



ISSN 0188-7297



MANUAL PARA LA OPERACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE COMERCIAL EN TEXAS, MEXICO Y CANADA

Alberto Mendoza Díaz
Antonio García Chávez
Dan Middleton
Alan Clayton
Jeannette Montufar

Publicación Técnica No. 184
Sanfandila, Qro. 2001

**INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES**

**Manual para la Operación
del Autotransporte
Comercial en Texas,
México y Canadá**

**Publicación Técnica No. 184
Sanfandila, Qro., 2001**

Este trabajo fue elaborado, mediante convenio de colaboración, por Alberto Mendoza Díaz y Antonio García Chávez, de la Coordinación de Seguridad y Operación del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte; Dan Middleton, del Instituto del Transporte de Texas; y Alan Clayton y Jeannette Montufar, de la Universidad de Manitoba.

Indice

	Página
Resumen	IX
Abstract	XI
Resumen Ejecutivo	XIII
Capítulo 1 INTRODUCCION	1
1.1 ANTECEDENTES	1
1.2 OBJETIVO	1
1.3 ALCANCES	2
Capítulo 2 MANUAL PARA AUTOTRANSPORTISTAS SECCION TEXAS	3
2.1 Permisos y Licencias	3
2.2 Impuestos Sobre el Combustible	4
2.3 Dimensiones Vehiculares Máximas	6
2.4 Límites de Peso Bruto Vehicular y por Eje	9
2.5 Obtención de Permisos de Sobre peso y Sobredimensión	9
2.6 Inspección Vehicular	11
2.7 Obtención y Conservación de la Autorización	17
2.8 Licencia de Conductor Comercial (CDL)	20

	Página
2.9 Horas de Servicio de los Conductores	23
2.10 Organismos de Referencia	26
2.11 Glosario	30
2.12 Referencias de Texas	34
Capítulo 3 MANUAL PARA AUTOTRANSPORTISTAS SECCION MEXICO	36
3.1 Permisos y Licencias	36
3.2 Impuestos Sobre el Combustible	37
3.3 Dimensiones Vehiculares Máximas	37
3.4 Límites de Peso Bruto Vehicular y por Eje	41
3.5 Obtención de Permisos para Cargas Pesadas o Voluminosas	42
3.6 Inspección Vehicular	44
3.7 Obtención y Conservación de la Autorización para Circular	45
3.8 Licencia de Conductor de Vehículos Comerciales	45
3.9 Horas de Servicio del Conductor	48
3.10 Organismos de Referencia	50
3.11 Glosario	53
3.12 Referencias de México	56

	Página
Capítulo 4 MANUAL PARA AUTOTRANSPORTISTAS SECCIÓN CANADÁ	57
4.1 Permisos y Licencias	57
4.2 Obtención y Conservación de la Autorización para Circular	59
4.3 Dimensiones Vehiculares Máximas	62
4.4 Límites de Peso Bruto Vehicular y por Eje	63
4.5 Obtención de Permisos para Cargas Pesadas o Voluminosas	69
4.6 Inspección Vehicular	69
4.7 Impuestos sobre el Combustible	70
4.8 Licencia de Conductor de Vehículos Comerciales	71
4.9 Horas de Servicio del Conductor	73
4.10 Organismos de Referencia	76
4.11 Glosario	79
4.12 Referencias de Canadá	83
Capítulo 5 OPORTUNIDADES PARA MEJORAR LA OPERACIÓN	84
ANEXOS	88
ANEXO A	89

Resumen

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), que entró en vigor el 1 enero de 1994, es el documento básico que gobierna el comercio entre Estados Unidos de América (EUA), Canadá y México. De acuerdo con las disposiciones del TLCAN, el autotransporte transfronterizo se abriría entre los 4 Estados fronterizos de EUA y los 5 Estados fronterizos de México, el 18 de diciembre de 1995. Asimismo, el servicio de autobuses de horario fijo entre México y EUA se abriría en 1 de enero de 1997.

Sin embargo, el Gobierno de EUA retrasó la apertura de la frontera al autotransporte mexicano hasta que se atendieran aspectos adicionales sobre seguridad vehicular. El Gobierno de México solicitó formalmente la instalación de un Panel de Resolución de Disputas, con el fin de resolver la disputa correspondiente.

Este estudio proporciona información fundamental sobre las leyes, reglas y regulaciones que gobiernan la operación de los vehículos comerciales en las tres jurisdicciones, ante la eventual implementación futura de las disposiciones del TLCAN. El estudio también identifica oportunidades para acuerdos recíprocos nuevos, mejorados o enmendados, proporcionando a la vez un manual informativo para la operación legal de vehículos comerciales en Texas, México y Canadá, para distribución pública.

Abstract

The North American Free Trade Agreement (NAFTA), effective January 1, 1994, is the basic document governing trade between the US, Canada and Mexico. According to NAFTA provisions, cross border trucking was scheduled to be opened between the four US border states and the six Mexican border states on December 18, 1995, and fixed-schedule bus service was supposed to be in operation between the US and Mexico as of January 1, 1997. However, the US government delayed the border opening to Mexican border carriers until additional safety issues of motor vehicles could be addressed. The Mexican government formally requested a Dispute Resolution Panel be installed to resolve this dispute. This study provides critical information regarding laws, rules and regulations governing commercial vehicle operations in the three jurisdictions, in the event of future implementation of NAFTA provisions. The study also identifies opportunities for new, improved, or amended reciprocal agreements, providing also an information manual for legal operation of commercial vehicles in Texas, Mexico and Canada for public distribution.

Resumen Ejecutivo

Libre comercio significa el intercambio sin obstáculos de bienes y servicios entre socios comerciales, independientemente de fronteras internacionales. El comercio entre México y Estados Unidos a crecido a una tasa anual promedio del 17 por ciento, alcanzando una cifra récord de casi \$190 mil millones de dólares en 1998. México es en la actualidad el segundo socio comercial de Estados Unidos superado sólo por Canadá; sin embargo, la tasa de crecimiento de comercio entre México y Estados Unidos es de casi el doble de la que presenta el comercio entre Estados Unidos y Canadá. Para anticipar el crecimiento de los movimientos de carga fronterizos y considerando la apertura de fronteras planteada en el Tratado de Libre Comercio, este trabajo, estudia y recopila las leyes, normas y reglamentos, que afectan al movimiento de carga por autotransporte en los tres países.

La información recopilada en éste resume los aspectos relevantes y muestra comparaciones que permiten identificar las áreas susceptibles a mejoras potenciales. Este tipo de mejoras, consistiría en la creación, mejoramiento o corrección de acuerdos entre las tres jurisdicciones con respecto a la operación de vehículos comerciales de carga.

Algunos de los requerimientos clave para la operación de vehículos de carga que son revisados en el presente estudio, pueden ser categorizados de la manera siguiente:

- Permisos y Licencias
- Impuestos Sobre el Combustible
- Dimensiones Vehiculares
- Límites de Peso Bruto Vehicular y Por Eje
- Obtención de Permisos para Cargas Pesadas o Voluminosas
- Inspección Vehicular
- Obtención y Conservación de la Autorización
- Licencia de Conductor de Vehículos Comerciales

Algunos aspectos esenciales para evitar al daño a pavimentos y garantizar la seguridad de los usuarios de la red carretera, son los reglamentos de pesos y dimensiones y el manejo de los permisos para cargas pesadas o voluminosas.

En Texas la obtención de los permisos de sobredimensiones y sobrepesos, así como el registro del vehículo y de la compañía transportista debe tramitarse en la *División de Autotransporte del Departamento de Transporte*

de Texas (MCD y TxDOT por sus siglas en inglés respectivamente). El registro del vehículo y de la compañía transportista puede hacerse dentro del estado, de manera interestatal con base en *el Plan de Registro Internacional* (IRP por sus siglas en inglés), o bien de manera temporal.

Para operar en México, es necesario que ambos, la compañía y el vehículo estén registrados ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), y que el operador posea una licencia federal. Los permisos para vehículos sobredimensionados también deben tramitarse ante la SCT. En cuanto al pago de las cuotas respectivas no existe reciprocidad entre México y Estados Unidos o Canadá.

En Canadá sólo tres provincias pertenecen al IRP. Adicional al registro vehicular, las provincias canadienses también requieren del registro de la compañía transportista. Los permisos de sobredimensiones se otorgan a través de la Oficina Central de Permisos de la provincia donde la carga será movida.

Entre los acuerdos establecidos por Estados Unidos y las provincias canadienses, se encuentra el relativo al pago de impuestos de combustibles (IFTA por sus siglas en inglés), en México no existe un mecanismo similar. A este respecto, los vehículos que pretendan circular en Ontario deben obtener un certificado de registro según lo establecido por la Ley de Impuestos al Combustible.

Los criterios para la obtención de licencias para conducir son muy similares en los tres países, en todos ello se requiere de presentar exámenes teóricos y prácticos. Además, todos tienen restricciones al uso de varias licencias para conducir por una misma persona y reconocen las licencias emitidas por cualquiera de los otros dos.

Las restricciones en cuanto al uso de drogas y alcohol son muy similares. Las horas de servicio continuo permitidas a los operadores en Estados Unidos y Canadá son similares, en México no se establece de manera detallada pero son criterios más restrictivos. Inspecciones al borde del camino son comunes en Estados Unidos y Canadá mientras que en México se hacen cada vez más frecuentes.

Capítulo 1 Introducción

1.1 ANTECEDENTES

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), que entró en vigor el 1 enero de 1994, es el documento básico que gobierna el comercio entre Estados Unidos de América (EUA), Canadá y México. De acuerdo con las disposiciones del TLCAN, el autotransporte transfronterizo se abriría entre los 4 Estados fronterizos de EUA y los 5 Estados fronterizos de México, el 18 de diciembre de 1995. Asimismo, el servicio de autobuses de horario fijo entre México y EUA se abriría en 1 de enero de 1997.

Sin embargo, el Gobierno de EUA retrasó la apertura de la frontera al autotransporte mexicano hasta que se atendieran aspectos adicionales sobre seguridad vehicular. El Gobierno de México solicitó formalmente la instalación de un Panel de Resolución de Disputas, con el fin de resolver la disputa correspondiente.

1.2 OBJETIVO

Este estudio tiene por objeto proporcionar información fundamental sobre las leyes, reglas y regulaciones que gobiernan la operación de los vehículos comerciales en las tres jurisdicciones, ante la eventual implementación futura de las disposiciones del TLCAN. El estudio también identifica oportunidades para acuerdos recíprocos nuevos, mejorados o enmendados, proporcionando a la vez un manual informativo para la operación legal de vehículos comerciales en Texas, México y Canadá, para distribución pública.

Cabe señalar que Texas es un eslabón esencial de la cadena de flujo de mercancías entre Estados Unidos y México.

Los tópicos fundamentales considerados incluyen: registro vehicular y de autotransportistas, permisos para cargas indivisibles de gran peso y/o volumen, regulaciones sobre pesos y dimensiones de vehículos de carga, regulaciones sobre impuesto a los combustibles, estándares para el vehículo y el conductor, y requisitos para ingresar y transitar en cada jurisdicción.

1.3 ALCANCES

Los alcances específicos de este trabajo están contenidos en los siguientes capítulos que lo constituyen:

- Este capítulo presenta la introducción, mostrando algunos antecedentes así como los objetivos y alcances particulares de este trabajo.
- En el Capítulo 2 se describen las leyes, normas y reglamentos que controlan la operación del autotransporte comercial de carga en Texas, constituyendo la parte del manual informativo (Manual del Autotransportista) correspondiente a las regulaciones de Texas.
- El Capítulo 3 describe las leyes, normas y reglamentos que controlan la operación del autotransporte comercial de carga en México.
- En el Capítulo 4 se presentan las leyes, normas y reglamentos vigentes en Canadá.
- En el Capítulo 5 se describen una serie de recomendaciones sobre oportunidades para mejorar la operación del autotransporte comercial de carga entre las tres jurisdicciones consideradas (Texas, México y Canadá).

Capítulo 2 Manual para Autotransportistas, Sección Texas

Los usuarios de este Manual deben tomar en cuenta que lo que aquí se presenta son regulaciones de carácter general aplicables a las diferentes jurisdicciones en Estados Unidos (EUA), México y Canadá. Los autotransportistas deben contactar cada jurisdicción específica para obtener detalles adicionales antes de mover una carga hacia el interior de esa jurisdicción.

2.1 PERMISOS Y LICENCIAS

Todas los trámites para obtener títulos y registro de vehículos deben realizarse en la División de Registro de Títulos Vehiculares del Departamento de Transporte de Texas “Texas Department of Transportation/Vehicle Titles Registration Division (TxDOT/VTR)”. La oficina central está ubicada en Austin, Texas, y existen 17 oficinas regionales en el interior del estado. La oficina central es responsable principalmente de aplicar las leyes para el registro y otorgamiento de títulos. Las oficinas regionales ayudan a los 254 asesores-recaudadores de impuestos que hay en el estado, quienes sirven como agentes legales del Departamento. Los asesores-recaudadores de impuestos emiten los registros vehiculares, procesan las solicitudes de títulos y recaudan y reportan las cuotas aplicables (Referencia 2.1). A los autotransportistas involucrados en operaciones dentro del estado se les requiere registrar sus vehículos en la oficina local asesora-recaudadora de impuestos del condado “County Tax Assessor-Collector’s Office”. La cuota de registro para todos los vehículos comerciales se compone de una tarifa base más una cantidad que depende del peso bruto registrado y el tipo de vehículo.

Los autotransportistas involucrados en operaciones interestatales, ya sea hacia, desde o a través de Texas, pueden registrar sus vehículos bajo el Plan Internacional de Registro “International Registration Plan (IRP)”, o en su jurisdicción de base si ésta tiene convenios de reciprocidad interestatal con Texas, o pueden adquirir un registro vehicular temporal. Actualmente, 49 estados pertenecen al IRP y dos provincias canadienses (Manitoba y Ontario) tienen reciprocidad “completa y libre” con Texas (Referencia 2.1). Bajo este tipo de reciprocidad, un autotransportista que está registrado legalmente en una jurisdicción, puede operar en otras jurisdicciones que son parte de este convenio sin necesidad de pagar nuevas cuotas de

registro. Otras tres provincias se han unido al IRP; Quebec sólo tiene reciprocidad para las autopistas interestatales de Texas.

Texas otorga reciprocidad completa para operaciones interestatales a autotransportistas cuyo registro regular de base es en Manitoba, Ontario y Quebec. A los autotransportistas cuyo lugar de base es en los 49 estados y las tres provincias canadienses que son miembros del IRP, se les requiere dar aviso a Texas antes de entrar al estado para recibir el beneficio de la reciprocidad completa (Referencia 2.2).

En el caso de los autotransportistas interestatales que viajan a través de Texas y cuyo estado o provincia de base no es miembro del IRP, deberán adquirir un permiso temporal de 72 o de 144 horas antes de entrar al estado. Estos permisos pueden adquirirse en una oficina de Texas asesora-recaudadora de impuestos de condado "County Tax Assesor-Collector's Office", o en la División de Autotransporte del Departamento de Transporte de Texas "Texas Department of Transportation/Motor Carrier Division (TxDOT/MCD)", o en las oficinas regionales de la VTR, o a través de una compañía independiente de permisos (Referencias 2.2 y 2.3). El permiso de 72 horas cuesta 25 dólares y el permiso de 144 horas, 50 dólares.

2.2. IMPUESTO AL COMBUSTIBLE

El Contralor de Cuentas Públicas de Texas "Texas Comptroller of Public Accounts" es responsable de los permisos del Acuerdo Internacional sobre Impuesto al Combustible "International Fuel Tax Agreement (IFTA)". El IFTA es un acuerdo de reciprocidad que permite que los autotransportistas autorizados en una jurisdicción miembro, liquiden sus obligaciones de impuesto al combustible con todas las otras jurisdicciones miembro, a través de esa jurisdicción (Referencia 2.3). Cualquier autotransportista cuyo lugar de origen sea una jurisdicción miembro, que opere vehículos calificados en dos o más jurisdicciones miembro, deberá obtener una licencia emitida por el IFTA. En vez de obtener una licencia de este tipo, las personas tienen la opción de liquidar sus obligaciones de impuesto al combustible adquiriendo un permiso de viaje en cada jurisdicción en la que deseen viajar (Referencia 2.4).

Desde septiembre de 1997, ya había 58 jurisdicciones miembros del IFTA, incluyendo 48 estados de EUA y 10 provincias canadienses. A cada miembro autorizado se le requiere mantener un reporte completo de todo el combustible comprado, recibido y usado en operaciones. Éste incluye la fecha de cada recibo de combustible, la dirección del lugar en donde el

combustible fue comprado o recibido, la cantidad y tipo de combustible, el vehículo o equipo en el cual el combustible fue depositado y el número de millas recorridas en cada jurisdicción (Referencias 2.4 y 2.5). Las auditorías del IFTA son realizadas por la jurisdicción de origen del autottransportista, por parte de los otros miembros (Referencia 3). Ni México ni ninguno de sus estados, son miembros del IFTA, sin embargo, los autottransportistas mexicanos pueden adquirir un permiso por viaje sencillo o llenar la forma AP-133 de Texas para Permiso de Impuesto a los Combustibles “Texas Application for Fuels Tax Permit, Form AP-133”. Esta forma puede obtenerse por correo llamando al 1-800-252-1383. El costo del permiso por viaje es de 50 dólares y puede obtenerse en la Oficina del Contralor de Texas “Texas Comptroller’s Office” (ver información en la Sección 2.10).

Un autottransportista cuyo lugar de origen está en Texas y que opera en otras jurisdicciones miembros de la IFTA, puede entregar una solicitud de licencia del IFTA en Texas. Un autottransportista previamente autorizado en otra jurisdicción miembro del IFTA, debe estar en buenos términos con esa jurisdicción para poder recibir las credenciales de Texas (Referencia 2.6). Según el IFTA, se le requiere al autottransportista entregar reportes trimestrales de impuesto sobre el combustible en la jurisdicción de origen. Estos reportes deben ser entregados el último día del mes posterior al cierre del trimestre por el cual se presenta el reporte, como sigue: (1) para el trimestre de enero a marzo, el vencimiento del reporte es el 30 de abril; (2) para el trimestre de abril a junio, el vencimiento es el 31 de julio; (3) para el trimestre de julio a septiembre, el vencimiento del reporte es el 31 de octubre; y para el trimestre de octubre a diciembre, el vencimiento es el 31 de enero (Referencia 2.6). Cuando se entrega un reporte, el autottransportista paga una suma global de impuesto al combustible a la jurisdicción de origen, con base en el total de millas reportadas y de total de combustible comprado.

2.3 DIMENSIONES VEHICULARES MAXIMAS

Texas aplica la Fórmula B de puentes para las operaciones en carreteras interestatales (IS) y requiere conformidad con la fórmula desde ambas perspectivas, tanto en relación con los ejes extremos del vehículo (“outer bridge”) como entre cualquier par de ejes (“inner bridge”), lo que quiere decir que un camión debe estar legal en todos los grupos de ejes consecutivos. La fórmula tiene un límite superior correspondiente a un peso bruto vehicular (PBV) de 36,320 kilogramos (80,000 libras) en estas carreteras, sin embargo, el estado proporciona un permiso anual de tolerancia de sobrepeso. “Annual Overweight Tolerance Permit” (permiso 2060), el cual permite operar con un 5 por ciento de tolerancia en PBV y un 10 por ciento de tolerancia en los pesos por eje, en caminos del estado y del condado (Referencia 2.7).

En casos donde el peso bruto vehicular de un camión excede el peso vehicular máximo permitido para esa combinación particular más 5 por ciento de tolerancia, se le requiere al conductor del vehículo descargar una parte de la carga para cumplir con el reglamento. Si las cargas por eje no están de acuerdo con el reglamento, se le requiere al conductor reacomodar la carga, si es posible, o descargar parte de la carga hasta que todos los pesos de los ejes del vehículo queden dentro de los máximos permitidos para ese vehículo (Referencia 2.8). Estos requisitos de descarga no se aplican a: (1) vehículos cargados con madera, pulpa de madera, o productos agrícolas en su estado natural, siendo transportados de su lugar de producción al lugar de venta o primer proceso; o (2) vehículos cargados con ganado con destino dentro del estado (Referencia 2.8).

El ancho máximo de un vehículo circulando en Texas es limitado a 2.59 m (8.5 pies), y la máxima altura es de 4.27 m (14 pies). Texas limita el largo de un semirremolque sencillo a 17.98 m (59 pies) en todas las carreteras. El estado no regula posiciones de perno rey, como se hace en otros estados como California y Minnesota. No hay restricciones para la longitud global de una combinación tractor-semirremolque. En el caso de una combinación tractor-semirremolque-remolque, no hay restricciones con respecto a la longitud global, pero los remolques utilizados en la combinación, no deben exceder una longitud de 8.69 m (28.5 pies) cada uno.

La longitud de un camión unitario no debe exceder de 13.7 m (45 pies). La longitud de las combinaciones camión-remolque no debe exceder de 19.8 m (65 pies). En Texas, no hay disposiciones de congelamiento “freeze” relacionadas con el ISTEPA. Esto se debe a que no se permite circular por el

estado a las denominadas “combinaciones vehiculares más largas (LCVs)”. La Tabla 2.1 presenta un resumen de aspectos selectos sobre los límites de dimensiones aplicables a los camiones que circulan por las carreteras del estado de Texas, también obtenidos del Código de Transporte de Texas.

Tabla 2.1 Resumen de Regulaciones sobre Dimensiones de Camiones de Carga en Texas

Aspecto	Sistema Inter-estatal	Red Nacional	Otro
Ancho	2.59 m 8.5 ft	2.59 m 8.5 ft	2.59 m 8.5 ft
Altura	4.27 m 14 ft	4.27 m 14 ft	4.27 m 14 ft
Longitud Máxima			
Camión Sencillo	13.72 m 45 ft	13.72 m 45 ft	13.72 m 45 ft
Semirremolque	17.98 m 59 ft	17.98 m 59 ft	17.98 m 59 ft
Remolque	NR	NR	NR
Doble Remolque	2 x 8.69 m 2 x 28.5 ft	2 x 8.69 m 2 x 28.5	2 x 8.69 m 2 x 28.5
Camión-Remolque	19.81 m 65 ft	19.81 m 65 ft	19.81 m 65 ft
Tractor-	NR	NR	NR
Tractor-Semirremolque-Remolque	NR	NR	NR

Fuente: Código de Transporte de Texas

NR = No Regulado

2.4 LÍMITES DE PESO BRUTO VEHICULAR Y POR EJE

La Tabla 2.2 presenta un resumen de aspectos selectos de las disposiciones de peso que gobiernan la circulación de camiones de cargas en carreteras en el estado de Texas, basados en el Código de Transporte de Texas. Estas disposiciones representan los límites regulatorios dentro de los cuales los camiones pueden circular legalmente en Texas.

2.5 OBTENCIÓN DE PERMISOS DE SOBREPESO Y SOBREDIMENSION

La TxDOT/MCD otorga permisos de sobrepeso y sobredimensión “oversize /overweight (OS/OW)” y permisos temporales de viaje para traslados de cargas indivisible. Estos permisos deben ser obtenidos antes de trasladar las cargas dentro del estado. Los permisos OS/OW emitidos en el estado de Texas incluyen: (1) permisos para cargas que exceden el PBV de 36,320 kg (80,000 lb), 9,080 kg (20,000 lb) por eje sencillo, 15,436 kg (34,000 lb) por eje tandem, o 116.2 kg por centímetro de ancho en las llantas (650 libras por pulgada); y (2) permisos otorgados para combinaciones vehiculares que exceden los 19.81 m (65 ft) de longitud, 2.59 m (8.5 ft) de ancho o 4.27 m (14 ft) de altura.

Un solicitante puede requerir un permiso OS/OW por teléfono, por fax o a través de una solicitud por Internet. Cuando se solicita un permiso por teléfono, la persona que llama puede tener una ruta en mente, la cual podría ser otorgada por la MCD si no hay restricciones (altura, ancho, peso, puente u otro) a lo largo de la ruta. La ruta es escogida manualmente, utilizando un Mapa de Permiso de Distrito “District Permit Map”. La información requerida por el oficial de permisos cuando el permiso es solicitado es la siguiente: número de cuenta del cliente, forma de pago, información actual del camión (año, marca, modelo, número de identificación del vehículo “Vehicle Identification Number (VIN)”, número de licencia y estado), descripción completa de la carga, dimensiones del vehículo incluyendo la carga (ancho, altura, longitud global, PBV y proyecciones (o medidas en las que la carga sobresale del vehículo), itinerario y la fecha en la que se permite el traslado (Referencia 9). En el caso de solicitudes hechas por fax o a través del Internet, los permisos aprobados son mandados por fax al solicitante. En la Sección 2.10 se proporciona información sobre cómo contactar la MCD.

Tabla 2.2 Resumen de Regulaciones sobre Peso de Camiones de Carga en Texas

Aspecto	Sistema Interestatal	Red Nacional	Otro
Carga por Llanta			
Direccional	116.18 kg/cm de ancho 650 lb/in de ancho	116.18 kg/cm de ancho 650 lb/in de ancho	116.18 kg/cm de ancho 650 lb/in de ancho
Otro	116.18 kg/cm de ancho 650 lb/in de ancho	116.18 kg/cm de ancho 650 lb/in de ancho	116.18 kg/cm de ancho 650 lb/in de ancho
Pesos por Eje			
Direccional	5,448 kg 12,000 lb	5,448 kg 12,000 lb	5,448 kg 12,000 lb
Sencillo	9,080 kg 20,000 lb	9,080 kg 20,000 lb	9,080 kg 20,000 lb
Tandem	15,436 kg 34,000 lb	15,436 kg 34,000 lb	15,436 kg 34,000 lb
Tridem ^a	BFB	BFB	BFB
Peso Bruto Vehicular	36,320 kg 80,000 lb	36,320 kg 84,000 lb ^b	36,320 kg 84,000 lb ^b
Fórmula Puente B	Sí	Modificada	Modificada

Fuente: Código de Transporte de Texas

^a El peso máximo en un grupo tridem esta gobernado por la Fórmula Puente B “Bridge Formula B (BFB)”.

^b Se otorga un permiso anual de 5% de tolerancia en PBV para cualquier vehículo registrado para un PBV de 36,320 kg (80,000 lb) y que sea capaz de operar a ese mayor PBV autorizado por el permiso. Dentro del PBV máximo especialmente permitido de 38,136 kg, se permite una tolerancia de 10% sobre los pesos por eje individuales (p. ej. 15,436 kg (34,000 lb) en un tandem * 1.10 = 16,980 kg (37,400 lb)). Este permiso de tolerancia genera la Fórmula Puente B modificada “modified BFB”.

Las cuotas de los permisos varían de acuerdo al tipo y duración del permiso. A los autotransportistas que arrastran cargas con sobredimensión se les cobra una cuota preestablecida de 30 dólares por viaje. El permiso para el traslado de construcciones portátiles cuesta 7.50 dólares y para casas móviles es de 20 dólares (Referencia 10). Los permisos de 30 días para arrastrar equipo pesado, tienen una cuota base de 60 dólares. Se cobra una cuota base de 90 dólares por permisos similares que son válidos hasta por 60 días y 120 dólares para permisos válidos por 90 días. Además, se cobra una cuota para el mantenimiento de carreteras en cada carga con PBV por encima de 36,320 kg (80,000 lb). También existe un nuevo tipo de permiso, el permiso vehicular envolvente anual “Annual Envelope”, para pesos hasta de 54,480 kg (120,000 lb) y dimensiones de 3.66 m (12 ft) de ancho, 4.27 m (14 ft) de altura y 3.05 m (10 ft) de largo. La cuota de este permiso es de 2,000 dólares (Referencia 2.11). Todos los permisos, con excepción de los de construcciones portátiles y casas móviles, requieren de un fianza de 10,000 dólares o de que el autotransportista cuente con un Registro de Autotransportista “Motor Carrier Registration” activo (Referencia 2.11). Para pesos que exceden los 90,800 kg (200,000 lb), el solicitante debe pagar también una cuota por supervisión vehicular, por una cantidad establecida por TxDOT. Este monto es utilizado para cubrir los costos relativos a: (1) análisis estructural de puentes, (2) monitoreo del proceso de traslado, y (3) dispositivos móviles de control del tránsito (Referencia 2.10). Los permisos pueden ser adquiridos con efectivo, cheques de caja, tarjetas VISA o Master Card, cuentas de débito o depósitos (Referencia 2.12).

2.6 INSPECCION VEHICULAR

Los Estados Unidos, México y Canadá han adoptado los operativos de revisión en carreteras para los aspectos de seguridad más críticos, que fueron elaborados por la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales “Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)”. Para camiones de carga, las inspecciones de la CVSA son designadas como Nivel I, Nivel II, Nivel III, Nivel IV, Nivel V y Nivel VI. El Nivel I es la inspección normal de Norte América, e incluye al conductor y al vehículo. Los aspectos concernientes al conductor son: examen para la licencia de conductor; certificado y permiso del examinador médico; alcohol y/o drogas, en caso de ser aplicables; reporte de antecedentes del conductor (incluyendo pago de impuestos); horas de servicio; cinturón de seguridad, y reporte de inspección vehicular. Los aspectos referentes al vehículo y a la carga son: sistema de frenos, dispositivos de acoplamiento, sistema de escape; marco o chasis, sistema de combustible, luces direccionales, luces de freno, luces traseras, luces

delanteras, luces de las cargas sobresalientes del vehículo, sujeción de la carga, mecanismo de dirección, suspensión, llantas, furgoneta y remolques destapados, llantas y rines, limpiadores del parabrisas, salidas de emergencia en autobuses, y requisitos para materiales peligrosos, según sean aplicables. Al conductor se le solicitan varios documentos durante una inspección. Él debe presentar recibos del registro vehicular, documentos de seguro del TxDOT, reporte de inspección anual, recibo de cargamento (para materiales peligrosos), permiso de combustible de la oficina del Interventor “Comptroller’s office” y el reporte de inspección posterior al último viaje (Referencia 2.13).

Si por su condición o su carga un vehículo debe ser detenido, una persona autorizada le pondrá una señal de “fuera de servicio”. Si a ese vehículo se le permitiese continuar operando, probablemente contribuiría a un accidente o lo más probable es que se descompusiera. Al personal autorizado para la inspección se le requiere poner una calcomanía que diga “fuera de servicio” en esos vehículos, hasta que el problema sea corregido satisfactoriamente. Un vehículo puesto “fuera de servicio” por un inspector autorizado no puede ser conducido o remolcado a menos que el arrastre sea realizado con una grúa y la combinación cumpla con los criterios de desempeño de la Regulación Federal de Seguridad del Autotransporte “Federal Motor Carrier Safety Regulation (FMCSR)”. Al conductor de un vehículo que recibe un reporte de inspección se le requiere que entregue el reporte al autotransportista que opera el vehículo al llegar a la siguiente terminal usada por el autotransportista. Al autotransportista se le requiere corregir cualquier defecto en el reporte dentro de los 15 días siguientes a la inspección y certificar la misma, completando la parte de la forma donde dice Firma del Autotransportista Oficial, Título y Fecha de Firma “Signature of Carrier Official, Title, and Date Signed”. Después de lo anterior, al autotransportista se le requiere regresar la forma de inspección carretera, completamente requisitada, a la agencia que la emitió. Las Tablas 2.3 y 2.4 resumen el proceso estándar de inspección para el camión y la carga.

Es responsabilidad de cada autotransportista, asegurarse que cada uno de sus vehículos sea mantenido en buenas condiciones mecánicas. El autotransportista tiene que inspeccionar sistemáticamente, reparar y mantener sus vehículos, checando todas las partes y accesorios que afecten la seguridad de la operación. Esto incluye (sin limitarse a) el marco o chasis, las juntas o conexiones del chasis, los sistemas de suspensión, ejes y partes de conexión, ruedas, rines y sistemas direccionales (Referencia 2.14).

Tabla 2.3 Proceso Estándar de Inspección de Camiones de Carga en Norte América

- 1 Seleccionar el lugar de inspección
- 2 Preparación para la inspección
- 3 Saludar y preparar al conductor
- 4 Entrevista con el conductor
- 5 Recolectar los papeles del conductor
- 6 Checar la presencia de materiales peligrosos
- 7 Identificar al autotransportista
- 8 Examinar la licencia de conducir
- 9 Checar el permiso y el certificado del examinador médico
- 10 Checar el reporte de impuestos
- 11 Revisar el reporte del conductor de inspección diaria del vehículo
- 12 Revisar el reporte periódico de inspección
- 13 Preparar al conductor para la inspección vehicular
- 14 Inspeccionar la parte delantera del tractor
- 15 Inspeccionar el lado izquierda delantero del tractor
- 16 Inspeccionar el área del tanque izquierdo de montaje
- 17 Inspeccionar el frente del remolque
- 18 Checar el área izquierda trasera del tractor
- 19 Inspeccionar el lado izquierdo del remolque
- 20 Las ruedas izquierdas traseras del remolque
- 21 Parte trasera del remolque
- 22 Inspeccionar ruedas, rines y llantas traseras del lado derecho del remolque
- 23 Inspeccionar el lado derecho del remolque
- 24 Inspeccionar las ruedas, rines, y llantas del área trasera derecha del tractor
- 25 Inspeccionar el área del tanque derecho de montaje, tanque(s) de combustible del lado derecho
- 26 Inspeccionar las ruedas, los rines y las llantas delanteras del lado derecho del tractor
- 27 Inspeccionar doble y triple remolques
- 28 Probar el dispositivo de alarma para presión baja del aire
- 29 Checar el látigo del volante
- 30 Probar la tasa de pérdida de aire
- 31 Inspeccionar el eje direccional
- 32 Inspeccionar eje(s) 2 y/o 3
- 33 Inspeccionar eje(s) 4 y/o 5

- 34 Inspeccionar el ajuste del freno

- 35 Inspeccionar el sistema de protección del tractor (este procedimiento prueba tanto la válvula de protección del tractor como los frenos de emergencia)
- 36 Checar el movimiento de la quinta rueda
- 37 Terminar la inspección

Fuente: Referencia 2.15

Tabla 2.4 Inspección Estándar de la Carga en Norte América

- 1 Inicio de inspección
- 2 Checar que los papeles de embarque estén en orden
- 3 Checar que los letreros estén en orden
- 4 Checar que la rotulación esté en orden
- 5 Checar que el etiquetado esté en orden
- 6 Checar que el empaçado esté en orden
- 7 Checar que la carga esté en orden
- 8 Requerimientos generales
- 9 Checar la rotulación específica de los paquetes
- 10 Examinar la rotulación de fecha
- 11 Seguridad e integridad
- 12 Protección de las tuberías
- 13 Desagües de doble mampara
- 14 Válvulas y cierres
- 15 Protección/defensa trasera
- 16 Opcional

Fuente: Referencia 2.15

Se le requiere al autottransportista, conservar los reportes que respalden su respuesta a estos requerimientos para los vehículos bajo su control por 30 días o más. La excepción son los autottransportistas privados de pasajeros. El período de tiempo que se le requiere a los autottransportistas guardar estos reportes es de un año, y de 6 meses después de que el vehículo deja de estar bajo el control del autottransportista. Los conceptos que tienen que guardarse incluyen: (1) una identificación del vehículo (marca, número de serie y año); (2) una forma de indicar la naturaleza y fecha de vencimiento de las diferentes inspecciones y operaciones de mantenimiento que deberán ser realizadas; (3) un registro de inspecciones, reparaciones y mantenimiento, indicando fecha y naturaleza; y (4) un registro de pruebas de las puertas de emergencia de autobuses, luces para señalar las puertas de emergencia y ventanas que se empujan hacia afuera (Referencia 2.14).

La FMCSR, Sección 396.11, requiere que los operadores realicen una inspección diaria a los vehículos bajo su control. Los autottransportistas tienen que requerirles a los conductores que reporten ciertas cosas por escrito, al final de cada día de trabajo, relacionadas con cada vehículo que hayan operado durante ese día. El reporte tiene que incluir, por lo menos, los siguientes aspectos: (1) servicio de frenos; (2) freno de mano o estacionamiento; mecanismo de dirección; (4) dispositivos de alumbramiento y reflectores; (5) llantas; (6) claxon; (7) limpiadores del parabrisas; (8) espejos retrovisores; (9) dispositivos de acoplamiento; (10) ruedas y rines; y (11) equipo de emergencia (Referencia 2.14). El sistema de frenos debe cumplir con los requisitos de Seguridad del Autottransporte Federal "Federal Motor Carrier Safety", los cuales incluyen frenos en todas las ruedas. Las llantas deben tener suficiente profundidad de huella en su banda de rodaje: 4/32 de pulgada (0.32 cm) en ejes direccionales, 2/32 de pulgada (0.16 cm) en todas las otras llantas, y las llantas no deben tener defectos tales como cortadas y cables o fibras al descubierto (Referencia 2.13).

2.7 OBTENCION Y CONSERVACIÓN DE LA AUTORIZACION PARA CIRCULAR

El Código de Transporte, Capítulo 643, establece que un autottransportista no puede operar un autottransporte comercial, o una grúa, o transportar bienes domésticos en transporte por renta, sin antes haber registrado sus operaciones en la MCD. Se entiende por autottransporte comercial: (1) cualquier autottransporte o combinación de vehículos con un peso bruto, peso registrado o clasificación correspondiente a un peso bruto en exceso

de 26,000 libras (11.8 toneladas métricas), el cual es diseñado o usado para el transporte de carga que será usada en cualquier empresa comercial; (2) todas las grúas (una grúa es un autotransporte que incluye un dispositivo mecánico para remolcar o trasladar otro vehículo) sin importar la clasificación de peso bruto de la grúa; (3) cualquier vehículo, incluyendo autobuses, diseñado para transportar más de 15 pasajeros, incluyendo el conductor; (4) cualquier vehículo usado en el transporte de materiales peligrosos en una cantidad que se requiera de letreros conforme las regulaciones emitidas según el Acta Federal de Transporte de Materiales Peligrosos “Federal Hazardous Materials Transportation Act (Title 49, United States Code, App. 1801-1803)”; y (5) un vehículo comercial, como es definido por el C.F.R. 390.5 (Referencia 2.15), que es propiedad o es controlado por una persona o entidad que tiene su domicilio o es ciudadana de otro país que no sea EUA.

Para propósitos de registro, no se consideran vehículos comerciales: (1) vehículos de granja, como los define 43º. TAC, Sección 182, con peso bruto, peso registrado o clasificación correspondiente a un peso bruto en exceso de 48,000 libras (21.8 toneladas métricas); (2) vehículos para el transporte de algodón, de acuerdo con el Código de Transporte (502.277); (3) vehículos registrados con la Comisión de Ferrocarriles de Texas “Texas Railroad Commission”, de acuerdo con el Código de Recursos Naturales de Texas (113.131 y 116.072); (4) vehículos que transporten licores mediante permiso de transporte privado, otorgado de acuerdo con el Código de Bebidas Alcohólicas de Texas (Capítulo 42); (5) vehículos utilizados para transportar pasajeros, operados por una entidad cuya función principal no sea el transporte de pasajeros, tales como los vehículos operados por un hotel, centro de beneficencia, escuela pública o privada, guardería, entidad gubernamental u organización similar; y (6) vehículos operados exclusivamente para el comercio interestatal o internacional y registrados bajo el sistema de registro individual por estado (Referencia 2.15).

A los autotransportistas operando los vehículos descritos anteriormente sobre una base exclusivamente estatal, o circulando interestatalmente sin estar registrados bajo el programa de registro individual por estado, se les requiere registrar sus operaciones y entregar un comprobante de responsabilidad financiera en el TxDOT. Los autotransportistas (otros que no sean transportistas de bienes domésticos) pueden registrarse por un período de 7 días, anualmente, o cada dos años. Las cuotas anuales de registro para transportistas y operadores de grúas son de 100 dólares como cuota única por presentación; 100 dólares como cuota por presentación de la responsabilidad del seguro del vehículo (cuota única a menos que el seguro sea cancelado); y 10 dólares por vehículo.

Se requiere a todos los transportistas tener un seguro comercial para vehículos. Los autotransportistas (incluyendo autotransportistas Tipo A de bienes domésticos) cuyo negocio primario es la transportación por compensación o por renta y que operan entre dos o más ciudades incorporadas, pueblos o aldeas, se les requiere mantener una compensación para los trabajadores o un seguro por accidentes (el TxDOT no archiva comprobante de esta cobertura). También se les requiere tener un seguro para la carga. El TxDOT también tiene reglas específicas para la protección del consumidor en relación con el autotransporte de bienes domésticos (Referencia 2.15).

El Estado de Texas, a través del TxDOT, participa en el sistema de registro individual por estado establecido por la Sección 4005 del Título IV del Acta de Eficiencia del Transporte Superficial Intermodal "Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA)" de 1991 (49º. U.S.C. Section 11506) y el Código de Transporte de Texas, Capítulo 645. Los autotransportistas por renta exentos de regulación económica por la Administración Federal de Carreteras (FHWA) según el Acta de FHWA, deberán registrarse de acuerdo con el Código de Transporte, Capítulo 643, y el 43º. Código de Administración de Texas, Sección 18.13.

Cualquier autotransportista interestatal por renta, autorizado para transportar pasajeros o propiedad, que tiene su principal lugar de negocios en Texas, o elige Texas como su estado de registro según 49º. C.F.R., Sección 367.3, deberá presentar al TxDOT una solicitud de registro para todos los estados por los que viajará antes de empezar a operar en Texas. Un autotransportista interestatal por renta autorizado por la Administración Federal de Seguridad del Autotransporte "Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)" para transportar pasajeros o propiedad que debe registrarse en otro estado que no sea Texas, debe cumplir completamente con 49º. U.S.C., Sección 14504, antes de operar en Texas. Si el lugar principal de negocios de un solicitante está situado en una jurisdicción que no es un estado participante, tiene que solicitar registro en el estado en el cual el solicitante operará la mayor cantidad de vehículos durante el siguiente año de registro. Si el transportista interestatal operará la misma cantidad o mayor de vehículos en más de un estado, el solicitante escogerá qué estado participante será su estado de registro.

Todas las solicitudes deben ser acompañadas con las cuotas apropiadas, las cuales son determinadas por los convenios de reciprocidad con otros estados. Las cuotas pueden ser calculadas usando la información que se encuentra al reverso de la solicitud de registro individual de estado. Además

de la solicitud, se debe entregar lo siguiente: (1) una copia de la autorización interestatal legal del solicitante; (2) una copia de la Forma BOC-3, designando el (o los) agente(s) legal(es) del solicitante para el proceso de servicio para cada estado en el que viaje; (3) una declaración de cómo el solicitante hará el transporte de mercancías peligrosas en comercio interestatal o internacional; y (4) comprobante del seguro, en los niveles y formas especificadas por el 49º. C.F.R., Sección 387, mostrando la dirección del negocio del solicitante (Referencia 2.15).

2.8 LICENCIA DE CONDUCTOR COMERCIAL (CDL)

Reglas de requisitos para el conductor

Los requisitos para la licencia de conductor comercial “Commercial Driver’s License (CDL)” son establecidos en la Regulación Federal de Seguridad del Autotransporte “Federal Motor Carrier Safety Regulation (FMCSR)”, parte 383 – Estándares para Licencia de Conductor Comercial “Commercial Driver’s License Standards” y parte 391 – Requisitos para los Conductores “Qualifications of Drivers”. A partir de abril 1º de 1992, ninguna persona en Texas o en cualquier lugar en los E.U.A. puede operar un vehículo automotor comercial “Comercial Motor Vehicle (CMV)” sin pasar un examen escrito y de manejo, el cual satisfaga los estándares federales contenidos en la Subparte G de la parte 383. Ningún conductor puede poseer más de una CDL en cualquier momento (Referencia 2.16)

Los requisitos para el conductor para una CMV incluyen una edad mínima de 21 años, poder hablar y escribir el idioma Inglés adecuadamente para entender los señalamientos de tránsito en las carreteras y hacer anotaciones en reportes y registros. El conductor debe demostrar las habilidades y conocimientos necesarios para operar con seguridad el CMV que él o ella anticipa manejar. Esto es realizado a través de un examen en carretera, cuya conclusión exitosa da lugar a un certificado de examen de conductor de carretera, de acuerdo con la FMCSR, Sección 391.31. El autotransportista que contrata al conductor u operador debe aplicarle el examen carretero, o se puede designar a una persona para llevar esto a cabo. Como mínimo, el examen determinará las habilidades del conductor en las siguientes operaciones: (1) inspección anterior al viaje, (2) acoplamiento y desacoplamiento de unidades combinadas, (3) encendido o activación del CMV, (4) operación del CMV en el tráfico, (5) frenado, y (6) manejo en reversa y estacionamiento. El solicitante debe estar físicamente capacitado para conducir un CMV (descrito con más detalles en otro lugar). El operador debe proporcionar al autotransportista empleador una lista de

violaciones de tráfico cada 12 meses o el certificado requerido por la Sección 391.27 (Referencia 2.16).

Los operadores de CMV deben poseer una CDL con un endoso médico válido y un cuaderno de bitácora. La Sección 522.030 del Código de Transporte de Texas estipula el contenido de la CDL. La Licencia de Conductor Comercial debe (Referencia 17): (1) tener la marca de Commercial Driver's License o CDL; (2) ser, hasta donde sea posible, infalsificable; y (3) incluir: el nombre y la dirección de correo de la persona a quien se le emitió; fotografía a color de la persona; descripción física de la persona, incluyendo sexo, altura y color de ojos; fecha de nacimiento de la persona; un número o identificador que el Departamento considere apropiado; la firma de la persona; cada clase de CMV que la persona está autorizada para conducir, con cualquier endoso o restricción; el nombre de este estado; y las fechas entre las cuales la licencia es válida.

El entrenamiento formal para el conductor es opcional en Texas. Sin embargo, el examen suministrado en un centro oficial del Departamento de Seguridad Pública "Department of Public Safety (DPS)" requiere que los conductores demuestren sus habilidades de manejo ante el oficial examinador en un vehículo comercial similar a aquél para el cual la licencia será utilizada. Además, el conductor debe también demostrar, a través de un examen escrito, el conocimiento suficiente para operar y mantener el vehículo.

Todos los operadores de CMV deben tener conocimiento de las siguientes áreas generales: (1) regulaciones para operaciones seguras; (2) sistemas de control de seguridad de CMV's; y (3) control vehicular seguro. Los conceptos sobre regulaciones para operaciones seguras incluyen: inspección del vehículo y requisitos de reparación y mantenimiento; procesos para operaciones vehiculares seguras; efectos de fatiga, visión y audición deficientes, así como de la salud en general, en la operación segura de CMV's; y efectos de alcohol y drogas en la operación segura de CMV's. Los sistemas de control de seguridad de CMV's incluyen el uso apropiado de las luces, claxon, espejos retrovisores y laterales, extinguidores de fuego y diagnóstico de malos funcionamientos. El control de seguridad vehicular incluye los siguientes sistemas de control: cambio de velocidades, manejo en reversa, manejo de velocidad, operación nocturna, percepción de riesgos, maniobras de emergencia, control de derrapamientos, relación entre nivel de carga y control vehicular e inspección vehicular (Referencia 2.1).

Pruebas de Alcohol y Drogas

Todos los conductores de CMV deben someterse a pruebas aleatorias (al azar) de alcohol y drogas. Los operadores no deben utilizar ninguna sustancia controlada identificada en el Título 21 del Código de Regulaciones Federales “Code of Federal Regulations (CFR)”, Parte 1308.11, Apéndice 1, o anfetamina, o narcótico o cualquier otra droga que cause hábito.

Requisitos Médicos

El operador debe ser capaz de operar con seguridad el tipo de CMV que él o ella conduzca y debe estar físicamente capacitado. Esto quiere decir, que no carezca de miembros y que no tenga daños en las manos, dedos, brazos, pies o piernas, que interfieran con sus tareas normales de operación.

También significa que no tenga historial médico establecido o diagnóstico clínico de una enfermedad seria que pudiese afectar la operación vehicular (p. ej. diabetes mellitus y enfermedades cardiovasculares). La agudeza de la vista de lejos no debe ser menor de 20/40 (Snellen) en cada ojo sin lentes correctivos, o corregida de manera separada a 20/40 o mejor con lentes correctivos. El campo de visión debe ser de 70 grados en el meridiano horizontal en cada ojo; y el rojo, amarillo y verde de los semáforos deben ser distinguidos. Cuando se utilice dispositivo audiométrico, la pérdida auditiva en el mejor oído no puede ser mayor de 40 decibeles a 500, 1,000 y 2,000 Hertz (Referencia 2.18).

El conductor debe someterse a reconocimiento físico por un examinador médico autorizado, como se define en la Sección 390.5 de la FMCSR. El examinador médico debe ser conocedor de las demandas específicas físicas y mentales de la operación de un CMV. Un optometrista autorizado puede llevar a cabo partes del examen médico relacionadas con la agudeza visual, el campo de visión y la habilidad de reconocer los colores. El conductor debe portar un Certificado Médico válido (Referencia 2.18).

2.9 HORAS DE SERVICIO DE LOS CONDUCTORES

A Texas y a otros estados se les requiere, en general, seguir la Parte 395 – Horas de Servicio de los Conductores “Hours of Service of Drivers” en la FMCSR. La Sección 395.3 de la FMCSR, titulada Tiempo Máximo de Conducción “Maximum Driving Time”, dice que ningún conductor conducirá: (1) más de 10 horas antecedidas de 8 horas consecutivas fuera de servicio; o (2) por cualquier período después de haber estado en servicio por 15 horas antecedidas de 8 horas consecutivas fuera de servicio. También estipula que un conductor no manejará ningún período después de: (1) haber estado en servicio 60 horas en 7 días consecutivos, si el autotransportista empleador no opera vehículos comerciales todos los días de la semana; o (2) haber estado en servicio 70 horas en 8 días consecutivos si el autotransportista empleador opera vehículos comerciales todos los días de la semana.

Las definiciones son importantes para el completo entendimiento de estas reglas así como del texto que sigue. “Tiempo en servicio” significa el tiempo total desde el momento que se le requiere al conductor estar listo para trabajar hasta el momento que el conductor es liberado del trabajo. Incluye todo el tiempo en una planta, terminal u otra propiedad de un transportista o fletador, todo el tiempo de inspección, o proporcionando servicio o acondicionando un vehículo, todo el tiempo de conducción, el tiempo de carga y descarga y el tiempo empleado en dar una muestra de aliento o de orina como parte del programa de prueba antidrogas. “Tiempo de conducción” significa todo el tiempo empleado en el control de un vehículo comercial en operación. “Siete días consecutivos” significa el período de 7 días consecutivos empezando en cualquier día dentro de un período designado por el autotransportista. “Condiciones de conducción adversas” significa condiciones poco comunes en las carreteras, el tráfico y el clima, que eran desconocidas por el despachador antes de iniciar la corrida (Referencia 2.18).

Algunas de las excepciones a estas reglas, dadas en la Sección 395.1, incluyen condiciones adversas para conducir, condiciones de emergencia, operaciones petroleras, entregas a tiendas de venta al menudeo y operaciones agrícolas. La excepción referente a “condiciones adversas para conducir” permite a un conductor que no puede completar con seguridad su corrida en el período máximo de 10 horas, continuar por un tiempo adicional que no exceda de 2 horas, ya sea para completar la corrida o para encontrar un lugar seguro. La excepción referente a “condiciones de emergencia” permite al conductor completar su corrida, si la corrida hubiese

podido haber sido completada dentro del tiempo máximo asignado si la emergencia no hubiese ocurrido. A los conductores de vehículos comerciales utilizados exclusivamente para transportar ciertos equipos petroleros, se les dan algunas tolerancias basadas en cómo los turnos de trabajo empiezan y terminan, y en la forma en la que el tiempo en servicio se define. Asimismo las entregas a tiendas de venta al menudeo están exentas, si operan dentro de un radio de 100 millas de la ubicación de trabajo reportada por el conductor, de diciembre 10 a diciembre 25 de cada año. Las medidas de la Sección 395.3 no se aplican a los conductores que transportan mercancías agrícolas o suministros de granjas dentro de un radio de cien millas, durante la temporada de siembra y cosecha (Referencia 2.18).

2.10 ORGANISMOS REFERENCIA

OFICINAS REGIONALES DE REGISTRO Y TITULACION VEHICULAR		
ABILENE	4250 N. Clark Abilene, Texas 79601-1141	Ph: (915) 734-5120 Fax: (915) 734-5122
AMARILLO	5715 I-27 S. Bldg. H Amarillo, Texas <i>Mailing Address:</i> P.O. Box 20326 Amarillo, Texas 79114	Ph: (806) 356-3334 Fax: (806) 356-3338
AUSTIN	105 West Riverside Drive, Suite 115 Austin, Texas 78704	Ph: (512) 465-7445 Fax: (512) 467-3990
BEAUMONT	4245 Cardinal Drive Beaumont, Texas 77705-4407	Ph: (409) 842-5875 Fax: (409) 842-5019
CORPUS CHRISTI	1701 South Padre Island Drive Corpus Christi, Texas 78416	Ph: (361) 808-2600 Fax: (361) 808-2610
DALLAS CARROLLTON	1925 E. Beltline Road, Suite 100 Carrollton, Texas 75006	Ph: (972) 417-0884 Fax: (972) 416-4296
EL PASO	3160 Lee Trevino, Suite B-104 El Paso, Texas 79936	Ph: (915) 591-8149 Fax: (915) 591-8058
FORT WORTH ARLINGTON	910 North Watson Road Arlington, Texas 76011-5260 <i>Mailing Address:</i> P.O. Box 90601 Arlington, Texas 76006-9998	Ph: (817) 649-5938 Fax: (817) 633-2367
HOUSTON	10000 Northwest Freeway, Suite 105 Houston, Texas 77092 <i>Mailing Address:</i> P.O. Box 926109 Houston, Texas 77292-6109	Ph: (713) 681-6637 Fax: (713) 681-7229
LONGVIEW	1301 Karnes Road Longview, Texas	Ph: (903) 753-6279 Fax: (903) 753-0879
LUBBOCK	135 Slaton Road Lubbock, Texas 79404 <i>Mailing Address:</i> P.O. Box 771 Lubbock, Texas 79408	Ph: (806) 745-8888 Fax: (806) 748-0325
MIDLAND ODESSA	840 Central Odessa, Texas 79761-4202	Ph: (915) 337-4434 Fax: (915) 335-9646
PHARR	1404 S. Cage Pharr, Texas 78577-6216	Ph: (956) 781-3291 Fax: (956) 782-0695
SAN ANGELO	4502 Knickerbocker Road San Angelo, Texas 76904	Ph: (915) 947-9330 Fax: (915) 947-9336
SAN ANTONIO	4611 Northwest Loop 410 San Antonio, Texas 78229-5126	Ph: (210) 615-1776 Fax: (210) 615-5845
WACO	2203 Austin Avenue Waco, Texas 76701-1624	Ph: (254) 752-1152 Fax: (254) 752-7656
WICHITA FALLS	1601-A Southwest Parkway Wichita Falls, Texas 76302-4906	Ph: (940) 720-7754 Fax: (940) 720-7849

OFICINAS ESTATALES Y FEDERALES

Motor Carrier State Director
David B. Martin
826 Federal Building
300 East Eighth St
Austin, TX 78701
Phone: 512-916-5475

For fuel permit requirements:
Account Maintenance, Fuel Tax
Section
Comptroller of Public Accounts
P.O. Box 1352
Austin, TX 78711-3528
Information: 512-463-4887

Texas Department of
Transportation
Motor Carrier Division
1(800)299-1700

For Hazardous Waste
Requirements:
Texas Natural Resource
Conservation Commission
813 East Pike Blvd.
Weslaco, TX 78596-4935
Phone: 210-968-3165
Fax: 210-969-1315

OFICINAS DE ADUANAS DE LOS E.U.A.

Port of BROWNSVILLE/LOS INDIOS (P)
1500 E. ELIZABETH ST, ROOM 214
BROWNSVILLE, TX 78520
Phone Number 956-548-2540
Fax Number 956-548-2539
Hours of Operation 8:00am - 5:00pm

Port of EL PASO (S)
797 S. ZARAGOSA RD
EL PASO, TX 79907
Phone Number 915-872-3407
Fax Number 915-872-3412
Hours of Operation 24 Hours

Port of DEL RIO/AMISTAD DAM (P)
HCR 2, BOX 23
DEL RIO, TX 78840
Phone Number 830-703-2012
Fax Number 830-703-2018
Hours of Operation 8:00am - 5:00pm

Port of HIDALGO/PHARR (P)
9901 SOUTH CAGE BOULEVARD
PHARR, TX 78577
Phone Number 956-787-7556,
X129
Fax Number 956-787-5249
Hours of Operation 8:00am -
5:00pm

Port of LAREDO/COLOMBIA (S)
JUAREZ/LINCOLN BRIDGE
ADMINISTRATIVE BLDG. #2
LAREDO, TX 78040
Phone Number 956-726-2267,
X227 or 956-726-2946
Fax Number 956-726-2948
Hours of Operation 8:00am -
5:00pm

Port of PROGRESO (P)
RT 2 BOX 600
WESLACO, TX 78596
Phone Number 956-565-3140
Fax Number 956-565-0139
Hours of Operation 8:00am -
5:00pm

INSURANCE REQUIREMENTS

Federal Motor Carrier Safety
Administration
400 Seventh Street S.W.
Washington, DC 20590
Phone: 202-366-2519
Internet:
<http://www.fmcsa.dot.gov>

Motor Carrier State Director
David B. Martin
826 Federal Building
300 East Eighth St
Austin, TX 78701
Phone: 512-916-5475

819 Taylor Street
Room 8A00, Federal Building
P.O. Box 902003
Fort Worth, TX 76102
Phone: 817-978-3225

2320 LaBranch St, Room 1218
Houston, TX 77004
Phone: 713-718-3678/3679

Lincoln-Juarez International
Bridge
Building 4, Room 405
P.O. Box 1579
Laredo, TX 78042-1579
Phone: 956-794-1006

1205 Texas Avenue, Room 613
Lubbock, TX 79401
Phone: 806-472-7664/7669

Texas Department of
Transportation
Motor Carrier Division
1(800)299-1700

2.11 GLOSARIO

Región Fronteriza: Es el área a lo largo del Río Bravo que va desde El Paso hasta el Golfo de México localizada a ambos lados de la frontera. Existen diferencias culturales al interior de esta región que reflejan fuertes influencias debido a su proximidad con México.

Zona Comercial Fronteriza: Es una zona comercial a lo largo del Río Bravo a ambos lados de la frontera en donde se autoriza actualmente a camiones de México y Estados Unidos a participar en actividades de comercio. Los vehículos comerciales de pasajeros no están restringidos a esta zona, aunque existen algunas restricciones.

Moratoria Fronteriza: Restricción a los operadores mexicanos a operar sólo al interior de la región fronteriza hasta que el Presidente de los Estados Unidos levante esta moratoria. Debido a una decisión tomada a principios de 2001 por un panel de controversias del TLC, Estados Unidos debe abrir sus fronteras para permitir el libre paso de vehículos de carga mexicanos o pagar una multa de 2 mil millones de dólares.

Fórmula Puente: Es una fórmula utilizada para determinar el peso permitido a un arreglo de ejes (p. ej. ejes dobles o tandem) basada en la distancia entre ejes. La Fórmula Puente "B" aplica en la mayoría de las autopistas estadounidenses, y se expresa:

$$W = 500((LN/(N - 1)) + 12N + 36)$$

donde:

"W" es el peso máximo total para el grupo de ejes;

"L" es la distancia en pies entre los ejes más distantes de los que conforman el grupo; y

"N" es el número de ejes en el grupo.

Autobús: (A) Vehículo motorizado utilizado para transportar personas y diseñado para albergar a más de 10 pasajeros, incluyendo el operador; o bien, (B) vehículo motorizado que no es un taxi, diseñado y utilizado para transportar personas a cambio de una tarifa.

Fuente: Código de Transporte de Texas, Sección 541.201.

Camiones Clase 8: Los camiones clase 8 en los Estados Unidos tienen registrado un peso bruto vehicular (PBV) desde 15,000 Kg. hasta 36,300 Kg.

Vehículos Comerciales. Los vehículos comerciales incluyen:

- (1) Cualquier vehículo o combinación de vehículos, con un peso bruto registrado o con un peso bruto mayor a 11,800 Kg, que está diseñado o se utiliza para el transporte de carga relacionada con cualquier empresa comercial.
- (2) Todos los vehículos de remolque (incluyendo las grúas equipadas con dispositivos mecánicos utilizados para el remolque, gancho o bien moviendo otro vehículo) independientemente del rango de peso bruto en que se encuentre el vehículo remolcador.
- (3) Cualquier vehículo incluyendo autobuses, diseñado para transportar más de 15 pasajeros incluyendo el chofer.
- (4) Cualquier vehículo utilizado para el transporte de materiales peligrosos en cantidades que requieran señalización según las reglas establecidas en la Ley Federal para el Transporte de Materiales Peligrosos (Título 49, del Código de los Estados Unidos, App. 1801-1813), y
- (5) Un vehículo comercial según lo definido por el 49 C.F.R. '390.5, que es poseído o controlado por una persona o entidad con domicilio o nacionalidad diferente a la de los Estados Unidos.

Referencia: Código de Transporte de Texas, Capítulo 643.

Alianza por la Seguridad en Vehículos Comerciales (CVSA, por sus siglas en inglés): Es una organización de los organismos gubernamentales a nivel federal, estatal y provincial sin fines de lucro, así como de la iniciativa privada participa, establecida con el fin de incrementar la seguridad de los vehículos comerciales. Los miembros de la alianza en Estados Unidos, Canadá y México agrupan los puntos de vista de la comunidad de autotransporte, de los organismos encargados de hacer cumplir la ley y algunos otros intereses, para alcanzar las mejores soluciones a los problemas relacionados con los vehículos comerciales. La alianza busca establecer uniformidad y reciprocidad en los tres países entre las organizaciones que la integran.

Contralor de Cuentas Públicas: Cuenta de Mantenimiento, Sección del Impuesto sobre Combustibles: Es la agencia en Texas que se encarga de la emisión de los permisos para el pago de impuesto sobre combustibles.

Autotransportistas bajo Contrato: Son los autotransportistas que transportan mercancía para otros. Generalmente utilizan plataformas o vagonetas debido a la flexibilidad que requieren y la variedad de la carga que transportan. Se diferencian de los autotransportistas privados en que los privados transportan sus propios productos según sus necesidades. Un ejemplo de los autotransportistas privados son las cadenas de supermercados y los distribuidores de productos alimenticios.

Peso Bruto Vehicular (PBV): El peso total del vehículo y su carga.

Rango de Peso Bruto Vehicular (RPBV): Es el rango de carga especificado por el fabricante para el que un vehículo fue diseñado.

Plan de Registro Internacional (IRP, por sus siglas en inglés): Es un acuerdo de reciprocidad que permite a los vehículos registrados en alguna de las jurisdicciones miembro del acuerdo, satisfacer sus obligaciones de registro vehicular ante los otros miembros, a través de esa jurisdicción.

Acuerdo Internacional sobre los Impuestos a Combustibles (IFTA, por sus siglas en inglés): Es un acuerdo de reciprocidad que permite a los autotransportistas registrados en alguna de las jurisdicciones miembro del acuerdo satisfacer sus obligaciones de pago de impuesto a combustibles ante los otros miembros, a través de esa jurisdicción. Bajo el IFTA, el autotransportista debe llenar informes trimestrales de impuesto sobre combustibles en la jurisdicción en que fue registrado.

Combinaciones Vehiculares más Largas (LCV, por sus siglas en inglés): En Estados Unidos, una combinación vehicular más larga es cualquier arreglo de tractor y uno o más semirremolques, que opera en el sistema de carreteras interestatal con un peso bruto vehicular mayor a 36,300 Kg. Los tipos de vehículos comúnmente encontrados en esta clasificación son los dobles (Turnpike y Rocky Mountain) y los triples. Ninguna de estas configuraciones está autorizada en Texas.

Eje Levantable: Es un eje equipado con un sistema controlado por el operador que puede remover de manera sencilla y rápida una parte o la totalidad la carga soportada por él (esto, en maniobras de giro forzadas o bien en los viajes vacíos).

División de Autotransporte del Departamento de Transporte de Texas, (MCD del TxDOT, por sus siglas en inglés): Es la agencia responsable del registro de los autotransportistas (Autoridad Operativa), otorgamiento de permisos para vehículos con exceso de peso o dimensiones, permisos de tolerancia de peso y algunos otros documentos requeridos para la operación de los vehículos

2.12 REFERENCIAS DE TEXAS

- 2.1 Personal interview with Ms. Claudia Woods, Chief of Registration, Vehicle Titles, and Registration Division, January 30, 1998.
- 2.2 Texas Department of Transportation Vehicle Titles and Registration Division, "Summary of Reciprocity Agreements Between Texas and Other Jurisdictions", Austin, Texas, Revised April 1997.
- 2.3 Booz-Allen & Hamilton Inc., et al., "COVE Study Final Report and Implementation Plan, Overcoming CVO Institutional Barriers: Recommended Action", Texas Report, July 1994.
- 2.4 Provincial Treasury, Prince Edward Island, "International Fuel Tax Agreement", <http://www.cbosc.org/pei/bis/5178.html>, October 1997.
- 2.5 Personal interview with Mr. Kirk Davenport, Texas Comptroller of Public Accounts, Austin, Texas, January 1998.
- 2.6 Sharp, John, "International Fuel Tax Agreement", Texas Comptroller of Public Accounts, <http://www.window.state.tx.us/taxinfo/taxpages/ifta.html>.
- 2.7 Texas Transportation Code Section 623.011, "Permit for Excess Axle or Gross Weight", *Texas Administrative Code*, Austin, Texas, 1996.
- 2.8 Texas Transportation Code Section 621.401, "Enforcement", *Texas Administrative Code*, Austin, Texas, 1996.
- 2.9 Texas Department of Transportation Vehicle Titles and Registration Division, "General Information Covering Commercial Vehicle Operation in Texas", Austin, Texas, Revised January 1996.
- 2.10 Texas Transportation Code Section 623, "Permits for Oversize or Overweight Vehicles", *Texas Administrative Code*, Austin, Texas, 1996.
- 2.11 Personal interview with Mr. Monty Chamberlain, Central Permit Office, Texas Department of Transportation, Motor Carrier Division, Austin, Texas, April 20, 1998.
- 2.12 Personal interview with Mr. Monty Chamberlain, Texas Department of Transportation Motor Carrier Division, Central Permit Office, December 1997.
- 2.13 "Driver and Vehicle Requirements", Texas Department of Public Safety,

Austin, TX.

- 2.14 Federal Motor Carrier Safety Regulation, Section 396.11, Federal Motor Carrier Safety Administration, Washington D.C.
- 2.15 <http://www.cvsa.org/Inspection Procedures/inspection procedures.html>.
- 2.16 2.16 Federal Motor Carrier Safety Regulation, Part 383, Commercial Driver License Standards, Federal Motor Carrier Safety Administration, Washington D.C.
- 2.17 Texas Transportation Code Section 522.030, *Texas Administrative Code*, Austin, Texas, 1996.
- 2.18 J.J. Keller and Associates, "Motor Carrier Safety Standards: U.S. Compliance Manual," Wisconsin, 1999.

Capítulo 3 Manual para Autotransportistas, Sección México

3.1 PERMISOS Y LICENCIAS

La Reglamentación Federal Mexicana (Referencia 3.1) establece que para poder operar un vehículo destinado al autotransporte federal, tanto para el transporte de carga como para el de pasajeros, dentro del ámbito de las carreteras federales, ya sea de carácter público o privado, es necesario cumplir con tres condiciones básicas:

- Registrar la empresa ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).
- Dar de alta el vehículo ante la SCT.
- El operador de la unidad debe poseer una licencia federal de conductor¹.

Los requisitos que debe cumplir el autotransportista varían conforme al tipo de servicio que se pretenda proporcionar. Para este efecto, los servicios de transporte público federal son los siguientes:

- Pasajeros
- Turismo
- Carga

Una vez que se han cumplido los requisitos establecidos por la SCT se otorga al autotransportista un permiso que ampara la prestación del servicio.

Atendiendo al tipo y características de las mercancías y vehículos, el servicio de autotransporte federal de carga en México se clasifica en:

- Carga general. Consiste en el traslado de todo tipo de mercancías siempre que lo permitan las características y especificaciones de los vehículos.
- Carga especializada. Comprende el transporte de: (I) materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos; (II) objetos voluminosos o de gran peso; (III) fondos y valores; (IV) grúas industriales y; (V)

¹ Dicha Licencia se tramita en la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) o en los Departamentos de Autotransporte en los Centros SCT del país y le permite al operador circular libremente en todo México. Para poder circular en Canadá o Estados Unidos el operador debe obtener licencias en dichos países, ya que hasta el momento no existen convenios de reciprocidad al respecto.

automóviles sin rodar en vehículos tipo góndola.

Tratándose de objetos de gran peso o volumen se requiere de un permiso otorgado por la SCT por cada viaje que se realice.

Los trámites para obtener licencias y permisos deben realizarse en la Dirección General de Autotransporte Federal (Organismo Referencia 3.10.2 en la Sección 3.10) o en los Departamentos de Autotransporte de los Centros SCT ubicados en todas las Capitales de los Estados del país (Organismos Referencia 3.10.4 a 3.10.9). Para mayor información sobre las autoridades competentes debe consultarse la lista proporcionada al final de este documento (Sección 3.10 “Organismos Referencia”, 3.10.1 a 3.10.9). En el Anexo A se presentan fotografías de los formatos, calcomanías y placas del registro vehicular de México.

Debe tenerse en cuenta que para cierto tipo de carga (p. ej. explosivos y/o materiales peligrosos es necesario obtener autorización de otras dependencias del Gobierno Federal (Organismo Referencia 3.10.10).

3.2 IMPUESTOS SOBRE EL COMBUSTIBLE

Esta sección no aplica para las operaciones de vehículos automotores comerciales en México.

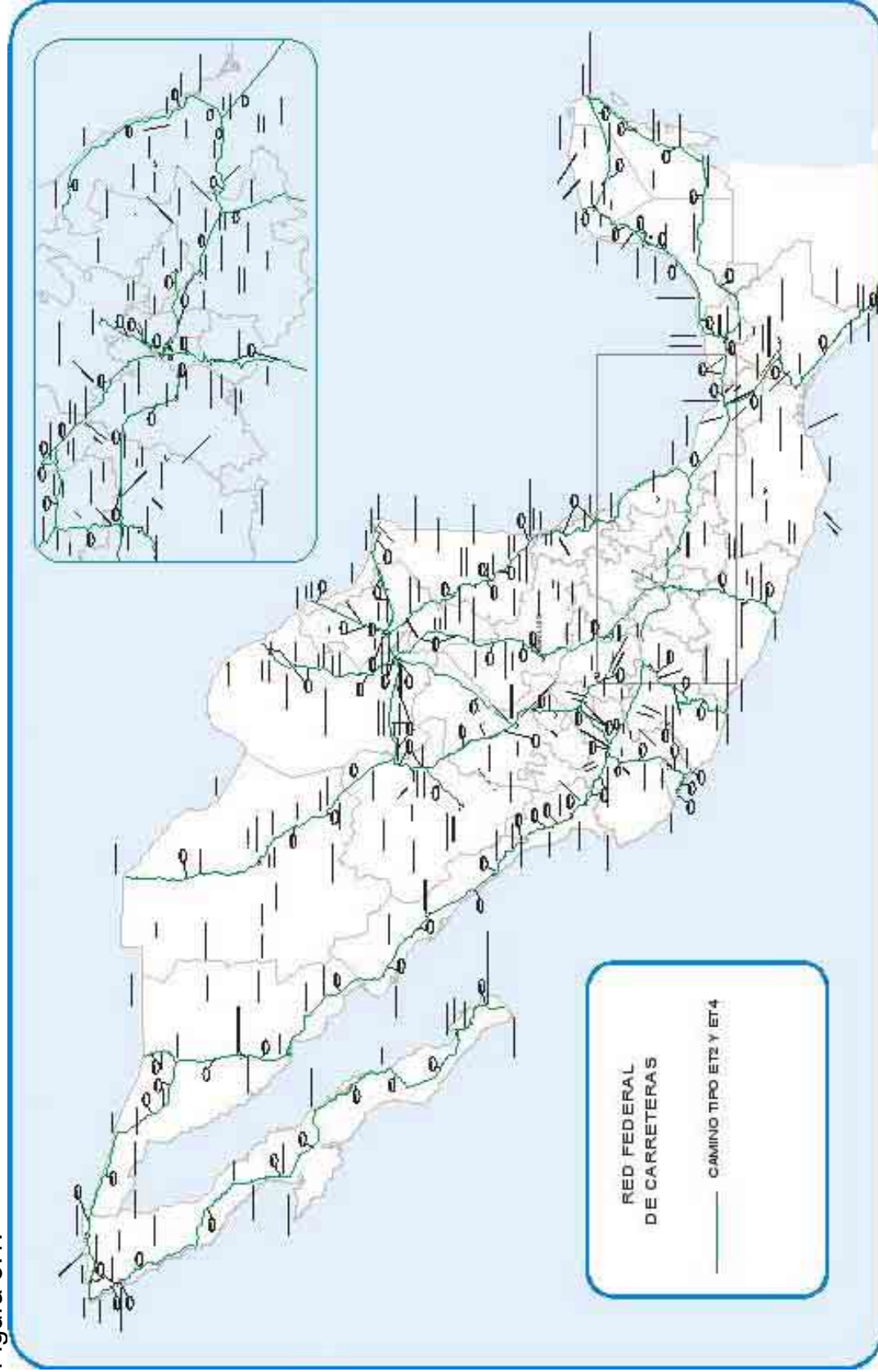
3.3 DIMENSIONES VEHICULARES MAXIMAS

La regulación en el aspecto de pesos y dimensiones de los vehículos (Referencia 3.2) tiene una relación directa con las características geométricas y estructurales de las carreteras. La Figura 3.1 presenta las carreteras por las que se permite la circulación de los vehículos con mayores pesos y dimensiones, denominadas Ejes de Transporte ó ET.

Algunas de las principales características de la Reglamentación para carreteras federales mexicanas son las siguientes: varía según el tipo de camino, el tipo de vehículo, la configuración de ejes, el número de llantas por eje y el tipo de suspensión utilizada.

La regulación federal de Pesos y Dimensiones está contenida en el “Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal” (Referencia 3.2).

Figura 3.1.



El ancho y altura máximos autorizados para todas las clases de vehículos y todos los tipos de caminos son de 2.60 m (8.53 ft) y 4.25 m (13.94 ft) respectivamente. Sin embargo, se puede permitir una altura de hasta 4.50 m (14.76 ft) siempre y cuando la ruta recorrida por el vehículo no tenga problema de gálibos.

En cuanto a la longitud máxima autorizada, ésta depende de la clase de vehículo y del tipo de camino. La Tabla 3.1 presenta la longitud máxima para carreteras Tipo ET, A y B. Estos tres tipos constituyen los corredores carreteros más importantes del país (Tabla 3.2).

Tabla 3.1 Longitud Máxima Autorizada por Clase de Vehículo y Tipo de Carretera

Clase	Longitud (m) / Length (ft)		
	Tipo ET	Tipo A	Tipo B
Autobús	14.00 (45.9)	14.00 (45.90)	14.00 (45.90)
Camión unitario	14.00 (45.9)	14.00 (45.90)	14.00 (45.90)
Camión – remolque	31.00 (101.60)	28.50 (93.44)	28.50 (93.44)
Tractocamión – semirremolque	23.00 (75.46)	20.80 (68.20)	20.80 (68.20)
Tractocamión–semirremolque– remolque	31.00 (101.60)	31.00 (101.60)	28.50 (93.44)
Tractocamión–semirremolque–semirremolque	31.00 (101.60)	25.00 (81.97)	25.00 (81.97)

Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT.

Tabla 3.2 Ejes Troncales Principales

1	México – Guadalajara – Tepic – Mazatlán – Guaymas – Hermosillo – Nogales, con ramales a Lázaro Cárdenas, Acapulco y Tijuana.
2	México – Querétaro – San Luis Potosí – Saltillo – Monterrey – Nuevo Laredo, con ramal a Piedras Negras.
3	Querétaro – Irapuato – León – Lagos de Moreno – Aguascalientes – Zacatecas – Torreón – Chihuahua – Ciudad Juárez.
4	Acapulco – Cuernavaca – México – Tulancingo – Tuxpan.
5	México – Puebla – Coahuila – Campeche – Mérida – Cancún – Chetumal, con ramales a Oaxaca y Chiapas.
6	Mazatlán – Durango – Torreón – Saltillo – Monterrey – Reynosa – Matamoros.
7	Manzanillo – Guadalajara – Lagos de Moreno – San Luis Potosí – Tampico.
8	Veracruz – Puebla – Cuernavaca – Acapulco.
9	Veracruz – Tampico – Monterrey, con ramal de Ciudad Victoria a Matamoros.
10	Tijuana – Cabo San Lucas (Transpeninsular).








Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT.

3.4 LIMITES DE PESO BRUTO VEHICULAR Y POR EJE

Los vehículos comerciales que circulan sobre carreteras federales deben cumplir simultáneamente con dos condiciones con respecto a su peso; (I) por un lado deben respetar un peso máximo por eje y; (II) no deben sobrepasar un determinado peso bruto vehicular máximo. Ambas condiciones de peso máximo están determinadas por el tipo de vehículo y de camino.

En el caso del peso máximo por eje, todos los vehículos deben cumplir con lo especificado en la Tabla 3.3.

Tabla 3.3 **Peso máximo autorizado por tipo y número de ejes para carreteras Tipo ET, A y B**

Configuración de ejes		Peso (ton. métrica) (lb)
Sencillo de dos llantas		6.5 (14.330)
Sencillo de cuatro llantas		10.0 (22.050)
Motriz sencillo de cuatro llantas		11.0 (24.255)
Motriz doble o tandem de seis llantas		15.5 (34.180)
Doble o tandem de ocho llantas		18.0 (39.690)
Motriz doble o tandem de ocho llantas		19.5 (43.000)
Triple o tridem de doce llantas		22.5 (49.10)

En cuanto al peso bruto vehicular máximo por tipo de vehículo, éste debe

sujetarse a lo señalado en la Tabla 3.4.

Los valores de la Tabla 3.4 fueron definidos a partir de los pesos máximos por eje antes indicados y aplicando también criterios para controlar el daño en puentes.

Cabe señalar que para el caso en que todos los ejes del vehículo (excepto el direccional) están equipados con suspensión neumática, el PBV máximo puede incrementarse en 1.5 ton. métricas por cada eje motriz y 1.0 ton. métrica por cada eje de carga. La configuración T3-S2-R4 tiene un incentivo de 6 toneladas adicionales en PBV si cuenta con sistema auxiliar de frenos, independiente del sistema de balatas.











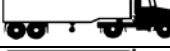






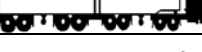

3.5 OBTENCIÓN DE PERMISOS PARA CARGAS PESADAS O VOLUMINOSAS

Para aquellas combinaciones vehiculares que transportan objetos indivisibles de gran peso y/o volumen y que no cumplan con lo establecido en el Reglamento de Peso y Dimensiones, sólo se permitirá su circulación mediante obtención previa de un permiso especial (Referencia 3.3).

En cuanto a las cargas pesadas, éstas se dividen en dos grupos: (I) combinaciones vehiculares con un peso menor a 90 toneladas métricas (198,237 lb), y (II) aquéllas con un peso superior a 90 toneladas métricas (198,237 lb). En el caso de estas últimas, se requiere, para su autorización, un dictamen técnico específico expedido por la SCT con el fin de evitar o controlar daños a pavimentos y puentes.

La solicitud de permisos para el transporte de este tipo de carga debe realizarse en la Dirección General de Autotransporte Federal (Organismo Referencia 3.10.1) o en los Departamentos de Autotransporte de los Centros SCT ubicados en las capitales de todos los Estados del país (Organismos Referencia 3.10.1 a 3.10.9). Para mayor información sobre las autoridades competentes, debe consultarse la lista de Organismos Referencia proporcionada en la Sección 3.10 al final de este documento.

Tabla 3.4 Peso Bruto Vehicular Máximo Autorizado por Tipo de Vehículo para Carreteras Tipo ET, A y Tipo B

Clase	Nomenclatura		No. de llantas	PBV (ton. métrica) (lb)
Autobús	B2		6	17.5 (38.546)
	B3		8	22.0 (48.458)
	B3		10	26.0 (57.268)
	B4		10	30.5 (67.180)
Camión unitario	C2		6	17.5 (38.546)
	C3		8	22.00 (48.458)
	C3		10	26.00 (57.268)
Camión Remolque	C2 – R2		14	37.50 (82.599)
	C2 – R3		18	45.50 (100.220)
	C3 – R2		18	46.00 (101.321)
	C3 – R3		22	54.00 (118.942)
Tractocamión Semirremolque	T2 – S1		10	27.50 (60.572)
	T2 – S2		14	35.50 (78.193)
	T3 – S2		18	44.00 (96.916)
	T3 – S3		22	48.50 (160.828)
Tractocamión Semirremolque Remolque	T2 – S1 – R2		18	47.50 (104.625)
	T3 – S1 – R2		22	56.00 (123.348)
	T3 – S2 – R2		26	60.50 (133.260)
	T3 – S2 – R3		30	63.00 (138.766)
	T3 – S2 – R4		34	66.50 (146.475)
Tractocamión Semirremolque Semirremolque	T3 – S3 – S2		30	60.00 (132.158)

3.6 INSPECCION VEHICULAR

Con el propósito de vigilar el cumplimiento del marco normativo que regula el servicio de autotransporte en el país a nivel federal, se realizan diversos operativos de revisión en carreteras de los diferentes aspectos comprendidos en dicho marco.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes realiza revisiones que tienen por objetivo verificar que los autotransportistas, conductores, equipos, instalaciones y la operación del servicio, cumplan con todos los requisitos que impone el marco regulatorio del autotransporte federal.

Este tipo de inspecciones las realizan inspectores de la SCT en coordinación con la Policía Federal Preventiva (División Caminos) (Organismo Referencia 3.10.8) y generalmente se llevan a cabo en días y horas hábiles, aunque pueden realizarse en cualquier día y horario cuando así se considere necesario.

La revisión de las unidades se lleva a cabo en dos etapas. La primera consiste en cuestionar al conductor y revisar los documentos a fin de detectar anomalías. La segunda etapa se realiza con base en las observaciones de la primera y consiste en la revisión minuciosa del vehículo, en la que se debe constatar que se cumple con las disposiciones de seguridad. En caso de detectar irregularidades, se procede a formular las boletas de infracción correspondientes.

De estas inspecciones, una de las más importantes es la relacionada con el peso y dimensiones de los vehículos, la cual se realiza de manera aleatoria, en los lugares que determina la SCT.

Además de la SCT, otras dependencias federales realizan operativos de inspección y vigilancia para evitar el contrabando y otros actos ilícitos.

Por otra parte, el conductor debe revisar diariamente su vehículo y asegurarse que se encuentre en buenas condiciones físico-mecánicas antes de salir a carretera, para lo cual debe llevar un registro conocido como “bitácora de inspección ocular diaria de la unidad”.

3.7 OBTENCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN PARA CIRCULAR

Este punto no es aplicable en el caso de México. Prácticamente en todos los Estados se sigue la Regulación Federal.

3.8 LICENCIA DE CONDUCTOR DE VEHÍCULOS COMERCIALES

A. Requisitos

Para poder conducir vehículos destinados a prestar servicios de autotransporte federal y privado es necesario que los conductores obtengan una licencia expedida por la SCT.

Las categorías de licencia federal de conductor, atendiendo al tipo de vehículo y clase de servicio que se presta (Referencia 3.4), son las siguientes:

- Categoría “A”. Autoriza a conducir vehículos de autotransporte federal de pasajeros y exclusivo de turismo.
- Categoría “B”. Autoriza a conducir vehículos de autotransporte federal de carga en sus diferentes modalidades, excepto los destinados al transporte de materiales y residuos peligrosos.
- Categoría “C”. Autoriza a conducir vehículos de autotransporte federal de carga de dos o tres ejes.
- Categoría “D”. Autoriza a conducir vehículos de autotransporte federal exclusivo de turismo en su modalidad de chofer guía.
- Categoría “E”. Autoriza a conducir vehículos de autotransporte federal de carga general y de materiales y residuos peligrosos.
- Categoría “F”. Autoriza a conducir vehículos de autotransporte federal de o hacia puertos marítimos y aeropuertos federales.

Para obtener la licencia federal de conductor es necesario cumplir con los siguientes requisitos:

- Haber cumplido 18 años.

- Demostrar que se posee la capacidad y experiencia suficientes para conducir un vehículo de autotransporte federal.
- Aprobar los exámenes de: (I) conocimientos básicos; (II) médicos; (III) de conducción de vehículos y (IV) mecánica automotriz.
- Conocer las leyes y reglamentos en materia de seguridad de los vehículos y seguridad en carreteras.
- No tener antecedentes penales.
- No ser afecto al consumo de bebidas alcohólicas o drogas.
- Pagar los derechos de expedición de la licencia.
- Los demás que señale la SCT (fotografías, identificación, etc.).

Cabe mencionar que la licencia federal de conductor tiene una vigencia de diez años, pero es necesario refrendarla cada dos años, de acuerdo con los procedimientos y requisitos aplicables.

B. Pruebas de Alcohol y Drogas

Corresponde a la SCT la aplicación de exámenes toxicológicos (Referencia 3.5), con la finalidad de constatar que los conductores de vehículos del servicio de autotransporte federal no hacen uso de drogas no autorizadas, mejorando con ello la seguridad en carreteras.

Los exámenes toxicológicos pueden realizarse de manera general o aleatoria a quienes pretendan obtener o revalidar su licencia federal de conductor o en los operativos establecido por la SCT.

C. Requisitos Médicos

En México no está permitida la conducción de vehículos de autotransporte federal a las personas que presenten las siguientes afecciones (Referencia 3.5):

- Agudas: de cualquier índole.
- Crónicas: (I) corazón, vasos, riñones; (II) ojos y visión; (III) respiración y

audición; (IV) estado mental psicológico; (V) neurología y motricidad y (VI) tórax y abdomen.

Corresponde a los permisionarios o empresas verificar las condiciones físicas y psicofísicas de sus conductores. En los exámenes médicos realizados a los conductores en la Unidad de Medicina Preventiva del Transporte de la SCT se verifican estas condiciones antes de otorgar, refrendar o renovar la licencia federal de conductor.

Además de lo anterior, la SCT a través de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte (DGPMPT), lleva a cabo exámenes médicos de los conductores en operación, en los siguientes casos (Referencia 3.5):

- Al inicio de actividades.
- Durante el desempeño o término de labores en los lugares y tiempos que determine la DGPMPT.

Los exámenes médicos en operación comprenden:

- Inspección general.
- Interrogatorio intencionado.
- Valoración de: (I) tensión arterial; (II) equilibrio; (III) oculares y osteotendinosos.
- Exploración del área cardíaca.
- Detección de ingestión de bebidas alcohólicas.

Es obligatorio para los conductores de vehículos de autotransporte federal someterse a este tipo de exámenes. Aquellos conductores que presenten alteraciones psicofísicas que afecten su desempeño quedan incapacitados para continuar su actividad.

La realización de los exámenes médicos es responsabilidad de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte (DGPMPT) y se realizan antes o durante la actividad de conducción.

3.9 HORAS DE SERVICIO DEL CONDUCTOR

Los permisionarios o empresas de autotransporte deben proporcionar a sus operadores una bitácora de horas de servicio del conductor, donde se consignan los datos de tiempo efectivo de conducción (Referencia 3.6). La bitácora debe contener como mínimo los siguientes datos:

- Nombre y domicilio del permisionario
- Tipo de servicio y modalidad
- Características del vehículo
- Fecha
- Nombre del conductor
- Número de licencia y vigencia
- Origen y destino
- Hora de salida y hora de llegada
- Horas de servicio conduciendo
- Horas de servicio sin conducir.
- Horas fuera de servicio
- Horas de descanso
- Condiciones de excepción
- Firma del operador y permisionario

En cuanto a las jornadas de trabajo de los conductores, éstas deberán respetar lo estipulado en la Ley Federal del Trabajo (Referencia 3.7) (p. ej. tiempos máximos de manejo de 8 horas de día o 7 de noche) y en los tratados, acuerdos y convenios internacionales.

3.10 ORGANISMOS REFERENCIA

Oficinas Centrales en la Ciudad de México

- 3.10.1 Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)
Xola y Avenida Universidad, Cuerpo "C", piso 1
Col. Narvarte
C. P. 03028
México, D. F.
Tel. (55) 55.19.74.56 y 5.30.92.03
Fax. (55) 55.19.06.92
www.sct.gob.mx
- 3.10.2 Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF/SCT)
Calzada de las Bombas No. 411
Col. Los Girasoles Coapa.
C. P. 4920
Tel. (55) 56.84.06.38 y 56.84.07.57
(55) 56.84.07.21
- 3.10.3 Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, SCT, o Unidad de Medicina Preventiva del Transporte de la SCT
Calzada de las Bombas No. 411, 2º Piso Edificio Anexo.
Col. Los Girasoles Coapa.
C. P. 4920
Tel. (55) 56.84.37.88 y 6.84.38.85
(55) 56.79.47.82

En los Estados fronterizos:

- 3.10.4 BAJA CALIFORNIA
Centro SCT
Av. Ejército Nacional 780 Col. Profesores Federales
C. P. 21370 Mexicali, B. C.
Tel. (68) 61.75.38 y 61.73.53
Fax. (68) 61.94.70 y 61.93.40

- 3.10.5. SONORA
Centro SCT
Calle Rosales y Jesús María Avila S/N Col. Las Palmas
C. P. 83270 Hermosillo, Son.
Tel. (662) 2.59.30.04 y 2.59.30.05
Fax. (662) 2.59.30.07
- 3.10.6. CHIHUAHUA
Centro SCT
Km. 3 Carretera a Avalos
C.P. 31090 Chihuahua, Chih.
Tel. (614) 4.20.05.27 y 4.20.07.04
Fax. (614) 4.20.07.07
- 3.10.7. COAHUILA
Centro SCT
Km. 255+680 Carretera Central Col. Valle de las Flores
C.P. 25290 A.P. 408 Saltillo, Coah.
Tel. (844) 4.30.16.75 y 4.30.13.63
Fax. (844) 4.30.16.62
- 3.10.8. NUEVO LEON
Centro SCT
Av. Benito Juárez y Corregidora Piso 3 Palacio Federal
C.P. 67102 Cd. Guadalupe, N.L.
Tel. (81) 3.54.10.04 y 3.54.43.47
Fax. (81) 3.55.09.10
- 3.10.9. TAMAULIPAS
Centro SCT
Km. 228+500 Carretera México-Nuevo Laredo Tramo Valles-
Victoria
C.P. 87189 Cd. Victoria, Tamps.
Tel. (83) 43.12.08.73 y 42.21.99
Fax. (83)42.08.73 y 42.55.91

Otras Autoridades:

- 3.10.10. Dirección General de la Policía Federal Preventiva (División Caminos)
Calzada de las Bombas No. 411
Col. Los Girasoles Coapa.
C. P. 4920
Tel. (55) 56.77.22.27 y 54.81.43.26
Fax. (55) 54.81.43.00
- 3.10.11. Dirección General del Registro Federal de Armas de Fuego y Control de Explosivos
Av. Miguel de Cervantes Saavedra No. 596
Col. Irrigación.
C.P.11500
Campo Militar 1J Predio Reforma.
Tel (55) 56.26.59.03 y 56.26.59.04

3.11 GLOSARIO

Autobús: Vehículo automotor, diseñado y equipado para el transporte público o privado de más de nueve personas, de seis o más llantas.

Camión Unitario: Vehículo automotor de seis o más llantas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a 4 toneladas métricas (8,811 lb).

Camión Remolque: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un mecanismo de articulación.

Carreteras Federales: Vías generales de comunicación a que se refiere contempladas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Carretera Tipo A: Son aquéllas que por sus características geométricas y estructurales permiten la operación de todos los vehículos autorizados con las máximas dimensiones, capacidad y peso, excepto aquellos vehículos extralargos que sólo se permitan en las carreteras tipo ET.

Carretera Tipo B: Son aquéllas que conforman la red primaria y que atendiendo a sus características geométricas y estructurales prestan un servicio de comunicación interestatal, además de vincular el tránsito.

Carretera Tipo ET: Son aquéllas que forman parte de los ejes de transporte que establezca la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuyas características geométricas y estructurales permiten la operación de todos los vehículos autorizados con las máximas dimensiones, capacidad y peso, así como de otros extralargos que por interés general autorice la Secretaría, y que su tránsito se confine a este tipo de caminos.

Carga de Gran Peso y Volumen: Carga cuyo peso adicionado al peso vehicular rebasa los límites establecidos para el peso bruto vehicular en el Reglamento sobre Pesos, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, o carga cuyas dimensiones rebasan las máximas autorizadas, por lo que para su transportación requiere de vehículos y disposiciones especiales.

Concesión: El privilegio o derecho otorgado a una persona, grupo u organización, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales, o bien de proveer servicios de transporte generales o específicos, normalmente aplicable a un área específica geográficamente.

Permiso: Es el privilegio que se otorga a una persona física o moral para realizar cualquiera de las siguientes tareas: Operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo; la instalación de terminales interiores de carga y unidades de verificación; los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos; los servicios de paquetería y mensajería; la construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros; la construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales en el derecho de vía de las carreteras federales; el establecimiento de paradores, salvo cuando se trate de carreteras concesionadas; la instalación de anuncios y señales publicitarias; la construcción, modificación o ampliación de las obras en el derecho de vía; la construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación y el transporte privado de personas y de carga, siempre y cuando no se utilicen vehículos que excedan más de 9 pasajeros y no más de 4 toneladas de carga útil (8,811 lb).

Peso Bruto Vehicular: Suma del peso vehicular y el peso de la carga, en el caso de vehículos de carga; o suma del peso de los pasajeros equipaje y paquetería en el caso de los vehículos destinados al servicio de pasajeros.

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

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.

Servicio de Autotransporte de Carga: El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal.

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

Servicio de Autotransporte de Turismo: El que se presta en forma no regular destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés.

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

Tractocamión Articulado: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque, acoplados por mecanismos de articulación.

Tractocamión doblemente Articulado: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque, acoplados mediante mecanismos de articulación.

Transportista: Persona Física o Moral que presta servicio público o privado de autotransporte de pasajeros, de turismo o de carga.

3.12 REFERENCIAS DE MEXICO

- 3.1 Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Diario Oficial de la Federación. 12/22/93.
- 3.2 Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. Diario Oficial de la Federación. 19/10/00.
- 3.3 Norma Oficial Mexicana NOM-040-SCT-2-1995, "Para el Transporte de Objetos Indivisibles de Gran Peso y Volumen. Diario Oficial de la Federación. 11/22/1997.
- 3.4 Resolución que Establece las Categorías de Licencia Federal de Conductor, según Tipo de Vehículo y Clase de Servicio Proporcionado. Diario Oficial de la Federación. 09/07/1999.
- 3.5 Reglamento de Medicina en el Transporte. Diario Oficial de la Federación. 03/24/1994.
- 3.6 Decreto que Modifica el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, "Horas de Servicio de los Conductores del Servicio Público Federal". Diario Oficial de la Federación. 03/17/2000.
- 3.7 Ley Federal del Trabajo. Diario Oficial de la Federación. 07/18/1939.

Capítulo 4 Manual para Autotransportistas, Sección Canadá

4.1 PERMISOS Y LICENCIAS

Quizá se deba mencionar al principio del manual que éstas son las reglamentaciones aplicadas en las diferentes jurisdicciones. Los autotransportistas tienen que contactar cada jurisdicción por más detalles antes de trasladar una carga a esa jurisdicción.

Todas las jurisdicciones canadienses exigen que todos los vehículos de autotransporte sean propiamente registrados en las jurisdicciones correspondientes. Los autotransportistas de Texas circulando en provincias canadienses deben llevar a cabo este registro bajo los requisitos de registro de la provincia en donde se pretende proporcionar el servicio. En el presente, sólo las provincias de Manitoba y Ontario conservan los convenios de reciprocidad con Texas. De acuerdo a estos convenios de reciprocidad un vehículo que es legalmente registrado en una jurisdicción puede operar en otra jurisdicción que sea parte de este acuerdo sin necesidad de pagar una cuota de registro. British Columbia, Alberta y Saskatchewan se han incorporado al Plan de Registro Internacional "International Registration Plan (IRP)". Sólo Quebec tiene convenios de reciprocidad con Carreteras Interestatales de Texas "Texas Interstate Highways" y las otras 4 provincias (las provincias de la Región Marítima) no tienen convenio de reciprocidad con Texas (Referencia 4.1). Se espera que Manitoba se incorpore al IRP en mayo del 2001; Ontario entrará en octubre del 2000; Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and Newfoundland se incorporarán en abril del 2001 (Referencia 4.2).

Conforme al IRP cada conductor debe llevar una bitácora de las distancias recorridas en cada jurisdicción. La bitácora debe incluir los siguientes datos: (1) la fecha del viaje; (2) origen y destino del viaje; (3) el número de la unidad y el número de la flota; y (4) la distancia total recorrida en cada jurisdicción (Referencia 4.2).

A continuación se presentan los trámites que se deben llevar a cabo para obtener el registro y licencias en las provincias.

Provincias de British Columbia, Alberta, y Saskatchewan

En British Columbia, Alberta, y Saskatchewan un vehículo legalmente autorizado de acuerdo al IRP, es considerado que está apropiadamente autorizado para conducir en cada una de esas provincias. Sin embargo, si en el permiso del IRP no aparece alguna provincia, quiere decir, que el vehículo no está debidamente registrado para circular en esa provincia. El cálculo de la cuota por el permiso es basado en la distancia recorrida y el peso de la carga.

Además de la cuota de registro, todos los vehículos circulando en British Columbia son sujetos a impuestos vehicular multijurisdiccional, basado en el prorrateo del porcentaje del impuesto de la flota. Este es calculado usando una fórmula que tome en consideración el valor del vehículo que causa impuesto, la tasa de impuesto aplicable al año fiscal, la proporción de la distancia recorrida por el vehículo y el número de meses que quedan en la licencia anual del vehículo. Para más información con respecto a este impuesto, contactar a la Compañía Aseguradora del Departamento de Autotransporte de British Columbia "Insurance Corporation of British Columbia Motor Carrier Department" al teléfono (604) 453 – 42-50.

Provincia de Quebec

Quebec tiene convenios de reciprocidad con el estado de Texas; por lo tanto todos los autotransportes registrados en el estado de Texas son libres de circular en la provincia siempre y cuando tengan una tarjeta válida de registro y una placa legal. Sin embargo, desde abril de 1999, Quebec aprobó una nueva ley, dirigida a la seguridad de caminos, la cual requiere que todos los vehículos circulando en y/o a través de la provincia, sean registrados para circular en Quebec (Referencia 4.2). Esta regulación incluye autobuses y camiones. Al solicitar el registro, se debe presentar la forma CTQ.330 A (solicitud de registro como propietario o conductor de un rabón o torton). Estas formas pueden obtenerse llamando al Quebec Transport Commission al (418) 643-56-94.

Provincia de Ontario

Ontario tiene convenios de reciprocidad con el estado de Texas. Esto quiere decir que los vehículos que obtuvieron licencia y permiso en Texas tienen una reciprocidad legal con la provincia de Ontario, aunque el lugar principal de negocios del autotransportista esté en un estado que no tenga este convenio de reciprocidad con Ontario (Referencia 4.2). De acuerdo a este tipo de reciprocidad, mientras los autotransportistas tengan una terminal en Texas, las compañías de autotrasporte que circulan ya sea en Ontario o de

paso, circulan libremente en las provincias. Sin embargo, además del trámite mencionado debieron haber sido propiamente registrados en Texas. Los vehículos bajo contrato circulando de paso o en la provincia deben también tener un certificado de Registro de Operador de Vehículo Comercial “Commercial Vehicle Operator’s Registration (CVOR)” y el conductor debe llevar consigo una copia del certificado mientras permanezca en Ontario. En el caso de autotransportistas privados de Texas, no necesitan el CVOR cuando circulan en la provincia.

Provincia de Manitoba

Manitoba tiene convenios de reciprocidad con el estado de Texas. Esto quiere decir que los vehículos de Texas que entren en Manitoba con una placa legal vigente y una tarjeta de registro de Texas, circulan libremente (sólo en lo que se refiere al registro) en la provincia.

4.2 OBTENCION Y CONSERVACION DE LA AUTORIZACION PARA CIRCULAR

La mayoría de las jurisdicciones canadienses requieren que los vehículos comerciales (camiones y autobuses) sean autorizados para circular en la provincia donde ellos viajan. El Acta del Transporte Automotor “Motor Vehicle Transport Act (MVTA)” asigna la autorización para el reglamento extra-provincial (provincial e internacional) de circulación de camiones y autobuses a las provincias en forma individual.

Lo siguiente provee los requisitos generales de cada provincia con respecto a la autorización de circulación para todos los vehículos comerciales. Contactar las provincias en forma individual para más información.

Provincia de Quebec

- Para camiones bajo contrato, existe una lista específica de casos autorizados (p. ej. unidades que transportan productos de petróleo equipadas con un tanque de un metro y con una capacidad máxima de 18,200 litros). Un autotransportista no necesita autorización de circulación viajando en Quebec. Detalles con respecto a esta situación de camiones pueden ser obtenidos en el Ministerio de Transporte de Québec “Ministry of Transport of Quebec” (418) 643 – 68 –64.

- Cualquier otro vehículo debe tener autorización de circulación para entrar a la provincia. La autorización de circulación es dada por la Comisión de Transporte de Quebec “Quebec Transport Comision” en forma de licencia o de permiso de autotransporte. La licencia puede ser por transporte público general o por transporte especial. Los autotransportistas deben contactar la Comisión para obtener detalles con respecto al proceso y los requisitos de la solicitud para obtener esta licencia. La Comisión puede ser contactada por teléfono al (418) 643 – 56-94.
- Autobuses bajo contrato (charter) también necesitan autorización de circulación para viajar en Quebec.
- La Comisión de Transporte de Quebec emite permisos temporales en casos excepcionales.
- Los autotrasportistas privados transportando sus propios bienes no necesitan autorización de circulación viajando en Quebec.

Provincia de Ontario

- Para los vehículos bajo contrato que transportan mercancías exentas como fruta y vegetales frescos cultivados en los Estados Unidos o en México, no se requiere de autorización de circulación para viajar en Ontario. Los autotransportistas llevando productos agrícolas y forestales cultivados en los Estados Unidos deben verificar con la provincia con respecto a los requerimientos de la autorización de circulación.
- A todos los vehículos bajo contrato (excepto aquéllos que transportan mercancías exentas) se les requiere tener autorización de circulación para operar en la provincia.
- Permisos de viaje sencillo pueden ser adquiridos en la provincia (hasta un máximo de 3 por vehículo por año).
- Los autotransportistas bajo contrato que planean circular continuamente en y a través de Ontario, deben obtener una licencia de circulación que será emitida ya sea bajo el Acta del Transporte Automotor “Motor Vehicle Transport Act” o el Acta del Transporte por Camión “Truck Transportation Act”, dependiendo del tipo de circulación. Para detalles concernientes al proceso que se tiene que seguir para obtener esta licencia, los autotransportistas deben contactar al Ministerio de Transporte de Ontario “Ministry of Transportation of Ontario” al (905) 704-25-00.

- Autobuses bajo contrato (charters) también necesitan autorización de circulación para viajar en Ontario.
- Autotransportes privados que transportan sus propios bienes no requieren autorización de circulación para viajar en Ontario.

Provincia de Manitoba

Todos los vehículos, al entrar a Manitoba, deben tener un Certificado de Autorización de Circulación para viajar en la provincia.

La autorización de circulación puede ser adquirida en la Oficina Central de Permisos “Central Permit Office” del Departamento de Carreteras de Manitoba para viajar en la provincia.

Además de la autorización de circulación, los vehículos bajo contrato y los autobuses (charters) deben tener un certificado de seguridad de su jurisdicción antes de entrar a la provincia.

Provincia de Saskatchewan

Los vehículos comerciales de carga no requieren autorización de circulación para operar en Saskatchewan si están legalmente bajo el IRP (p. ej. Saskatchewan está mencionado en el permiso). Si el autotransportista no está registrado en el IRP para conducir en Saskatchewan, un permiso temporal de viaje debe ser adquirido antes de entrar a la provincia.

Los vehículos comerciales de pasajeros requieren tener una autorización de circulación para circular en la provincia. Permisos para viajes sencillos pueden ser adquiridos contactando la Oficina Central de Permisos.

Provincia de Alberta

Autotransportistas entrando a la provincia sin autorización de circulación de ésta deben obtener un permiso de autorización de circulación para un viaje sencillo en la Oficina Central de Permisos de Infraestructura de Alberta “Alberta Infrastructure Central Permit Office”.

El comprobante de la autorización de circulación en la jurisdicción de origen debe presentarse en la primera báscula de peso cuando el autotransportista entre a la provincia.

La provincia permite un máximo de 6 permisos de viajes sencillos por año, por unidad.

Autobuses (charters) de afuera de la provincia no requieren una autorización permanente para circular en Alberta.

Provincia de British Columbia

Los vehículos comerciales de carga no requieren tener autorización de circulación para circular en British Columbia.

Los vehículos comerciales de pasajeros todavía requieren tener autorización de circulación para circular en la provincia. Sin embargo, las reglas para obtener la autorización de circulación están actualmente teniendo varios cambios. Así que se recomienda que autotransportistas comerciales de pasajeros que intentan viajar a British Columbia, contacten la Corporación de Seguros de la División de Autotransporte Comercial de British Columbia “Insurance Corporation of British Columbia Commercial Transport División” en Victoria al (800) 559-9688 antes de entrar a la provincia.

4.3 DIMENSIONES VEHICULARES MAXIMAS

Cada provincia y territorio canadiense es responsable de administrar y hacer cumplir su propio reglamento en el aspecto de peso y dimensión del autotransporte (TS&W). En 1988, un memorándum de acuerdo (MoU) sobre peso y dimensiones de vehículos fue firmado por el Consejo de Ministros Responsables del Transporte y la Seguridad Carretera “Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety” en donde las provincias están de acuerdo en permitir ciertos vehículos de peso y dimensión específico en ciertas secciones de las carreteras de cada sistema de carreteras de la provincia.

Era la responsabilidad de cada provincia identificar sus sistemas de carreteras designados respectivamente. El reglamento sobre peso y dimensión incluido en el MoU – a veces llamado Reglamento RTAC – es para ser aplicado uniformemente a través de Canadá en la gran mayoría de

las carreteras. Sin embargo cada provincia ha implementado este reglamento en formas un poco diferentes, ya que el acuerdo les permite ser menos restrictivos que el MoU con los vehículos circulando dentro de su propia jurisdicción.

La Tabla 4.1 ilustra el Reglamento de Dimensiones como lo requiere el RTAC MoU, así como las variaciones de este reglamento en las provincias de interés. La Figura 4.1 muestra las diferentes configuraciones de vehículos incluidos en las Tablas 4.1 y 4.2.

4.4 LÍMITES DE PESO BRUTO VEHICULAR POR EJE

La Tabla 4.2 presenta aspectos claves de las regulaciones básicas de peso requeridas en el RTAC MoU. Cabe señalar que la Tabla 4.2 también presenta las importantes variaciones de estas regulaciones en las provincias de interés. Según el RTAC MoU, los límites de Peso Bruto Vehicular (PBV) son requeridos en términos del tipo de vehículo, sujeto a un número de requisitos específicos concernientes a cosas tales como el ancho de los ejes, la distancia entre un eje y otro, postura de los pernos, distribución de la carga y requisitos de proyección. La tabla ilustra los pesos máximos permitidos en cada provincia para las siguientes redes carreteras:

- Quebec.- Todos los caminos en la provincia, con algunas excepciones.
- Ontario.- Todos los caminos excepto carreteras clase B (donde los pesos máximos por eje permitidos son menores).
- Manitoba.- Sólo carreteras RTAC (en carreteras A1 y B1 los pesos máximos permitidos son menores que los permitidos en carreteras RTAC).
- Saskatchewan.- Sólo carreteras primarias (menores pesos por eje y PBVs se permiten en las carreteras secundarias).
- Alberta.- Todas las carreteras primarias y (a partir de la primavera del 2000) algunas carreteras secundarias bajo la autoridad del Ministro de Carreteras “Minister of Highways”.
- Bristish Columbia.- Todas las carreteras primarias y algunas carreteras secundarias.

La Figura 4.2 ilustra la Red Carretera Principal – National Highway System - donde el Reglamento de Peso y Dimensiones del RTAC es aplicado.

Tabla 4.1 Límites de Dimensiones Básicas en Jurisdicciones Canadienses

	MoU	PQ	ON	MB	SK	AB	BC
<i>Altura [metros]</i>	4.15	4.15	4.15	4.15	4.15	4.15	4.15
<i>Anchura [metros]</i>							
Máximo de Vehículos	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6
Mínimo de ejes en remolque	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5
<i>Largo Total [metros]</i>							
Camión unitario	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5
Semirremolque	16.2	16.2	16.2	16.2	16.2	16.2	16.2
Comb. tractor y remolque	23.0	23.0	23.0	23.0	23.0	23.0	23.0
Comb. tractor y semiremolque	23.0	23.0	23.0	23.0	23.0	23.0	23.0
Comb. de trailer doble	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0
Comb. más Largas (LCVs) (longitud > 25 m)	NP	P	NP	P	P	P	NP
<i>Largo de Caja [metros]</i>							
Combinación tractor y remolque	20.0	NR	NR	20.0	20.0	20.0	20.0
Tren-A	18.5	18.5	18.5	18.5	18.5	20.0	18.5
Tren-B	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0
Tren-C	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0
<i>Distancia entre ejes [metros]</i>							
Camión unitario	NR	NR	NR	NR	NR	NR	NR
Remolque (mínimo)	6.25	NR	NR	6.25	6.25	6.25	6.25
Semirremolque (mínimo)	6.25	NR	NR	6.25	6.25	6.25	6.25
Semirremolque (máximo)	12.5	12.5	NR	12.5	12.5	12.5	12.5
Tractor (máximo)	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2

NP = no permitido NR = no regulado

Nota 1: En todas las jurisdicciones la distancia mínima entre el eje de dirección y el primer eje de tracción para los vehículos MoU es 3.0 m.

Nota 2: La suma de las distancias entre ejes en ambos semirremolques de un Tren-B no puede exceder 17.0 m.

Nota 3: En ON, el ancho mínimo de ejes de 2.5 m, el largo máximo de 25.0 m y el límite de distancia entre ejes de 6.2 m aplica sólo a los vehículos MoU.

Fuente: F. Nix, 1999 “Canadian Size and Weight Chart, and regulations from individual provinces”, Regulaciones de Pesos y Dimensiones para cada Provincia de Canadá.

Figura 4.1. Configuraciones Vehiculares Usadas en Canadá.

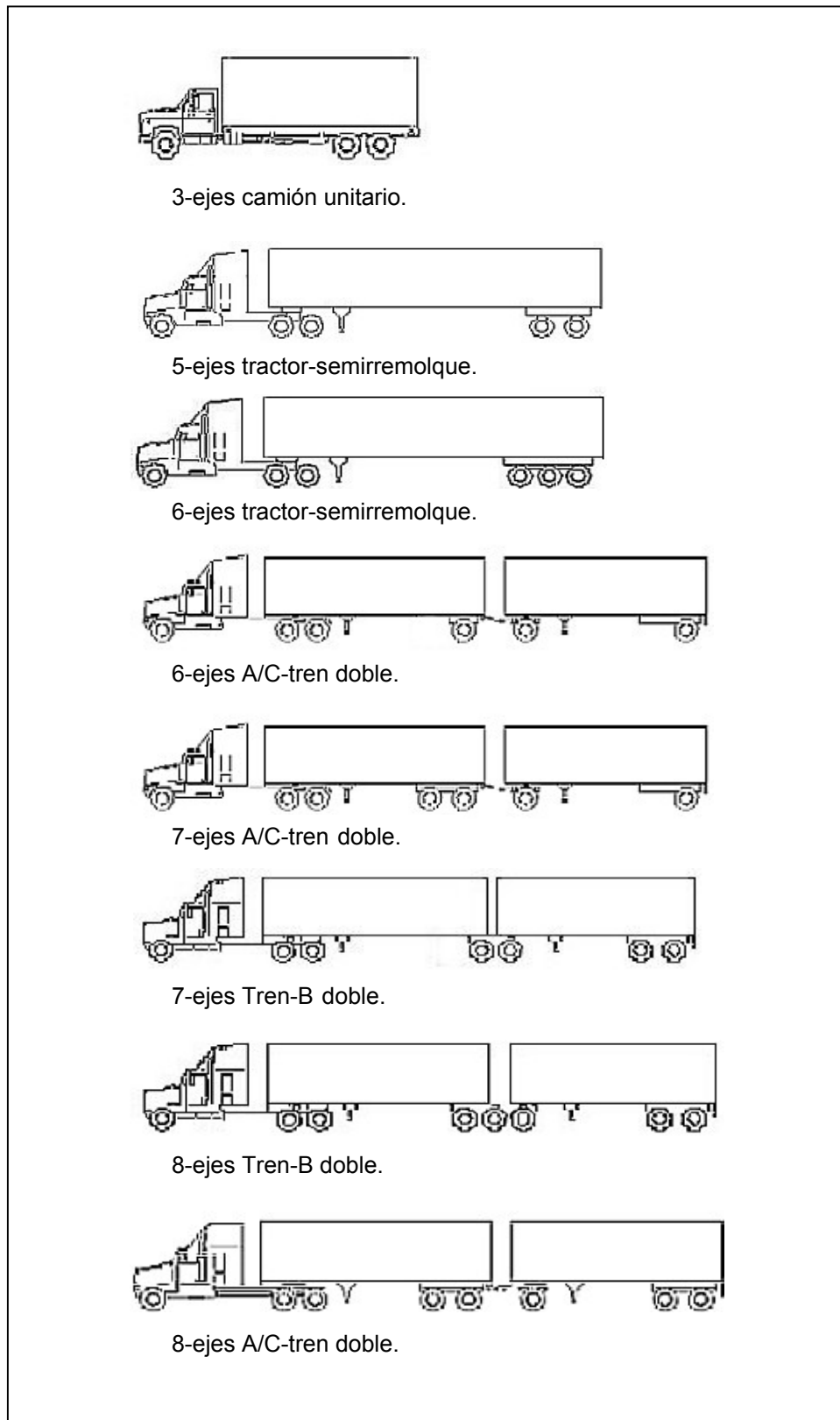


Figura 4.2 Sistema Nacional de Carreteras Canadiense.

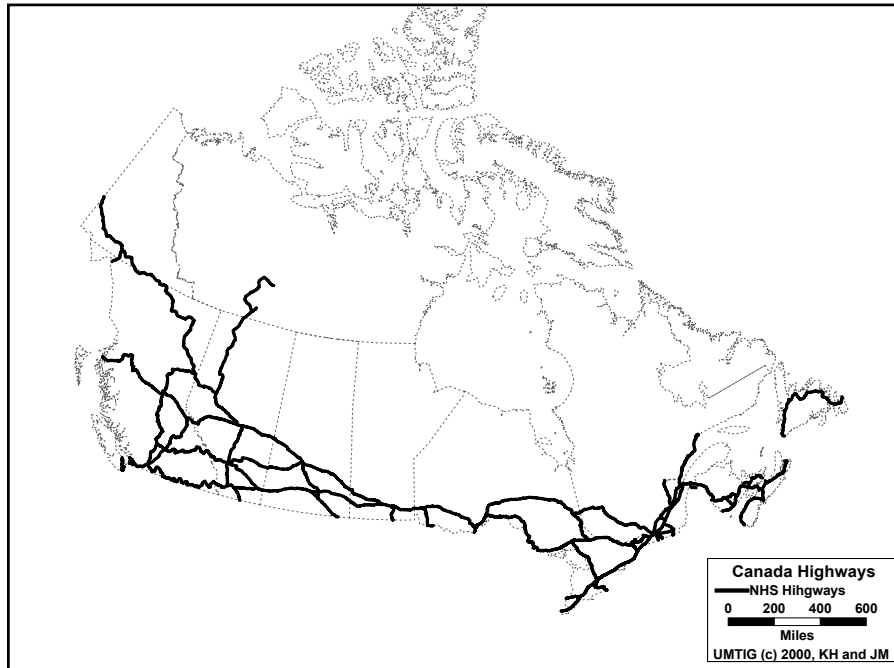


Tabla 4.2 Límites de Peso Máximo en Jurisdicciones Canadienses

	MoU	PQ	ON	MB	SK	AB	BC
Carga en las llantas							
Kg/mm	10.0	10.0	11.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Kg/llanta	3000	NR	3000	3000	3000	3650	3000
<i>Carga a Ejes [‘000 kg]</i>							
Eje de dirección (tractor)	5.5	5.5	9.0	5.5	5.5	5.5	9.0
Eje de dirección (camión unitario)	7.25	7.25	9.0	7.3	7.25	7.3	9.0
Sencillo (doble llanta)	9.1	10.0	10.0	9.1	9.1	9.1	9.1
Tandem (1.22 m de espaciamento entre ejes)	17.0	18.0	17.0	17.0	17.0	17.0	17.0
Tandem (1.83 m entre ejes)	17.0	18.0	19.1	17.0	17.0	17.0	17.0
Tandem espaciado (3.05 m entre ejes)	NP	18.0	19.1	NP	NP	NP	NP
Tridem (2.44 m entre ejes)	21.0	21.0	21.3	21.0	21.0	21.0	24.0
Tridem (3.05 m entre ejes)	23.0	24.0	23.0	23.0	23.0	23.0	24.0
Tridem (3.66 m entre ejes)	24.0	26.0	24.4	24.0	24.0	24.0	24.0
Tri-eje (4.0 m entre ejes)	NP	18.0	27.9	NP	NP	NP	23.0
Tri-eje (4.8 m entre ejes)	NP	18.0	29.1	NP	NP	NP	25.0
<i>PBV's [‘000 kg]</i>							
3-ejes, camión unitario	22.5	25.3	26.9	24.3	24.3	24.3	26.0
5-ejes, tractor-semirremolque	39.5	41.5	44.0	39.5	39.5	39.5	39.5
6-ejes, tractor-semirremolque	46.5	49.5	54.0	46.5	46.5	46.5	46.5
5 ejes, Tren-A doble	41.9	45.5	45.5	41.9	41.9	41.9	41.9
6 ejes, Tren-A doble	49.8	53.5	54.5	48.8	49.8	49.8	49.8
7 ejes, Tren-B doble	53.5	53.5	61.7	53.5	53.5	53.5	53.5
7 ejes, Tren-B doble	56.5	59.0	61.7	56.5	56.5	56.5	56.5
8 ejes, Tren-B doble	62.5	62.5	63.5	62.5	62.5	62.5	63.5
7 ejes, Tren-C doble	54.6	55.5	61.7	54.6	54.6	57.7	54.6
8 ejes, Tren-C doble	58.5	58.5	63.5	60.5	58.5	60.5	60.5

* Se refiere a la red carretera descrita anteriormente

NP = no permitido NR = no restringido

Nota 1: Un tri-eje es un eje tandem más un eje sencillo. El eje sencillo es por lo regular levantable. Similar a los ejes espaciados. Los ejes triples no son reconocidos bajo el RTAC MoU.

Nota 2: El Peso Bruto Vehicular mostrado para Ontario, es valido bajo un conjunto de consideraciones: (p. ej. un peso máximo práctico de 7,000 kg para el eje direccional en los tractores-semirremolques, una separación del eje de tracción tandem de 60 pulgadas). Teóricamente, mayores valores de PBV son alcanzables. También en Ontario, el límite de 3,000 kg/llanta se aplica sólo a los vehículos considerados en el MoU.

Fuente: F. Nix, 1999 *Canadian Size and Weight Chart; Regulations from individual provinces;* Regulaciones de Pesos y Dimensiones para cada Provincia de Canadá.

J.J. Keller *Truck License and Tax Manual: A Guide to Canadian Regulations, 2000.* Manual de Licencias e Impuestos sobre Combustible para Vehículos Pesados: Una guía sobre las regulaciones de Canadá.

4.5 OBTENCION DE PERMISOS PARA CARGAS PESADAS O VOLUMINOSAS

Los autotransportistas cuyos vehículos exceden lo establecido en el reglamento de peso y dimensiones deben obtener un permiso antes de circular en las provincias canadienses. Los permisos son obtenidos en la oficina central de permisos o en otras agencias de la provincia donde la carga será transportada. Las cuotas del permiso varían de provincia a provincia así como los requisitos y condiciones del permiso. Para obtener permisos de traslado de cargas pesadas o voluminosas en Canadá, contactar las oficinas proporcionadas al final de esta sección del manual.

4.6 INSPECCION VEHICULAR

Las inspecciones vehiculares son llevadas a cabo en Canadá siguiendo el procedimiento de inspección de la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales “Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)”. Las inspecciones sobre la carretera se aplican a todos los autotransportistas, conductores de autobuses y camiones, autobuses, camiones, remolques, semirremolques y dollies de conversión “converter dollies”. Todos los conductores y autotransportistas deben estar conscientes del proceso de inspección, de los requerimientos y de sus posibles implicaciones.

La inspección de la CVSA en todas las jurisdicciones canadienses consiste en el mismo proceso uniforme de inspección usado en los Estados Unidos. El proceso desarrollado por la CVSA aplicando los Criterios Norteamericanos Estandarizados de Fuera-de-Servicio “Out-of-Service (OOS)” consiste de catorce aspectos críticos (uno de los cuales es aplicable sólo a los autobuses) usados como criterios OOS durante la inspección de seguridad de un vehículo comercial.

Respecto a la reparación y mantenimiento de vehículos, todos los autotransportistas operando en Canadá deben asegurarse de que los vehículos bajo su control sean revisados diariamente de que se encuentren en buenas condiciones físico-mecánicas de acuerdo a lo requerido por el reglamento. Esto quiere decir que las partes y accesorios deben ser conservados todo el tiempo en óptimas condiciones y seguros para operar. Además, los autotransportistas deben llevar los siguientes registros por cada vehículo comercial bajo su control (Referencia 4.3):

- Identificación de vehículos incluyendo la marca, el número de serie, el año y el tamaño de las llantas.
- Un método que identifique el programa periódico de mantenimiento para cada vehículo.
- Un registro de inspección, reparación y mantenimiento indicando su fecha y clase.
- Un registro de lubricación.
- Un registro de modificaciones de ejes o suspensiones que afecten el PBV o pesos por eje establecidos por el fabricante.

Todos los registros deben ser conservados por un período de dos años y por seis meses después de que el vehículo ya no está bajo el control del autotransportista.

Todas las provincias tienen requisitos específicos en relación con el mantenimiento de vehículos comerciales. En la mayoría de los casos, los requisitos provinciales son más extensos y detallados que los requisitos del Código Nacional de Seguridad “National Safety Code (NSC)”. Los autotransportistas deben contactar las provincias en forma individual para obtener los reglamentos pertinentes al mantenimiento de los vehículos comerciales.

4.7 IMPUESTOS SOBRE EL COMBUSTIBLE

En todas las provincias canadienses, el impuesto sobre el combustible debe ser pagado en la compra del combustible en la provincia, o importado a la provincia a través del sistema de combustible del vehículo comercial (incluyendo autobuses) en relación con el combustible consumido en la provincia (Referencia 4.2). El reporte de consumo de combustible se hace en diferentes formas dependiendo si el vehículo está o no registrado en una jurisdicción miembro del Acuerdo Internacional sobre Impuesto al Combustible “International Fuel Tax Agreement (IFTA)”. Dado que Texas es un miembro del IFTA, se deben seguir los trámites normales del IFTA para reportar el impuesto sobre el combustible. Además de los requisitos del IFTA, a todos los autotransportistas que pretenden circular en Ontario se les pide obtener un certificado de registro conforme al Acta sobre Impuesto al Combustible “Fuel Tax Act”. El certificado debe ser guardado en la oficina principal de la compañía y las calcomanías deben ser puestas claramente

en el vehículo. Éste no es el caso en Quebec, Manitoba, Saskatchewan, Alberta o British Columbia.

4.8 LICENCIA DE CONDUCTOR DE VEHICULOS COMERCIALES

Requisitos

Se requiere a los conductores tener una licencia válida para la clase de vehículo que se está operando. En Manitoba, Saskatchewan, Alberta y British Columbia, el Sistema Clasificado de Licencias de Conductor “Classified Driver Licensing System” comprende 7 clases diferentes. En Ontario el sistema comprende 14 clases, y en Quebec comprende 12 clases. Cada clase de licencia designa un tipo diferente de vehículo de acuerdo con las habilidades necesarias para su manejo. (Referencia 4.3).

Los tipos de vehículos que pueden ser operados con cada una de las 7 clases de licencias en Manitoba, Saskatchewan, Alberta y British Columbia varían ligeramente de provincia a provincia. De igual forma, la edad mínima del conductor es diferente en varias provincias, éstas fluctúan de 16 a 21 años de edad (Referencia 3)

En las 4 provincias del oeste y en Quebec, a un conductor con una licencia Clase I se le permite conducir cualquier vehículo o combinación de vehículos a excepción de motocicletas. En Ontario, a un conductor con licencia Clase A se le permite conducir cualquier tractocamión, automóviles y camiones pequeños. A los conductores con licencia Clase A no se les permite conducir autobuses (Referencias 4.3 a 4.5).

En todas las provincias, un conductor de cualquier clase de vehículo de autotransporte equipado con frenos de aire debe obtener la autorización para frenos de aire correspondiente en la licencia de conductor (Referencia 4.3).

Pruebas de Alcohol y Drogas

No hay requerimientos actualmente en Canadá en relación con pruebas de alcohol y drogas.

Requisitos Médicos

Todas las provincias requieren que los aspirantes a una licencia de conductor se sometan a un examen médico por un médico autorizado y que

entreguen un reporte médico completo al momento de iniciar la solicitud de la licencia. Según el Código de Seguridad Nacional “National Safety Code”, los conductores de todos los vehículos deben cumplir con lo siguiente:

- 20/30 visión en el mejor ojo y 20/50 en el ojo débil.
- Un campo de vista horizontal de por lo menos 120° en cada ojo.
- La habilidad de distinguir los diferentes colores de los semáforos.
- Una pérdida auditiva no mayor de 40 decibeles promedio de 500, 1000 y 2000 Hertz.
- No haber evidencia de alguna afección mental, nerviosa o física la cual pueda interferir con la seguridad del manejo del vehículo de autotransporte.
- No adicciones de alcohol o drogas.

A los conductores de vehículos comerciales se les requiere también la entrega de reportes médicos en los siguientes períodos:

- Al momento de iniciar la solicitud de una licencia.
- Cada 5 años hasta la edad de 45.
- Cada 3 años de los 46 a los 65 años de edad.
- Anualmente después de los 65 años de edad.

Existen variaciones en los reportes periódicos médicos entre las diferentes provincias:

En British Columbia, se le requiere a un conductor de vehículo comercial que se someta a un examen físico y entregar el reporte médico como sigue: (1) al momento de iniciar la solicitud de la licencia de conductor, (2) a las edades de 40, 50, 55 y 60 años; y (3) cada 2 años de ahí en adelante.

En Alberta, a un conductor de vehículo comercial se le requiere que entregue reportes médicos de la siguiente forma: (1) al inicio de la solicitud de la licencia; (2) cada 5 años hasta la edad de 45 años; (3) cada 2 años de

la edad de 46 a la de 65 años; y (4) cada año después de los 65 años de edad.

En Saskatchewan, no hay requisitos para la actualización de los reportes periódicos médicos para los conductores de vehículos. Se requiere un reporte médico sólo al momento de la solicitud de la licencia.

En Manitoba, un conductor de vehículo debe entregar reportes médicos de la siguiente manera: (1) al inicio de las solicitud; (2) cada 10 años hasta la edad de 39; (3) cada 5 años de la edad de 40 hasta la edad de 60 años; y (4) cada 2 años después los 60 años.

En Ontario, un conductor de vehículo comercial no debe entregar un reporte médico al inicio de la solicitud de la licencia, pero debe tener un examen médico y entregar un reporte cada 3 años hasta la edad de 65 años y de ahí en adelante cada año.

4.9 HORAS DE SERVICIO DEL CONDUCTOR

En Canadá, las jornadas de trabajo de los conductores extra-provinciales son estipuladas por el Acta del Transporte Automotor “Motor Vehicle Transport Act (MVTA)”. La mayoría de las provincias canadienses ponen en vigor lo que está incluido en MVTA, tanto para las operaciones provinciales como extra-provinciales. Esta sección trata sólo sobre los componentes de las regulaciones extra-provinciales.

El reglamento de las jornadas extra-provinciales incluido en el Código Nacional de Seguridad no aplica a lo siguiente (Referencia 6):

- Vehículos de dos o tres ejes usados para el transporte de productos agrícolas, forestales y del mar o lago, donde el conductor o el autotransportista transportando la mercancía es el productor de los productos.
- Vehículos vacíos regresando de un viaje en el que se transportaron productos agrícolas, forestales, del mar o lago o vehículos cargados transportando productos usados en la operación principal de una granja, un bosque, mar o lago.
- Vehículos transportando bienes o pasajeros para proveer alivio en caso de desastre.

- Vehículos de emergencia o recreativos.
- Autobuses de servicio de tránsito urbano.

La esencia del reglamento es que a un conductor no se le permita conducir como sigue (Referencia 8):

- Por más de 13 horas antecedidas de 8 horas consecutivas de descanso; o después de haber estado trabajando 15 horas antecedidas por lo menos de 8 horas consecutivas de descanso.
- Después de completar 60 horas de trabajo durante un periodo de 7 días.
- Después de haber completado 70 horas de trabajo durante cualquier periodo de 8 días.
- Después de 120 horas de trabajo durante un período de 14 días. En este caso, un conductor no puede trabajar más de 75 horas sin tomar un descanso mínimo de 24 horas consecutivas.

Hay muchos requisitos en relación con este reglamento, así que, antes de circular en Canadá, se necesita obtener detalles específicos de Transporte de Canadá "Transport Canada" y en forma individual de las provincias que se visitarán en el transcurso del viaje. Transporte de Canadá ha puesto una hoja en Internet (website) en donde puede encontrarse el Reglamento de Horas de Servicio de Conductores de Vehículos Comerciales "Commercial Vehicle Driver's Hours of Service" (<http://www.tc.gc.ca/Actsregs/mvta-ltr/mvtal.html>).

4.10 ORGANISMOS REFERENCIA

Los siguientes organismos pueden ser contactados para obtener más detalles en relación con la circulación de vehículos comerciales en Canadá. Los autotransportistas que no estén familiarizados con las regulaciones deben contactar a las provincias en forma individual antes de entrar al país.

QUEBEC

Quebec Ministry of Transportation: <http://www.mtq.gouv.qc.ca/>

Motor Carrier Regulations
Direction des communications
Ministere des Transports du Quebec
(418) 643-6864 in Quebec City; or (514) 873-2605 in Montreal.

Registration, Licensing and Operating Authority
Quebec Transport Commission
(418) 643-5694

Oversize/Overweight Permits
The Société de l'Assurance Automobile du Quebec
(418) 643-5586.

ONTARIO

Ontario Ministry of Transportation: <http://www.mto.gov.on.ca/>

Motor Carrier Regulations
Ontario Ministry of Transportation
Carrier Safety and Enforcement
(905) 704-2500.

Oversize/Overweight Permits
Ministry of Transportation of Ontario
Weights and Dimensions office
(416) 235-3551

MANITOBA

Motor Carrier Regulations
Manitoba Department of Highways and Government Services
(204) 945-3961.

Oversize/Overweight Permits
Manitoba Highways and Government Services
Central Permit Office
(204) 945-3961

SASKATCHEWAN

Saskatchewan Highways and Transportation:
<http://www.highways.gov.sk.ca/>

Motor Carrier Regulations
Saskatchewan Government Insurance
(306) 775-6969 or
Saskatchewan Highways and Transportation
Transport Compliance Branch
(306) 787-4372.

Oversize/Overweight Permits
Saskatchewan Government Insurance
Permit Office
(306) 775-6969

ALBERTA

Alberta Infrastructure: <http://www.tu.gov.ab.ca/>

Motor Carrier Regulations
Alberta Infrastructure
Transport Engineering Branch
(403) 340-5189.

Oversize/Overweight Permits
Alberta Infrastructure
Central Permit Office
(403) 342-7138

BRITISH COLUMBIA

B.C. Ministry of Transportation and Highways: <http://www.tu.gov.ab.ca/>

Motor Carrier Regulations
Insurance Corporation of British Columbia
Commercial Transport Division
(800) 559-9688.

Registration, Licensing, and Operating Authority
Insurance Corporation of British Columbia
Motor Carrier Department
(604) 453-4250

Oversize/Overweight Permits
Insurance Corporation of British Columbia
Commercial Transport Division
(800) 559-9688

4.11 GLOSARIO

Fórmula Puente: La única fórmula puente utilizada en Canadá es la de la Provincia de Ontario. En Ontario, la “fórmula” está dada como regulación en una serie de tablas (no una ecuación) para determinar el peso máximo permitido en un eje o grupo de ejes.

Vehículos Comerciales: Cada provincia tiene su propia definición de vehículo comercial. Una comúnmente usada es la de la combinación tractor-semirremolque o aquellas combinaciones que excedan un peso bruto vehicular registrado de 4,500 kgs, o la de un autobús con capacidad de asientos para más de 10 pasajeros (se excluyen aquéllos de uso personal). (Entre provincias las definiciones pueden variar).

Vehículos Clase 8: Los vehículos Clase 8 en Canadá tienen un peso bruto vehicular registrado de que va desde aproximadamente 15,000 kg hasta aproximadamente 63,500 kg.

Alianza por la Seguridad en Vehículos Comerciales (CVSA, por sus siglas en inglés): Es una organización de los organismos gubernamentales a nivel federal, estatal y provincial sin fines de lucro, así como de la iniciativa privada participa, establecida con el fin de incrementar la seguridad de los vehículos comerciales. Los miembros de la alianza en Estados Unidos, Canadá y México agrupan los puntos de vista de la comunidad de autotransporte, de los organismos encargados de hacer cumplir la ley y algunos otros intereses, para alcanzar las mejores soluciones a los problemas relacionados con los vehículos comerciales. La alianza busca establecer uniformidad y reciprocidad en los tres países entre las organizaciones que la integran.

Autotransportistas bajo Contrato: Son los autotransportistas que transportan mercancía para otros. Generalmente utilizan plataformas o vagonetas debido a la flexibilidad que requieren y la variedad de la carga que transportan. Se diferencian de los autotransportistas privados en que los privados transportan sus propios productos según sus necesidades. Un ejemplo de los autotransportistas privados son las cadenas de supermercados y los distribuidores de productos alimenticios.

Peso Bruto Vehicular (PBV): El peso total del vehículo y su carga.

Valor de Peso Bruto Vehicular (RPBV): Es el valor de carga especificado por el fabricante para el que un vehículo fue diseñado.

Acuerdo Internacional sobre los Impuestos a Combustibles (IFTA, por sus siglas en inglés): Es un acuerdo de reciprocidad que permite a los autotransportistas registrados en alguna de las jurisdicciones miembro del acuerdo satisfacer sus obligaciones de pago de impuesto a combustibles ante los otros miembros, a través de esa jurisdicción. Bajo el IFTA, el autotransportista debe llenar informes trimestrales de impuesto sobre combustibles en la jurisdicción en que fue registrado.

Plan de Registro Internacional (IRP, por sus siglas en inglés): Es un acuerdo de reciprocidad que permite a los vehículos registrados en alguna de las jurisdicciones miembro del acuerdo, satisfacer las obligaciones impuestas por las demás jurisdicciones miembro.

Combinaciones Vehiculares Más Largas (LCV, por sus siglas en inglés): Los vehículos mayores a 25 m son generalmente referidos como LCV's. En Canadá, hay tres tipos: los Rocky Mountain Dobles de 30 m de largo total, los Turnpike Dobles de 30 m de largo total y los Triples de 35 m de largo total.

Eje Levantable: Es un eje equipado con un sistema controlado por el operador que puede remover de manera sencilla y rápida una parte o la totalidad la carga soportada por él (esto, en maniobras de giro forzadas o bien en los viajes vacíos).

Memorandum de Entendimiento (MoU, por sus siglas en inglés) (algunas veces llamado Regulación RTAC): Acuerdo entre las provincias canadienses relacionado con los pesos y dimensiones de los vehículos. En el MoU, las provincias acuerdan permitir a ciertos vehículos, pesos y dimensiones específicos en secciones carreteras de cada sistema provincial. Fue la responsabilidad de cada provincia identificar su sistema carretero designado para tal efecto.

Ley Sobre Vehículos de Transporte Motorizado (MVTA, por sus siglas en inglés): La MVTA delega del gobierno federal a las provincias la autoridad para regular extraprovincialmente (p. ej. interprovincial e internacional) las operaciones de los autotransportistas de carga y autobuses.

Código de Seguridad Nacional (NSC, por sus siglas en inglés): El NSC es una iniciativa federal inmersa en el marco regulatorio de la ley sobre vehículos de transporte motorizado para establecer un grupo mínimo de

índices de desempeño para la operación segura de los vehículos comerciales en Canadá

Autoridad Operativa: El registro como autotransportista es requerido en todas las provincias y está sujeto a la Ley Sobre Vehículos de Transporte Motorizado (MVTA).

Operador-Propietario: Pequeños autotransportistas que generalmente poseen de 1 a 10 camiones y pueden tanto operar el camión como administrar el negocio. Los Operadores-Propietarios operan principalmente de manera independiente, pero pueden operar también bajo un régimen de renta o subcontrato como agentes de una compañía transportista más grande.

RTAC (ahora TAC): Asociación de Carreteras y Transporte de Canadá.

Bono en Peso por Invierno: Un incremento adicional en carga permitido sólo durante ciertos meses del invierno cuando la estructura de soporte del pavimento está congelada y es capaz de soportar cargas mayores. Donde estos bonos se aplican, es común que inicien tan pronto como el 1 de diciembre de un año determinado y permanezcan hasta el último día de febrero del año siguiente.

Restricciones de Peso por Primavera: Una reducción a los pesos permitidos debido al descongelamiento de la estructura de soporte del pavimento durante los meses de primavera. Donde estas restricciones se aplican, es común que ocurran durante la primera semana de Marzo y lleguen a permanecer hasta el 30 de Junio en ciertas jurisdicciones. Similares políticas de límites de peso estacionales se aplican en muchos de la primera fila de Estados fronterizos de Canadá y en algunos de la segunda.

Eje Tandem Separado: Es un grupo de dos ejes sencillos, generalmente en un semirremolque, con un espaciado entre ellos de entre 2.40 y 3.00 metros para aprovechar pesos mayores legalmente permitidos. Por ejemplo, a un grupo de ejes cercanamente separados (eje doble) le es permitido un peso de 15,400 kg mientras que al grupo de dos ejes tandem separados le es permitido un peso de 9,100 kg en cada uno. Los ejes tandem separados no son reconocidos por el MoU de la RTAC.

Ejes Dobles o “Tandem”: No existe una definición de eje doble generalmente aceptada a lo largo de Canadá. Sin embargo, las regulaciones que vienen del MoU

dan la definición de dos ejes consecutivos equidistantes que estén separados no menos de 1 m ni más de 1.85 m y estén articulados en un punto común de manera de que automáticamente la carga se distribuya, haciendo que el peso bruto vehicular en cada eje sencillo no exceda el máximo autorizado por la regulación.

Ejes Triples o “Tridem”: Tres ejes espaciados cercanamente y suspendidos de manera que la carga es aplicada igualmente a cada eje. No existe una definición de eje tridem generalmente aceptada a lo largo de Canadá.

Tri-Eje: Un Tri-Eje es un eje doble más un eje sencillo, en donde generalmente el eje sencillo es levantable. De manera similar a los ejes dobles separados, los Tri-Ejes no están reconocidos por el MoU del RTAC.

Configuraciones Vehiculares:

Tren-A: Es una combinación de remolque y semirremolque movidos por un tractor. Requiere de un dolly-A para el remolque trasero; el dolly incluye una quinta rueda para conectar el semirremolque posterior.

Tren-B: Esta combinación consiste de un tractor y dos semirremolques. El segundo semirremolque es tirado por una quinta rueda montada en el chasis al frente del semirremolque. Una configuración común en Canadá utiliza un tractor de tres ejes, un semirremolque frontal de tres ejes y un semirremolque posterior de tres ejes.

Tren-C: Es una combinación de remolque y semirremolque movidos por un tractor. Requiere de un dolly-C para el remolque trasero; el dolly incluye una quinta rueda para conectar el semirremolque posterior. Se diferencia del Tren-A por el tipo de dolly utilizado.

Número de Identificación Vehicular (VIN, por sus siglas en inglés): Este es un único y muy importante identificador, a menudo esencial para adquirir la autorización necesaria para operar en una jurisdicción.

4.12 REFERENCIAS DE CANADA

- 4.1 TxDOT, "Summary of Reciprocity Agreements between Texas and Other Jurisdictions", Vehicle Titles and Registration Division, Austin, noviembre 1998.
- 4.2 J.J. Keller and Associates, "Truck Licence and Tax Manual: A Guide to Canadian Regulations", Wisconsin, 2000.
- 4.3 Canadian Council of Motor Transport Administrators, "National Safety Code for Motor Carriers", abril 1988.
- 4.4 J.J. Keller and Associates, "Motor Carrier Safety Standards: Canadian Compliance Manual", Wisconsin, 1999.
- 4.5 Ontario Ministry of Transportation, "Truck and Bus National Safety Code", Transportation Regulation in Ontario, revisado en febrero, 1998.
- 4.6 Transport Canada, "Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations", Motor Vehicle Transport Act, 1994.

Capítulo 5 OPORTUNIDADES PARA MEJORAR LA OPERACION

Con base en la información mostrada en esta investigación, se identifican un número de acciones que pueden realizarse para mejorar la operación entre los tres países. Varios de los cambios requeridos harían más seguras y eficientes las operaciones del autotransporte comercial, sin embargo, los incentivos para que esos cambios puedan ocurrir no son siempre obvios. Por lo tanto, a menos que existan disposiciones legales que obliguen a ellos, los cambios no ocurrirán. Hay más similitudes entre Estados Unidos y Canadá que entre Estados Unidos y México. Asimismo, una operación en México más parecida a la de Estados Unidos y Canadá sería conveniente si los autotransportistas de los tres países van a operar eventualmente en un entorno común sin barreras. El Subcomité de Estándares del Transporte Terrestre del TLCAN (Land Transportation Standards Subcommittee) ha identificado ya algunas de las mejoras requeridas¹. Las mejoras están organizadas de acuerdo con las siguientes cuatro categorías: (I) requisitos para conductores y pasajeros, (II) requisitos para la carga, (III) requisitos para los vehículos, y (IV) requisitos generales.

Requisitos para Conductores y Pasajeros

- Los organismos deben identificar oportunidades para tener elementos comunes en los exámenes escritos y prácticos para otorgar una licencia de vehículo comercial, entre los tres países. Obviamente estos exámenes no podrían estandarizarse totalmente por varias razones, sin embargo, tener requisitos comunes, gradualmente uniformizaría el calibre de los conductores en los tres países.
- México debería hacer obligatoria la inspección diaria de vehículos antes de viajar, como se requiere en Estados Unidos y Canadá. Actualmente México está promoviendo que los conductores realicen lo anterior, a través de un nuevo certificado de competencia laboral, sin embargo, este programa es voluntario.

¹ http://www.tc.gc.ca/pol/en/report/Truck_Harmonize/INDEX_E.HTM. Land Transportation Standards Subcommittee, Working Group 2, Harmonization of Vehicle Weights and Dimension Regulations within NAFTA Partnership, October 1997.

- Los tres países deben trabajar hacia el establecimiento de bases de datos de seguridad compartidas, incluyendo registros de accidentes e información sobre los autotransportistas, tales como resultados de inspecciones en carretera y auditorías.
- Los requisitos de horas de servicio son menos detallados y más restrictivos en México que los aplicados en Estados Unidos y Canadá. Sería conveniente que México revisase sus requisitos estos requisitos.

Requisitos para la Carga

- Las zonas fronterizas, especialmente en la frontera entre México y Estados Unidos, siguen siendo cuellos de botella para el transporte eficiente de la carga. No hay soluciones simples a este problema, pero todos los organismos involucrados deben continuar buscando soluciones tecnológicas e institucionales. Este esfuerzo deberá incluir el intercambio de información a través de bases de datos comunes, acuerdos interorganizacionales, el aumento de envíos que pueden ingresar al territorio de otro país sin requerir ser revisados aduanalmente hasta llegar a su destino (in-bond shipments) y de fletes liberados previamente a llegar a la aduana (pre-clearance), así como el diálogo permanente para arribar a soluciones efectivas que no comprometan la seguridad o el control del contrabando.

Requisitos Vehiculares

- Asumiendo que no se efectuasen cambios a los límites regulatorios de pesos y dimensiones vehiculares en ninguno de los tres países, el vehículo de “mayor denominador común” para transportar la carga en Norteamérica es el tractor-semirremolque de 5 ejes (T3-S2). La siguiente lista de aspectos muestra algunos de los parámetros, dentro de los cuales, este vehículo pudiese operar en los tres países. En los Estados Unidos, México y Canadá, esta configuración transporta actualmente 42, 35 y 51% de las toneladas-kilómetro de carga, respectivamente.
- El tractor-semirremolque-remolque de remolques gemelos de 8.53 metros (28 pies) (“Western Double”) podría ser un vehículo suplementario, aunque éste transporta menos de 3% de las toneladas-kilómetro de carga en Estados Unidos y aún menos en Texas. Se anticipa que los camiones de carga unitarios de dos y tres ejes (C2 y C3) continuarán moviendo cantidades substanciales de carga, en los viajes de distancias más cortas.

- El T3-S2 puede operar actualmente en Estados Unidos, México y Canadá sobre una Red Nacional de Carreteras, con un semirremolque de 16.15 metros (53 pies) y un peso bruto vehicular de 36.32 toneladas métricas (80,000 lb).
- Los elementos dimensionales máximos de este vehículo incluyen: ancho de 2.59 metros (8.5 pies), altura de 4.15 metros (13.6 pies), longitud total de 22.86 metros (75 pies), distancia entre-ejes del tractor de 6.10 metros (20 pies) y distancia máxima del perno rey al centro del eje trasero 12.50 metros (41 pies). El vehículo debe excluir ejes tandem separados (“spread tandems”), ejes levantables (“lift axles”) y llantas super-sencillas (“super-single tires”).
- Los límites de peso por eje deben ser de: 5.45 toneladas métricas (12,000 lb) en el eje direccional y 15.44 toneladas métricas (34,000 lb) en los ejes tandem. El tipo de suspensión no debe importar.
- México debe continuar con su adopción del proceso de inspección de seguridad en carretera de la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales “Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)”. Asimismo, su proceso de aplicación o control (“enforcement”) debe tener una presencia y credibilidad amplias en toda la Red Carretera Federal mexicana y a lo largo de la frontera.
- Las tarifas de registro y los impuestos a los combustibles son los medios para pagar por el uso vehicular de la infraestructura. No hay actualmente acuerdo recíproco entre México y los otros dos países para asegurar que los autotransportistas de cualquiera de los tres países paguen equitativamente por el uso de las carreteras en todos los tres países. Sin embargo, el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) está trabajando activamente con el Comité del Plan Internacional de Registro “International Registration Plan (IRP)” del TLCAN (IRP NAFTA Committee) para facilitar el ingreso de México en el IRP.
- En México la SCT realiza inspecciones de seguridad en carretera, de manera aleatoria en sitios en los que se minimicen problemas de seguridad y de congestión del tránsito. Sin embargo, con base en información disponible, hay necesidad de que México construya áreas específicas para realizar estas actividades de manera eficiente y segura.

Requisitos Generales

- Los requisitos para ingresar a Texas, México y Canadá deben estar disponibles en un formato simplificado, a partir de una fuente que tenga accesos múltiples a información que sea actualizada continuamente.
- En muchos sentidos, un solo proceso de revisión en la frontera (que incluya los requisitos de salida de un país y entrada en el otro) es deseable. Lo anterior involucraría un solo punto de contacto para: (I) obtención de información; (II) información sobre acreditación y aseguramiento; (III) formatos de preliberación y liberación (“pre-clearance” y “clearance”) requeridos por el Servicio de Inmigración y Naturalización (Immigration and Naturalization Service), TxDOT, Servicio Aduanal de Estados Unidos (US Customs Service), Servicio de Agricultura de Estados Unidos (US Agriculture Service) y otros; (IV) anuncios sobre retrasos en cola en la frontera; y (V) anuncios sobre nuevas leyes, normas y reglamentos.
- El movimiento de carga continuará, en el futuro previsible, requiriendo de organismos múltiples, cada uno con su propia agenda. Deberá haber un esfuerzo concertado para hacer el movimiento transfronterizo de mercancías más eficiente y menos oneroso para autotransportistas, enviados, dueños de la carga y otros agentes involucrados.
- Se anticipa que los incentivos para ubicar maquiladoras a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos, pudiesen disminuir en los años por venir en la medida en que se levanten las restricciones actuales. Deberá darse seguimiento a este fenómeno con el fin de prever la planeación de mejoras futuras a la infraestructura carretera.

A N E X O S

A N E X O A

**Formatos, Calcomanías y Placas del Registro Vehicular
de México**

ANEXOS






ANEXOS



ANEXOS



ANEXOS

	DEPARTAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL FICHA DE CONTROL Y PROCESO				
		FOLIO 219956			
DEPARTAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL					
NOMBRE _____ RFC (CON HOMONIMIA) _____ PROPIETARIO DEL VEHICULO _____ DOMICILIO LEGAL _____ DOMICILIO SOCIAL _____					
SERVICIO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	MODELO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	OBSERVACION <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
MODALIDAD <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	TIPO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	CAPACIDAD <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
COMBUSTIBLE <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	CLASE <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	MARCA <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
		TRAMITE(S) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
		PLACA ANTERIOR <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
		PLACA ACTUAL <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
		FOLIO DEL PERMISO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
No. DE MOTOR _____		No. DE SERIE _____			
RUTA _____ _____ _____ _____					
FECHA DE:					
LLENADO	REVISION	AUTORIZACION	ENVIO A PROCESO	T. DE C.	
RESPONSABLE	JEFE OFNA.	JEFE DEL DEPARTAMENTO	RECEPCION UNIDAD DE PROCESO	FECHA	BAJA DEFINITIVA
			CAPTURA	FOLIO	
				JEFE OFNA.	
CAUSA DE RECHAZO: _____ _____ _____					
_____ FECHA			_____ FIRMA DE INTERESADO		



DEPARTAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
 FICHA DE CONTROL Y PROCESO FOLIO
NO ES VALIDO PARA CIRCULAR



OGAF 123

FECHA DE PRESENTACION _____

FECHA DE ENTREGA _____

ANEXOS



SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL



**PERMISO PARA TRANSITAR POR CAMINOS DE JURISDICCION FEDERAL
COMPLEMENTARIO DE AUTORIZACION ESTATAL**

FOLIO: 08124

CON FUNDAMENTO EN LOS ARTICULOS 1º, 2º FRACCION IX, 5º FRACCION III, 8º FRACCION I Y ULTIMO PARRAFO 9º, 12º, 14º, 17º, 33º FRACCION I, 34º, 35º, 38º, 39º, 41º, 46º, 62º, 64º, 70º, 71º Y 74º DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y 1º, 3º, 6º FRACCION I, 7º, 15º, 17º, 18º, 19º, 20º, 21º, 22º, 23º, 24º, 25º, 26º, 27º, 29º, 61º, 63º, 81º, 82º Y 83º DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES, 1º, 6º FRACCION VIII, 19º FRACCION IV Y 34º DEL REGLAMENTO INTERIOR Y 1º FRACCION II, INCISO B, DEL ACUERDO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS FACULTADES DE LOS DIRECTORES DE LOS CENTROS S.C.T., SE CONCEDE PERMISO A: _____

CON VIGENCIA HASTA EL _____ PARA QUE CON EL VEHICULO CUYAS CARACTERISTICAS SE DESCRIBEN A CONTINUACION OPERE EL SERVICIO DE _____ UTILIZANDO EXCLUSIVAMENTE EN TRANSITO EL TRAMO DE CARRETERA FEDERAL _____

CON LA FINALIDAD DE COMPLEMENTAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE ESTATAL DE PASAJEROS QUE TIENE AUTORIZADO POR EL ESTADO DE _____

MARCA	TIPO	NUMERO DE MOTOR	
_____	_____	_____	_____
MODELO	CAPACIDAD	PLACAS	NUMERO DE SERIE
_____	_____	_____	_____

CONDICIONES:

- EL PRESENTE PERMISO SE EXPIDE CON LA PROHIBICION EXPRESA DE EFECTUAR EL SERVICIO EN EL TRAMO DE CARRETERA FEDERAL AUTORIZADO.
- DEBERA SER RENOVADO AL TERMINO DE SU VIGENCIA.
- ES INTRANSFERIBLE Y SOLO TIENE VALIDEZ EN ORIGINAL.
- EL TITULAR DEL PERMISO ESTARA OBLIGADO A PROTEGER A LOS VIAJEROS Y SUS PERTENENCIAS, DE LOS RIESGOS QUE PUEDAN SUFRIR CON MOTIVO DE LA PRESTACION DEL SERVICIO.
- EN LA PRESTACION DEL SERVICIO EL TITULAR DEBERA MANTENER VIGENTE EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS A TERCEROS.
- LA RECEPCION Y UTILIZACION DE ESTE DOCUMENTO, IMPLICA LA ACEPTACION TACITA DE LAS CONDICIONES EN EL CONSIGNADAS.
- ESTE PERMISO SERA REVOCADO POR VIOLACION A LAS CONDICIONES MENCIONADAS Y A LO DISPUESTO EN LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SU REGLAMENTO.

SELLO

LUGAR Y FECHA DE EMISION
DGAF-N14

_____ C.

ANEXOS



SOLICITUD PARA EL SERVICIO PARTICULAR



DE CARGA ()

DE PASAJE ()

1.- DATOS DEL SOLICITANTE

FOLIO No. 316725

NOMBRE _____			
R.F.C. CON HOMOCLOVE _____			
DOMICILIO _____			
CALLE	No.	COL.	
C.P.	MPIO. O DELEGACION	ENTIDAD	

2.- REPRESENTANTE LEGAL

NOMBRE _____	
DOMICILIO _____	
CARGO _____	TELÉFONO _____

3.- CARACTERISTICAS DEL VEHICULO

MARCA	MODELO	CLASE	TIPO
No. DE MOTOR	No. DE SERIE	PLACAS	
CLASE DE SERVICIO	ENTIDAD FEDERATIVA	TRAMITE	

4.- DIMENSIONES Y CAPACIDAD

ALTO	ANCHO	LARGO	CAPACIDAD
5.- No. DE EJES	TOTAL No. DE LLANTAS	PESO VEHICULAR	
6.- TIPO DE SUSPENSION	DIRECCIONAL ()	MOTRIZ ()	ARRASTRE ()

EL SOLICITANTE

7.- LUGAR Y FECHA

8.- SELLO

9.- NOMBRE Y FIRMA

F N10

ANEXOS



SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL
PERMISO ESPECIAL DE CARGA POR UN SOLO VIAJE PARA EL TRANSPORTE DE OBJETOS
INDIVISIBLES DE GRAN PESO Y/O VOLUMEN DE HASTA 90 TONELADAS DE CARGA UTIL, POR
CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL.



FOLIO No. 04995
OFICINA EXPEDIDORA _____
LUGAR Y FECHA _____

TRANSPORTE

1	EL PRESENTE PERMISO ESPECIAL ES IMPROPRORROGABLE E INTRANSFERIBLE Y SE EMITE A FAVOR DE: _____
2	PARA TRANSPORTAR: _____
3	LAS DIMENSIONES DE LA CARGA SON: _____ m LARGO, _____ m ANCHO, _____ m ALTO _____ PESO TON, DE CONFORMIDAD AL DOCUMENTO FEHACIENTE QUE LO ACREDITA.
4	LAS DIMENSIONES MAXIMAS DE LA COMBINACION VEHICULAR INCLUYENDO LA CARGA: SON: _____ m LARGO, _____ m ANCHO, _____ m ALTO, _____ PESO TON.
5	EQUIPO A UTILIZAR EN LA TRANSPORTACION: TRACTOR(ES) DE _____ EJES, _____ SEMIRREMOLQUE(S) TIPO _____ DE _____ EJES, CON _____ LLANTAS POR EJE, _____ PLATAFORMA(S) MODULAR(ES) DE _____ EJES CON _____ LLANTAS POR EJE, _____ PATIN(ES) DE _____ EJES CON _____ LLANTAS POR EJE.
6	CARGA POR LLANTA DE CADA UNA DE LAS UNIDADES DE TRACCION Y ARRASTRE QUE CONFORMAN LA COMBINACION VEHICULAR DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN LA TABLA "C" DE LA NORMA CORRESPONDIENTE. TRACTOR EJE DELANTERO _____ TON. EJES TRASEROS _____ TON. SEMIRREMOLQUE TIPO _____ DE _____ EJES CON _____ LLANTAS POR EJE. EJE 1 _____ TON. EJE 3 _____ TON. EJE 2 _____ TON. EJE 4 _____ TON. PLATAFORMA MODULAR DE _____ EJES CON _____ LLANTAS POR EJE. EJE 1 _____ TON. EJE 4 _____ TON. EJE 2 _____ TON. EJE 5 _____ TON. EJE 3 _____ TON. EJE 6 _____ TON. PATIN DE _____ EJES CON _____ LLANTAS POR EJE. EJE 1 _____ TON. EJE 3 _____ TON. EJE 2 _____ TON. EJE 4 _____ TON. DE CONFORMIDAD A LOS PUNTOS 8.4.2., 8.4.3. Y 8.4.4. DE LA NORMA CORRESPONDIENTE, INDICAR: DISTANCIA ENTRE EJES INTERNOS _____ m ALTURA DEL CENTRO DE GRAVEDAD _____ m. TIPO DE SUSPENSION _____
7	MOVIMIENTO QUE SE EFECTUARA DE _____ A _____
8	LA RUTA DETALLADA A SEGUIR PARA ESTE MOVIMIENTO SERA: _____ _____ _____ _____ _____ _____ RUTA ALTERNA SERA: _____ _____ _____ _____ _____ _____ RUTA PARA CARGAR: _____ _____ _____ _____ _____ _____ RUTA DE REGRESO A SU BASE: _____ _____ _____ _____ _____ _____
9	LA CARGA ES PROPIEDAD DE _____

1-2

DGAF-N45

ANEXOS

10	<p>LAS CARACTERISTICAS GENERALES DE LAS UNIDADES SON</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">TIPO</td> <td style="width: 30%; border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="width: 30%; border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>MARCA</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>MODELO</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>SERIE</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>R.F.V</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>CLASE</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>PLACAS</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td colspan="3"> </td> </tr> <tr> <td>TIPO</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>MARCA</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>MODELO</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>SERIE</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>R.F.V</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>CLASE</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> <tr> <td>PLACAS</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> <td style="border-bottom: 1px solid black;"></td> </tr> </table>	TIPO			MARCA			MODELO			SERIE			R.F.V			CLASE			PLACAS						TIPO			MARCA			MODELO			SERIE			R.F.V			CLASE			PLACAS		
TIPO																																														
MARCA																																														
MODELO																																														
SERIE																																														
R.F.V																																														
CLASE																																														
PLACAS																																														
TIPO																																														
MARCA																																														
MODELO																																														
SERIE																																														
R.F.V																																														
CLASE																																														
PLACAS																																														
11	<p>LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CONCEDE PERMISO ESPECIAL PARA OPERAR ESTE SERVICIO, CON CARACTER NACIONAL, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTICULOS 1o., 2o FRACCION VIII, 5o. FRACCION III, 8o., FRACCION I, 9, 12, 17, 33 FRACCION III, 34, 35, 38, 39, 50 ULTIMO PARRAFO, 51, 61, 66, 67, 68, 70, 71 Y 74 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL: 1o., 3o., 4o., 5o., 6o., FRACCION 1, 9o., 17, 39, 41, 65, 74, 75, 76, 77, 78, 83 PRIMER PARRAFO, 84, 85, Y 86, DEL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES Y ARTICULOS 16, 17, 18 Y 19 DEL REGLAMENTO SOBRE EL PESO, DIMENSIONES Y CAPACIDAD DE LOS VEHICULOS DEL AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL; Y PARA EL CASO DE LOS SERVICIOS TRANSFRONTERIZOS E INTERNACIONALES QUE OPEREN EMPRESAS CON INVERSION EXTRANJERA, ADEMAS DE LOS PRECEPTOS ANTES INDICADOS, SU OTORGAMIENTO SE FUNDAMENTA EN LA LISTA DE MEXICO DEL ANEXO 1, ARTICULOS DEL 1201 AL 1213 DEL CAPITULO XII DEL COMERCIO TRANSFRONTERIZO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE, ASI COMO EN LOS ARTICULOS 59 Y 60 DE LA CITADA LEY, EL PRESENTE PERMISO ESPECIAL SE EXPIDE, EN LA INTELIGENCIA DE QUE DEBERAN OBSERVAR LAS DISPOSICIONES SIGUIENTES:</p>																																													
12	<p>DURANTE EL TRANSITO DE LA COMBINACION VEHICULAR DEBERAN CUMPLIRSE ESTRICTAMENTE POR LA EMPRESA _____ Y POR LA(S) _____ LOS EMISORA(S) DE LA CARGA _____, LOS PRECEPTOS Y DISPOSICIONES ESTABLECIDAS EN LA NORMA OFICIAL MEXICANA, PARA EL TRANSPORTE DE OBJETOS INDIVISIBLES DE GRAN PESO Y/O VOLUMEN, PESO Y DIMENSIONES DE LAS COMBINACIONES VEHICULARES Y DE LAS GRUAS INDUSTRIALES Y SU TRANSITO POR CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL, ASIMISMO DEBERAN CUMPLIRSE LAS DISPOSICIONES CONTENIDAS EN EL REGLAMENTO DE TRANSITO EN CARRETERAS FEDERALES.</p>																																													
13	<p>EL INCUMPLIMIENTO A LAS DISPOSICIONES CONTENIDAS EN LA NORMA OFICIAL MEXICANA, PARA EL TRANSPORTE DE OBJETOS INDIVISIBLES DE GRAN PESO Y/O VOLUMEN, PESO Y DIMENSIONES DE LAS COMBINACIONES VEHICULARES Y DE LAS GRUAS INDUSTRIALES Y SU TRANSITO POR CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL, SERA SANCIONADA CONFORME A LO DISPUESTO EN DICHA NORMA, EL REGLAMENTO SOBRE EL PESO, DIMENSIONES Y CAPACIDAD DE LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL Y DEMAS ORDENAMIENTOS JURIDICOS QUE RESULTEN APLICABLES.</p>																																													
14	<p>ESTE PERMISO ESPECIAL POR UN SOLO VIAJE TENDRA VALIDEZ UNICAMENTE CON EL SELLO Y FIRMA DE LA AUTORIDAD COMPETENTE DE ESTA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DONDE SE HAYA EFECTUADO DICHO TRAMITE SIENDO, IMPRORROGABLE E INSTRANSFERIBLE Y SERA CANCELADO EN CASO DE LESIONAR INTERESES LEGITIMOS DE TERCEROS O POR OTRAS CAUSAS JUSTIFICADAS POR ESTA DEPENDENCIA.</p>																																													
15	<p>DE CONFORMIDAD A LO ESTABLECIDO EN LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, LA REINCIDENCIA EN EL INCUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES CONTENIDAS EN EL PRESENTE PERMISO ESPECIAL POR UN SOLO VIAJE Y EN LA NORMA OFICIAL MEXICANA RESPECTIVA SERA SANCIONADO, LA PRIMERA VEZ CON EL DOBLE DE LA MULTA RESPECTIVA, Y PARA LA SEGUNDA OCASION REVOCACION DE LA CONCESION O PERMISO OTORGADO POR ESTA SECRETARIA PARA LA PRESTACION DE SERVICIO.</p>																																													
16	<p>LOS PERMISOS QUE SE OTORGUEN CON CARACTER FRONTERIZO, A EMPRESAS NORTEAMERICANAS O CANADIENSES, O A EMPRESAS MEXICANAS CON INVERSION EXTRANJERA PARA OPERAR SERVICIOS INTERNACIONALES ENTRE PUNTOS EN EL TERRITORIO MEXICANO, NO LES AUTORIZA LA OPERACION DE SERVICIOS NACIONAL O DE CABOTAJE.</p>																																													

EXPIDIO

RECIBIO

SELLO, NOMBRE, FIRMA Y CARGO DE LA AUTORIDAD CORRESPONDIENTE DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

NOMBRE Y FIRMA DEL TRANSPORTISTA BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD QUE TODOS LOS DATOS ASENTADOS EN EL PRESENTE PERMISO ESPECIAL SON VERIDICOS Y DE CONFORMIDAD A LAS DISPOSICIONES Y PRECEPTOS QUE SENALA LA NORMA CORRESPONDIENTE PARA EL TRANSPORTE DE

ANEXOS



DECLARACION DE CARACTERISTICAS DE VEHICULO PARA EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS Y TURISMO



PARA USO EXCLUSIVO
DE LA AUTORIDAD
FECHA DE RECEPCION

FOLIO **112314**

DATOS DEL INTERESADO

1.- NOMBRE O RAZON SOCIAL _____
 2.- R.F.C. (CON HOMOCLOVE) O EQUIVALENTE _____
 3.- PROPIETARIO DEL VEHICULO _____
 4.- DOMICILIO _____

5.- CARACTERISTICAS DEL VEHICULO

MARCA _____	PAIS EN QUE SE FABRICO EL VEHICULO _____
MODELO _____	No. DE MOTOR _____
TIPO _____	COMBUSTIBLE _____
CLASE _____	CAPACIDAD PERSONAS _____ CARGA ADICIONAL _____
No. DE SERIE _____	PLACAS No. EXPEDIDAS POR EL EDO. _____
PESO VEHICULAR _____	No. DE EJES _____ No. DE LLANTAS _____
TIPO DE SUSPENSION: DIRECCIONAL _____	MOTRIZ _____
LARGO _____ m.	ALTO _____ m.

6.- No. DE SERIE (CALCA) _____

7.- OBSERVACIONES _____

DECLARO BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD QUE SON CIERTAS LAS CARACTERISTICAS DEL VEHICULO QUE SE DESCRIBE EN EL PRESENTE DOCUMENTO DEJANDO A SALVO LA FACULTAD DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, PARA CONSTATAR LO MANIFESTADO, ACEPTANDO QUE DE COMPROBARSE LO CONTRARIO DARA MOTIVO A LA ANULACION DEL PERMISO QUE EN SU CASO SE GENERE

8.- NOMBRE Y FIRMA

9.- ESTE ESPACIO ESTA RESERVADO PARA USO EXCLUSIVO DE LA AUTORIDAD

TRAMITE (S) PLACA ANTERIOR PLACA ACTUAL
 NUMERO DE PERMISO DEPARTAMENTO OBSERVACION
 MODALIDAD

RUTA: _____

FECHA DE:

LLENADO	REVISION	AUTORIZACION	ENVIO O PROCESO	T. DE C.	ENTREGA DE DOCUMENTOS PROCESADOS
RESPONSABLE	JEFE DE OFNA	JEFE DEL DEPARTAMENTO	FIRMA DE RECEPCION UNIDAD DE PROCESO	FECHA FOLIO	

CAUSA DE RECHAZO: _____

ANEXOS

INSTRUCTIVO DE LLENADO

1.- NOMBRE: ANOTAR EL NOMBRE DE LA PERSONA FISICA O RAZON SOCIAL EN CASO DE EMPRESA.
2.- REGISTRO FEDERAL DE CAUSANTES (CON HOMOCLOVE) O EQUIVALENTE
3.- PROPIETARIO DEL VEHICULO: ANOTAR EL NOMBRE DE ACUERDO CON EL COMPROBANTE DE PROPIEDAD.
4.- DOMICILIO: SE DEBERA DE ANOTAR LA DIRECCION DE LA EMPRESA O PERSONA FISICA.
5.- CARACTERISTICAS DEL VEHICULO.

MARCA: LA QUE CORRESPONDA AL VEHICULO.
MODELO: AÑO DE FABRICACION.
TIPO: UTILIZAR LA SIGUIENTE NOMENCLATURA: AUTOBUS, VAGONETA, AUTOMOVIL.
CLASE: UTILIZAR LA SIGUIENTE NOMENCLATURA INTEGRAL, DE CHASIS, VAGONETA, SEDAN.
No. DE SERIE: LA QUE CORRESPONDA AL CHASIS DEL VEHICULO.
PESO VEHICULAR: ESPECIFICAR EL PESO TOTAL DEL VEHICULO, SIN CONSIDERAR LA CARGA.
No. DE MOTOR: EL QUE CORRESPONDA AL MOTOR QUE PORTA LA UNIDAD.
COMBUSTIBLE: EL QUE UTILICE LA UNIDAD.
CAPACIDAD: EN NUMERO DE PLAZAS PARA PASAJEROS CON QUE CUENTA LA UNIDAD Y CAPACIDAD ADICIONAL QUE ES SUSCEPTIBLE DE CARGA.
PLACAS Y ESTADO: PARA EL CASO DE SERVICIO PARTICULAR, ANOTAR LAS QUE CORRESPONDEN A LA UNIDAD, SEÑALANDO LA ENTIDAD FEDERATIVA QUE LAS OTORGO.
NUMERO DE EJES: SE DEBE ANOTAR EL NUMERO TOTAL DE EJES DEL VEHICULO.
NUMERO DE LLANTAS: SE DEBE ANOTAR EL NUMERO TOTAL CONSIDERANDO TODOS LOS EJES DEL VEHICULO.
TIPO DE SUSPENSION: ESPECIFICAR EL TIPO DE SUSPENSION CON LA QUE CUENTA EL EJE (MECANICA, NEUMATICA, HIDRAULICA O CUALQUIER OTRA).
LARGO: ES LA LONGITUD MAXIMA DE LA UNIDAD, MEDIDA ENTRE LAS DOS PARTES EXTREMAS DE LA MISMA.
ANCHO: ES EL ANCHO MAXIMO DE LA UNIDAD, SIN CONSIDERAR LOS ESPEJOS.
ALTO: ES LA LONGITUD EXISTENTE ENTRE EL PISO Y LA PARTE MAS ALTA DEL VEHICULO.

6.- No. DE SERIE (CALCA): EN ESTE APARTADO SE PEGARA LA CALCA DEL NUMERO DE SERIE DEL CHASIS, MISMA QUE SE OBTENDRA FROTANDO PAPEL CARBON SOBRE EL NUMERO DE SERIE Y POSTERIORMENTE CON UNA CINTA ADHESIVA PRESIONAR SOBRE EL NUMERO HASTA QUE QUEDEN MARCADOS EN LA CINTA, Y POR ULTIMO PEGAR ESTA YA GRABADA EN EL ESPACIO CORRESPONDIENTE AL FORMATO.

7.- OBSERVACIONES: SE ANOTARAN LOS COMENTARIOS ADICIONALES A LA DECLARACION DE CARACTERISTICAS DE LA UNIDAD.

8.- NOMBRE Y FIRMA DEL INTERESADO.

9.- ESTE ESPACIO ESTA RESERVADO PARA USO EXCLUSIVO DE LA AUTORIDAD QUE EXPIDA EL PERMISO.

NOTA: LA RUTA SE CAPTURARA DE LA COPIA DE LA CARATULA DEL PERMISO CORRESPONDIENTE.

OTRAS CAUSAS DE RECHAZO: _____

DGAF N19

ANEXOS



BAJA
DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL



CLASE DE SERVICIO _____

DATOS DEL PROMOVENTE

FOLIO No. 102205

2 NOMBRE	_____
3 PROPIETARIO DEL VEHICULO	_____
4 DOMICILIO	_____
5 R.F.C. (CON HOMOCLAVE)	_____

REPRESENTANTE LEGAL

6 NOMBRE	_____
7 CARGO	_____
TELEFONO	_____

CARACTERISTICAS DEL VEHICULO EN BAJA

8.- MARCA	9.- MODELO	10.- TIPO
11.- No. DE MOTOR	12.- No. DE SERIE	13.- CAPACIDAD
14.- PLACAS	15.- MODALIDAD DEL SERVICIO	16.- COMBUSTIBLE

TRAMITE

17 BAJA POR:	CAMBIO DE VEHICULO ()
	DEFINITIVA DE AUTORIZACION Y VEHICULO ()

18 CARACTERISTICAS DEL VEHICULO EN SUSTITUCION

8.- MARCA	9.- MODELO	10.- TIPO
11.- No. DE MOTOR	12.- No. DE SERIE	13.- CAPACIDAD
14.- PLACAS	15.- MODALIDAD DEL SERVICIO	16.- COMBUSTIBLE

EL SOLICITANTE

19 LUGAR Y FECHA

20 NOMBRE Y FIRMA

21 ENTREGO EL INTERESADO

JUEGO DE PLACAS ()	TARJETA DE CIRCULACION ()
COPIA CERTIFICADA DE DENUNCIA POR ROBO O EXTRAVIO	()

LUGAR Y FECHA

SELLO

NOMBRE Y FIRMA

OGAF N23

ANEXOS

INSTRUCTIVO DE LLENADO

1. ANOTAR EL SERVICIO AL QUE CORRESPONDE LA BAJA; CARGA, PASAJE O TURISMO.
2. ANOTAR EL NOMBRE COMPLETO DE LA PERSONA FISICA O RAZON SOCIAL TRATANDOSE DE PERSONA MORAL.
3. PROPIETARIO DEL VEHICULO: ANOTAR EL NOMBRE COMPLETO DEL PROPIETARIO.
4. ANOTAR CALLE, NUMERO EXTERIOR E INTERIOR (EN SU CASO) LOCALIDAD O MUNICIPIO Y ENTIDAD FEDERATIVA DEL SOLICITANTE.
5. ANOTAR EL REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES DE LA EMPRESA O EN SU CASO DE LA PERSONA FISICA (CON HOMOCLOVE)
6. EN CASO DE QUE NO SEA EL TITULAR EL QUE PROMUEVE EL TRAMITE O EN EL CASO DE EMPRESA ANOTAR EL NOMBRE DE LA PERSONA DESIGNADA LEGALMENTE PARA EFECTUARLO.
7. EN CASO DE QUE EL REPRESENTANTE LEGAL SEA MIEMBRO DE LA EMPRESA ANOTAR EL CARGO QUE DESEMPEÑA EN LA MISMA Y SU NUMERO DE TELEFONO.
8. ANOTAR LA MARCA DEL VEHICULO.
9. ANOTAR EL AÑO DE FABRICACION.
10. ANOTAR EL TIPO DE VEHICULO.
11. ANOTAR EL NUMERO DE MOTOR DEL VEHICULO.
12. ANOTAR EL NUMERO DEL CHASIS.
13. ANOTAR LA CAPACIDAD DEL VEHICULO EN TONELADAS PARA EL SERVICIO DE CARGA Y DE PASAJEROS PARA EL SERVICIO DE PASAJE.
14. ANOTAR LA PLACA ASIGNADA A LA UNIDAD.
15. ANOTAR LA MODALIDAD DEL SERVICIO.
16. ANOTAR EL COMBUSTIBLE QUE UTILICE LA UNIDAD
17. MARCAR CON UNA "X" EL TIPO DE BAJA.
18. ANOTAR LOS DATOS CORRESPONDIENTES AL VEHICULO EN SUSTITUCION DE ACUERDO A LOS PUNTOS 8 AL 16.
19. ANOTAR CIUDAD, DIA, MES Y AÑO.
20. NOMBRE Y FIRMA DEL SOLICITANTE.
21. MARCAR CON UNA "X" EN EL PARENTESIS CORRESPONDIENTE A LA DOCUMENTACION O PLACAS ENTREGADAS POR EL PROMOVENTE.

DGAF N23

**CIUDAD DE MEXICO**

Av. Patriotismo 683
Col. Mixcoac
03730, México, D. F.
Tel (55) 56 15 35 75
55 98 52 18
Fax (55) 55 98 64 57

SANFANDILA

Km. 12+000, Carretera
Querétaro-Galindo
76700, Sanfandila, Qro.
Tel (442) 2 16 97 77
2 16 96 46
Fax (442) 2 16 96 71

Internet: <http://www.imt.mx>
publicaciones@imt.mx