

TÍTULO 17. JUNTA DE RECURSOS DEL AIRE DE CALIFORNIA

NOTIFICACIÓN DE AUDIENCIA PÚBLICA PARA CONSIDERAR LA ADOPCIÓN DE UN REGLAMENTO PARA REDUCIR LOS GASES DE INVERNADERO PRODUCIDOS POR LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PESADO

La Junta de Recursos del Aire (Air Resources Board) (ARB, por sus siglas en inglés, o la Junta) realizará una audiencia pública en el horario y la fecha iniciados abajo para considerar la adopción de un reglamento para reducir los gases de invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) producidos por los vehículos de servicio pesado (HDV, por sus siglas en inglés). Generalmente, los HDV se utilizan para transportar carga y típicamente cuentan con un camión de servicio pesado (el camión), que es la unidad impulsora, y un remolque, que es la unidad remolcada. El reglamento propuesto afecta los remolques de cuba de 53 ó más pies de largo y a los camiones que los remolcan cuando funcionan sobre las rutas y caminos de California.

Esta notificación resume la medida regulatoria propuesta. El documento informe presenta el reglamento propuesto y la información que fundamenta en mayor detalle la adopción del reglamento.

FECHA: 11 de diciembre, 2008

HORA: 9:00 a.m.

LUGAR: Organismo de Protección del Ambiente de California
(California Environmental Protection Agency)
Junta de Recursos del Aire
(Air Resources Board)
Auditorio Byron Sher
1001 I Street
Sacramento, California 95814

Se abordará este tema en una reunión de la Junta que durará dos días y comenzará el 11 de diciembre de 2008, a las 9:00 de la mañana, pudiendo continuar el 12 de diciembre de 2008 a las 8:30 de la mañana. Es posible que este tema se trate recién el 12 de diciembre de 2008. Consulte el programa de la reunión que estará disponible por lo menos diez días antes del 11 de diciembre de 2008, para comprobar la fecha en la que se analizará este tema.

Durante el análisis que realice la Junta de esta propuesta, podrá aplazar la sesión para permitir que el público y las partes interesadas examinen las nuevas tecnologías emergentes que se están desarrollando para cumplir con el reglamento propuesto.

Para las personas con discapacidades sensoriales, el presente documento y material relacionado estarán disponibles en braille, letra de mayor tamaño, casete o disco para computadora. Si necesita ayuda, póngase en contacto con el Coordinador de

Adaptaciones Razonables/Discapacidades de la ARB (Reasonable Accommodations/Disability Coordinator) llamando al 916-323-4916 ó comuníquese con el departamento de Servicios para Personas con Problemas Auditivos y del Habla de California (California Relay Services), llamando al 711, para solicitar servicios para discapacitados, o vaya a <http://www.arb.ca.gov/html/ada/ada.htm>.

Si su inglés es limitado y desea solicitar que se provean servicios de interpretación en la reunión de la Junta, póngase en contacto con el Gerente Bilingüe de la ARB llamando al 916-323-7053.

RESUMEN INFORMATIVO DE LA ACCIÓN PROPUESTA Y PERSPECTIVA GENERAL DE LA DECLARACIÓN DE NORMAS

Artículos afectados: Adopción propuesta para el Código de Reglamentos de California (California Code of Regulations) (CCR, por sus siglas en inglés), título 17, nuevos artículos 95300, 95301, 95302, 95303, 95304, 95305, 95306, 95307, 95308, 95309, 95310, 95311 y 95312.

Antecedentes

En 2006 la legislatura aprobó y el Gobernador Schwarzenegger firmó la Ley de 2006 de Soluciones de California para el Calentamiento Global (California Global Warming Solutions Act) (AB 32; Estatutos. 2006, capítulo 488). En AB 32 la legislatura declaró que el calentamiento global presenta una amenaza seria al bienestar económico, la salud pública, los recursos naturales y el medio ambiente de California. Adicionalmente, la legislatura declaró que el calentamiento global afectará de forma negativa algunas de las principales industrias de California, incluyendo la agricultura y el turismo, y aumentará la demanda de suministro de energía eléctrica. Aunque es necesario tomar medidas nacionales e internacionales para tratar el problema del calentamiento global, la legislatura reconoció que las medidas tomadas por California para reducir la producción de gases de invernadero tendrán consecuencias de amplio alcance pues alentará las acciones de otros estados, el gobierno federal y otros países.

AB 32 crea un programa abarcador de varios años para reducir la producción de GHG en California, con la meta de restaurar el nivel de gases a los niveles existentes en 1990 para el año 2020. AB 32 exige que la ARB haga varias cosas, incluyendo:

- Establecimiento de un tope máximo de emisión de gases GHG para 2020, basado en el nivel de 1990;
- Adopción de un plan de determinación de alcance antes del 1 de enero de 2009, indicando cómo se logrará la reducción de los gases emitidos por fuentes importantes de GHG mediante reglamentos, mecanismos de mercado y otras medidas;

- Para el 30 de junio 2007, adoptar una lista de medidas tempranas separadas para reducir la producción de GHG que puedan implementarse y hacerse valer a más tardar el 1 de enero, 2010; y
- Para el 1 de enero, 2010, adoptar reglamentos para implementar las medidas identificadas en la lista de medidas tempranas separadas.

En 2007 la junta autorizó una lista de nueve medidas tempranas separadas. La lista incluye una medida titulada: “Smartway Truck Efficiency” (Eficacia de camiones Smartway). El reglamento propuesto ha sido diseñado para implementar esta medida.

Descripción de la medida reglamentaria propuesta

El reglamento propuesto reduciría la producción de gases GHG exigiendo que algunos de los camiones y remolques nuevos y existentes de carretera que funcionan en las rutas y caminos de California estén equipados con tecnologías que mejoren el rendimiento del combustible y de ese modo reduzcan la producción de GHG. El reglamento propuesto hace referencia a un programa federal voluntario, denominado Programa de Socios Smartway del Organismo de Protección del Medio Ambiente de los Estados Unidos (U.S. EPA, por sus siglas en inglés) (United States Environmental Protection Agency SmartWay Partnership Program), que ha sido diseñado para mejorar el desempeño medioambiental asociado con el sistema de entrega de carga por tierra en los Estados Unidos. Específicamente, el Programa SmartWay aprueba tecnologías, tales como el equipo aerodinámico y los neumáticos de baja resistencia a la rodadura, y certifica camiones y remolques que incorporan estas tecnologías. El reglamento propuesto se basa en el Programa SmartWay para establecer requisitos obligatorios para los camiones y remolques de California. Más específicamente, el reglamento propuesto exige el uso de camiones y remolques certificados por SmartWay, tecnologías aprobadas por SmartWay y neumáticos de baja resistencia a la rodadura. Son ejemplos de tecnologías aerodinámicas los carenados de techo integrados en los camiones con cabina para dormir, y faldones laterales, carenados para tapar brechas y carenados traseros para el remolque en los remolques cuba.

El reglamento propuesto resultaría en una reducción de la producción de gases GHG y óxidos de nitrógeno (NOx) en toda California. Se calcula que los camiones y remolques que cumplan con el reglamento propuesto mediante el uso apropiado de equipo aerodinámico y neumáticos de baja resistencia a la rodadura lograrán una reducción del 7 al 10 por ciento en su consumo de combustible. El personal calcula que para el 2020 este mayor rendimiento del combustible provocará una reducción de aproximadamente 1 millón de toneladas métricas de gases de escape GHG equivalentes al CO₂ (MMT CO₂e, por sus siglas en inglés) en el estado y aproximadamente 6.7 MMT CO₂e en toda la nación. El personal calcula que entre 2010 y 2020, las reducciones combinadas de GHG en California logradas por la introducción de nuevos camiones y remolques de bajo consumo de combustible y la modernización de camiones y remolques con tecnologías que aumentan el rendimiento del combustible sumarán un total de aproximadamente 7.8 MMT CO₂e en todo el

estado y aproximadamente 52.1 MMT CO₂e en toda la nación. El personal también calcula una reducción de NOx diaria en California de 4.3 toneladas en 2014 y 1.4 en 2020. Estas reducciones ayudarán a avanzar hacia el logro de los estándares nacionales y estatales para la calidad del aire ambiental en relación a la materia particulada y el ozono.

El reglamento propuesto se concentra en camiones de transporte de larga distancia porque las tecnologías exigidas ofrecen los más altos beneficios a velocidades de carretera. Por lo tanto, el reglamento propuesto establecería requisitos para los remolques tipo cuba nuevos y existentes de 53 pies de largo y superiores y los camiones que los remolcan. El reglamento propuesto se aplicaría tanto a los camiones y remolques matriculados en California como a los matriculados fuera del estado. Para los fines del reglamento propuesto, un remolque cuba es un remolque de cuba seca o un remolque refrigerado. Según propuesto, el reglamento no se aplicaría a los camiones que remolcan otros tipos de remolque (por ejemplo, remolques cuba de menos de 53 pies de largo, o camiones que remolcan remolques plataforma, remolques para el transporte de troncos, remolques con chasis que se baja, remolques con laterales de lona o remolques chasis que transportan contenedores para transporte). También estarían exentos bajo el reglamento según ha sido propuesto los vehículos de emergencia autorizados y los vehículos militares de apoyo táctico, así como los camiones de transporte de corta distancia y camiones de carretaje que poseen una exención expresa de la ARB.

El reglamento propuesto incluye los siguientes plazos de cumplimiento:

- Comenzando el 1 de enero 2010, los modelos de camiones 2011 y subsiguientes con una estructura de apoyo capaz de remolcar un remolque tipo cuba de 53 ó más pies en una ruta o camino de California deberán ser camiones certificados por el Programa SmartWay de la EPA de los Estados Unidos. En la actualidad, SmartWay no certifica camiones para uso diurno (que no tienen camarote para dormir), así que no se exigiría que los camiones sin camarote estén certificados por SmartWay. Se exigirá el uso de neumáticos de baja resistencia a la rodadura que cumplen con las normas del Programa SmartWay de la EPA de los Estados Unidos a partir del 1 de enero 2010 en todos los camiones modelo 2011 y subsiguientes, sin importar si tienen o no tienen camarotes para dormir.

- A partir del 1 de enero de 2012, se exigiría que todo tractor con o sin camarote para dormir que remolque un remolque tipo cuba de 53 pies de largo o mayor en los caminos o rutas de California esté equipado con neumáticos de baja resistencia a la rodadura que cumplen con las normas del Programa SmartWay de la EPA de los Estados Unidos. Ésta sería la única modernización que se les exigiría a los camiones modelo 2010 y años anteriores, y se le permitiría a la mayoría de los camiones modelo 2010 y años anteriores usar sus neumáticos existentes hasta que estos lleguen al final de su vida útil antes de reemplazarlos por neumáticos de baja resistencia a la rodadura.
- A partir del 1 de enero de 2010, a los remolques tipo cuba modelo 2011 y años subsiguientes de 53 pies de largo o más, incluyendo los remolques refrigerados, que sean remolcados por un camión en una ruta o camino de California se les exigiría ser ya sea remolques certificados por el Programa SmartWay de la EPA de los Estados Unidos o estar modernizados con las tecnologías autorizadas por SmartWay descritas en el reglamento propuesto. En la actualidad, sólo los remolques de cuba seca son certificados por el Programa SmartWay de la EPA de los Estados Unidos. La EPA de los Estados Unidos no ha desarrollado normas para los remolques refrigerados, aunque posiblemente lo hagan en el futuro. Por lo tanto, en la actualidad, los remolques refrigerados nuevos modelo 2011 deberán ser modernizados con componentes aprobados por SmartWay, según se especifica en el reglamento.
- A partir del 1 de enero de 2013, los remolques tipo cuba modelo 2010 y anteriores de 53 pies de largo o más deberán ser modernizados con las tecnologías aprobadas por SmartWay que se describen en el reglamento. En vez de cumplir con el plazo del 1 de enero de 2013, el propietario del remolque puede optar por cumplir con un programa de cumplimiento opcional para flotas de remolques.

Existen dos programas de cumplimiento opcional para flotas de remolques que se basarían en el tamaño de la flota de remolques. Estos darían plazo hasta 2015 ó 2016 para que sean modernizados todos remolques sujetos al reglamento propuesto. Se ha propuesto un programa opcional separado para los remolques de cuba refrigerada con unidades de refrigeración a diesel. Este programa provee años adicionales para cumplir con el reglamento porque los propietarios de estos vehículos estarán sujetos a otro reglamento de la ARB, la Medida de Control de Sustancias Tóxicas Suspendidas (Airborne Toxic Control Measure) para unidades de transporte refrigeradas impulsadas con combustible diesel (TRU, por sus siglas en inglés) y equipos de generador TRU, así como las instalaciones donde funcionan los TRUs.

El reglamento propuesto sería de aplicación expresa a los propietarios de los camiones que remolcan remolques tipo cuba de 53 pies de largo o mayores y a los propietarios de remolques tipo cuba de 53 pies de largo o mayores, los conductores de los camiones que remolcan remolques tipo cuba de 53 pies o más, empresas

transportistas y agentes basados en California que despachan remolques tipo cuba de 53 pies de largo o mayores, y empresas de transporte basadas en California que transportan carga en remolques tipo cuba de 53 pies o más.

REGLAMENTOS FEDERALES COMPARABLES

No existen reglamentos federales comparables para controlar los gases GHG producidos por los vehículos motorizados. Como se describe arriba, el reglamento propuesto está basado en un programa federal voluntario, Programa de Socios Smartway del Organismo de Protección del Medio Ambiente de los Estados Unidos.

DISPONIBILIDAD DE LOS DOCUMENTOS Y PERSONAS DE CONTACTO DEL ORGANISMO

El personal de la ARB ha preparado un documento informe: la declaración inicial de razones (Initial Statement of Reasons) (ISOR, por sus siglas en inglés) para la acción regulatoria propuesta, que incluye un resumen de las consecuencias económicas y medioambientales del reglamento propuesto. El documento informe se titula: Documento informe: Declaración inicial de razones para el reglamento propuesto (Staff Report: Initial Statement of Reasons for Proposed Rulemaking), audiencia pública para considerar la adopción del reglamento para reducir los gases de invernadero producidos por los vehículos de servicio pesado.

Se pueden bajar copias del texto completo del ISOR con el texto completo del reglamento nuevo propuesto yendo al sitio Web de la ARB indicado más abajo, o se pueden obtener copias en la Oficina de Información Pública (Public Information Office), Junta de Recursos del Aire (Air Resources Board), 1001 I Street, Centro para Visitantes y Servicios Medioambientales (Visitors and Environmental Services Center), primer piso, Sacramento, California, 95814, (916) 322-2990 por lo menos 45 días antes de la audiencia programada el 11 de diciembre de 2008.

La declaración final de razones (Final Statement of Reasons) (FSOR, por sus siglas en inglés) estará disponible al completarse y se podrán solicitar copias a la persona de contacto del organismo que aparece en esta notificación u obtenerlas yendo al sitio Web de la ARB indicado más abajo.

Las preguntas relacionadas con el contenido del reglamento propuesto pueden dirigirse a las personas de contacto designadas por el organismo, Daniel Hawelti, ingeniero de recursos del aire (Air Resources Engineer), sección de vehículos diesel de carretera de servicio pesado (On-Road Heavy-Duty Diesel Section), llamando al (626) 450-6149, ó enviando un correo electrónico a dhawelti@arb.ca.gov, o Alex Santos, especialista de contaminación del aire (Staff Air Pollution Specialist), sección de vehículos diesel de carretera de servicio pesado (On-Road Heavy-Duty Diesel Section) llamando al (626) 575-6682, ó enviando un correo electrónico a asantos@arb.ca.gov.

Adicionalmente, se pueden hacer preguntas no relacionadas al contenido del reglamento sobre la medida administrativa propuesta a los representantes del organismo y las personas de contacto asistentes Lori Andreoni, Gerente, Unidad de Administración de la Junta y Coordinación Regulatoria (Board Administration & Regulatory Coordination Unit), (916) 322-4011, ó Amy Whiting, Coordinadora de Reglamentos, (916) 322-6533. La Junta ha recopilado un registro para esta acción regulatoria que incluye toda la información en la que se basa el reglamento propuesto. Este material puede revisarse solicitándose a las personas de contacto.

Esta notificación, la ISOR y todos los documentos regulatorios subsiguientes, incluyendo la FSOR, cuando se complete, están disponibles en el sitio Web de la ARB para este reglamento en www.arb.ca.gov/regact/2008/ghghdv08/ghghdv08.htm.

COSTOS PARA ORGANISMOS PÚBLICOS Y LAS PERSONAS FÍSICAS Y JURÍDICAS PRIVADAS AFECTADOS

Abajo se presentan las determinaciones del Funcionario Ejecutivo de la Junta en relación a los costos o ahorros necesarios de los organismos públicos y las personas y empresas privadas para cumplir con los reglamentos propuestos.

En virtud al Código de Gobierno, artículos 11346.5(a)(5) y 11346.5(a)(6), el Funcionario Ejecutivo ha determinado que la acción regulatoria propuesta no generará: costos o ahorros en provisión de fondos federales al estado; o costos u órdenes a ningún organismo local o distrito escolar, sea o no reembolsable por el estado bajo el Código de Gobierno, título 2, división 4, parte 7 (comenzando con el artículo 17500); u otros costos o ahorros no discrecionales a organismos del estado o locales. El Funcionario Ejecutivo ha determinado que la acción regulatoria propuesta generaría costos a un organismo del estado tales como costos para que la ARB implemente y haga valer el reglamento y contrate a la Patrulla de Caminos de California (California Highway Patrol) y a los distritos de administración de la calidad del aire y los distritos de control de la contaminación ambiental (Distritos) para que hagan valer el reglamento. No se identificaron costos ni ahorros que afectarían a otros organismos del estado.

El personal calcula que el costo total para que la ARB implemente y haga valer el reglamento, incluyendo el costo de contratar a los Distritos y a la Patrulla de Caminos de California para que hagan valer el reglamento, sería de aproximadamente \$68 millones (dólares 2008) para el periodo de 2010 a 2020. Se calcula que el costo anual será de aproximadamente \$6.5 millones por año.

Para desarrollar esta propuesta regulatoria, el personal de la ARB evaluó los efectos económicos potenciales sobre personas o empresas privadas representativas. Abajo se presentan las determinaciones del Funcionario Ejecutivo de la Junta en relación a los costos o ahorros necesarios de las empresas o personas privadas para cumplir con los reglamentos propuestos.

En general, los propietarios de camiones y remolques tipo cuba de 53 pies de largo o más sujetos al reglamento propuesto realizarían gastos de capital asociados con la compra inicial e instalación de tecnologías aerodinámicas y neumáticos de baja resistencia a la rodadura. El personal calcula que el costo de una combinación de camión-remolque Smartway es de aproximadamente \$5,000 dólares. Sin embargo, se calcula que la proporción promedio de remolque-camión es de 2.5 a 1 por propietario. Esto se traduce a un costo promedio de \$9,200 por propietario. Habrá un programa de préstamos con garantía del estado disponible para ayudar a financiar a quienes cumplan con estos requisitos de forma temprana.

Serán sustanciales los ahorros resultantes del mayor rendimiento de combustible asociado con el uso de camiones y remolques que cumplan con el reglamento. Por ejemplo, en 2010, suponiendo que la mayoría de los camiones y remolques que cumplan con el reglamento ahorrarán un 8 por ciento de combustible cuando funcionen a velocidades de carretera, y el combustible diesel cuesta \$3.14 el galón, los ahorros netos serían de aproximadamente \$4,200 por año para una combinación de camión y remolque. Los ahorros de combustible compensarían totalmente el costo inicial del equipo SmartWay en 1.5 años. Estos ahorros netos experimentados por los operadores de la flota y propietarios de camiones y remolques que cumplan con el reglamento se atribuyen directamente al ahorro operativo asociado con el mayor rendimiento del combustible. En general, los beneficios de este reglamento propuesto son aproximadamente dos y media veces mayores que su costo.

El Funcionario Ejecutivo ha determinado inicialmente que dentro del estado la acción regulatoria propuesta no tendría consecuencias económicas adversas significativas que afecten a las empresas, incluyendo la capacidad de las empresas de California de competir con empresas en otros estados, ni a las personas privadas. Según se explica más arriba, es posible que las empresas individuales afectadas por el reglamento propuesto sufran un efecto adverso inicial por tener que cubrir el costo asociado con la adquisición de tecnologías aerodinámicas y neumáticos de baja resistencia a la rodadura. Se calcula que estos costos iniciales se recuperarán mediante el ahorro de combustible resultante, y se anticipa que el reglamento propuesto generará ahorros netos sustanciales para las empresas que utilizan camiones con dispositivos y neumáticos SmartWay y que remolcan remolques también equipados con estos. Es posible que las empresas que se vean obligadas a equipar los remolques con tecnologías aerodinámicas y neumáticos de baja resistencia a la rodadura pero no operan o son propietarias de camiones, incluyendo los propietarios de flotas de remolques y ciertos transportistas, no recuperen directamente los costos iniciales si no pagan costos de combustible directos. Pero el personal de la ARB anticipa que por lo menos parte de los ahorros de combustible de los remolques equipados con dispositivos y neumáticos SmartWay será compartida con los propietarios de remolques mediante de precios que reflejan los ahorros de combustible asociados con estos remolques.

De acuerdo con el Código de Gobierno, artículo 11346.3, el Funcionario Ejecutivo ha determinado que la acción regulatoria propuesta afectaría la creación o 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 en la actualidad realizan transacciones comerciales dentro del estado de California.

Como resultado del costo capital potencialmente alto impuesto por este reglamento sobre las flotas más grandes con una proporción alta de remolques por camión, algunas empresas con flotas afectadas tardarán varios años en recuperar por completo la inversión necesaria para comprar el equipo. También es posible que algunas empresas opten por consolidarse (o fusionarse), cambiar de propietario, alquilar vehículos (en vez de ser propietaria), o trasladarse a otro lugar causa del reglamento. También es muy probable que se creen empresas adicionales o se expandan las empresas existentes relacionadas con la fabricación, distribución, instalación y el mantenimiento de tecnologías aerodinámicas y neumáticos de baja resistencia a la rodadura como resultado del reglamento. Se puede encontrar una evaluación detallada de las consecuencias económicas de la acción regulatoria propuesta en la ISOR.

De acuerdo al CCR, título 1, artículo 4, el Funcionario Ejecutivo también ha determinado que la acción regulatoria propuesta afectaría a las pequeñas empresas. El personal supone los propietarios de pequeñas empresas no poseen camiones sino que contratan a otras compañías para remolcar remolques que cumplen con el reglamento. Se puede encontrar una evaluación detallada de las consecuencias económicas de la acción regulatoria propuesta para las pequeñas empresas y otras empresas en la ISOR.

De acuerdo con los artículos 11346.3(c) y 11346.5(a)(11) del Código de Gobierno (Government Code), el Funcionario Ejecutivo ha determinado que los requisitos de información del reglamento aplicables a los comercios y empresas son necesarios para la salud, seguridad y bienestar del pueblo del estado de California. Los requisitos de información son necesarios para hacer valer el reglamento. Si no se hace valer el reglamento de forma eficaz, no podremos lograr la reducción de gases de escape y los beneficios a la salud pública asociados con el reglamento propuesto.

Antes de tomar una decisión final relacionada con la acción regulatoria propuesta, la Junta debe determinar que no existe ninguna otra alternativa razonable considerada por la Junta, o que ha sido identificada de otro modo y presentada a la Junta, más eficaz para lograr el propósito para el cual se propone la medida, o tan eficaz y menos onerosa o inconveniente que la medida propuesta para las personas privadas afectadas.

PRESENTACIÓN DE COMENTARIOS

Los miembros del público interesados también pueden presentar comentarios oralmente o por escrito en la reunión, y mediante el envío de correos electrónicos u otros documentos escritos antes de la reunión. Para ser considerados por la Junta, los comentarios escritos que no se presenten físicamente en la reunión deberán recibirse a

más tardar **a las 12:00 del mediodía, el 10 de diciembre, 2008**, y dirigirse a la siguiente dirección postal, de correo electrónico o fax:

Dirección postal: Clerk of the Board (Secretario de la Junta), Air Resources Board
(Junta de Recursos del Aire) 1001 I Street, Sacramento, California
95814

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

Presentación por fax: (916) 322-3928

Sírvase tener en cuenta que según la Ley de Registros Públicos de California (Código de Gobierno artículo 6250 y siguientes), sus comentarios verbales o escritos, adjuntos y otra información de contacto relacionada (por ejemplo, dirección, número telefónico, dirección de correo electrónico, etc.) se convertirán en parte de un registro público y pueden proporcionarse al público a pedido. Además, esta información estará disponible por Google, Yahoo y otros motores de búsqueda.

La Junta solicita, pero no exige, que se presenten treinta copias de las declaraciones escritas y que todas las declaraciones escritas se presenten por los menos diez días antes de la audiencia de manera que el personal de la Junta de Recursos del Aire y los miembros de la Junta cuenten con el tiempo suficiente para considerar cada comentario en su totalidad. La Junta alienta a los miembros del público a presentarle cualquier sugerencia de modificación de la acción regulatoria propuesta antes de la audiencia.

AUTORIDAD LEGAL Y REFERENCIAS

Esta acción regulatoria se propone bajo la autoridad otorgada en los artículos 38510, 38560, 38560.5, 39600 39601 del Código de Salud y Seguridad (Health and Safety Code). Esta acción se propone para implementar, interpretar y especificar los artículos 38560, 38560.5, 38580 y 39600 del Código de Salud y Seguridad.

PROCEDIMIENTOS DE LA AUDIENCIA

La audiencia pública se llevará a cabo de acuerdo con el título 3, división 3, parte 1, capítulo 3.5 (a partir del artículo 11340) de la Ley de Procedimiento Administrativo de California.

Luego de la audiencia pública, la Junta podrá adoptar el texto del reglamento propuesto originalmente o con modificaciones gramaticales o no significativas. La Junta también podrá adoptar el texto del reglamento propuesto con otras modificaciones si el texto modificado está lo suficientemente relacionado con el texto propuesto originalmente para que el público haya recibido notificación adecuada y que el texto del reglamento modificado pueda resultar de la acción regulatoria propuesta. En dicho caso, el texto del reglamento completo, con las modificaciones claramente indicadas, se pondrá a disposición del público, para su comentario escrito, por lo menos 15 días antes de que se adopte.

El público puede pedir una copia del texto del reglamento modificado en la Oficina de Información Pública de la ARB (ARB's Public Information Office), Junta de Recursos del Aire (Air Resources Board), 1001 I Street, Centro para Visitantes y de Servicios Medioambientales (Visitors and Environmental Services Center), primer piso, Sacramento, California, 95814, (916) 322-2990.

JUNTA DE RECURSOS DEL AIRE DE CALIFORNIA

James N. Goldstene
Funcionario Ejecutivo

Fecha: 14 de octubre de 2008

El desafío energético al que se enfrenta California es real. Cada californiano debe actuar de inmediato para reducir el consumo de energía. Si desea una lista de formas simples para reducir la demanda y recortar sus costos energéticos, diríjase a nuestra página Web www.arb.ca.gov.