

DOF: 17/12/2021

**NORMA Oficial Mexicana NOM-014-SCT-2-2021, Especificaciones técnicas y métodos de prueba de defensas traseras para vehículos con peso bruto vehicular de diseño superior a 4 536 Kg.**

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

CARLOS ALFONSO MORÁN MOGUEL, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 3o. fracción XI, 38 fracción II, 40 fracciones I, III y XVI, 41, 43, 47 fracción IV y 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización conforme al Transitorio Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 51 fracción IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 1o. y 5o. fracciones IV y VI, 39, 60, 70 y 70 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, conforme al Transitorio Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 1o., 3o., 4o., 5o. y 6o. del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; 41 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables; y

**CONSIDERANDO**

Que por seguridad de los usuarios de las carreteras, es necesario contar con una normatividad que establezca especificaciones dimensionales y de resistencia estructural de las defensas traseras para diversos vehículos, a fin de incidir en la disminución de lesionados, fallecimientos y daños materiales, generados en accidentes provocados por alcance de vehículos ligeros versus vehículos pesados que no cuentan con defensa trasera;

Que actualmente no existe disposición normativa que obligue a las empresas armadoras y fabricantes de carrocerías de los vehículos sujetos de la presente Norma Oficial Mexicana a instalar una defensa trasera que otorgue condiciones de resistencia y diseño, que garanticen su efectividad al momento de suceder un accidente por alcance por la parte trasera;

Que la fracción VI del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, faculta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a expedir las Normas Oficiales Mexicanas de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares;

Que la fracción XVI del artículo 40 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización dispone que las Normas Oficiales Mexicanas tienen como finalidad establecer las características y especificaciones que deben reunir los vehículos de transporte para proteger las vías generales de comunicación y la seguridad de los usuarios;

Que el artículo 6o., fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes faculta al Subsecretario de Transporte a expedir Normas Oficiales Mexicanas en el ámbito de su competencia;

Que en el Programa Nacional de Normalización 2021, se encuentra incluido el PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y MÉTODOS DE PRUEBA DE DEFENSAS TRASERAS PARA VEHÍCULOS CON PESO BRUTO VEHICULAR DE DISEÑO SUPERIOR A 4 536 kg;

Que en cumplimiento del artículo 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, de manera supletoria conforme al Transitorio Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad, el 10 de junio de 2020 se publicó el Proyecto de Norma Oficial Mexicana en el Diario Oficial de la Federación a efecto de que dentro de los siguientes 60 días naturales los interesados presentaran sus comentarios al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre;

Que durante el plazo señalado, los interesados presentaron sus comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana, los cuales fueron estudiados por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre con la intervención de instituciones educativas y de investigación del país, representantes de la industria nacional, así como la intervención de las autoridades involucradas, integrándose a dicho Proyecto de Norma Oficial Mexicana las modificaciones que el citado Comité consideró procedentes;

Que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en el artículo 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, de manera supletoria conforme al Transitorio Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad, por conducto del C. Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, ordenó la publicación en el Diario Oficial de la Federación de las respuestas a los comentarios recibidos en el proceso de consulta pública;

Que en efecto, en cumplimiento a lo señalado en el párrafo anterior, el 14 de septiembre de 2021 fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación, las respuestas a los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana en cita;

Que habiéndose cumplido con el procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización conforme al Transitorio Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad, la NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-014-SCT2-2021, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y MÉTODOS DE PRUEBA DE DEFENSAS TRASERAS PARA VEHÍCULOS CON PESO BRUTO VEHICULAR DE DISEÑO SUPERIOR A 4 536 kg, fue elaborada y revisada en el seno del Subcomité de Normalización número 2 "Especificaciones de Vehículos, Partes, Componentes y Elementos de Identificación" y aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, en su segunda sesión extraordinaria, celebrada el 03 de agosto de 2021;

Que el pasado 10 de junio de 2021 la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria emitió Dictamen Final mediante Oficio No. CONAMER/21/2575, sobre el Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-014-SCT2-2019;

Es por todo lo anterior, que tengo a bien expedir la: NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-014-SCT-2-2021, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y MÉTODOS DE PRUEBA DE DEFENSAS TRASERAS PARA VEHÍCULOS CON PESO BRUTO VEHICULAR DE DISEÑO SUPERIOR A 4 536 kg.

Ciudad de México a 18 de noviembre de 2021.- Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Carlos Alfonso Morán Moguel**.- Rúbrica.

## ÍNDICE

1. Objetivo
2. Campo de Aplicación y Referencias
3. Definiciones
4. Especificaciones
5. Métodos de prueba
6. Placa técnica
7. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad
8. Vigilancia
9. Sanciones
10. Concordancia con Normas Internacionales
11. Bibliografía
12. Transitorios

### 1. Objetivo

1.1 El objetivo de esta Norma Oficial Mexicana es el de establecer las especificaciones dimensionales y de resistencia estructural de las defensas traseras para vehículos de autotransporte tipo autobús convencional, midibús convencional y camión unitario con peso bruto vehicular de diseño superior a 4 536 kg.; así como a los remolques y semirremolques con peso bruto vehicular superior a 4 536 kg e inferior a 14 000 kg.

### 2. Campo de Aplicación y Referencias

#### Campo de Aplicación

2.1 La Norma Oficial Mexicana es aplicable a los vehículos automotores tipo midibús convencional, autobús convencional y camión unitario con peso bruto vehicular de diseño superior a 4 536 kg, así como a los remolques y semirremolques con peso bruto vehicular superior a 4 536 kg e inferior a 14 000 kg, que se fabriquen o que se importen a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana.

2.2 La Norma no es aplicable a midibuses integrales, autobuses integrales, camiones y remolques con ruedas dispuestas hacia la parte trasera, remolques diseñados para ser habitación temporal, vehículos con chasis bajo con chasis de marco perimetral formado alrededor del eje trasero o vehículos tipo pick up, tipo van de pasajeros o carga.

Tampoco es aplicable a los vehículos incompletos a los que no se les ha instalado carrocería específica para el soporte o transporte de carga, o de trabajo y que servirá para realizar sus funciones previstas, por ejemplo: vehículos chasis cabina.

2.3 Los remolques y semirremolques que transportan materiales peligrosos, y que son construidos de acuerdo con la NOM-020-SCT-2-1995, vigente o la que la sustituya, deben cumplir además con lo establecido en el inciso correspondiente a la defensa en dicha Norma.

2.4 La presente Norma es de observancia obligatoria para los fabricantes de defensas nuevas, fabricantes de carrocerías que se montan en los vehículos a los que les es aplicable la misma o fabricantes de vehículos y que instalan estas nuevas defensas traseras.

#### Referencias

Los siguientes documentos referidos o los que los sustituyan, son indispensables para la aplicación de esta Norma Oficial Mexicana.

NOM-035-SCT2-2010. "Remolques y semirremolques. Especificaciones de seguridad y métodos de prueba".

NOM-020-SCT2/1995. Requerimientos generales para el diseño y construcción de autotranques destinados al transporte de materiales y residuos peligrosos, especificaciones SCT 306, SCT 307 y SCT 312.

NOM-068-SCT-2-2014. Transporte terrestre-servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga y transporte privado- Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en caminos y puentes de jurisdicción federal.

NMX-D-225-IMNC-2017. "Autotransporte de carga-películas reflejantes-especificaciones y métodos de prueba". Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de septiembre de 2017.

NMX-EC-17050-1-IMNC-2007 (ISO/IEC 17050-1:2004) Evaluación de la conformidad - Declaración de conformidad del proveedor - Parte 1 Requisitos generales. Declaratoria de vigencia 14 de enero de 2008.

### 3. Definiciones

**3.1** Autobuses y camiones con ruedas dispuestas hacia la parte trasera.- Son aquellos vehículos cuya parte trasera de las llantas recomendadas por el fabricante del vehículo e instaladas en el eje trasero se encuentra a una distancia no mayor de 305 mm por adelante del plano vertical de la parte sólida extrema trasera del vehículo.

**3.2** Autobús convencional.- Vehículo automotor de seis o más llantas, conformado por un chasis que incluye el tren motriz, suspensión, sistema de frenos neumáticos, equipo y accesorios para su operación, al cual se le ensambla una carrocería, con capacidad de más de 30 personas.

**3.3** Autobús integral.- Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral que incluye el tren motriz, suspensión, sistema de frenos neumáticos, carrocería, equipo y accesorios para su operación, con capacidad de más de 30 personas.

**3.4** CMVSS.- Reglamentaciones extranjeras conocidas como Estándares Canadienses de Seguridad de Vehículos Automotores (Canadian Motor Vehicle Safety Standards) contenidas en la parte III del programa IV del Código de Regulaciones Canadiense, c1038.

**3.5** Estribo de la defensa.- Se le denomina así al elemento horizontal del conjunto de la defensa.

**3.6** Fabricante de la defensa.- Persona moral o física que fabrica la defensa que se instala en el midibús convencional, autobús convencional, camión unitario, remolque o semirremolque. Puede ser el mismo que fabrica el autobús o el camión, o el que carroza el autobús o el camión. Es el responsable del cumplimiento de lo establecido en esta Norma Oficial Mexicana en conjunto con quien la instala en el midibús convencional, autobús convencional, camión unitario, remolque o semirremolque.

**3.7** FMVSS.- Reglamentaciones extranjeras conocidas como Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Automotores. (Federal Motor Vehicle Safety Standards) contenidas en el título 49 parte 571 del Código de Reglamentaciones Federales (Code of Federal Regulations) de los Estados Unidos de América.

**3.8** Midibús Convencional.- Vehículo automotor de seis o más llantas, conformado por un chasis que incluye el tren motriz, suspensión, sistema de frenos neumáticos, equipo y accesorios para su operación, al cual se le ensambla una carrocería, con una capacidad mínima de 16 y máxima de 30 personas.

**3.9** Midibús Integral.- Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral que incluye el tren motriz, suspensión, sistema de frenos neumáticos, carrocería, equipo y accesorios para su operación, con capacidad mínima de 16 y máxima de 30 personas.

**3.10** Peso Bruto Vehicular de Diseño (PBVD).- Peso especificado por el fabricante cuando el vehículo está cargado a su máxima capacidad. En Estados Unidos de América y Canadá se conoce en inglés como "Gross Vehicle Weight Rating" (GVWR).

**3.11** UNECE.- Reglamentaciones extranjeras emitidas al amparo del Acuerdo 1958 denominado "Acuerdo relativo a la adopción de un Reglamento técnico armonizado de las Naciones Unidas para vehículos de ruedas, equipo y piezas que puedan montarse o utilizarse en vehículos de ruedas y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base del presente Reglamento de las Naciones Unidas", emitido por la Comisión Económica para Europa de la ONU (UNECE por sus siglas en inglés).

**3.12** Vehículo.- Midibús convencional, autobús convencional y camión unitario con peso bruto vehicular de diseño superior a 4 536 kg, así como a los remolques y semirremolques con peso bruto vehicular superior a 4 536 kg e inferior a 14 000 kg.

**3.13** Vehículo con chasis bajo.- Se considera al vehículo cuyo chasis se prolonga por detrás de las llantas del eje trasero y su superficie inferior trasera cumple con los requerimientos de configuración dimensional especificadas en los numerales 4.1 a 4.4.

**3.14** Vehículo incompleto.- Es un ensamble que consta de, por lo menos, plataforma, motor, tren motriz, sistema de dirección, suspensión y sistema de frenos, que requiere de un proceso adicional de manufactura para convertirse en un vehículo terminado. Los sistemas del vehículo incompleto deben formar parte integral del vehículo terminado. No se considera como proceso adicional de manufactura el mero añadido de partes listas para ser colocadas (como es el caso de espejos o ensambles de rueda y neumáticos) u operaciones menores de acabado, como pintura.

### 4. Especificaciones

**4.1** El ancho del estribo no debe ser menor que el ancho del vehículo en 200 mm y debe estar centrado. Bajo ninguna circunstancia el estribo debe tener un ancho mayor al del vehículo. Véase figura 1.

**4.2** El peralte del material con que se fabrique el estribo debe de ser de al menos de 100 mm.

**4.3** Con el vehículo sin carga y con la suspensión neumática calibrada a la altura de manejo, en el caso de que el vehículo cuente con suspensión neumática, la distancia del suelo a la parte inferior de todo lo largo del estribo debe ser de 560 mm como máximo.

**4.4** La parte posterior del estribo puede ser posicionada por detrás del extremo posterior del vehículo. Si el estribo se coloca adelantado del extremo posterior del vehículo, la posición de su parte trasera no debe ser mayor a 300 mm. Véase figura 2.

**4.5** La defensa deberá ser diseñada, fabricada e instalada en el vehículo con base en el método de prueba descrito en esta Norma Oficial Mexicana o con base en las especificaciones de la regulación de origen adoptada, de acuerdo con la siguiente tabla.

Puntos P1 y P2 (ver figura 3 o figura 4)

Al someterse a una fuerza de:

Perfil regulatorio de origen	FMVSS	CMVSS	UNECE
Fuerza (N)	50 000	50 000	100 000 N o 50% del PBVD del vehículo, el que sea menor

La deformación resultante no debe ser mayor a:

Perfil regulatorio de origen	FMVSS	CMVSS	UNECE
Deformación máxima (mm)	125	125	400 (a)

(a) El dispositivo se instalará de modo que la distancia horizontal entre la parte trasera del travesaño del dispositivo y el punto más atrasado en la extremidad trasera del vehículo, incluido cualquier sistema de plataforma elevadora, no supere los 400 mm, disminuida por la mayor deformación total, incluidas las deformaciones plásticas y elásticas.

Punto P3 (ver figura 3 o figura 4)

Tratándose de los puntos P3, al aplicar una fuerza específica de:

Perfil regulatorio de origen	FMVSS	CMVSS	UNECE
Fuerza (N)	100 000	175 000	100 000 N o el 50% del peso bruto vehicular de diseño del propio vehículo - para vehículos con peso bruto vehicular de diseño de 4 536 kg hasta 8 000 kg. (aplicable para vehículos cuyo habitáculo no se encuentre separado de la cabina de carga). 180 000 N o el 85% del peso bruto vehicular de diseño del vehículo, el que sea menor. Aplica para vehículos con peso bruto vehicular de diseño superior a 8 t.

La deformación resultante máxima de acuerdo a la especificación de origen, debe ser:

Perfil regulatorio de origen	FMVSS	CMVSS	UNECE
Deformación máxima (mm)	125	125	300 (a)

(a) El dispositivo se instalará de modo que la distancia horizontal entre la parte trasera del travesaño del dispositivo y el punto más atrasado en la extremidad trasera del vehículo, incluido cualquier sistema de plataforma elevadora, no supere los 300 mm, disminuida por la mayor deformación total, incluidas las deformaciones plásticas y elásticas.

4.6 La energía absorbida por la defensa al aplicar la prueba en uno de los puntos P3 debe ser de al menos 10 000J o la magnitud indicada en la tabla siguiente de acuerdo con las especificaciones de la regulación de origen adoptada:

Perfil regulatorio de origen	FMVSS	CMVSS	UNECE
Energía absorbida (J)	5 650	10 000	Calculado a partir de la carga y máxima deformación que indica la regulación

4.7.- Los requisitos de la defensa se verifican de acuerdo con el inciso 5.

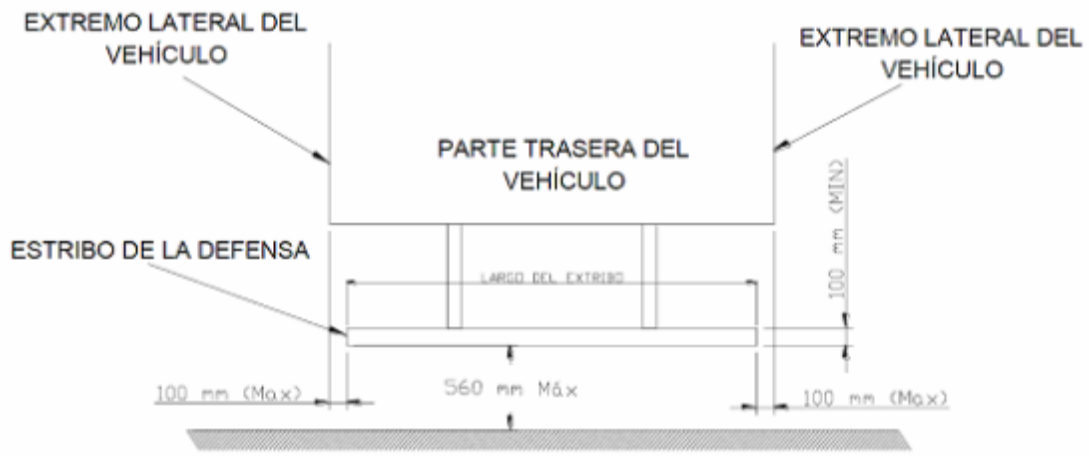


Figura 1.

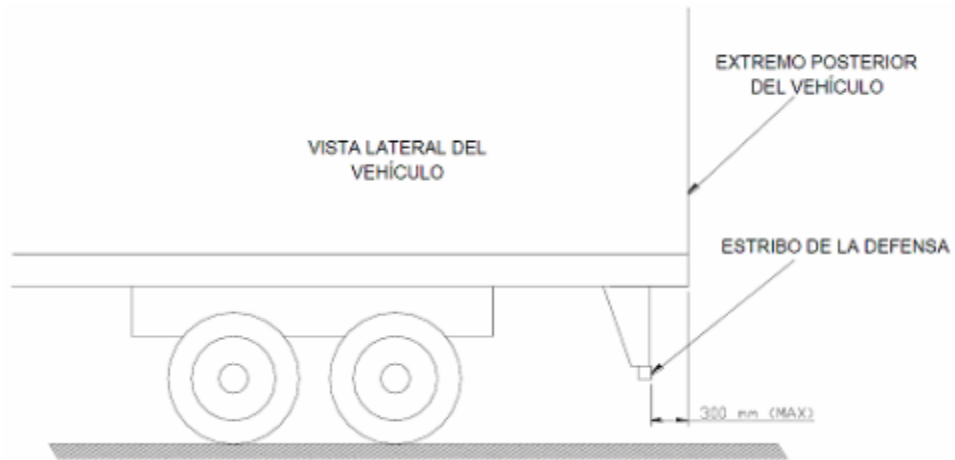


Figura 2.

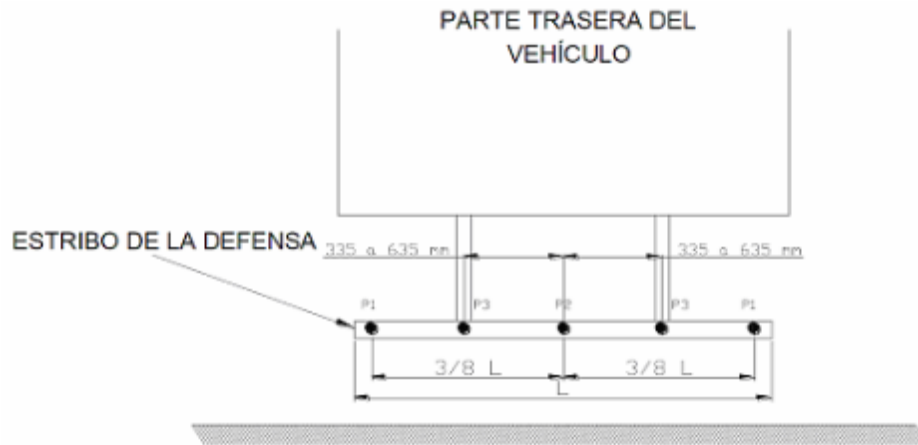
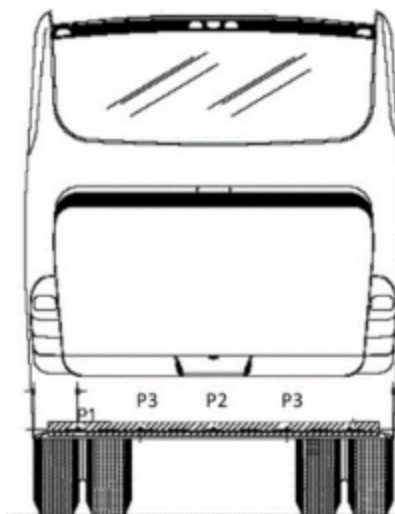


Figura 3.

4.8 En el caso de autobuses y midibuses convencionales, la defensa trasera podrá ir cubierta de material plástico o metálico (facia) que forma parte del diseño estético del vehículo. Véase figura 4.



**Figura 4.**

## **5. Métodos de prueba**

### **5.1 Verificación dimensional de la defensa trasera.**

**5.1.1** Con el vehículo sin carga, con la suspensión neumática a su altura de manejo, en el caso de que el vehículo cuente con suspensión neumática y nivelado se verifica que esté equipado con su defensa trasera. Se miden las dimensiones referidas en los incisos 4.1, 4.2, 4.3 y 4.4 con flexómetro.

### **5.2 La resistencia de la defensa se verifica como sigue:**

**5.2.1** Con la defensa montada en un vehículo o en un dispositivo con rigidez equivalente al vehículo (sin soporte adicional al montaje de diseño de la defensa) determine los puntos de prueba de acuerdo con lo mostrado en la figura 3 o figura 4, según aplique.

**5.2.2** El dispositivo para aplicar la fuerza sobre el estribo de la defensa consiste de un bloque rectangular de acero de 203 mm de altura, 203 mm de ancho y 25 mm de espesor; las esquinas del dispositivo en contacto con el estribo deben estar redondeadas con radio de 4 a 6 mm, la superficie de contacto con la defensa es la delimitada por las dimensiones de 203 mm por 203 mm.

**5.2.3** Antes de aplicar la fuerza de prueba, posicione el dispositivo para aplicar la fuerza de tal forma que el centro del mismo esté en contacto con el punto establecido en la figura 3 o figura 4, según aplique, que el eje longitudinal de la fuerza sea perpendicular a la superficie de contacto de prueba, y que esté guiado para evitar que gire de tal forma que la localización de su eje longitudinal permanece constante durante todo el tiempo de aplicación de la prueba.

### **5.2.4 Una vez que el dispositivo para aplicar la fuerza ha sido posicionado, aplique la fuerza de la siguiente manera:**

**5.2.4.1** Hacia el estribo, a una velocidad tal que la prueba en cada punto sea completada en menos de 5 minutos a partir del inicio de la aplicación de la fuerza, pero sin que la velocidad implique un desplazamiento mayor a 90 mm por minuto.

**5.2.4.2** La prueba se completa cuando el requerimiento de fuerza se logra o cuando el desplazamiento del estribo ha superado la distancia establecida en el inciso 4.5 para cada perfil regulatorio.

**5.2.5** Se considera prueba exitosa cuando la defensa soporta la fuerza aplicada sin que la deformación del estribo sea mayor a la distancia establecida en el inciso 4.5 para cada perfil regulatorio.

**5.2.6** La defensa trasera ofrecerá una resistencia adecuada a las fuerzas aplicadas paralelamente al eje longitudinal del vehículo y se conectará, cuando se sitúe en la posición de servicio, con los miembros laterales del chasis o lo que los sustituya. Este requisito se cumplirá si se demuestra que, tanto durante como después de la aplicación de las fuerzas descritas en el inciso 4.5, la distancia horizontal entre la parte trasera de la defensa y el punto más trasero en la extremidad trasera del vehículo, incluido cualquier sistema de elevación de plataforma, no supera los 400 mm en ninguno de los puntos en los que se aplican las fuerzas de ensayo.

### **5.3 Prueba de absorción de energía.**

**5.3.1** Al realizar la prueba de resistencia en uno de los puntos P3, se debe graficar la curva Fuerza vs Deformación, con la finalidad de corroborar la deformación aplicable para la regulación que se pretende acreditar de conformidad con la tabla de deformación resultante máxima del numeral 4.5.

**5.3.2** En relación con la gráfica que para cada caso que se elabore, el área dentro de la curva es la energía absorbida por la defensa, la cual deberá cumplir al menos con la magnitud o el cálculo establecido en la tabla de energía absorbida por la defensa del numeral 4.6 de esta Norma Oficial Mexicana.

## **6. Placa técnica**

### **6.1 Cada defensa deberá contar con una placa técnica con las características siguientes:**

**6.1.1** Debe estar en español y las letras deben ser de una altura no menor a 2.5 mm. La placa técnica debe ser colocada en la parte delantera o trasera del estribo, previendo que no interfiera con la instalación de la cinta retrorreflejante indicada en la NMX-

D-225-IMNC-2017 y que sea fácilmente accesible para su inspección visual. Los datos mínimos que se deben incluir son:

**6.1.2** El nombre y dirección del fabricante de la defensa.

**6.1.3** La frase "Fecha de Fabricación" (indicando el mes y año de fabricación).

**6.1.4** Declaratoria de cumplimiento con esta Norma Oficial Mexicana, con la siguiente leyenda:

"Esta defensa trasera cumple con la NOM-014-SCT-2-2021".

**6.2** Manual de Instalación. El fabricante de la defensa que surta las defensas a fabricantes de vehículos debe incluir un manual de instalación y de requerimientos del chasis en idioma español, así como un diagrama de instalación. Deberá suministrar la defensa con todos sus accesorios y tornillería para su instalación.

## **7. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad**

**7.1** La evaluación de la conformidad de la presente Norma Oficial Mexicana se llevará a cabo de primera parte por los fabricantes o importadores de vehículos o defensas mediante la expedición de una declaración de conformidad de las especificaciones establecidas en la presente Norma.

La declaración de la conformidad se integrará de acuerdo con los lineamientos de las Normas Mexicanas NMX-EC-17050-1-IMNC-2007 y NMX-EC-17050-2-IMNC-2007 o ISO 17050 o su equivalente en el extranjero.

Sin menoscabo de lo anterior, la constancia de cumplimiento podrá estar soportada por carta del fabricante de la defensa o reporte de pruebas de laboratorio extranjero o documentos emitidos por las autoridades del país de fabricación de la defensa o guarda.

**7.2** En tanto que los fabricantes no cuenten con laboratorio de pruebas propios acreditados, las pruebas se deben realizar en cualquier otro laboratorio acreditado.

**7.3** Los vehículos regulados por esta Norma Oficial Mexicana que sean fabricados bajo las especificaciones de la regulación de los Estados Unidos de América, deberán de tener una defensa trasera que cumpla con los requerimientos establecidos en las regulaciones FMVSS 223 y FMVSS 224 que forman parte de la sección 49 del Código Federal de Regulaciones parte 571.

Los vehículos fabricados bajo las especificaciones de la regulación de Canadá deberán de tener una defensa trasera que cumpla con los requerimientos establecidos en las regulaciones CMVSS 223 de la parte III del Programa IV del Código de Regulaciones Canadiense, c.1038.

Los vehículos fabricados bajo las especificaciones de la regulación UNECE deberán tener una defensa trasera que cumpla como mínimo con los requerimientos establecidos en la regulación R58 serie 03 de enmiendas.

En todos los casos, si la placa original está impresa en un idioma diferente al español, el importador deberá instalar una placa cumpliendo con lo establecido en el numeral 6 de la presente Norma Oficial Mexicana, junto a la placa original.

**7.3.1** En caso de que el vehículo a importar no tenga una defensa trasera que cumpla con lo establecido en 7.2, la defensa deberá ser verificada de acuerdo con lo establecido en los numerales 5.1, 5.2 y 5.3 de la presente Norma Oficial Mexicana por un laboratorio acreditado o por un fabricante nacional del tipo de vehículos a los que les es aplicable la presente Norma Oficial Mexicana. El laboratorio o el fabricante emitirán una constancia del cumplimiento de las especificaciones establecidas en la presente Norma Oficial Mexicana. La emisión de la constancia y el mantenimiento de los registros serán de conformidad con las Normas Mexicanas NMX-EC-17050-1-IMNC-2007 y NMX-EC-17050-2-IMNC-2007.

**7.3.2** Las defensas de los vehículos a importar no deberán presentar golpes que hayan deformado visiblemente la estructura de soporte de la misma, ni el estribo.

**7.4** La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes podrá verificar en el domicilio del fabricante los documentos que respalden las declaraciones de conformidad que haya emitido.

**7.5** Esta Norma Oficial Mexicana no se verifica en los vehículos en tránsito.

## **8. Vigilancia**

**8.1** La vigilancia del cumplimiento de esta Norma Oficial Mexicana, una vez que sea publicada en el Diario Oficial de la Federación como Norma Oficial Mexicana definitiva, se llevará a cabo por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes conforme a sus respectivas atribuciones.

## **9. Sanciones**

**9.1** El incumplimiento a las disposiciones contenidas en la presente Norma Oficial Mexicana, será sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley de Infraestructura de la Calidad y su Reglamento; la Ley de Vías Generales de Comunicación; la Ley Aduanera; la Ley de Comercio Exterior, las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior; y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

## **10. Concordancia con Normas Internacionales**

La presente Norma Oficial Mexicana no concuerda con normas internacionales por no existir referencia alguna al momento de su elaboración.

## **11. Bibliografía**

- 49CFR571.223 Protección a Impactos Posteriores. Edición enero 1998.
- 49CFR571.224 Protección a Impactos Traseros. Edición octubre 2001.
- Rear Impact Guards (Standard 223) de Canadá.
- Regulación R58 rev 3 de la CEE de la ONU. Protección trasera contra el empotramiento.

## **12. Transitorios**

**PRIMERO.-** La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 180 días naturales después de su fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**SEGUNDO.-** En cumplimiento de lo establecido en los artículos 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria y Quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se eliminan los trámites con homoclaves SCT-03-048 y SCT-02-194 y para el trámite con homoclave SCT-03-003-C se elimina el requisito de que el apoderado legal presente Poder Notarial, siempre y cuando manifieste y se verifique que con anterioridad ha acreditado su personalidad ante el Centro SCT correspondiente o ante la Dirección General de Autotransporte Federal. Asimismo, no se requerirá que presente copia de la credencial para votar, bastará con mostrar el original para hacer la anotación respectiva en el formato de solicitud.

---