

## TÍTULO 13. CONSEJO DE RECURSOS ATMOSFÉRICOS DE CALIFORNIA

### **NOTIFICACIÓN DE AUDIENCIA ABIERTA AL PÚBLICO PARA CONSIDERAR LA ADOPCIÓN DE UN REGLAMENTO PROPUESTO PARA CONTROLAR LAS EMISIONES DE LOS CAMIONES DE ACARREO CON MOTORES A DIESEL DE CARGA PESADA EN USO EN LAS CARRETERAS EN LOS ESTABLECIMIENTOS DE PUERTOS Y TERMINALES FERROVIARIAS INTERMODALES**

El Consejo de Recursos Atmosféricos (*Air Resources Board*) (el Consejo o el *ARB*) llevará a cabo una audiencia abierta al público, a la hora y lugar que se indica más adelante, para considerar la adopción de un reglamento para reducir las emisiones de partículas de diesel (*particulate matter - PM*) y de óxidos de nitrógeno (*oxides of nitrogen - NOx*) de los camiones de acarreo que operan en los puertos y en las terminales ferroviarias en California. A las compañías de transportes que despachan a los camiones de acarreo, las terminales de los puertos y las terminales ferroviarias, las autoridades portuarias y ferroviarias, los conductores de los camiones de acarreo y los propietarios de los camiones de acarreo se les sujetaría a este reglamento, y tendrían responsabilidades bajo el mismo. Esta notificación resume el reglamento propuesto. El Informe del Personal: La Declaración Inicial de Razones (Informe del Personal) y el Documento de Apoyo Técnico presentan el reglamento y la información que sustenta la adopción del reglamento en mayor detalle.

FECHA: 6 de diciembre del 2007

HORA: 9:00 a.m.

LUGAR: Consejo de Recursos Atmosféricos  
Auditorio  
9530 Telstar Avenue  
El Monte, California 91731

Este asunto se considerará en una reunión del Consejo de dos días, que comenzará a las 9:00 a.m., el 6 de diciembre del 2007, y posiblemente continúe a las 8:30 a.m., el 7 de diciembre del 2007. Este asunto no puede considerarse hasta el 7 de diciembre del 2007. Por favor, consulte la agenda para la reunión, misma que estará disponible por lo menos 10 días antes del 6 de diciembre del 2007, para determinar el día en que este asunto se considerará.

Para los individuos con discapacidades sensoriales, este documento está disponible en escritura *Braille*, letras grandes, cinta de audio o disco de computadora. Por favor, Comuníquese con el Coordinador de Discapacidades del *ARB*, al (916) 323-4916, por medio de teléfono activado con la voz, o a través del Servicio de Retransmisión de Mensajes de California, al 711, para solicitar servicios para discapacitados. Si usted es una persona con conocimientos limitados del inglés, y le gustaría solicitar servicios de intérpretes, por favor comuníquese con el Administrador Bilingüe del *ARB*, al (916) 323-7053.

*El reto de energía al que se enfrenta California es real. Todo californiano necesita tomar medidas inmediatas para reducir el consumo de energía. Para obtener una lista de maneras simples en que usted puede reducir la demanda y reducir sus costos de energía, visite nuestro sitio de Internet en: [www.arb.ca.gov](http://www.arb.ca.gov).*

## **RESUMEN INFORMATIVO DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS Y VISTA GENERAL DE LA DECLARACIÓN DE LAS POLÍTICAS**

**Sección Afectada:** Propuesta adopción de la nueva sección 2027, del título 13, del Código de Reglamentos de California (CCR).

### **Antecedentes**

Más del 90 por ciento de californianos respiran aire insalubre, en ocasiones. Para mejorar la calidad del aire y de la salud humana, el ARB establece requisitos para reducir las emisiones de vehículos nuevos, motores y otras fuentes en uso en las carreteras y fuera de éstas. En el transcurso de los últimos 30 años, como parte de la misión del ARB, de abordar el asunto de la contaminación ambiental en el estado, el Consejo ha adoptado una serie de reglamentos, que exige a los fabricantes de nuevos vehículos motorizados y motores, que cumplan con las normas para el control de las emisiones, más estrictas que nunca.<sup>1</sup> Junto con la Agencia para la Protección del Medio Ambiente de los Estados Unidos (*U.S. Environmental Protection Agency - U.S. EPA*), el ARB ha adoptado más recientemente nuevas normas de emisiones para los motores de carga pesada del modelo del año del 2007<sup>2</sup>, que reducen las emisiones de partículas de diesel (*PM*) en un 90 por ciento, en comparación con los motores de emisiones normales, de modelos anteriores al 2007, y las normas de emisiones para los motores de carga pesada del modelo del año del 2010, que reducen las emisiones de óxidos de nitrógeno (*NOx*) en un 90 por ciento, en comparación con los motores de emisiones normales, de modelos anteriores al 2007<sup>3</sup>. Sin embargo, en establecimientos de los puertos y las terminales ferroviarias intermodales, los camiones de acarreo típicamente no son nuevos, sino mas bien son más viejos, y contaminan más. Algunos de los camiones en operación en estos lugares son más viejos de 20 años. Debido al retiro lento de estos vehículos y al alto riesgo asociado con las emisiones de partículas de diesel (*PM*), el personal del ARB está proponiendo que se reduzcan las emisiones de los camiones de acarreo en uso, que operan en los puertos y las terminales ferroviarias intermodales en California.

### *Control de Contaminantes del Aire Tóxicos y Contaminantes de Criterios*

El Programa para el Control e Identificación de Contaminantes del Aire Tóxicos de California (*California Toxic Air Contaminant Identification and Control Program*) (Programa de Tóxicos del Aire), establecido bajo la ley de California, por medio del Proyecto de Ley de la Asamblea 1807 (Stats. 1983, ch. 1047) y estipulado en las secciones de la 39650 hasta la 39675, del Código de Salud y Seguridad (*HSC*), exige al ARB que identifique y controle los contaminantes del aire tóxicos en el ambiente

---

<sup>1</sup> Título 13, Código de Reglamentos de California (CCR), capítulo 1, artículo 2, secciones 1950 y las que siguen.

<sup>2</sup> Motores equipados en vehículos de carga pesada, que tienen un peso vehicular bruto de más de 14000 libras

<sup>3</sup> Sección 1956.8, del Título 13, del CCR.

(*toxic air contaminants - TACs*) en California. La etapa de identificación del Programa de Tóxicos del Aire le exige al *ARB*, con la participación de otras dependencias estatales, como la Oficina para la Evaluación de los Peligros a la Salud del Medio Ambiente (*Office of Environmental Health Hazard Assessment*), que evalúen los impactos a la salud, de las sustancias y su exposición a las mismas, y a que identifiquen a aquellas sustancias que poseen la mayor amenaza a la salud, como contaminantes del aire tóxicos. La evaluación del *ARB* se pone a la disposición del público, y la analiza un Panel de Análisis Científico (*Scientific Review Panel - SRP*) establecido bajo la sección 39670, del *HSC*. Después de la evaluación del *ARB* y del análisis del *SRP*, el Consejo, conforme a la sección 39662, podría identificar formalmente un *TAC* en una audiencia abierta al público. Después de la identificación, las secciones 39658, 39665 y 39666, del *HSC* exigen al *ARB*, con la participación de los distritos para el control de la contaminación del medio ambiente y de los distritos para el control de la calidad del aire (distritos), y en consulta con las fuentes afectadas y las partes interesadas, que preparen un informe sobre la necesidad y el grado apropiado de regulación para esa sustancia (una “evaluación de necesidades”) y que adopten medidas para el control de tóxicos suspendidos en el aire (*airborne toxic control measures - ATCMs*) para las fuentes no vehiculares. Basándose en su determinación bajo la sección 39662, y conforme a la sección 39667, del *HSC*, el *ARB* es responsable de considerar y adoptar las normas para el control de las emisiones y otros *ATCMs* para las fuentes vehiculares, para alcanzar las máximas reducciones posibles en la exposición del público a los *TACs*.

En 1998, el Consejo identificó las *PM* de diesel como un *TAC*, sin un nivel de exposición de umbral especificado por el Consejo. Una evaluación de necesidades para las *PM* de diesel se llevó a cabo entre 1998 y el 2000, que causó que el personal del *ARB* elaborara, y que el Consejo aprobara un Plan para la Reducción de Riesgos, para Reducir las Emisiones de Partículas de los Motores y Vehículos a Diesel (*RRP de Diesel*) en el 2000. El *RRP* de Diesel presentó información que identificó las opciones disponibles para reducir las *PM* de diesel, y recomendó medidas para el control, para lograr mayores reducciones. El alcance del *RRP* de Diesel era amplio, tratando todas las categorías de motores, tanto móviles, como estacionarios, incluyendo aquéllos cubiertos por el reglamento propuesto. La meta final del *RRP* de Diesel es reducir las emisiones de *PM* de diesel de California, y los riesgos asociados de cáncer de los niveles del punto de partida del 2000 en un 85 por ciento, para el 2020.

Las secciones 43013 y 43018, del *HSC* dan guía adicional al *ARB* para que adopte normas y reglamentos, que el Consejo ha determinado que son necesarios, al mejor costo, y factibles tecnológicamente para lograr las reducciones de emisiones de los contaminantes de criterios identificados, que afectan la salud y el bienestar del Estado, de varias categorías de fuentes móviles nuevas y en uso.

El propósito de esta medida reguladora propuesta es reducir las emisiones de las *PM* de diesel y de *NOx*. Se necesitan las reducciones de las emisiones de las *PM* de diesel para reducir el posible riesgo de cáncer y otros efectos adversos, de la exposición a las *PM* para las personas que viven en los alrededores de los puertos,

terminales ferroviarias intermodales y carreteras cercanas. Las reducciones en las *PM* de diesel y *NOx* (que forman las *PM* de nitrato “secundarias” en la atmósfera) también contribuirán a las reducciones de las *PM* regionales, que ayudarán en el progreso de California para lograr las normas Estatales y Federales de la calidad del aire. Las reducciones en *NOx*, un ingrediente en la formación de la contaminación de ozono, también ayudarán a reducir los niveles regionales de ozono.

Los motores de diesel en los camiones de acarreo son una fuente considerable de emisiones de *PM* de diesel y *NOx* en California. El reglamento propuesto proporcionaría las reducciones necesarias de emisiones de las *PM* de diesel en el 2010, y las reducciones de *NOx* en el 2014, a lo largo de California, después de una implementación reglamentaria completa. Estas reducciones de emisiones ocurrirían en áreas cerca de los puertos y terminales ferroviarias intermodales, muchas de las cuales se designan como que no logran las normas de calidad del aire del medio ambiente Estatales y Federales para *PM*<sub>10</sub>, *PM*<sub>2.5</sub> y ozono.

### *Logro de las Normas de Calidad del Aire del Medio Ambiente*

La Ley federal para el Aire Limpio (*Clean Air Act - CAA*) exige a la *U.S. EPA* que establezca Normas Nacionales para la Calidad del Aire del Medio Ambiente (*National Ambient Air Quality Standards - NAAQS*) para los contaminantes que se consideran dañinos a la salud pública, incluyendo las partículas finas (*PM*<sub>2.5</sub>) y el ozono. Establecidas para proteger la salud pública, las *NAAQS* se adoptan, basándose en un análisis de estudios de salud de parte de expertos y en un proceso público. Los *PM*<sub>2.5</sub> del medio ambiente están asociados con la mortalidad prematura, el empeoramiento de las enfermedades respiratorias y las cardiovasculares, la exacerbación del asma, la bronquitis crónica y la aguda, y las reducciones en la función de los pulmones. El ozono es un oxidante poderoso. La exposición al ozono puede resultar en la función reducida de los pulmones, mayores síntomas respiratorios, mayor hiperactividad de las vías respiratorias y mayor inflamación de las vías respiratorias. La exposición al ozono también se asocia con la muerte prematura, la hospitalización por causas cardiopulmonares y las visitas a la sala de emergencias a causa del asma.

La ley federal les exige a las áreas en el Estado que exceden las *NAAQS*, que elaboren Planes de Implementación Estatal (*State Implementation Plans - SIPs*) que describan como lograrán las *NAAQS* para ciertas fechas límite. Las reducciones de emisiones de *NOx* se necesitan porque los *NOx* conducen a la formación en la atmósfera tanto de ozono, como de *PM*<sub>2.5</sub>; Las reducciones de las emisiones de las *PM* de diesel se necesitan porque las *PM* de diesel contribuyen a las concentraciones de *PM*<sub>2.5</sub> en el medio ambiente.

El Distrito para el Control de la Calidad del Aire de la Costa Sur (*South Coast Air Quality Management District - SCAQMD*) y el Distrito para el Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín (*San Joaquin Valley Air Pollution Control District - SJVAPCD*) se designan como que no logran ni las *NAAQS* de ozono de 8 horas ni las *PM*<sub>2.5</sub> federales. A fin de demostrar que los programas necesarios

para el control de emisiones están en marcha, la U.S. EPA exige que todas las reducciones de emisiones necesarias se logren para el 2014 para las  $PM_{2.5}$  y para el 2023 para el ozono.

Tanto en las depresiones de aire de la Costa Sur, como del Valle de San Joaquín, la calidad del aire modelada indica que son cruciales las reducciones considerables de  $NO_x$  para ayudar a cumplir con las normas federales. Por ejemplo, en este momento, la estrategia para alcanzar el logro de las normas de las  $PM_{2.5}$  en la Depresión de Aire de la Costa Sur incluye cálculos del personal de que una reducción del 55 por ciento en emisiones de  $NO_x$  de los niveles del 2006 (por ejemplo, una reducción total de cientos de toneladas al día) y una reducción del 15 por ciento en emisiones directas de  $PM_{2.5}$  de los niveles del punto de partida del 2006, serán necesarios para el logro de las normas de  $PM_{2.5}$  en la Depresión de Aire de la Costa Sur. Las reducciones de emisiones de  $NO_x$ , del reglamento propuesto, jugaría un papel esencial en ayudar a la Depresión de Aire de la Costa Sur con el cumplimiento de su fecha límite del 2014 para las  $PM_{2.5}$ , así como sus fechas límites futuras para el ozono.

La CAA federal permite a los estados adoptar normas más protectoras de la calidad del aire, si se necesitaran, y California ha establecido normas para las partículas y el ozono que son más protectoras de la salud pública, que las normas federales respectivas. Las áreas del Área de la Bahía, la Costa Sur, el Valle de San Joaquín y San Diego son áreas que no logran las normas del Estado para el ozono y las  $PM_{2.5}$ . La sección 40911, del HSC exige a los distritos locales para el control de la calidad del aire, que presenten planes al Consejo para lograr las normas de calidad del aire del medio ambiente del Estado, y la sección 40924, del HSC exige actualizaciones cada tres años de estos planes. Las reducciones de emisiones de  $NO_x$  y  $PM_{2.5}$  del reglamento propuesto ayudará a los distritos locales para el control de la calidad del aire a alcanzar el logro de las normas de calidad del aire del medio ambiente del Estado.

#### *Control de Emisiones de las Actividades Relacionadas con el Transporte de Mercancía*

En abril del 2006, el Consejo aprobó el Plan para la Reducción de Emisiones para los Puertos y el Transporte de Mercancía en California. El plan identifica estrategias para reducir las emisiones que se despiden del transporte de mercancía, a través de los puertos de California y a otras regiones del Estado. El Plan para la Reducción de Emisiones es parte del Plan más amplio de Acción para el Transporte de Mercancía (*Goods Movement Action Plan - GMAP*) que se está llevando a cabo conjuntamente por la Agencia para la Protección del Medio Ambiente de California y de la Agencia de Empresas, Transporte y Vivienda. La etapa I del GMAP se reveló en septiembre del 2005, y resaltó los impactos de la contaminación del aire del transporte de mercancía, y la necesidad urgente de mitigar el riesgo a la salud localizado en las comunidades afectadas. El GMAP final se reveló en enero del 2007, e incluye un marco que identifica los contribuyentes principales para las emisiones relacionadas con el transporte de mercancía.

El Plan para la Reducción de Emisiones identifica varias estrategias para reducir las emisiones de todas las fuentes de emisiones considerables involucradas en el transporte de mercancía, incluyendo las embarcaciones que se desplazan en el océano, las embarcaciones en los puertos, el equipo que maneja las cargas, las locomotoras y los camiones. El Plan identifica varias estrategias para reducir las emisiones de los camiones de acarreo. El Plan establece metas para la reducción de emisiones para los camiones de acarreo, incluyendo la modernización (reemplazar y/o reacondicionar) los camiones en los puertos, la implementación de las normas de emisiones de camiones de CA/US 2007, y la restricción de la entrada de camiones nuevos al servicio en los puertos, a menos que estén equipados con controles de *PM* de diesel. El reglamento propuesto representaría un primer paso importante para satisfacer las metas del Plan para la Reducción de Emisiones, al requerir el reemplazo y/o reacondicionamiento de los camiones, para que cumplan con los requisitos más nuevos y más estrictos para el control de las emisiones.

### *La Ley del 2006 sobre Soluciones para el Calentamiento Global de California*

La Ley del 2006 sobre Soluciones para el Calentamiento Global de California estableció requisitos para el primer programa integral en el mundo, de mecanismos de mercadeo y reguladores para lograr reducciones reales, cuantificables, al mejor costo de los gases de efecto invernadero (*greenhouse gases - GHG*).<sup>4</sup> La ley le impuso al *ARB* la responsabilidad de vigilar y reducir las emisiones de *GHG*. El decreto exige al *ARB* adoptar reglamentos y otros requisitos que reducirían los niveles de los *GHG* al equivalente de los niveles de 1990, a nivel estatal, para el 2020.

Algunas medidas requeridas por el reglamento propuesto podrían resultar en un ligero aumento de dióxido de carbono (*CO<sub>2</sub>*) para algunas aplicaciones. Esto podría ocurrir, por ejemplo, si los propietarios de camiones eligen cumplir con los reglamentos, usando tecnologías de tratamiento del sistema de escape, que posiblemente podrían reducir la economía de combustible de un vehículo, o aumentar el peso del vehículo. Sin embargo, otras medidas en el reglamento propuesto probablemente contrarrestarían este efecto. Por ejemplo, la etapa acelerada en los motores más nuevos, que emplean tecnologías modernas, menos contaminantes reducirían las emisiones de los *GHG* de cada nuevo motor, en relación con los motores en uso más viejos. Además, el reglamento propuesto reduciría las emisiones del carbono negro (un componente de las *PM* de diesel y un probable contribuyente al calentamiento global), que contrarrestaría más los aumentos menores en emisiones de *CO<sub>2</sub>*, que podrían ocurrir en algunas aplicaciones. Por lo tanto, el personal espera que los reglamentos propuestos tengan un efecto insignificante general en el calentamiento global.

---

<sup>4</sup> Establecida bajo el Proyecto de Ley de la Asamblea 32, de la ley de California (Stats. 2006, ch. 488) y estipulada en la § 38500 y las que siguen, del *HSC*

. Los gases de efecto invernadero son aquéllos que tienden a aumentar las temperaturas promedio globales a través de la absorción de radiación infrarroja u otros mecanismos. Éstos incluyen, pero no se limitan al dióxido de carbono (*CO<sub>2</sub>*) y al metano (*CH<sub>4</sub>*).

### *Autoridad*

El ARB tiene autoridad bajo la ley de California para adoptar el reglamento propuesto. Las secciones de la 39650 hasta la 39675, 43013(b), 43018 y la 43600, del Código de Salud y Seguridad proporcionan amplia autoridad para que el ARB adopte las normas de emisiones y otros reglamentos para reducir las emisiones de contaminantes del aire tóxicos y de criterios de fuentes vehiculares nuevas y en uso, no vehiculares y otras fuentes móviles.

### *Reducciones de Emisiones y Beneficios Proyectados a la Salud Pública*

Se espera que el reglamento propuesto reduzca considerablemente las emisiones de las *PM* de diesel, de los camiones de acarreo operados en los establecimientos de los puertos y de las terminales ferroviarias intermodales. Las reducciones de las emisiones de *PM* de diesel son necesarias para reducir la mortalidad prematura, el riesgo de cáncer y otros impactos adversos de la exposición a este *TAC*. La propuesta ayudaría a lograr la meta del 2020 establecida por el *RRP* de Diesel del 2000, de reducir las *PM* de diesel en un 85 por ciento, de los niveles de punto de partida del 2000, y las metas del 2020 del *GMREP*, de reducir las *PM* de diesel en un 88 por ciento. Además, el reglamento propuesto reduciría las emisiones de *NOx* que contribuyen a los excedentes a través del Estado de las normas de calidad del aire del medio ambiente, tanto para las *PM<sub>2.5</sub>* como para el ozono. Estas reducciones ayudarán a California en su meta de lograr las normas de calidad del aire estatales y federales. Además, estas reducciones de emisiones ocurrirían en las áreas a lo largo de los puertos, las terminales ferroviarias intermodales y las carreteras cercanas en donde las inquietudes de justicia ambiental son especialmente generalizados.

Se espera que las reducciones de emisiones de las *PM* de diesel y *NOx* de la propuesta reduzcan el número de personas expuestas a un mayor riesgo de cáncer alrededor de los puertos y las terminales ferroviarias intermodales de California, y especialmente cerca de los Puertos de Los Ángeles y Long Beach. A nivel estatal, las reducciones de emisiones reducirían considerablemente las muertes prematuras y los casos relacionados con el asma y otros síntomas respiratorios para el año 2020, así como otros beneficios a la salud.

En contraste con las reducciones de las *PM* de diesel y *NOx*, el personal no está proyectando reducciones considerables en los óxidos de sulfuro (*SOx*) de la medida propuesta. Actualmente, se requiere que todo el combustible de diesel vendido a los vehículos en las carreteras cumpla con las especificaciones de diesel en las carreteras del ARB (*CARB diesel*). Estas especificaciones ayudan a reducir las emisiones de *SOx*, entre otros contaminantes.

### *Informe del Personal e Información Adicional*

Según se describe en más detalle más adelante, el personal del ARB ha preparado dos documentos como parte de esta elaboración de reglas, un Informe del Personal y un Documento de Apoyo Técnico. Junto con la evaluación de necesidades (por ejemplo,

el *RRP* de Diesel), estos dos documentos fungen como el informe sobre la necesidad y el grado apropiado de reglamento para los camiones de acarreo, que operan en los puertos y las terminales ferroviarias intermodales de California.

### **Descripción de la Propuesta Medida Reguladora**

Según el enfoque propuesto del personal, el Consejo adoptaría un reglamento, conforme a su autoridad bajo el *HSC*, que aplicaría a las emisiones de los motores de diesel, en los camiones de acarreo que operan en cualesquier puertos y terminales ferroviarias intermodales de California (según se definen en la propuesta).

#### *Campo de Aplicación*

El reglamento propuesto aplica a cualquier persona que sea propietaria u opere un camión de acarreo impulsado a diesel, que opere en los puertos y/o terminales ferroviarias intermodales, dentro de un área de 80 millas de los puertos. Además de los propietarios y operadores de los camiones de acarreo que operan en los establecimientos de los puertos y de las terminales ferroviarias, el reglamento propuesto también impondría requisitos a las autoridades portuarias y ferroviarias, los operadores de terminales portuarias, las terminales ferroviarias intermodales y posiblemente a otras empresas, que se localicen en la propiedad de los puertos y terminales ferroviarias.

#### *Exenciones*

El reglamento propuesto incluye varias exenciones. La propuesta no aplica a los camiones dedicados de diseño de carrocería de una sola pieza, a los vehículos de emergencia, a los vehículos de apoyo táctico o de combate militar ni a los camiones de las terminales. Además, el reglamento propuesto otorgaría al Funcionario Ejecutivo del *ARB*, la capacidad de autorizar un decreto de emergencia, que permita a los vehículos que no cumplan con el reglamento entrar en los puertos y terminales ferroviarias, en caso de emergencias naturales. Además, el reglamento propuesto daría al Funcionario Ejecutivo del *ARB*, la capacidad de otorgar exenciones a los puertos, siempre y cuando se satisfagan ciertos requisitos (por ejemplo, áreas como esteros marinos, que no tengan tráfico de camiones, y puertos en donde la abrumadora cantidad de tráfico consiste de los camiones de acarreo exentos).

#### *Límites de Emisiones para los Camiones de Acarreo*

El reglamento establecería los requisitos en dos etapas para los camiones de acarreo, que operan en los puertos y las terminales ferroviarias intermodales de California, localizados dentro de un área de 80 millas de los puertos. Para el 31 de diciembre del 2009, la Etapa 1 de los límites de emisiones alcanzaría reducciones substanciales de las *PM* cerca de su término, para reducir los efectos adversos a la salud en las comunidades locales cercanas. La Etapa 2 de los límites alcanzaría reducciones adicionales de emisiones, para el 31 de diciembre del 2013, que son necesarias para que el Estado satisfaga sus compromisos de los *SIP* en las áreas federales de no logro.

En general, a fin de continuar operando en los puertos y las terminales ferroviarias intermodales, los camiones de acarreo tendrían que cumplir con normas de emisiones más estrictas, para el 31 de diciembre del 2009. Para esa fecha, a todos los camiones de acarreo que operan en los puertos o en las terminales ferroviarias intermodales se les requeriría, ya sea estar equipados con un motor del modelo de los años de 1994-2003 certificados para las normas de emisiones de California o las federales, y tener una estrategia de dispositivo para el control de emisiones verificado (*VDECS*) del nivel 3 del *ARB* – un dispositivo que logra reducciones de *PM* de diesel de por lo menos un 85 por ciento – o con un motor de modelo del año del 2004 ó uno más nuevo certificado para las normas de emisiones de California o las federales. Para el 31 de diciembre del 2013, los camiones de acarreo equipados con un motor del modelo de los años 1994 – 2003 tendrían que volver a activarse, reemplazarse o reacondicionarse, para satisfacer o exceder las normas de emisiones de California o las federales para el modelo del año del 2007. Para cumplir con las obligaciones de los *SIP* del estado, el Consejo podría considerar requisitos adicionales para la reducción de emisiones de *PM* y *NOx* para los camiones equipados con motores de modelos de los años del 2004-2006. Por ejemplo, el Consejo podría decidir que todos los camiones usados en el servicio de acarreo satisfagan o excedan las normas de emisiones de California o las federales para el modelo del año del 2007.

Aunque la propuesta especifica requisitos de cumplimiento y fechas límite para los motores regulados, ésta no requiere tecnologías ni métodos de control específicos, que a los propietarios y operadores se les requeriría utilizar para lograr el cumplimiento – por ejemplo, requisitos recomendados que promuevan el desarrollo de estrategias y tecnologías alternas de cumplimiento. El Consejo podría decidir que la medida recomendada es necesaria.

#### *Extensiones para el Cumplimiento*

El personal ha identificado casos en que actualmente el *ARB* no verifica la tecnología para la reducción de *PM* para camiones y combinaciones de motores de cierto modelo de año. A fin de permitir tiempo para el desarrollo de tecnologías para la reducción de *PM*, el personal designó una extensión de un año, de una sola vez para la Etapa 1, con una fecha límite para el cumplimiento del 31 de diciembre del 2009, que podrían utilizar los propietarios de camiones de los vehículos afectados. El reglamento propuesto permitiría a los propietarios y operadores que soliciten ante el *ARB* una extensión de la fecha límite para el cumplimiento de la Etapa 1, y de ser aprobada por el *ARB*, a ellos se les daría una extensión para su cumplimiento, hasta el 31 de diciembre del 2010. Si la fecha límite del 31 de diciembre del 2010 llega subsecuentemente, y aún no hay a la disposición tecnología verificada, el propietario del camión tendría que cumplir por otros medios – probablemente la reactivación del motor o el reemplazo del camión.

#### *Compañías de Transportes*

El reglamento exigiría a las compañías de transportes, entre otras cosas, despachar únicamente a camiones de acarreo que cumplan con el reglamento, a los puertos y

terminales ferroviarias. A las compañías de transportes también se les exigiría proporcionar una copia del reglamento a cada propietario de camiones de acarreo, comprobar que el camión este registrado en el Registro de Camiones de Acarreo (*Drayage Truck Registry - DTR*), asegurarse de que el conductor del camión tenga información de contacto de la compañía de transportes, y mantener registros detallados de despacho. A las compañías de transportes se les requeriría mantener registros de despachos durante por lo menos cinco años, y proporcionar copias al personal encargado de la ejecución del reglamento, cuando se les pida. Si se determina que es necesario, el Consejo podría considerar requisitos adicionales o alternos para las compañías de transportes, para efectuar mejor los fines y ejecuciones del reglamento.

### *Supervisión, Reporte y Mantenimiento de Registros*

El reglamento propuesto incluye requisitos de reporte y mantenimiento de registros para las compañías de transportes, terminales portuarias y terminales ferroviarias intermodales, autoridades portuarias y ferroviarias y propietarios de camiones. A las compañías de transportes se les exigiría mantener registros de despachos durante cinco años, y a las terminales ferroviarias se les exigiría mantener registros de los camiones que no cumplan con el reglamento, que entren en sus establecimientos durante un período semejante de cinco años. Además, el reglamento propuesto exigiría a los propietarios de camiones que registren sus vehículos en el *DTR*, y que mantengan registros del mantenimiento del reacondicionamiento de controles de emisiones. Además, a las autoridades portuarias y ferroviarias se les exigiría resumir los datos recopilados por los puertos y terminales ferroviarias de los camiones que no cumplan con el reglamento, y reportar los resultados al *ARB*. Finalmente, para fines de ejecución, a las compañías de transportes, terminales portuarias y terminales ferroviarias intermodales se les exigiría dar acceso a los empleados o funcionarios del *ARB*, cuando se solicite. Si se determina necesario, el Consejo podría considerar requisitos adicionales o alternos de vigilancia, reporte y mantenimiento de registros para efectuar mejor los propósitos y la ejecución del reglamento.

### *Registro de Camiones de Acarreo*

A los propietarios de camiones de acarreo, que operen en los puertos y en las terminales ferroviarias intermodales, antes del 30 de septiembre del 2009, y que tengan intenciones de continuar dicha operación, después de esa fecha, se les requeriría registrar esos camiones en el *DTR*, según lo administra el *ARB*, y pegar una etiqueta de cumplimiento con el reglamento del *DTR* a cada camión. Después del 30 de septiembre del 2009, a un camión de acarreo que no haya operado anteriormente en un puerto o una terminal ferroviaria intermodal se le requeriría registrarse en el *DTR*, y tener una etiqueta de cumplimiento con el *DTR* pegada, antes de que pudiera comenzar sus operaciones. Utilizando información proporcionada por los propietarios de camiones de acarreo, el *DTR* registraría y almacenaría información pertinente para cada camión, incluyendo la marca, el modelo, el año del modelo del motor, la situación de cumplimiento de cada camión, y la información de contacto del propietario. Después de que toda la información se proporcione al *DTR*, éste expediría las

etiquetas de cumplimiento a los propietarios de los camiones de acarreo. La etiqueta de cumplimiento la utilizarían las terminales y las terminales ferroviarias – y por último el personal a cargo de la ejecución del reglamento – para determinar la situación de cumplimiento. Además, la utilizaría el ARB como una herramienta para llegar al público.

#### *Derecho de Entrada y Violaciones*

La propuesta estipula que el ARB tendrá el derecho de entrada a los establecimientos de las terminales portuarias, las terminales ferroviarias intermodales y las compañías de transportes para fines de inspección y ejecución de la propuesta. Además, ésta estipula que cualquier violación de los requisitos u otras disposiciones sujetarían a la persona o a la empresa que cometió la violación, a las sanciones, desagravio preceptivo y otros remedios disponibles, conforme a las disposiciones pertinentes del Código de Salud y Seguridad.

#### *División de Derechos y Obligaciones*

Este reglamento propuesto estipula que si cualquier parte del reglamento se invalida, el resto del reglamento continuaría vigente.

### **REGLAMENTOS FEDERALES COMPARABLES**

Conforme a su autoridad bajo la sección 202(a), de la CAA, la US.EPA ha establecido las normas de emisiones para motores nuevos en la carretera de carga pesada de diesel, de combustible alternativo y de gasolina. (Ver el Título 40, del Código de Reglamentos Federales, Parte 86.) Sin embargo, la U.S. EPA no tiene la autoridad para establecer normas de emisiones para los vehículos motorizados en uso en la carretera. Aunque California tiene que obtener una renuncia del derecho de prioridad federal, bajo la sección 209(b) de la CAA, antes de implementar nuevas normas de emisiones de motores para los nuevos vehículos motorizados vendidos en California, no existe ningún derecho de prioridad federal para los requisitos con respecto a los vehículos motorizados y motores en uso, adoptados por el Estado.

### **DISPONIBILIDAD DE DOCUMENTOS Y PERSONAS DE CONTACTO DE LA AGENCIA**

Según se indicó anteriormente, el personal del Consejo ha preparado dos documentos para la medida reguladora propuesta: un Informe del Personal, que incluye un resumen de los impactos económicos y al medio ambiente de la propuesta y un Documento de Apoyo Técnico, que describe el fundamento de la medida propuesta en más detalle. El Informe del Personal se titula: “Informe del Personal: Declaración Inicial de las Razones para la Propuesta Elaboración de Reglas – Reglamento para Controlar las Emisiones de Camiones de Acarreo con Motores a Diesel de Carga Pesada en Uso en las Carreteras”. El Documento de Apoyo Técnico se titula “Documento de Apoyo Técnico: Apoyo Técnico para la Propuesta Elaboración de Reglas – Reglamento para Controlar

las Emisiones de Camiones de Acarreo con Motores a Diesel de Carga Pesada en Uso en las Carreteras”.

Es posible que se pueda tener acceso a las copias del Informe del Personal con el texto completo del lenguaje reglamentario propuesto y al Documento de Apoyo Técnico, en el sitio de Internet del ARB, que se indica más adelante, o puede obtenerse de la Oficina de Información Pública en: Air Resources Board, 1001 I Street, Visitors and Environmental Services Center, 1<sup>st</sup> Floor, Sacramento, CA 95814, (916) 322-2990, por lo menos 45 días antes de la audiencia programada para el 6 de diciembre del 2007.

Una vez que se complete, la Declaración Final de las Razones (*Final Statement of Reasons - FSOR*) estará disponible, y se podrán pedir copias a las personas de contacto de la agencia, que se indican en esta notificación, o se puede tener acceso a ésta en el sitio de Internet del ARB, que se indica más adelante.

Las preguntas con respecto a la substancia del reglamento propuesto pueden dirigirse a la persona de contacto designada de la agencia, Michael Miguel, Administrador de la Sección de Apoyo del Proyecto, al (916) 445-4236, ó por correo electrónico a [mmiguel@arb.ca.gov](mailto:mmiguel@arb.ca.gov).

Además, el representante de la agencia y las personas substitutas de contacto designadas, a quienes se pueden dirigir las preguntas no substantivas con respecto a la medida administrativa propuesta son: Alexa Malik, Administradora, Unidad de Administración y Coordinación Reguladora del Consejo, al (916) 322-4011, y Amy Whiting, Coordinadora de Reglamentos, al (916) 322-6533. El Consejo ha recopilado un registro para esta medida de elaboración de reglas, que incluye toda la información sobre la que se basa la propuesta. Este material está a la disposición para la inspección, cuando se pida a las personas de contacto.

Esta notificación, el Informe del Personal, el Documento de Apoyo Técnico y todos los documentos reglamentarios subsiguientes, incluyendo la *FSOR*, cuando se complete, también están a la disposición en el sitio de Internet del ARB para esta elaboración de reglas en [www.arb.ca.gov/regact/2007/drayage07/drayage07.htm](http://www.arb.ca.gov/regact/2007/drayage07/drayage07.htm)

## **IMPACTOS EN LAS AGENCIAS PÚBLICAS Y EN LAS EMPRESAS REPRESENTATIVAS Y EN LAS PERSONAS PARTICULARES**

### *Impactos a las Empresas y a las Personas Particulares*

Conforme a la sección 11346.5(a)(9), del Código Gubernamental, el Funcionario Ejecutivo del Consejo ha determinado que el reglamento propuesto podría tener un impacto económico adverso en las empresas representativas y las personas particulares.

Las determinaciones del Funcionario Ejecutivo del Consejo, con respecto a los costos o a los ahorros en los que incurran necesariamente las agencias públicas y las personas y empresas particulares, para el cumplimiento razonable con los reglamentos propuestos, se presentan más adelante.

El costo total del reglamento resulta del retiro temprano o del reemplazo de los camiones de acarreo, la adición de las *VDECS*, y el cumplimiento de los requisitos de reporte y mantenimiento de registros. Estos costos son los costos calculados de desembolso para los propietarios de camiones, que podrían incluir salarios perdidos, mientras un camión no está disponible, esperando su compra o reacondicionamiento. Los costos a los propietarios de los camiones podría ser considerable, y podría afectar directamente su capacidad para continuar sus operaciones de acarreo en los puertos y las terminales ferroviarias intermodales en California. Un análisis económico detallado se proporciona en el Informe del Personal y en el Documento de Apoyo Técnico. Además, las compañías de transportes, las autoridades portuarias y ferroviarias, los operadores de las terminales y los operadores de las terminales ferroviarias incurrirían en costos de cumplimiento para el mantenimiento de registros anuales y de reporte, asociados con mayores salarios de mano de obra.

Es posible que las empresas de California se vean afectadas por el propuesto costo anual del reglamento, en la medida en que la implementación del reglamento propuesto reduzca sus ganancias. El personal evaluó el impacto económico del cumplimiento con los requisitos del reglamento propuesto, en la economía de California, usando el modelo de *E-DRAM*. Los resultados de este análisis indican que los impactos del reglamento propuesto serían pequeños, comparados con el crecimiento que se espera que ocurra en California.

Basándose en el modelo, el Funcionario Ejecutivo ha hecho una determinación inicial, de que la medida reguladora propuesta podría tener un impacto económico adverso considerable a nivel estatal, que afecta directamente a las empresas, incluyendo la capacidad de las empresas de California, de competir con las empresas en otros estados, o con personas particulares representativas. Aunque el Funcionario Ejecutivo no cree que los costos adicionales de los reglamentos propuestos son lo suficientemente altos para los operadores de las terminales o los operadores de las terminales ferroviarias, como para considerar puertos o terminales ferroviarias alternos, fuera de California, varias empresas están integralmente vinculadas a los puertos y las terminales ferroviarias intermodales de California, y es posible que estas empresas se vean afectadas adversamente, según se explica a continuación. El personal del *ARB* ha considerado alternativas propuestas, que reducirían cualquier impacto económico adverso, y le invita a usted a que presente propuestas. Las propuestas pueden incluir los siguientes planteamientos para su consideración:

- (i) El establecimiento de distintos requisitos de cumplimiento o reporte, o períodos de tiempo que tomen en consideración los recursos disponibles para las empresas.

- (ii) La consolidación o simplificación de los requisitos de cumplimiento y reporte para las empresas.
- (iii) El uso de normas de ejecución, en lugar de normas recomendadas.
- (iv) La exención o la exención parcial de los requisitos reguladores para las empresas.

Las alternativas que consideró el personal se describen en más detalle, en el Informe del Personal y en el Documento de Apoyo Técnico.

En conformidad con las secciones 11346.3 y 11346.5(a)(10), del Código Gubernamental, el Funcionario Ejecutivo ha determinado que la medida reguladora propuesta podría afectar la creación o la eliminación de empleos dentro del Estado de California, la creación de nuevas empresas, o la eliminación de empresas existentes dentro del Estado de California, o la expansión de empresas que actualmente realicen transacciones comerciales dentro del Estado de California. Algunas empresas que proporcionan camiones usados o la fabricación e instalación de controles reacondicionados de emisiones podrían extenderse debido al volumen de transacciones comerciales creadas por los requisitos reguladores.

Además, el Funcionario Ejecutivo ha determinado, conforme a la sección 4, del Título 1, del *CCR*, que la medida reguladora propuesta afectaría a las pequeñas empresas.

En conformidad con las secciones 11346.3(c) y 11346.5(a)(11), del Código Gubernamental, el Funcionario Ejecutivo ha determinado que los requisitos de reporte, de los reglamentos que aplican a las empresas son necesarios para la salud, la seguridad y el bienestar de las personas del Estado de California.

En conformidad con las secciones 43013(a) y (b), del *HSC*, el Funcionario Ejecutivo ha determinado que las normas y otros requisitos en los reglamentos propuestos son necesarios, al mejor costo y tecnológicamente factibles para los motores a diesel en los camiones de acarreo operados en los puertos y las terminales ferroviarias intermodales en California.

Antes de tomar una acción final sobre la medida reguladora propuesta, el Consejo tiene que determinar, conforme a la sección 11346.5(a)(13), del Código Gubernamental, que no haya una alternativa razonable considerada por el Consejo, ni que se haya identificado de otra manera y puesta a consideración del Consejo, que sería más eficaz para llevar a cabo el propósito para el cual la medida se propone, o que sería tan eficaz y menos gravosa para las personas particulares afectadas, que la medida propuesta.

#### *Costos para las Dependencias Gubernamentales Locales y Estatales*

Conforme a las secciones 11346.5(a)(5) y 11346.5(a)(6), del Código Gubernamental, el Funcionario Ejecutivo ha determinado que la medida reguladora propuesta no crearía costos considerables a las dependencias locales y Estatales o en fondos federales al estado, costos o mandatos a cualquier dependencia o distrito escolar local,

independientemente de que sea reembolsable o no por el estado, conforme a la parte 7 (comenzando con la sección 17500), división 4, título 2, del Código Gubernamental u otro costo no discrecional o ahorros a las dependencias locales o estatales. Las dependencias locales y estatales afectadas son las autoridades portuarias, que son responsables de recopilar y retransmitir datos al ARB. El personal del ARB calcula que estos costos son los mismos costos que se aplicarían a otros interesados situados semejantemente en el sector privado, y serían menores, y podrían ser absorbidos bajo presupuestos existentes.

Una evaluación detallada de los impactos económicos de la medida reguladora propuesta puede encontrarse en el Informe del Personal.

## **PRESENTACIÓN DE COMENTARIOS**

Los miembros interesados del público también pueden presentar comentarios verbalmente o por escrito en la reunión, y por escrito o por correo electrónico, antes de la reunión. Para que el Consejo los considere, los comentarios escritos que no se presenten físicamente en la reunión, tienen que recibirse, **a más tardar a las 12:00 del mediodía, Hora del Pacífico, el 5 de diciembre del 2007**, y dirigidos de la manera siguiente:

- Correo postal: Clerk of the Board, Air Resources Board  
1001 I Street, Sacramento, California 95814
- Presentación electrónica: <http://www.arb.ca.gov/lispub/comm/bclist.php>
- Presentación por fax: (916) 322-3928

Por favor, tenga en cuenta que bajo la Ley de Registros Públicos de California (sección 6250 y las que siguen, del Código Gubernamental), los comentarios escritos y verbales, anexos e información de contacto asociada (por ejemplo, dirección, teléfono, email, etc.) se convierte en parte de los expedientes públicos, y puede revelarse al público, cuando se solicite. Además, esta información puede estar disponible por medio de los programas de búsqueda como *Google*, *Yahoo* u otros.

El Consejo pide, pero no requiere que se presenten 30 copias de cualquier declaración escrita, y que todas las declaraciones escritas se presenten por lo menos 10 días antes de la audiencia, para que el personal del ARB y los Miembros del Consejo tenga tiempo para considerar cada comentario completamente. El Consejo alienta a los miembros del público a que pongan a la consideración del personal, antes de la audiencia, cualesquier sugerencias para la modificación de la propuesta medida reguladora.

## **AUTORIDAD Y REFERENCIAS ESTATUTORIAS**

Esta medida reguladora se propone bajo la autoridad otorgada al ARB, en las secciones 39600, 39601, 39650, 39658, 39659, 39665, 39666, 39667, 39674, 39675, 42400, 42400.1, 42400.2, y 42402.2, 42410, 43013, 43016, 43018, 43023, y 43701, del Código de Salud y Seguridad. Esta medida se propone para implementar, interpretar o

hacer específicas las secciones 39600, 39601, 39650, 39658, 39659, 39666, 39667, 39674, 39675, 42400, 42400.1, 42400.2, y 42402.2, 42410, 43013, 43016, 43018, 43023, y 43600, del Código de Salud y Seguridad.

### **PROCEDIMIENTOS DE LA AUDIENCIA**

La audiencia pública se llevará a cabo en conformidad con el título 2, división 3, parte 1, capítulo 3.5, del Código de Procedimientos Administrativos de California, (comenzando con la sección 11340), del Código Gubernamental.

Después de la audiencia pública, es posible que el Consejo adopte el lenguaje regulador, según se propuso originalmente, o con modificaciones no considerables ni gramaticales. Además, el Consejo podría adoptar el lenguaje regulador propuesto con otras modificaciones, si el texto, según se modifique, esté lo suficientemente relacionado al texto propuesto originalmente, y que al público se le avise adecuadamente de que el lenguaje regulador, según este modificado, podría resultar de la medida reguladora propuesta. En caso de que se hagan dichas modificaciones, el texto regulador completo, con las modificaciones claramente indicadas, se pondrán a la disposición del público para que se hagan comentarios escritos, por lo menos 15 días antes de que se adopte.

El público puede solicitar una copia del texto regulador modificado en la Oficina de Información Pública del *ARB* en: Air Resources Board, 1001 I Street, Visitors and Environmental Services Center, 1<sup>st</sup> Floor, Sacramento, CA 95814, (916) 322-2990.