

Aviso de Reunión Pública para Considerar la Aprobación del Plan de Financiamiento del Año Fiscal 2022-23 para Incentivos para el Transporte Limpio Acompañado de los Cambios Propuestos al Programa Carl Moyer

La Junta de Recursos del Aire de California (CARB o la Junta) llevará a cabo una reunión pública en la fecha y hora que se indica debajo para considerar la aprobación del Plan de Financiamiento del Año Fiscal (AF) 2022-23 para Incentivos para el Transporte Limpio (Plan de Financiamiento), acompañado de los Cambios Propuestos al Programa Carl Moyer.

Fecha: 17 de noviembre del 2022

Hora: 9:00 a. m.

Lugar presencial:

Junta de Recursos del Aire de California
Byron Sher Auditorium
1001 I Street, Sacramento, California 95814

Opción por vía remota:

Zoom

Esta reunión pública puede continuar a las 8:30 a. m. el 18 de noviembre del 2022. Consulte la agenda pública, que se publicará diez días antes de la reunión de la Junta del 17 de noviembre del 2022, para obtener detalles importantes, incluido el día en que se considerará este aspecto y cómo el público puede participar por Zoom si optan por la modalidad remota.

Antecedentes

Para alcanzar los numerosos objetivos de California en torno al cambio climático, la calidad del aire, el despliegue de vehículos de cero emisiones (ZEV) y la reducción del petróleo, CARB ha adoptado una estrategia agresiva y múltiple que utiliza incentivos para complementar los enfoques regulatorios. Anualmente, el estado asigna fondos a una cartera de programas de incentivos y cada programa desempeña un papel único, para mejorar la calidad del aire, aumentar la protección de la comunidad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Estos programas de incentivos están diseñados para apoyar en la transición hacia una economía baja en carbono en múltiples sectores, incluidas las inversiones en el sector del transporte administradas a través del Plan de Financiamiento.

Desarrollado anualmente, el Plan de Financiamiento ha financiado tradicionalmente múltiples tecnologías en diferentes puntos de su espectro de comercialización, superando barreras para el despliegue, reduciendo costos de producción, promoviendo la aceptación del consumidor, reduciendo barreras para la adopción y acelerando la transferencia de tecnologías hacia otros sectores. Estos programas están diseñados para alcanzar reducciones inmediatas de emisiones y promover la transformación equitativa de la flota de vehículos y equipos de California a cero emisiones cuando sea factible, y lo más limpia posible donde las emisiones cero aun no son

factibles. Al diseñar estas inversiones, CARB se esfuerza por maximizar los beneficios para las comunidades desfavorecidas, las comunidades de bajos recursos y los hogares de bajos ingresos (poblaciones prioritarias).

El Plan de Financiamiento cubre aproximadamente \$2.6 mil millones en inversiones de transporte limpio de diferentes fuentes de financiamiento asignadas a CARB en varios proyectos de ley de presupuestos aprobados por la Legislatura y firmados por el Gobernador.

- \$381 millones asignados a CARB para programas de equidad de transporte limpio establecidos bajo el Proyecto de ley del Senado (SB) 1275 (\$255 millones del Fondo General y \$126 millones en ingresos de la subasta Cap-and-Trade del Fondo de Reducción de Gases de Efecto Invernadero o GGRF).
- \$2.2 mil millones propuestos para camiones cero emisiones de carga pesada, autobuses, equipos todoterreno y embarcaciones portuarias comerciales (\$455 millones del Fondo General, \$1,125 mil millones de los Fondos Generales de la Proposición 98 y \$620 millones en ingresos de la subasta Cap-and-Trade del GGRF) y \$28.64 millones para el Programa de Mejora de la Calidad del Aire del Fondo de Mejora de la Calidad del Aire.

Plan de Financiamiento propuesto para el AF 2022-23 para Incentivos de Transporte Limpio

El Plan de Financiamiento describe los impulsores de políticas y la visión CARB para las inversiones de fuentes móviles, las asignaciones de fondos para los proyectos, las revisiones propuestas a los criterios del proyecto y otros detalles de implementación, así como la justificación para estas inversiones. El plan también incluye actualizaciones integrales al plan de tres años del SB 1275 (De León, Stats. 2014, cap. 530), que abarcará todos los incentivos a la compra de vehículos ligeros e inversiones en movilidad limpia; la estrategia de inversión a largo plazo en vehículos de carga pesada SB 1403 (Lara, Stats. 2018, ch. 370) y el programa de reporte de incentivos para autobuses escolares del estado y el proyecto de ley de la asamblea 630 (Cooper, Stats. 2017, cap. 636) Metas anuales de desempeño y evaluación para el programa mejorado de modernización de la flota y los programas Clean Cars 4 All.

La propuesta del personal sigue enfocando estos incentivos en la aceleración del desarrollo y el despliegue de las tecnologías de fuentes móviles más limpias y factibles, así como en mejorar el acceso equitativo al transporte limpio. Desde sus inicios, estas inversiones han promovido los objetivos de reducción de las emisiones identificados en el Plan de Alcance del Cambio Climático, los Planes de Implementación Estatales, el Plan de Acción de Carga Sostenible de California y los objetivos de Comunidades Sostenibles consistentes con SB 375 (Steinberg, Stats. 2008, cap. 728). Las categorías generales de proyectos dentro del Plan de Financiamiento están diseñadas para apoyar los objetivos de salud pública, calidad del aire y cambio climático del Estado, así como la transformación de la flota de vehículos y equipos de California a una que sea de cero emisiones cuando sea factible, como se enfatiza en la Orden Ejecutiva N-79-20 del gobernador Newsom. Al diseñar estas inversiones, CARB se esfuerza por maximizar los beneficios para las poblaciones prioritarias. Estas inversiones incluyen apoyo específico a las comunidades más afectadas por la mala calidad del aire y el cambio climático.

En la mayoría de los casos, estos proyectos continúan basándose en inversiones de ciclos presupuestarios anteriores que se previeron como inversiones multianuales, mientras que se toman medidas para pasar de amplios incentivos de compra a estrategias más específicas que apoyen a los consumidores de bajos recursos y a las flotas pequeñas que enfrentan los mayores

obstáculos para el transporte limpio. El personal también propone nuevos conceptos innovadores como las zonas verdes, para fomentar la adopción generalizada de tecnologías cero emisiones a través de mecanismos financieros y no financieros. La propuesta del personal sigue acelerando el despliegue de autobuses escolares, autobuses de tránsito y camiones de carretaje de cero emisiones. Además, tras el éxito de la iniciativa del año pasado en el Proyecto 800 de promover la compra de 800 camiones de carretaje de cero emisiones, el personal está proponiendo lanzar una iniciativa similar para camiones de basura de cero emisiones. El personal desarrolló las asignaciones de proyectos propuestas mediante un proceso público, considerando las indicaciones legislativas y los comentarios de las partes interesadas y las comunidades prioritarias, evaluando la demanda anticipada y la disposición de la tecnología y revisando los elementos de planificación a largo plazo de los planes de financiamiento anteriores. Las inversiones incluidas en el Plan de Financiación se dividen en las siguientes categorías especificadas por la Legislatura:

- \$381 millones para programas de incentivos de compra de vehículos e inversiones en movilidad limpia ayudarán a aumentar el acceso a transporte limpio y opciones de movilidad que beneficien a todos los californianos, incluidas las poblaciones prioritarias, conforme a lo indicado en el SB 1275 y el SB 350 (De León, Stats. 2015, cap. 547). Esto cubre los incentivos a la compra de vehículos, las inversiones en movilidad limpia y la planificación y el desarrollo de capacidades.
- \$2.2 mil millones para vehículos de carga pesada y equipos todoterreno para acelerar el despliegue a corto plazo de vehículos y equipos de cero emisiones en poblaciones prioritarias y promover el desarrollo de tecnologías avanzadas y reducir las emisiones de las embarcaciones portuarias comerciales. Se necesitan incentivos para ayudar a financiar el desarrollo de tecnologías avanzadas mediante proyectos piloto y de demostración a medida que estas tecnologías llegan al mercado y avanzan a programas de financiación como el Proyecto de Incentivos de Vales para Camiones y Autobuses híbridos y de cero emisiones o Vales para Camiones y Autobuses Limpios (también conocidos como HVIP) y el Proyecto de Incentivos de Vales para Equipos Limpios Todoterreno, que ofrecen vales para las tecnologías comerciales avanzadas tempranas. Por último, el Programa de Asistencia de Préstamos para Camiones ayuda a los camioneros de pequeños negocios a obtener financiamiento para camiones más nuevos para cumplir con los plazos de cumplimiento de las regulaciones de CARB para los camiones y los autobuses en uso. El nuevo Programa Piloto de Préstamos para Cero Emisiones usará el modelo de Asistencia de Préstamos para Camiones, pero se centrará en la financiación de ZEV de carga pesada y de infraestructuras de suministro de combustible para flotas de pequeños negocios.
- No hay fondos nuevos para reembolsar a los consumidores por compras nuevas de ZEV mediante el Proyecto de Reembolso para Vehículos Limpios (CVRP). El CVRP recibió por adelantado una asignación de \$515 millones como parte del presupuesto del año pasado que está destinado a financiar este proyecto hasta el AF 2023-24. De forma alternativa, el Plan de Financiamiento ofrece proyecciones de financiamiento actualizadas y propone enmiendas a los cambios aprobados por la Junta en noviembre del 2021.

Los detalles completos sobre las recomendaciones para estas inversiones se incluirán en el Plan de Financiamiento publicado para comentarios del público antes del 14 de octubre del 2022.

Cambios Propuestos al Programa Carl Moyer

De forma similar a la propuesta escuchada con el plan de financiación 2021-2022 para ajustar los umbrales de rentabilidad del Programa Carl Moyer para apoyar a vehículos en carretera de cero emisiones, el personal está aprovechando esta oportunidad para que la Junta considere las

enmiendas propuestas al umbral de rentabilidad para apoyar los equipos de cero emisiones en el sector todoterreno.

El Programa Carl Moyer es un programa estatal dirigido localmente que reemplaza los motores más antiguos y de alta contaminación con alternativas más limpias de lo requerido. Las reducciones de emisiones financiadas mediante el Programa Carl Moyer deben apoyar el Plan de Implementación Estatal (SIP) siendo permanentes, excedentes, cuantificables y ejecutables. La sección 44283 del Código de Salud y Seguridad (HSC) exige que todos los proyectos elegibles del Programa Carl Moyer (excepto la infraestructura) sean rentables, con un pago máximo de un dólar por tonelada de contaminación reducida calculada. CARB es responsable de establecer, actualizar y adoptar directrices para el programa y proponer revisiones según sea necesario a fin de mejorar la capacidad del programa para lograr la cantidad máxima de reducciones de emisiones factibles.

De acuerdo con el fomento de reducciones equitativas, excedentes por encima y más allá de las emisiones y para mantenerse al día con los costos incrementales sustancialmente más altos para los vehículos y equipos de cero emisiones, el personal propone impulsar la demanda del mercado aumentando la cantidad pagada en virtud de las Directrices por tonelada ponderada de contaminación reducida. La propuesta del personal tiene como objetivo apoyar la introducción y fomentar nuevas reducciones de emisiones de los equipos todoterreno. El personal propone ajustar los umbrales de rentabilidad de cero emisiones de los vehículos todoterreno para que coincidan con el umbral opcional de límite de cero emisiones de los vehículos en carretera y ajustar los límites para tener en cuenta los cambios debidos a la inflación. Estos cambios propuestos son para garantizar que el programa continúa enfocándose en incentivar y desplegar tecnologías de cero emisiones más avanzadas. La tabla 1 resume los límites de costo-efectividad actuales y propuestos para el Programa Carl Moyer.

Tabla 1: Límites actuales y propuestos en función de los costos

Tipos de límite de rentabilidad (CE)	Límites actuales de CE (\$/tonelada)	Límites de CE propuestos (\$/tonelada)
Límite base	\$33,000	\$34,000*
Límite opcional de cero emisiones para todoterreno	\$109,000	\$522,000
Límite de tecnología avanzada opcional en carretera: 0,02 g/bhp-hr o más limpia	\$200,000	\$209,000*
Límite opcional de cero emisiones en carretera	\$500,000	\$522,000*
Autobuses escolares (combustión)	\$300,000	\$313,000*

*ajustado para la inflación

Según las enmiendas propuestas por el personal, la aplicación de los límites más altos estaría sujeta a la discreción del distrito de aire. Los distritos de aire conservarían la flexibilidad de aplicar un límite más estricto que las directrices del Programa Carl Moyer y también conservarían su capacidad de dirigir sus límites actuales para el financiamiento del Programa Carl Moyer a las categorías que sirven a sus prioridades locales.

Las modificaciones propuestas por el personal a las directrices del Programa Carl Moyer están disponibles en el sitio web de CARB en tachado y subrayado en (<https://ww2.arb.ca.gov/guidelines-carlmoyer>). Las modificaciones siguientes están disponibles para un período de comentarios del público de 45 días desde el **30 de septiembre del 2022 hasta el 14 de noviembre del 2022**. La Audiencia de la Junta del 17 de noviembre de 2022 servirá como reunión pública en virtud de la subdivisión (b) de la sección 44287 del Código de Seguridad para que CARB considere los comentarios del público sobre estas enmiendas a las directrices del Programa Carl Moyer antes de su adopción definitiva. Dirija todos comentarios pertinentes al expediente de comentarios del público en <http://www.arb.ca.gov/lispub/comm/bclist.php>. Consulte en el Aviso que figura a continuación la información sobre cómo y cuándo enviar comentarios sobre otros programas que se mencionan en este Aviso.

Las partes interesadas han sugerido otros posibles cambios al Programa Carl Moyer que se salen del alcance inmediato de esta propuesta. El personal seguirá trabajando con las partes interesadas para considerar cómo el programa se podría mejorar y discutirá otros cambios específicos posibles para los vehículos todoterreno en un proceso público independiente.

Acciones propuestas

El personal de CARB presentará el Plan de Financiamiento acompañado por los cambios propuestos al Programa Carl Moyer para aprobación en la Reunión de la Junta. El Plan de Financiamiento y los cambios propuestos al Programa Carl Moyer se pueden encontrar en las ubicaciones siguientes:

- El Plan de Financiamiento se puede consultar en el sitio web de CARB en <http://www.arb.ca.gov/aqip/> para el 14 de octubre del 2022.
- Las modificaciones a las directrices del Programa Carl Moyer se puede consultar en el sitio web de CARB en <https://ww2.arb.ca.gov/guidelines-carl-moyer> para el 30 de septiembre del 2022.

Comuníquese con Chris Hopkins, coordinador de regulaciones, en Chris.Hopkins@arb.ca.gov o (916) 445-9564, si necesita copias físicas de los documentos.

Los miembros del público que estén interesados pueden presentar comentarios de forma oral o escrita durante la reunión y pueden proporcionarlos por correo postal o por vía electrónica antes de la reunión. Para ser considerados por la Junta, los comentarios por escrito no presentados durante la reunión se deben recibir **a más tardar el 14 de noviembre del 2022** y dirigirse a:

Correo postal: Clerks' Office, California Air Resources Board
1001 I Street, Sacramento, California 95814

Por vía electrónica: <http://www.arb.ca.gov/lispub/comm/bclist.php>

Tenga en cuenta que, en virtud de la Ley de Registros Públicos de California (sección 6259 et seq. del Código de Gobierno), sus comentarios escritos y orales, archivos adjuntos e información de contacto asociada (p. ej., su dirección, teléfono, correo electrónico, etcétera) pueden ser parte del registro público y se pueden revelar al público a solicitud.

Las preguntas adicionales sobre este asunto se pueden dirigir a Graciela Garcia, especialista en contaminación del aire, al (279) 208-7535 o en Graciela.Garcia@arb.ca.gov, o a Chelsey Batchelder, técnica de oficina, en Chelsey.Batchelder@arb.ca.gov.

Análisis Ambiental

CARB ha determinado que el Plan de Financiamiento no es un proyecto sujeto a los requisitos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) o puede estar exento de tales requisitos. El programa regulatorio certificado por CARB, que se aplica a la adopción, aprobación, enmienda o derogación de estándares, normas, regulaciones o planes para la protección y el mejoramiento de la calidad del aire ambiental del estado, ha sido certificado por el Secretario de Recursos Naturales de California en virtud del Código de Recursos Públicos de California, sección 21080.5 de la CEQA (Código de Regulaciones de California, título 14, sección 15251, subdivisión (d)). Las agencias públicas con programas regulatorios certificados están exentas de ciertos requisitos de la CEQA, entre ellos, la preparación de informes de impacto ambiental, declaraciones negativas y estudios iniciales. Para las actividades que constituyan aprobaciones de proyectos, según se usan tales términos en la CEQA, CARB, como agencia líder, prepara un documento ambiental sustituto (denominado "Análisis Ambiental" o "EA") como parte del Informe del Personal preparado para una acción propuesta para cumplir con la CEQA (Código de Regulaciones de California, título 17, secciones 60000-60008).

CARB, como agencia líder en virtud de la CEQA, revisó el Plan de Financiamiento y concluyó que no es un proyecto en virtud del título 14 del Código de Regulaciones de California, título 14, sección 15378, subdivisión (b)(4) y, por lo tanto, no está sujeto a la CEQA. La subdivisión (b)(4) de la sección 15378 estipula que "la creación de mecanismos de financiamiento por el gobierno u otras actividades fiscales del gobierno que no impliquen un compromiso a un proyecto específico que pueda resultar en un impacto físico potencialmente significativo para el medio ambiente" no es un proyecto en virtud de la CEQA. El Plan de Financiamiento es una actividad fiscal gubernamental que no implica ningún compromiso a proyectos específicos y, por lo tanto, no está sujeto a revisión en virtud de la CEQA.

Aun si el Plan de Financiamiento fuera un proyecto en virtud de la CEQA, estaría categóricamente exento de esta por la excepción de sentido común (Código de Regulaciones de California, título 14, sección 15061, subdivisión (b)(3)) y la excepción de "clase 8" (Código de Regulaciones de California, título 14, sección 15308) para la protección del medio ambiente. Las directrices de la CEQA expresan que "la actividad está cubierta por la excepción de sentido común de que la CEQA se aplica solo a los proyectos que tienen un potencial de causar un efecto significativo en el medio ambiente; donde se pueda percibir con certeza que no hay posibilidad de que la actividad en cuestión pueda tener un efecto significativo en el medio ambiente, la actividad no está sujeta a la CEQA" (Código de Regulaciones de California, título 14, sección 15601, subdivisión (b)(3)). A partir de la revisión de CARB, se puede percibir con certeza que no hay posibilidad de que el Plan de Financiamiento traiga consigo un impacto adverso significativo en el medio ambiente. Además, la acción propuesta está diseñada para proteger el medio ambiente y CARB no encontró indicios sustanciales de que la propuesta pueda afectar de forma adversa la calidad del aire ni ninguna otra área de recursos ambientales, ni de que se aplique ninguna de las otras excepciones a la exención (Código de Regulaciones de California, título 14, sección 15300.2). Por lo tanto, aun cuando el Plan de Financiamiento fuera un proyecto en virtud de la CEQA, estaría exento de esta.

Se puede consultar un análisis más detallado en el Resumen Ejecutivo del Plan de Financiamiento.

Solicitud de adaptaciones especiales

De conformidad con la sección 7296.2 del Código de Gobierno de California, se pueden proporcionar adaptaciones especiales o satisfacer necesidades relativas al idioma para cualquiera de las siguientes situaciones:

- Disponibilidad de un intérprete en la audiencia;
- Disponibilidad de documentos en un formato alternativo o en otro idioma;
- Adaptación razonable relacionada con una discapacidad.

Para solicitar estas adaptaciones especiales o necesidades relacionadas con el idioma, comuníquese lo antes posible con la oficina del secretario a cotb@arb.ca.gov o al (916) 322-5594, a más tardar diez días hábiles antes de la fecha programada para la Audiencia de la Junta. Los usuarios de servicios TTY/TDD/Speech to Speech pueden marcar 711 para llamar al Servicio de Retransmisión de California (CRS).

Conforme la sección 7296.2 del Código de Gobierno de California, una adaptación especial o necesidades lingüísticas pueden ser suministradas para cualquiera de los siguientes:

- Un intérprete que esté disponible en la audiencia;
- Documentos disponibles en un formato alterno u otro idioma;
- Una adaptación razonable relacionada con una discapacidad.

Para solicitar estas adaptaciones especiales o necesidades relacionadas con el idioma, comuníquese lo antes posible con la oficina del secretario a cotb@arb.ca.gov o al (916) 322-5594, a más tardar diez días hábiles antes de la fecha programada para la Audiencia de la Junta. TTY/TDD/ Las personas que necesiten este servicio pueden marcar el 711 para el Servicio de Retransmisión de Mensajes de California.

Junta de Recursos de Aire de California



Steven S. Cliff, Ph.D.,
Director ejecutivo

Fecha: 30 de septiembre del 2022

El reto energético que enfrenta California es real. Cada californiano necesita tomar medidas inmediatas para reducir el consumo de energía. Para obtener una lista de formas sencillas en que se puede reducir la demanda y los costos de la energía, consulte el [sitio web de CARB](http://www.arb.ca.gov) (www.arb.ca.gov).