secretario de Obras y Servicios, **Edgar Oswaldo Tungüí Rodríguez**.- Rúbrica.- El Director General de Construcción de Obras para el Transporte, **Gerardo Báez Pineda**.- Rúbrica.

ANEXO No. 2

CALENDARIO DE REASIGNACIÓN DE RECURSOS 2017

DESCRIPCIÓN	REASIGNACIÓN	FECHA
“Construcción de infraestructura para la Ampliación de la Línea 12 del STC, tramo: Mixcoac-Observatorio, con inicio en el kilómetro 28+992 y fin en el kilómetro 33+031, que resulta una longitud de trazo de 4.039 km, y un depósito de trenes en la zona de la estación Observatorio, en la Ciudad de México, que forma parte de la Línea 12 el STC que inicia en la estación Tláhuac”.	\$500'000,000.00	mayo de 2017
Total Reasignado hasta por la cantidad de:	\$500'000,000.00	

Por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: el Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, **Guillermo Nevárez Elizondo**.- Rúbrica.- Por la Secretaría de Obras y Servicios: el Secretario de Obras y Servicios, **Edgar Oswaldo Tungüí Rodríguez**.- Rúbrica.- El Director General de Construcción de Obras para el Transporte, **Gerardo Báez Pineda**.- Rúbrica.

PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

YURIRIA MASCOTT PÉREZ, Subsecretaria de Transporte y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII 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 fracciones I, II, III y IV y 51 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; 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 28 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 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; 41 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que la fracción XVI del artículo 40 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización dispone que las normas oficiales mexicanas tendrán como finalidad establecer las características y/o especificaciones que deben reunir los vehículos de transporte a fin de garantizar la protección de las vías generales de comunicación y la seguridad de sus usuarios;

Que el artículo 36 fracción XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes;

Que la fracción VI del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, faculta a la Secretaría a expedir las normas oficiales mexicanas de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares;

Que el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos;

Que el artículo 5o. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, establece que el peso, dimensiones y capacidad máximos de los vehículos, así como las configuraciones o combinaciones vehiculares, según el tipo de caminos y puentes por el que transiten, y la presión de inflado de las llantas, se ajustarán a las normas correspondientes expedidas de conformidad con lo previsto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y las violaciones a este Reglamento y las normas oficiales mexicanas correspondientes, serán sancionadas conforme a lo establecido en la Ley y el Reglamento en cita;

Que el 26 de octubre de 2016, se llevó a cabo el Foro "Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación", en el Senado de la República, donde se presentaron 28 intervenciones de participantes del Gobierno Federal, Poder Legislativo, Cámaras, Asociaciones, Académicos Expertos y Sociedad Civil;

Que de las ponencias presentadas en el Foro "Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación", se desprende información que permite tener un panorama más claro en torno a la seguridad vial en carreteras federales, los factores que influyen en ella, y las acciones que se consideran necesarias para mejorarla, de lo cual se hace necesario incluir mayores estándares de seguridad en la operación y en los componentes mecánicos de los vehículos;

Que como resultado del foro y a solicitud de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, un grupo multidisciplinario de académicos y expertos sostuvieron una serie de reuniones y realizaron un nutrido intercambio de información para sintetizar y concretar las distintas propuestas que se expusieron en el foro referido, manteniendo como fundamental objetivo la Seguridad Vial, se identificaron los ejes fundamentales sobre los cuales se debe trabajar: conductor, carga, vehículo, carreteras, operación y supervisión;

Que, derivado de los ejes fundamentales identificados por los expertos, se llevó a cabo un análisis integral de todas las configuraciones vehiculares, el equipo de seguridad con que el que están dotados y el peso máximo con el que pueden circular en las carreteras;

Que la utilización en los vehículos y configuraciones vehiculares de dispositivos mecánicos y electrónicos de alta tecnología, como son; frenos antibloqueo, matracas de frenos autoajustables, información de rutas, velocidad y localización a través de sistemas de GPS, abonan a la seguridad durante su operación;

Que durante los periodos vacacionales establecidos por la Secretaría de Educación Pública y días no laborables se genera un importante incremento en el flujo vehicular aumentando la probabilidad de accidentes, por lo que es necesario implementar medidas de seguridad adicionales a las operaciones de los vehículos y configuraciones vehiculares de los servicios de autotransporte federal de carga y transporte privado que circulan por los caminos y puentes de jurisdicción federal, a fin de mejorar las condiciones de tránsito de los usuarios de las carreteras y con esto coadyuvar en la prevención de accidentes viales que pudieran provocarse;

Que en el Programa Nacional de Normalización 2017, se encuentra incluida la modificación de la NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal;

Que la Secretaría tiene encomendada la tarea de definir las políticas y promover la regulación que coadyuven al desarrollo seguro y eficiente del transporte y la infraestructura en el país, así como su sano crecimiento en el largo plazo, para lo cual se requiere establecer normas claras que definan las características y especificaciones que deben reunir los vehículos de autotransporte federal y privado, así como los equipos y los servicios conexos, que tiendan a proteger la seguridad de los usuarios y el uso eficiente de las vías generales de comunicación;

Que el artículo 6o., fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes faculta a la Subsecretaría de Transporte a expedir normas oficiales mexicanas en el ámbito de su competencia;

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-2-2017, 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, fue aprobado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, en su primera sesión extraordinaria celebrada el 12 de mayo de 2017;

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, Coyoacán, Ciudad de México, 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: 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.

Ciudad de México, a 29 de mayo de 2017.- La Subsecretaría de Transporte y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Yuriria Mascott Pérez**.- Rúbrica.

**PROYECTO 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**

PREFACIO

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

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
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

COMISIONADO 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**

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

INSTITUTO MEXICANO DEL PETRÓLEO

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 MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES, 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.
 - 5.3. De la circulación en periodos vacacionales
- 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.
 - 6.5. Vehículos y configuraciones especiales.
- 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

Con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII 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 fracciones I, II, III y IV y 51 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; 28 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 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; 41 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; 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

La presente Norma Oficial Mexicana se complementa con las siguientes Normas Oficiales Mexicanas y Normas Mexicanas vigentes o las que las sustituyan:

3.1 Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2002, Sistema General de Unidades de Medida.

3.2 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.

3.3 Norma Oficial Mexicana NOM-010-SCFI-1994, Instrumentos de medición-Instrumentos para pesar de funcionamiento no automático-Requisitos técnicos y metrológicos.

3.4 Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2014, Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado-Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

3.5 Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2010, Remolques y semirremolques-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba.

3.6 Norma Oficial Mexicana NOM-040-SCT-2-2012, Para el transporte de objetos indivisibles de gran peso y/o volumen, peso y dimensiones de las combinaciones vehiculares y de las grúas industriales y su tránsito por caminos y puentes de jurisdicción federal.

3.7 Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSP-2008, Para la determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular.

3.8 Norma Mexicana NMX-D-225-IMNC-2013, Seguridad, cintas relajantes para vehículos Automotores-Especificaciones, métodos de prueba e instalación.

3.9 Para los efectos de conversión de unidades que se establecen en la presente Norma Oficial Mexicana en el Sistema Internacional, se estará a la siguiente tabla de conversiones bajo el sistema inglés:

	Sistema Inglés	Sistema General de Unidades de Medida
Peso	1 Lb	0,454 kg
Dimensiones	1 pie	0,3048 m
	1 pulgada	2,54 cm
Potencia	1 HP	0,7457 Kw
Momento de fuerza	1 Lb-pie	1,3558 N-m

4.- Definiciones

Para efectos de la presente Norma Oficial Mexicana, se entenderá por:

4.1 Autobús: Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de más de 30 personas.

4.2 Bitácora de horas de servicio del conductor: Registro diario que contiene los datos necesarios para conocer los periodos efectivos de conducción y los periodos de descanso, con registros por viaje.

4.3 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 o la que la sustituya.

4.4 Camión unitario: Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 toneladas.

4.5 Camión remolque: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un convertidor.

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

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

4.8 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.

4.9 Carro piloto: Vehículo automotor tipo camioneta o sedán de color amarillo, dotado de una torreta y señales de advertencia, para conducir y abanderar el tránsito de las combinaciones vehiculares, por los caminos y puentes de jurisdicción federal, para casos en que resulte aplicable la conectividad.

4.10 Carro por entero: Cuando la totalidad de la carga que se transporta en un vehículo es propiedad de un solo usuario.

4.11 Centro logístico y/o de transferencia: Espacio físico estratégicamente establecido y equipado con la infraestructura necesaria para almacenar, distribuir o transferir productos terminados provenientes de centros de producción y que es distribuida hacia otros centros de distribución secundaria, almacenes, tiendas o puntos de venta al consumidor final, correspondientes. Incluyen terminales multi e intermodales, puertos interiores o puertos secos; no comprende a aquellos que realizan venta al público en general y/o consumidor final.

4.12 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, fabricado cumpliendo las especificaciones que establece la NOM-035-SCT-2-2010, o la que la sustituya. Convierte un semirremolque en remolque. Para efectos de esta Norma se denominan:

- Convertidores con lanza sencilla a los que tienen un punto de unión al vehículo delantero,
- Convertidores con lanza doble a los que tienen dos puntos de unión con el vehículo delantero (Tipo H) y,
- Quinta baja en unidades tipo góndola o madrina.

4.13 Cuatricuerna: Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión que, mediante tres mecanismos de articulación, arrastra tres camiones o tractocamiones nuevos.

4.14 Dimensiones: Alto, ancho y largo máximo expresado en metros de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga.

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.

4.16 Gancho Pinzón o de arrastre: Elemento estructural que se fija en la parte trasera del semirremolque o de un camión y que sirve para enganchar el remolque.

4.17 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.

4.18 Mancuerna: Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante un mecanismo de articulación arrastra un camión o tractocamión, nuevo.

4.19 Norma: Norma Oficial Mexicana.

4.20 Nota de embarque: Impresión del comprobante Fiscal Digital por Internet o Factura Electrónica o comprobante 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.

4.21 Peso: Fuerza que ejerce sobre el piso un vehículo debido a su masa y a la gravedad terrestre.

4.22 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.

4.23 Peso por eje: Concentración de peso que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodamiento.

4.24 Peso vehicular: Peso de un vehículo o configuración vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga.

4.25 Planta productora. Instalaciones en las que se procesan materias primas a efecto de obtener un producto terminado para su consumo final o productos que serán utilizados en procesos de manufactura y/o transformación posteriores. También se consideran aquellas instalaciones donde se realizan procesos: de extracción de minerales u otros productos de minas; de producción agropecuaria, forestal y pesquera; de explotación petrolera y demás relacionados al sector energético, incluyendo la construcción de instalaciones concernientes a este último.

4.26 Remolque. 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, fabricado cumpliendo las especificaciones que establece la NOM-035-SCT-2-2010, o la que la sustituya.

4.27 Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

4.28 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, fabricado cumpliendo las especificaciones que establece la NOM-035-SCT-2-2010, o la que la sustituya.

4.29 Sistema antibloqueo para frenos (ABS, por sus siglas en inglés): 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.

4.30 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.

4.31 Subcontratista: Transportista contratado por el usuario para prestar el servicio de autotransporte federal.

4.32 Suspensión: Elemento estructural elástico del remolque o semirremolque que une el eje a la estructura contenedora de carga del vehículo.

4.33 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.

4.34 Tractocamión: Vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques.

4.35 Tractocamión articulado: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque.

4.36 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.

4.37 Transportista de carga consolidada: Permisionario de autotransporte federal que provee servicios de transporte combinando dos o más embarques en un solo viaje de origen-destino, con la finalidad de reducir costos y/o mejorar la utilización del equipo de transporte. Son permisionarios que consolidan y transportan embarques más pequeños (menos que carro por entero) de carga.

4.38 Tren motriz: Conjunto de elementos conformados por motor, transmisión, diferencial y ejes.

4.39 Tricuerna: Configuración vehicular conformada por un camión o tractocamión, que mediante dos mecanismos de articulación arrastra dos camiones o Tractocamiones, nuevos.

4.40 Unidad vehicular tipo góndola o madrina: Configuración vehicular destinada al transporte de vehículos sin rodar y que puede ser:

- Camión unitario;
- Camión-remolque, vehículo que puede estar configurado por un camión y un remolque o por un camión con una quinta baja que acopla a un semirremolque;
- Tractocamión-semirremolque;
- Tractocamión-semirremolque-remolque acoplados con un convertidor;
- Tractocamión-semirremolque-semirremolque acoplado con una quinta baja.

4.41 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.

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.

5. Clasificación de vehículos

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

5.1. Atendiendo a su clase.

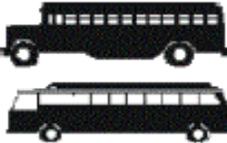
CLASE: VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN

NOMENCLATURA

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

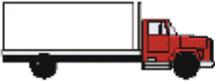
5.2. Atendiendo a su clase, nomenclatura, número de ejes y llantas.

TABLA 5.2.1

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

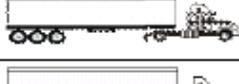
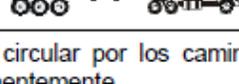
Nota: Los autobuses deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.

TABLA 5.2.2

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

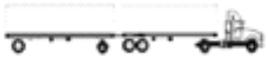
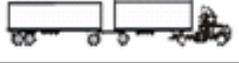
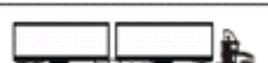
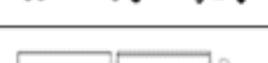
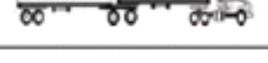
Nota: Los camiones unitarios y camión remolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.

TABLA 5.2.3

TRACTOCAMIÓN ARTICULADO (T-S)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	CONFIGURACIÓN 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	

Nota: Las configuraciones de tractocamión articulado deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.

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	

Nota: Las configuraciones de tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.

5.2.4.1 Las configuraciones T-S-R no deberán incluir semirremolques y/o remolques de tres ejes con eje retráctil, aún y cuando no se rebase el peso bruto vehicular máximo autorizado para estas configuraciones y el eje retráctil se encuentre levantado.

5.2.5 Las figuras indicadas en las tablas de la 5.2.1 a la 5.2.4 son enunciativas no limitativas.

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

5.2.6. Los autobuses, camiones unitarios (C) y tractocamiones deberán contar con freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción.

5.2.7. Los autobuses, camiones unitarios (C), así como las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S) deberán contar con sistema antibloqueo para frenos.

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.

5.2.9. Para el autobús, camión unitario y las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulada sencilla (T-S), deberán contar con sistema de ajuste automático de frenos.

5.2.10. Las configuraciones camión-Remolque (C-R) y el tractocamión articulado (T-S), deberán contar con espejos auxiliares en la parte delantera, camión remolque o tractocamión, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería o un elemento que permita la reducción de puntos ciegos.

5.2.11 El camión unitario (C) deberá contar con cintas reflejantes en la carrocería en disposición y ubicación similares a los que establece las NOM-035-SCT-2010 o la que la sustituya. Los semirremolques y remolques de las configuraciones camión-remolque (C-R) y articulados sencillos (T-S) deberán contar con las cintas reflejantes de conformidad con la NOM-035-SCT-2010 o la que sustituya.

5.3 De la circulación en periodos vacacionales

5.3.1. La Secretaría definirá y publicará en su caso en el Diario Oficial de la Federación, las medidas de seguridad para la circulación, que habrán de observar los permisionarios del servicio público federal de pasaje, carga o Turismo y transporte privado, en las carreteras de jurisdicción federal en los días de mayor afluencia vehicular, dentro de los periodos vacacionales y días de descanso obligatorio previamente determinados por la autoridad correspondiente.

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 las tablas A-1 y A-2 que se muestran a continuación:

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

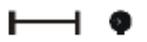
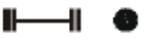
CONFIGURACIÓN DE EJES	VEHÍCULO	TIPO DE CAMINO			
		ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
 SENCILLO DOS LLANTAS	B	6,50	6,00	5,50	5,00
 MOTRIZ SENCILLO CUATRO LLANTAS	B	12,50	10,50	9,00	8,00
 MOTRIZ DOBLE TANDEM SEIS LLANTAS	B	17,50	13,00	11,50	11,00
 MOTRIZ DOBLE TANDEM OCHO LLANTAS	B	21,00	17,00	14,50	13,50

TABLA A-2
PESOS MÁXIMOS AUTORIZADOS POR TIPO DE EJE Y CAMINO (t)

CONFIGURACIÓN DE EJES		VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN	TIPO DE CAMINO			
			ET4 Y ET2 A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
	SENCILLO DOS LLANTAS	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	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	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	C-R y T-S-R	15,00	13,00	11,50	11,00
		C y T-S	17,50	13,00	11,50	11,00
	DOBLE TANDEM OCHO LLANTAS	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	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 TRIDEM DOCE LLANTAS	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 La carga debe ser colocada de tal forma que cumpla con el peso bruto vehicular autorizado y la concentración de carga por eje o configuración de ejes, no exceda lo establecido en las tablas A-1 y A-2 de cargas por eje, según el tipo de vehículo o configuración vehicular que corresponda.

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 las tablas B-1 y B-2, como sigue, considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente^{1/}.

^{1/}

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-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
B3	3	8	24,0	19,0	17,0	16,0
B3	3	10	27,5	23,0	20,0	18,5
B4	4	10	30,5	25,0	22,5	21,0

TABLA B-2
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
C2	2	6	19,0	16,5	14,5	13,0
C3	3	8	24,0	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

6.1.2.1.1 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado, previa autorización expresa emitida por la Secretaría, únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras de menor clasificación, con el mismo peso, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.

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.

6.1.2.2.1 Para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), deberán cumplir con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:

TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE Y TRACTOCAMIÓN-SEMIRREMOLQUE-SEMIRREMOLQUE

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)	CÁMARAS 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	√		√	√	√	√	√

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 N-m y 1 Lb = 0,454 kg

6.1.2.2.1.1 Para los vehículos construidos bajo la norma europea se acepta una variación del 5% en los valores mostrados de potencia y de torque mínimo, en la tabla que antecede.

6.1.2.2.2 Los tractocamiones doblemente articulados deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:

I.- De Tránsito:

- a)** Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.
- b)** Circular 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, experiencia 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.

6.1.2.2.3 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.

6.1.2.2.4 Las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TSR y TSS) deberán estar equipadas con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

6.1.2.2.5 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.

6.1.2.2.6 El convertidor o sistema de acoplamiento que se utilice en las configuraciones de tractocamión doblemente articulado (TSR), así como los semirremolques y remolques, deben cumplir con las especificaciones técnicas y de seguridad que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2 vigente o la que la sustituya. Asimismo, el convertidor deberá contar con su Permiso y placa de identificación vehicular correspondiente, para su circulación en caminos y puentes de jurisdicción federal; debiendo cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSP-2008 o la que la sustituya.

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 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.

6.1.2.2.8 Las configuraciones doblemente articuladas, deberán contar con sistema de ajuste automático de frenos.

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.

6.1.2.4 Cuando se contrate carro por entero, el usuario del autotransporte de carga y el transportista serán responsables de que la carga y el vehículo que la transporta cumplan con el peso y dimensiones, en los términos establecidos en el reglamento correspondiente. Para esto se atenderá a lo indicado en los Lineamientos que al respecto emita la Secretaría.

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 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.

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, se indica en la tabla C-1 de esta Norma.

6.2.1.4 El largo total máximo autorizado para camión unitario (C) y las configuraciones camión remolque (CR), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla C-2 de esta Norma.

TABLA C-1**LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO**

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (m)			
			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

6.2.1.4.1 Se autoriza para los vehículos B3 un largo máximo de hasta 15,0 m, exclusivamente cuando circulen en caminos Tipo "ET" y "A", siempre que cuenten con un tercer eje direccional o movable. Se autoriza la circulación de estos vehículos en caminos Tipo "B" contando con Autorización Especial de la Secretaría; en el caso de caminos tipo "C" o "D" no se autoriza su circulación, aun presentando Autorización Especial para circular en un camino de menor clasificación de conformidad con el numeral 6.4 de esta Norma.

TABLA C-2**LARGO MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO**

VEHÍCULO O CONFIGURACIÓN VEHICULAR	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	LARGO TOTAL (m)			
			ET y A	B	C	D
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

6.2.1.4.2 Las configuraciones de tractocamión doblemente articulado previa autorización expresa emitida por la Secretaría, únicamente podrán circular en caminos Tipo "ET" y "A", y por excepción podrán circular en carreteras de menor clasificación, con las mismas dimensiones, cuando cuenten con autorización especial, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.4 de esta Norma.

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-2" de esta Norma.

6.2.1.5.1 Se permiten 30 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando el semirremolque cuente con un largo de hasta de 16,16 m (53 pies).

6.2.1.5.2 Cuando la longitud del semirremolque sea mayor que 14,63 m (48 pies) en las configuraciones vehiculares a que se refiere la tabla C-2 éstos deberán cumplir con la siguiente disposición de seguridad:

- a) Portar en la parte posterior del semirremolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones mínimas 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-2 de esta Norma.

6.2.1.6.1 Para los tractocamiones doblemente articulados, se permiten 50 centímetros adicionales al largo máximo autorizado señalado en la Tabla C-2, siempre y cuando cada uno de los semirremolques cuenten con un largo de hasta de 12,19 m (40 pies). En caso de circular en caminos de menor clasificación, deberán contar, además con la autorización correspondiente.

6.2.1.6.2 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla C-2, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 12,19 m (40 pies). En el caso del semirremolque, este largo no incluye la longitud de la lanza (sencilla o doble) del convertidor, ni la quinta baja, según corresponda.

6.2.1.6.2.1 Por excepción, dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m a que se refiere la Tabla C-2, para las configuraciones tractocamión doblemente articulado, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta de 12,81 m (42 pies), cuando circulen en caminos tipo "ET" y "A"; para circular por caminos tipo "B", deberán contar con autorización especial para la utilización de un camino de menor clasificación, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.4 de esta Norma. En el caso del semirremolque, este largo no incluye la longitud de la lanza (sencilla o doble) del convertidor, ni la quinta baja, según corresponda.

6.2.1.6.2.2 Dentro de la longitud total máxima autorizada de 31,00 m y 28,50 m a que se refiere la Tabla C-2, para las configuraciones camión con remolque, no se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes mayores a 13,70 m (45 pies).

6.2.1.6.3 Portar en la parte posterior del segundo semirremolque o remolque, un letrero fijo (rótulo o calcomanía), con dimensiones mínimas de 0,80 X 0,60 m y una leyenda "PRECAUCIÓN DOBLE SEMIRREMOLQUE", en fondo naranja reflejante y letras negras.

6.2.1.7 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 (48 pies), ni se sobrepasen las dimensiones máximas permitidas por tipo de carretera para la configuración vehicular.

6.2.1.8 Para las configuraciones vehiculares de tractocamión con semirremolque, camión remolque y tractocamión doblemente articulado mencionadas en el punto 6.2.1.7 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 podrán ser aplicables para circular en configuración de tractocamión doblemente articulado. 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 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:

- 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".

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.

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:

- (1) Invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) Afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada. Para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.

Para la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá demostrar que no existen caminos alternos de mayor especificación y que cumple con las condiciones de seguridad para ello.

Conforme a lo anterior la Secretaría determinará si procede otorgar la autorización especial de conectividad por la distancia estrictamente necesaria, verificando que no existan caminos alternos de mayor especificación.

- II. Se permitirá la circulación de los vehículos o configuraciones vehiculares en un camino tipo "B", con el peso bruto vehicular autorizado para un camino tipo "ET" y "A", en ambas direcciones, siempre y cuando la longitud recorrida en cada dirección no sea mayor a 50 km, previa obtención de la autorización especial de conectividad cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje y den cumplimiento a las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, previstas en la presente norma.

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 para tal efecto.

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:

- (1) Invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) Afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada. Para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.

Para la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá demostrar que no existen rutas alternas por caminos de mayor clasificación y que cumple con las condiciones de seguridad para ello.

- III.** Para las unidades y configuraciones vehiculares que requieran utilizar un camino de menor clasificación para entrar o salir de las instalaciones del permisionario, deberá presentar ante la Secretaría una solicitud de autorización especial de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación.

Para obtener la autorización especial de conectividad el permisionario deberá formular su solicitud de acuerdo al formato que la Secretaría publique en el Diario Oficial de la Federación para tal efecto.

El formato debidamente requisitado deberá ser presentado por el permisionario 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:

- (1) Invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) Afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada. Para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.

Para la procedencia de la autorización especial de conectividad el solicitante deberá demostrar que no existen rutas alternas por caminos de mayor clasificación y que cumple con las condiciones de seguridad para ello.

- IV.** 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.
- V.** 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, cuando se contrate carro por entero, declarado en la Carta de Porte. Para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaerá en el transportista de carga consolidada. Para esto se atenderá a lo indicado en los lineamientos que al respecto emita la Secretaría.
- VI.** La Secretaría podrá negar la solicitud cuando exista una carretera de mayor especificación, cuando no se ajuste a lo dispuesto en los numerales I, II o III, o por cuestiones de seguridad.
- VII.** También podrá negar la solicitud, por el mal uso de los permisos en cualquiera de las rutas de conectividad autorizadas.
- VIII.** Las autorizaciones que se expidan incluirán las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación.
- IX.** La autorización se otorgará por usuario para los transportistas incluidos en su solicitud, permisionario o permisionario de carga consolidada, para los tipos de vehículos o configuraciones vehiculares autorizados por la Secretaría, señalando los caminos en los que se permita su circulación.
- X.** Para los casos previstos en los numerales I y II, los tramos a autorizar serán exclusivamente aquellos que representen la menor distancia hacia el camino de mayor especificación.

- XI.** Para los casos previstos en los numerales I y II en la ruta origen-destino, y para el numeral III para el tramo solicitado, cuando existan carreteras de mayor clasificación, invariablemente deberán utilizarse éstas. Para el caso de que inicie operaciones o se reclasifique algún camino alterno, de mejores especificaciones al tramo autorizado, la autorización por caso de conectividad quedará sin efecto, emitiéndose la resolución correspondiente.
- XII.** Cuando la autorización sea utilizada por un subcontratista, éste deberá comprometerse en el contrato respectivo, a respetar las condiciones de la autorización. El usuario o transportista de carga consolidada autorizados deberán 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.
- XIII.** 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.
- XIV.** La vigencia de las autorizaciones a que se refiere este numeral, será de tres años, a partir de su emisión.
- XV.** 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, que permita al usuario, permisionario o transportista de carga consolidada identificar coincidencias para nuevas solicitudes sobre tramos publicados, 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. La identificación de tramos previamente dictaminados, permitirá a la Secretaría la emisión de autorizaciones especiales de conectividad sin necesidad de un nuevo dictamen de viabilidad técnica.
- XVI.** 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.
- XVII.** Las solicitudes para obtener una autorización especial de conectividad podrán tramitarse de forma presencial o a través de medios electrónicos.
- XVIII.** La Secretaría previa garantía de audiencia podrá concluir de forma anticipada las autorizaciones otorgadas, atendiendo al interés público, por casos de emergencia o cuando se tenga conocimiento de que el solicitante proporcionó información falsa o apócrifa; ello sin perjuicio de aplicar las sanciones que correspondan, de conformidad con lo establecido en la Ley y el Reglamento.
- XIX.** Las autorizaciones que se expidan incluirán las condiciones de tránsito y seguridad bajo las cuales se puedan utilizar los tramos de menor especificación, que se muestran a continuación:

A. De Tránsito:

- Llevar en el vehículo la Carta de Porte o Nota de Embarque, para el caso de transporte privado.
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase.
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.
- Cumplir con las disposiciones que establecen los siguientes instrumentos:
 - o Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;
 - o Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal;
 - o Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos;
 - o Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares;
 - o Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, y
 - o La presente Norma Oficial Mexicana o la que la sustituya.
- Para el caso de tractocamiones semirremolque y tractocamión doblemente articulado, que transiten por carreteras sinuosas, deberán observar que los otros usuarios del camino circulen con seguridad, además de hacer alto total en un espacio apropiado para permitir el tránsito de los otros vehículos.
- Para evitar accidentes ocasionados por derrape o deslizamiento lateral del vehículo con carga y preservar la seguridad de los usuarios de los caminos durante su tránsito en zonas de tramos sinuosos donde existan condiciones climatológicas adversas, la transportación debe continuar su circulación hasta un sitio seguro y estable y permanecer ahí hasta que las condiciones atmosféricas sean favorables para continuar su traslado.

B. De Seguridad:

- Observar la velocidad máxima, por tipo de configuración vehicular, mostrada en la tabla siguiente o, en su caso, la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor:

Vehículo o configuración vehicular con peso y dimensiones mayores a las permitidas en las carreteras de menores especificaciones	Velocidad máxima en Km/hr, por tipo de carretera		
	B	C	D
C	70	60	50
C-R	50	40	30
T-S	60	50	45
T-S-R y T-S-S	50	40	30

- Mantener las luces encendidas en los caminos de menor especificación.
- Deberá de circular con un mínimo de 500 m. de separación respecto de otros vehículos.
- No se podrá circular en convoy con otros vehículos que circulen al amparo de la Autorización.
- La configuración vehicular, durante la circulación en los caminos de menor clasificación, deberán cumplir con las siguientes disposiciones de señalamiento:

Configuración vehicular		Disposiciones de señalamiento por tipo de camino		
		B	C	D
Camión	C	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
Tractocamión - Semirremolque	T-S	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Una Torreta. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Una Torreta. • Un carro piloto • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.

Camión - Remolque	C-R	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Dos carros piloto • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.
Tractocamión - Semirremolque - Remolque y Tractocamión - Semirremolque - Semirremolque	T-S-R y T-S-S	<ul style="list-style-type: none"> • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos Torretas. • Dos carros piloto • Luces blancas o ámbar de destello en la parte superior, encendidas. • Cintas reflejantes rojo-blanco y luces blancas y/o rojas que demarquen los costados y gálibos del camión.

- o Las torretas deberán estar provistas con lámparas giratorias de 360° que emitan luz ámbar cumpliendo con los estándares SAE Clase 1, o UNECE R-65, visible desde una distancia de 150 m., montada en la parte más alta posible del vehículo sobre la línea del centro, sin exceder las alturas permitidas.
- o En los casos donde se especifique el uso de dos torretas, una deberá colocarse en la unidad motriz y otra en la parte posterior de la carga. Cuando se especifique una torreta, ésta deberá colocarse en la parte trasera de la configuración vehicular.
- o Cuando las características de la carga, o el semirremolque o remolque, no permitan la colocación de una torreta, deberá colocarse un elemento luminoso que permita la identificación del vehículo a una distancia de 150 m.
- o Las torretas o arreglo de luces, deberán estar encendidas durante su circulación.

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 tres 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.

6.4.4.1 El interesado presentará solicitud en el formato que para tal efecto defina la Secretaría, señalando que técnicamente es viable porque se cumple con el Peso Bruto Vehicular según el tipo de camino, y con las dimensiones establecidas en las Tablas B y C de la Norma, y que los gálibos de los puentes y túneles para las rutas solicitadas son superiores a la altura requerida. Además, incluirá las rutas origen-destino solicitadas.

6.5 Vehículos y configuraciones especiales

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".

6.5.1.1 Las empresas que realicen la transportación de vehículos nuevos con este tipo de configuraciones, deberán:

6.5.1.1.1 Registrarse ante la Secretaría.

6.5.1.1.2 Demostrar que cuenta con el equipo técnico y el personal capacitado para el ensamble seguro de estas configuraciones.

6.5.1.1.3 Notificar a la Secretaría las rutas a utilizar para este tipo de transporte.

6.5.1.1.4 Informar sobre los traslados realizados con este esquema, mediante la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría.

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.

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.

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:

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.

6.5.1.2.2 Con el ancho máximo autorizado para todos los vehículos de hasta 2,60 m., sin incluir los espejos retrovisores.

6.5.1.2.3 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.

6.5.1.2.4 Con el largo máximo autorizado de hasta 31,0 m.

6.5.1.2.5 Con un equipo de acoplamiento y montaje adecuado que garantice la seguridad durante su circulación en las carreteras.

6.5.1.2.6 Con la habilitación de frenos en todos los ejes que tengan contacto con la superficie de rodamiento.

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.

6.5.1.2.8 Con la portación de un par de placas de traslado de conformidad con el reglamento correspondiente.

6.5.1.2.9 Con la portación de la póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros.

6.5.1.2.10 Con una velocidad máxima de 80 km/hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.

6.5.1.2.11 Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.

6.5.1.2.12 Circular con las luces encendidas permanentemente.

6.5.1.2.13 El vehículo o vehículos remolcados intermedios, en las combinaciones de tricuernas y cuatricuernas, deberán tener una lámpara lateral en cada lado, ubicada cerca de la parte trasera del vehículo, las cuales deberán estar encendidas permanentemente.

6.5.1.2.14 Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.

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.

6.5.1.2.16 Bajo ninguna circunstancia se podrá circular con más de cuatro vehículos en una configuración.

6.5.2 Se autoriza la circulación de vehículos vocacionales tipo revoladora o camión bomba, por los caminos y puentes de jurisdicción federal.

6.5.2.1 Las empresas que utilicen este tipo de vehículos vocacionales deberán:

6.5.2.1.1 Notificar a la Secretaría las rutas que se utilizarán para este tipo de transporte, al menos con 1 día hábil de anticipación. Dicho aviso podrá realizarse por servicio u obra determinada, según sea el caso.

6.5.2.1.2 Informar sobre los servicios prestados con este tipo de vehículos, mediante la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría.

6.5.2.1.3 La Secretaría, en el ámbito de sus atribuciones, podrá verificar en todo momento el cumplimiento de las disposiciones señaladas.

6.5.2.2 Durante la circulación de estos vehículos vocacionales por caminos y puentes de jurisdicción federal, se deberá cumplir con lo siguiente:

6.5.2.2.1 El vehículo vocacional de 3 ejes deberá contar con un eje delantero (direccional) y dos ejes traseros (ambos motrices):

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.

6.5.2.2.1.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 31,0 t.

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.

6.5.2.2.1.4 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.

6.5.2.2.1.5 Con el largo máximo autorizado de hasta 14,0 m.

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.

6.5.2.2.1.7 Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.

6.5.2.2.1.8 Circular con las luces encendidas permanentemente.

6.5.2.2.1.9 Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.

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.

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):

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.

6.5.2.2.2.2 Con un peso bruto vehicular máximo de hasta 40,0 t.

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.

6.5.2.2.2.4 Con la altura máxima de hasta 4,25 m.

6.5.2.2.2.5 Con el largo máximo autorizado de hasta 14,0 m.

6.5.2.2.2.6 Con una velocidad máxima de 80 km./hr., o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.

6.5.2.2.2.7 Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en maniobra de rebase.

6.5.2.2.2.8 Circular con las luces encendidas permanentemente.

6.5.2.2.9 Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados.

6.5.2.2.10 Contar con llantas, en el eje delantero, con capacidad de carga no menor a 5,0 t., cada una.

6.5.3 Para el caso de unidades vehiculares tipo góndola o madrina.

6.5.3.1 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-2".

6.5.3.2 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-2".

6.5.3.3 Para las configuraciones vehiculares de tractocamión con semirremolque, camión remolque y tractocamión doblemente articulado mencionadas en el punto 6.5.3.1 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.

6.5.3.4 Para las configuraciones vehiculares que trasladan automóviles sin rodar que requieran utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir a entregar su mercancía, por excepción se les autorizará su circulación, en los términos establecidos en el numeral 6.4, fracción I.

6.5.3.5 Para las configuraciones camión con remolque, tipo góndola o madrina, se permite el acoplamiento de semirremolques o remolques con longitudes de hasta 14.63 m (48 pies), siempre que su longitud total máxima sea de 28,50 m. En el caso del remolque y del semirremolque con lanza fija, la longitud de la lanza no se considera en el largo del vehículo.

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 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.

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 electrónico 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 electrónico y medición de dimensiones automatizada los vehículos circulen con exceso de peso y/o dimensiones.

La Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, podrá verificar también el cumplimiento de las disposiciones de peso y dimensiones, mediante el uso de las básculas, sistema de pesaje electrónico y sistemas de medición de dimensiones, de su propiedad y/o públicas que cuenten con informe de calibración y con dictamen de verificación expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación y laboratorios de calibración acreditados y aprobados, según corresponda, o a través de la carta de porte o nota de embarque correspondiente.

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 durante los operativos de verificación de peso y dimensiones en los puntos que se habiliten para tal efecto, a fin de brindar mayor transparencia al proceso; lo anterior, previa invitación o solicitud por escrito.

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, a quienes se les reconocerá la Autorregulación.

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 aprobación de modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique.

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, así como su aprobación modelo o prototipo, con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, 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, así como con los informes de calibración respectivos.
 - 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 que cuenten con informe de calibración y con dictamen de verificación expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación y laboratorios de calibración acreditados y aprobados, según corresponda, 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 aprobación modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados.
- 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 y embalajes 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 que cuenten con informe de calibración y con dictamen de verificación expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación y laboratorios de calibración acreditados y aprobados, según corresponda, 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

- a) Únicamente se verificará en las instalaciones del transportista o terminales, y previa notificación con cinco días de anticipación.
- b) 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, de conformidad con la Convocatoria que se emita para tal fin.

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 metrológicos, o equivalente en vigor".

11.4 Los instrumentos para medir que conformen estos sistemas de medición deberán contar con la aprobación modelo o prototipo y con su dictamen de verificación vigente expedido por la Procuraduría Federal del Consumidor o por las Unidades de Verificación acreditadas y aprobadas y con informe de calibración, emitido por los Laboratorios de Calibración acreditados y aprobados, cuando así aplique.

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.

11.5.1 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 metrológicos", 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.- Para la definición y previo a la publicación de las medidas de seguridad a que se hace referencia en el numeral 5.3.1, éstas deberán ser evaluadas en el seno del Subcomité No. 2 de especificaciones de vehículos, partes, componentes y elementos de identificación.

TERCERO.- La Secretaría contará con un plazo de hasta 30 días naturales, a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, para establecer las acciones y mecanismos que permitan a los permisionarios tramitar la Autorización expresa de circulación del tractocamión doblemente articulado. Concluida esta etapa, los permisionarios tendrán un plazo de 90 días naturales para concluir este trámite.

CUARTO.- En un término de 60 días naturales posteriores a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, la Secretaría deberá emitir los Lineamientos a que se hace referencia en el numeral 6.1.2.2.4 de la presente Norma.

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.

SEXTO.- Una vez que entre en vigor la presente Norma Oficial Mexicana, se cancelará la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de noviembre de 2014.

14. Bibliografía

1. Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Normas de Servicios Técnicos Proyecto Geométrico de Carreteras Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
 2. Todo Transporte No. 75 "Adaptación a la Legislación Comunitaria, Pesos y Dimensiones". (Febrero 1991).
 3. Heavy Truck Weight and Dimension Regulations for Interprovincial Operations in Canada. (November 1992).
 4. Vehicle Sizes and Weight Manual "Vehicle Sizes & Weights Char" (1992).
 5. Traffic Engineering Handbook Institute of Transportation Engineers (1992).
 6. A Policy on Geometric Design of Highways and Streets American Association on State Highway and Transportation Officials (1990).
 7. New Trucks for Greater Productivity and Less Road Wear Transportation Research Board National Research Council.
 8. Truck Weight Limits Transportation Research Board National Research Council.
 9. Motor Truck Engineering Handbook.
 10. Providing Access for Large Trucks Transportation Research Board National Research Council.
 11. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
 12. Ley Federal sobre Metrología y Normalización.
 13. Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.
 14. Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.
 15. 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.
 16. Estado Superficial y Costos de Operación en Carreteras. Publicación Técnica No. 30 Querétaro, Qro., 1991.
 17. Cuatro Contribuciones a la Evaluación Cuantitativa de las Actividades del Transporte. Publicación Técnica No. 55 Querétaro, Qro., 1994.
 18. 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.
 19. 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.
 20. Consideraciones Operativas y de Proyecto Geométrico para Vehículos de Carga. Publicación Técnica No. 106 Querétaro, Qro., 1998.
 21. Directiva 96/53 de la Comunidad Europea, que Establece para Determinados Vehículos de Carretera las Dimensiones y Pesos Máximos Autorizados.
 22. Directiva 97/27 de la Comunidad Europea, Relativa a las Masas y Dimensiones de Determinadas Categorías de Vehículos de Motor y de sus Remolques.
-

PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY NOM-087-SCT-2-2017, Que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

YURIRIA MASCOTT PEREZ, Subsecretaria de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en el Convenio sobre duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera (C153 Organización Internacional del Trabajo) con fecha de entrada en vigor el 10 de febrero de 1983 y, los artículos 36 fracciones I, XV y XVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 fracción XI, 40 fracciones I, III y XII, 41, 43, 44, 45, 46, 47 fracción 1 y 52 Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 5o. fracción IV, 8o. fracción I, 33, 36 y 38 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 5o. fracciones II y III y 6o. de la Ley Federal del Trabajo; 1o., 2o. fracciones III y XIX, 24 fracciones I, VII, VIII, XI y XII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 2, fracción XVIII, 3, 5 fracciones II, III y 15 fracción VIII, del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte y 28 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y

CONSIDERANDO

Que es atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los servicios de autotransporte federal y vigilar, verificar e inspeccionar que los servicios de autotransporte, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes;

Que de acuerdo con datos del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), en nuestro país los accidentes viales cada año cobran 16,500 vidas en promedio y le cuestan alrededor de 150 mil millones de pesos, lo cual representa el 1.7% del Producto Interno Bruto (PIB), este porcentaje es la suma de costos directos e indirectos de dichos eventos;

Que existe una relación directa entre el tiempo de conducción y el riesgo de presentar signos de fatiga física, mental o ambas y ocasionar su más trágica manifestación: lesiones o muerte a consecuencia de un accidente de tránsito;

Que con el propósito de coadyuvar con las acciones relativas a la seguridad en el transporte, previniendo con ello accidentes derivados del factor humano desde la perspectiva fisiológica, tomando en consideración las capacidades fisiológicas del conductor sano, previniendo con ello el detrimento a su salud, se emite el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Que, habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Proyecto de NOM PROY-087-SCT-2-2017, fue aprobado por el Comité Nacional de Normalización de Transporte Terrestre.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 47 fracción I y en relación con el 45 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se ordena la 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 No. 411, edificio de la Dirección General de Autotransporte Federal, Col. Los Girasoles, Del. Coyoacán, C.P. 04920, en la Ciudad de México, Tel. 2011-9720, 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-087-SCT-2-2017,
QUE ESTABLECE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y PAUSAS PARA CONDUCTORES
DE LOS SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL**

Ciudad de México, a 29 de mayo de 2017.- La Subsecretaria de Transporte y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Yuriria Mascott Pérez**.- Rúbrica.

PREFACIO

En la elaboración de esta Norma participaron:

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL DE PROTECCIÓN Y MEDICINA PREVENTIVA EN EL TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL

INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

SECRETARÍA DE ECONOMÍA

DIRECCIÓN GENERAL DE NORMAS

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA

SECRETARÍA DE SALUD

SECRETARIADO TÉCNICO DEL CONSEJO NACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

SECRETARÍA DEL TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL

DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL**PETRÓLEOS MEXICANOS**

INSTITUTO MEXICANO DEL PETRÓLEO

INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL

ESCUELA SUPERIOR DE MEDICINA

ACADEMIA NACIONAL DE MEDICINA DE MÉXICO**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA****CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACIÓN, CANACINTRA****CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA, CANACAR****CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO, CANAPAT****ASOCIACIÓN MEXICANA DE FERROCARRILES, A.C.****ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ****ASOCIACIÓN NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUÍMICA, A.C., ANIQ****ASOCIACIÓN NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBÚS, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES, A.C., ANPACT****ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO, A.C., ANTP****CONFEDERACIÓN DE CÁMARAS INDUSTRIALES DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, CONCAMIN****CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS, A.C., CONATRAM****FRENO, AC.C.****GRUPO ESTRELLA BLANCA****UNIÓN DE PROPIETARIOS DE AUTOBUSES DE TURISMO, PASAJE Y CARGA, A.C., UPAC****ÍNDICE**

1. Objetivo y campo de aplicación
2. Referencias normativas
3. Definiciones
4. Tiempos de conducción y pausas de los conductores de autotransporte federal
5. Concordancia con normas internacionales
6. Sanciones
7. Vigilancia
8. Bibliografía

1. Objetivo y campo de aplicación

Este proyecto de Norma Oficial Mexicana proporciona las directrices para regular los tiempos de conducción y pausa para los conductores del Servicio de Autotransporte Federal, con la finalidad de reducir la incidencia de accidentabilidad.

Este proyecto de Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria al Servicio del Autotransporte Federal y sus servicios auxiliares en todas sus modalidades, que transitan en caminos y puentes de jurisdicción federal en la República Mexicana.

2. Referencias normativas

Para la correcta aplicación de este proyecto de Norma, es necesario consultar los siguientes documentos o los que lo sustituyan:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 2012.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994, última reforma publicada el 28 de noviembre del 2000.

Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el Peso y Dimensiones Máximas con los que Pueden Circular los Vehículos de Autotransporte que Transitan en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de noviembre de 2014.

3. Definiciones

Para los propósitos de este proyecto de Norma, se aplican los términos y definiciones siguientes:

3.1 Bitácora de horas de servicio:

De conformidad con el artículo 83 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal y el numeral 4 de la NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014.

3.2 Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal

Son las vías destinadas al tránsito de vehículos, incluyendo los servicios auxiliares y la infraestructura carretera vinculada a las mismas y el derecho de vía, cuando estén en alguno de los supuestos siguientes:

- a)** Entronquen con algún camino de país extranjero;
- b)** Comuniquen a dos o más entidades federativas, y
- c)** Su construcción se haya hecho:

- 1. En su totalidad o en su mayor parte por la Federación;
- 2. Con fondos federales, o
- 3. Mediante concesión federal por particulares, estados o municipios.

Carreteras y puentes, incluyendo vialidades de acceso y salida a los aeropuertos, puertos y puntos fronterizos, considerados zonas federales;

3.3 Conductor

La persona que tiene el control y la responsabilidad del desplazamiento de un vehículo automotor durante su tránsito en caminos y puentes de jurisdicción federal.

3.4 Excepciones temporales

Podrá prolongarse la duración de la conducción y del tiempo de servicio ininterrumpido, así como reducciones de la duración del descanso diario, únicamente en la medida necesaria, en caso de accidente, de avería, de retraso imprevisto, de perturbación del servicio o de interrupción del tráfico; en caso de fuerza mayor; cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios de interés público con carácter urgente y excepcional.

3.5 Otras actividades auxiliares

Cualquier trabajo distinto al de la conducción, para el mismo u otro permisionario, dentro o fuera del sector transporte, citando de forma enunciativa mas no limitativa: carga o descarga, asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo, limpieza y mantenimiento técnico, tareas que tengan como objeto garantizar la seguridad de la carga o pasaje, tiempo dedicado a cumplir con las obligaciones legales vinculadas directamente con una operación de transporte (aduanal, administrativo, entre otros), carga de combustible e ingesta de alimentos por parte del conductor.

3.6 Pausa

Periodo comprendido dentro del tiempo de servicio durante el cual, el conductor no lleva a cabo ninguna actividad de conducción o las definidas como otras actividades.

3.7 Permisionario

Persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares.

3.8 Servicios de autotransporte

La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de pasaje, turismo y carga. Los que se definen de la siguiente manera

3.8.1 Servicio de autotransporte de carga.

El porte de mercancías que se presta a terceros en vías generales de comunicación. Atendiendo al tipo de mercancías y de los vehículos, cuyas características y especificaciones técnicas se determinen en la norma correspondiente, el servicio de autotransporte federal de carga se clasifica en:

3.8.2. Servicio de carga general.

Consiste en el traslado de todo tipo de mercancías por las vías generales de comunicación, siempre que lo permitan las características y especificaciones de los vehículos.

3.8.3 Servicio de carga especializada.

Comprende el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, grúas industriales y automóviles sin rodar en vehículo tipo góndola.

3.9 Servicio de autotransporte de pasajeros

El que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos.

3.10 Servicio de autotransporte de turismo

El que se presta en forma no regular sin sujeción a horarios o rutas determinadas, destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés.

3.11 Viaje

Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de las vías generales de comunicación.

3.12 Vías Generales de Comunicación

Los recursos naturales bajo dominio de la Nación que pueden ser aprovechados como medio de transporte o de comunicación para el desarrollo de actividades productivas.

4. Tiempos de conducción y pausas de los conductores del autotransporte federal

4.1 Todo conductor debe realizar una pausa de 30 minutos cuando:

- a)** Ha conducido hasta cinco horas continuas, o bien;

Esta pausa podrá distribuirse durante un lapso de cinco horas y media de acuerdo a las condiciones del viaje.

4.2 Los periodos de pausa, en ningún caso podrán ser acumulables.

4.3 Durante todo el tiempo de conducción, el conductor debe portar la Bitácora de Horas de Servicio y exhibirla a la autoridad competente cuando ésta le sea requerida; la cual debe ser de uso personal e intransferible. El registro de los datos de la bitácora se realizará en formatos impresos o electrónicos.

4.4 Los permisionarios pueden aprovechar los dispositivos tecnológicos disponibles con el objeto de cumplir las disposiciones del presente ordenamiento, tales como el tacógrafo u otras aplicaciones electrónicas.

4.5 El permisionario del transporte de pasaje y turismo está obligado a considerar un segundo conductor cuando:

- a)** El tiempo de viaje entre el punto de origen y el destino final exceda las 9 horas.
- b)** En caso de no contar con un segundo conductor, debe apegarse a las horas máximas de servicio y periodos de descanso estipulados en los 4.1 y 4.2 de la presente Norma.

4.6 En el autotransporte de carga, deben organizarse los viajes considerando lo siguiente:

- a)** En viajes que impliquen una conducción máxima de 14 horas, el conductor debe tener una pausa no menor a 8 horas continuas, sin menoscabo de cumplir con las pausas mínimas establecidas en los numerales 4.1 y 4.2 de la presente Norma.

5. Concordancia con normas internacionales

5.1 Este proyecto de Norma Oficial Mexicana no es equivalente (NEQ) a ninguna Norma Internacional por no existir una Norma Internacional sobre los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal.

6. Sanciones

6.1 El incumplimiento de esta Norma dará lugar a sanciones de acuerdo a las disposiciones aplicables por autoridad competente.

7. Vigilancia

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes 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.

8. Bibliografía

- 8.1** Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito: Resumen. Página 34. En México.
- 8.2** La normativa internacional sobre tiempos de conducción y descanso.
- 8.3** Tercer Informe sobre la situación de la seguridad vial. México, 2013.
- 8.4** Motor Vehicle Operator Hours of Work Regulations, CANADA LABOUR CODE.
- 8.5** US-CFR Part 395-Hours of Service of divers. Regulations. Federal Motor Carrier Administration, U.S. Department of Transportation.
- 8.6** Proposed Hours-of-Service, Hours of service NPRM Background and Synopsis Federal Motor Carrier Safety Administration. DOT.
- 8.7** Informe de Seguridad. Evaluación del DOT. Esfuerzos de los 90's, dirigido hacia la fatiga del operador.
- 8.8** Informe sobre: Las consecuencias Sociales y Laborales de la Evolución Tecnológica, la desreglamentación y la privatización de los Transportes. Organización Internacional del trabajo. 20 a 24 de septiembre 1999.
- 8.9** Los criterios sociales y la reglamentación de las horas de trabajo en el transporte por carretera. Revista Internacional del trabajo abril 1988.
- 8.10** The working environment for local public transport personnel. Gardell B; Aronsson Swedish Work Environment Fund 1982.
- 8.11** Convenio 153, sobre duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera. OIT.
- 8.12** Recomendación 161, sobre duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera. OIT.
- 8.13** Convenio 171, sobre el trabajo nocturno, OIT.
- 8.14** Recomendación 178, sobre el trabajo nocturno, OIT.
- 8.15** Informe sobre el debate de la Reunión Paritaria sobre las condiciones de empleo y de trabajo en el marco de las Reformas del sector de la salud. Páginas 56 a 64 OIT. Ginebra, Suiza, 21-25 Septiembre 1998.
- 8.16** A study of the relationships among fatigue, hour of service, and safety of operations of truck and bus drivers. Harris W. Y. collaborators. Report 1727-2B Bureau of Motor Carrier Safety U.S:
- 8.17** Fatiga General, Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo Pág. 29.39 a 29.46.
- 8.18** Fisiología Médica Arthur C. Guyton Activación del cerebro-Sistema Activador Reticular; Sistema Tálamo Cortical Difuso; Vigilia y sueño. Pág. 800 a 813.
- 8.19** Las relaciones laborales en una industria en evolución. Bert Essenberg, Departamento de Actividades Sectoriales OIT 1999.

TRANSITORIO

ÚNICO. La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 60 días naturales siguientes al día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.