

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

4^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1069

26 de octubre de 2022

Presentado por la señora *Rosa Vélez* y el señor *Dalmau Santiago*

Coautores las señoras Hau y Trujillo Plumey y el señor Ruiz Nieves

Referida a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura

LEY

Para crear la “Ley para Fomentar la Adquisición de un Vehículo Eléctrico en Puerto Rico”, a los fines de que sea política pública del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico promover la adquisición de “Electric Vehicle” (EV), “Plug-in Hybrid Electric Vehicle” (PHEV) y “Battery Electric Vehicle” (BEV); crear campañas de orientación sobre las ventajas medioambientales y los incentivos contributivos; fomentar la instalación de estaciones de cargadores eléctricos públicos en todos los municipios de Puerto Rico, a los fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustibles fósiles; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La electrificación del transporte ha cobrado un impulso significativo en los últimos años, y la legislación estatal desempeña un papel fundamental en los esfuerzos para transformar el sector del transporte. No obstante, según la *U.S. Energy Information Administration*, alrededor del 90% de la energía consumida en el transporte de EE. UU. proviene del petróleo. El sector del transporte también es la principal fuente de emisiones de gases de efecto invernadero (GHGs, por sus siglas en inglés) en los EE. UU. y representa el 29% de los GHGs del país, según la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA, por sus siglas en inglés). Aunque las

motivaciones entre los formuladores de políticas públicas estatales varían, muchos estados están trabajando para diversificar la combinación de combustibles del sector del transporte y reducir las emisiones, fomentando el uso de combustibles alternativos, incluidos la electricidad, el gas natural, el hidrógeno y los biocombustibles. Para lograr esto, muchos estados han implementado incentivos para promover la adopción de vehículos eléctricos (EV, por sus siglas en inglés), incluidos los vehículos híbridos enchufables (PHEV, por sus siglas en inglés) y los vehículos eléctricos de batería (BEV, por sus siglas en inglés).

Cuarenta y cinco estados, el Distrito de Columbia y Puerto Rico, brindan ciertos tipos de incentivos para algunos EV y PHEV, ya sea a través de una empresa de servicios públicos específica que opere en el estado o mediante la legislación estatal. Los incentivos van desde créditos fiscales o reembolsos, hasta objetivos de adquisición de flotas, exenciones de pruebas de emisiones o reducciones de tarifas de tiempo de uso de servicios públicos. En el caso de Puerto Rico, la compra de este tipo de vehículos está exenta del pago de arbitrios.

Con el tercer mercado de vehículos eléctricos más grande del mundo, Estados Unidos cuenta con aproximadamente 320,000 nuevos vehículos eléctricos que se vendieron en el 2019. Los datos compilados por *Argonne National Lab* muestran que la participación en el mercado de vehículos eléctricos y la disponibilidad de modelos han aumentado en los últimos años. A medida que crece la cantidad de vehículos eléctricos en las carreteras, también crece la necesidad de estaciones de carga asequibles y convenientes. Los legisladores, tanto estatales como federales, en coordinación con la industria privada, están trabajando rápidamente para expandir la infraestructura de las estaciones de carga. En la actualidad, existen más de 43,000 ubicaciones de estaciones de carga públicas en los EE. UU., según ha publicado en su portal de internet el Departamento de Energía de los EE. UU.

A partir de julio de 2021, al menos cuarenta y siete estados, así como el Distrito de Columbia ofrecen incentivos para apoyar el despliegue de EV y PHEV e infraestructura de apoyo, ya sea a través de la legislación estatal o incentivos dentro del estado. Entre los incentivos legislativos existentes, se incluyen medidas de incentivos financieros para la compra de vehículos eléctricos, inspecciones de vehículos o exenciones de pruebas de emisiones, incentivos de estacionamiento y reducción en las tarifas de servicios públicos. Las empresas de servicios públicos también ofrecen incentivos, reembolsos y subvenciones para la electrificación del transporte. Uno de los incentivos más comunes son las reducciones de precios para cargar vehículos eléctricos fuera de las horas pico.

Varios estados han implementado incentivos financieros, incluidos créditos fiscales, reembolsos y reducciones de tarifas de registro diseñados para promover la adopción de EV o PHEV. Por ejemplo, Colorado ofreció un crédito fiscal de \$4,000 hasta 2021 en la compra de vehículos eléctricos livianos, y Connecticut permite una tarifa de registro vehicular bienal reducida de \$38 para vehículos eléctricos. Los incentivos adicionales incluyen créditos fiscales para la infraestructura de carga eléctrica, subvenciones para proyectos de investigación y tecnología de combustibles alternativos e iniciativas de liderazgo como los requisitos de vehículos de cero emisiones (Zero Emissions Vehicles, ZEV) para las flotas gubernamentales.

Asimismo, el Presidente de Estados Unidos, Joe R. Biden, habilitó una nueva ley en materia de clima, impuestos y salud, donde el gobierno federal se apresta a brindar nuevos incentivos a compradores de EV y PHEV. Esta ley, en la parte pertinente, tiene como propósito incluir un crédito fiscal de hasta \$7,500, que podría utilizarse para financiar la compra de EV y PHEV. No obstante, entre los requisitos de elegibilidad, se encuentra que el automóvil tiene que estar fabricado en Norteamérica. Esto último, ha tenido como consecuencia que, los fabricantes de automóviles aceleren la tarea de encontrar baterías y minerales precedentes de Estados Unidos, Canadá o México.

Por otra parte, las políticas regulatorias estatales integrales que a menudo incluyen la adopción del “Advanced Clean Cars II” del estado de California, también ayudan a impulsar la adopción de EV y PHEV. Además, es menester mencionar que, recientemente California se dispone a usar exclusivamente autos, camionetas y SUV que funcionen con electricidad o hidrógeno para el 2035. Esta medida, por parte de la Junta de Recursos del Aire de California, consistiría en la hoja de ruta más agresiva en los Estados Unidos. Conforme al portal de internet de la *California Air Resources Board*, hasta la fecha, al menos trece estados (California, Colorado, Connecticut, Maine, Maryland, Massachusetts, Nueva Jersey, Nueva York, Oregón, Rhode Island, Virginia, Vermont y Washington), más el Distrito de Columbia, han adoptado los vehículos de bajas emisiones de California. Virginia promulgó una legislación en marzo de 2021 para adoptar los programas y estándares para los ZEV y “Low Emission Vehicles” (LEV) de California. Washington, que anteriormente había sido un estado solo de LEV, promulgó una legislación en 2020 que instruí a los reguladores estatales a adoptar los estándares de ZEV; el proceso de elaboración de normas comenzó en junio de 2021. Otros estados como Minnesota, Nuevo México y Nevada, también están trabajando en el proceso regulatorio y es posible que pronto también adopten los estándares de California.

Otros acuerdos multiestatales ofrecen apoyo para el despliegue de vehículos eléctricos. Partiendo de un plan de acción de ZEV de 2014 que se comprometía a tener 3.3 millones de ZEV en las carreteras para 2025, nueve estados desarrollaron un plan de acción de ZEV para 2018-2021, centrado en aumentar la conciencia e incentivos de los consumidores, construir infraestructura y capacitar a los concesionarios de vehículos, entre otras iniciativas. Quince estados (California, Colorado, Connecticut, Hawái, Maine, Maryland, Massachusetts, Nueva Jersey, Nueva York, Carolina del Norte, Oregón, Pensilvania, Rhode Island, Vermont y Washington), también firmaron recientemente un acuerdo multiestatal centrado en aumentar los ZEV en el sector de servicio mediano y pesado, el cual compromete a las jurisdicciones participantes a

alcanzar los objetivos de ventas de ZEV para vehículos nuevos de servicio mediano y pesado del 30% para 2030 y del 100 % para 2050.

Por otra parte, el *Volkswagen's 2016 Clean Air Act Civil Settlement* ha proporcionado una afluencia de fondos para las políticas de electrificación del transporte estatal. El Fondo Fiduciario de Mitigación Ambiental de \$2.7 mil millones está dedicado a compensar las emisiones de diésel de los cincuenta estados, Puerto Rico, el Distrito de Columbia y las tribus, mediante el reemplazo de autobuses escolares, camiones medianos y pesados y otros medios de transporte pesados con diésel por VE y PHVE. El acuerdo también incluye una inversión de \$2 mil millones en infraestructura y promoción de ZEV. Los estados han utilizado estos fondos para ampliar los incentivos y apoyar proyectos de electrificación del transporte. Por ejemplo, Michigan y California están utilizando su parte del fondo para reemplazar los autobuses escolares diésel con vehículos totalmente eléctricos o de combustible alternativo. En 2019, Maine destinó sus fondos a la instalación de equipos de suministro de vehículos eléctricos y, a mediados de 2020, financió con éxito la instalación de varios cargadores de mayor potencia y rapidez.

Los incentivos federales también apoyan el desarrollo y la implementación de alternativas a los vehículos convencionales. Por ejemplo, existe un crédito fiscal federal de \$7,500 por la compra de un vehículo eléctrico nuevo que se aplica además de los incentivos estatales disponibles. Sin embargo, el crédito vence una vez que cada fabricante de automóviles haya vendido 200,000 vehículos calificados. Tesla y General Motors han alcanzado cada uno el límite de 200,000 y sus vehículos ya no son elegibles para el incentivo. Si bien la mayoría de los estados ofrecen algún tipo de incentivo para apoyar la adopción de EV, veintiocho estados, incluidos muchos de los que ofrecen incentivos para EV, tienen leyes que requieren una tarifa de registro especial para los EV y catorce estados imponen una tarifa específica para los PHEV, según reseño Austin Igleheart en el artículo *State Policies Promoting Hybrid and Electric Vehicles*, publicado en el portal de internet del *National Conference of State Legislatures*.

En Puerto Rico, se creó la Ley 81-2014, conocida como “Ley para el Fomento de los Vehículos Impulsados Mayormente por Electricidad”, a los fines de promover la más eficaz conservación de los recursos naturales, así como el desarrollo y aprovechamiento de los mismos para el beneficio general de la comunidad. El propósito consiste en eximir del pago de arbitrios a todo vehículo impulsado mayormente por electricidad y fomentando la eliminación de todo tipo de obstáculo al establecimiento de la infraestructura necesaria para la instalación y uso de estaciones de recarga de vehículos impulsados mayormente por electricidad.

No obstante, el fomentar la adquisición de estos vehículos tiene que estar íntimamente relacionado en que Puerto Rico tenga una infraestructura resiliente y bien distribuida en todos los municipios en aras de que el consumidor no se vea disuadido o impedido en adquirir algún tipo de vehículo eléctrico. Además, de poseer un plan de comunicación efectiva sobre las ventajas de los carros eléctricos, la infraestructura que se ha estado instalando en Puerto Rico para la recarga de estos automóviles y los incentivos que se han aprobado para la adquisición de estos.

En Puerto Rico, aparecen muy pocas localizaciones para poder recargar un vehículo eléctrico, lo cual es una crítica constante de las personas que aspiran adquirir un EV y PHEV. La mayoría de los vehículos eléctricos del mercado pueden recorrer entre 250 y 300 millas con una sola carga, lo cual es suficiente, excepto para viajes largos, donde se requerirá más planificación para poder encontrar un punto de recarga que se ajuste al automóvil que hayas adquirido. Lo anterior ha sido una dificultad, porque muchos automóviles no tienen un enchufe universal, lo cual crea un problema de logística y competencia entre las marcas que afecta al consumidor. La mejor opción es cargar el vehículo en la casa. Sin embargo, se debería poder contar con cargadores públicos o una infraestructura adecuada que facilite la carga de estos en diferentes puntos geográficos a través de todo Puerto Rico.

Para lo anterior, el director ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación, Dr. Edwin González, expresó al periódico el Nuevo Día que designarán corredores de fuentes alternas de combustibles en Puerto Rico, lo cual consiste en el primer paso dentro del plan estatal de implementación de infraestructura de vehículos eléctricos. El plan tiene como propósito, construir una estación con cuatro cargadores entre cada cincuenta millas de los corredores seleccionados. Asimismo, esa determinación, según el Director Ejecutivo, servirá para tener acceso a los fondos asignados bajo el Programa Nacional de Infraestructura para Vehículos Eléctricos (NEVI), que suman los \$7,500 millones incluidos en la ley bipartita de infraestructura que el presidente Biden firmó el año pasado, de cuyo total, Puerto Rico tendrá acceso a \$10 millones por un término de cinco años.

Los cargadores públicos de vehículos eléctricos siguen siendo escasos en muchas partes de los Estados Unidos, con unas 48,000 estaciones de recarga y 120,000 puertos de carga individuales disponibles, según datos del Departamento de Energía de EE. UU. Asimismo, en Puerto Rico existen aproximadamente treinta y nueve conectores en veintisiete localidades. Además, un número cada vez mayor de cargadores públicos ofrece las llamadas estaciones de recarga rápida de corriente continua, que son mucho más rápidas que los cargadores domésticos de nivel 2 y pueden incrementar la carga de un vehículo del 15% al 80% en solo treinta o cuarenta minutos. Sin embargo, la tasa de carga puede variar según el vehículo.

Así las cosas, todavía es incierto si los consumidores de estaciones de recarga en los próximos años elegirán cargar sus vehículos eléctricos en casa, o esperarán utilizar las estaciones públicas o privadas. Independientemente de cual termine siendo la opción más utilizada, es menester tener la alternativa de localidades para recargar estos vehículos en distintas partes de Puerto Rico. Es por esta razón, que esta Asamblea Legislativa entiende necesario que el Gobierno del Estado Libre Asociado tenga como prioridad fomentar la construcción de estaciones de recarga en todos los municipios de

Puerto Rico y realizar una campaña de orientación, en aras de fomentar la adquisición de vehículos eléctricos y cumplir con la política pública de la Ley 81-2014.

Es por todas las razones antes esbozadas, que esta Asamblea Legislativa establece como política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, promover la adquisición de “Electric Vehicle” (EV), “Plug-in Hybrid Electric Vehicle” (PHEV) y “Battery Electric Vehicle” (BEV); crear campañas de orientación sobre las ventajas medioambientales y los incentivos contributivos; y fomentar la instalación de estaciones de cargadores eléctricos públicos en todos los municipios de Puerto Rico, a los fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustibles fósiles.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Artículo 1.- Título.

2 Esta Ley se conocerá y podrá ser citada como “Ley para Facilitar la Adquisición
3 de Vehículos Eléctricos en Puerto Rico”.

4 Artículo 2.- Declaración de política pública.

5 Será política pública del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico
6 promover la adquisición de “Electric Vehicle” (EV), “Plug-in Hybrid Electric Vehicle”
7 (PHEV) y “Battery Electric Vehicle” (BEV); crear campañas de orientación sobre las
8 ventajas medioambientales y los incentivos contributivos; fomentar la instalación de
9 estaciones de cargadores eléctricos públicos en todos los municipios de Puerto Rico, a
10 los fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustibles fósiles;
11 y para otros fines relacionados.

12 Artículo 3.- Definiciones.

- 1 (a) Agencia - significa cualquier departamento, autoridad, junta, comisión,
2 división, oficina, negociado, administración, corporación pública o
3 subsidiaria de esta, o instrumentalidad del Estado Libre Asociado de Puerto
4 Rico, incluyendo cualquiera de sus funcionarios, empleados o sus miembros
5 que actúen o aparenten actuar en el desempeño de sus deberes oficiales,
6 incluyendo los municipios, consorcios y corporaciones municipales.
- 7 (b) BEV, *Battery Electric Vehicle* o Vehículos Eléctricos de Batería.
- 8 (c) Combustibles fósiles - es una sustancia o materia que al combinarse con
9 oxígeno es capaz de reaccionar desprendiendo calor, especialmente las que se
10 aprovechan para producir calor, y proceden de la descomposición natural de
11 la materia orgánica a lo largo de millones de años, como el petróleo, el carbón
12 mineral o el gas natural.
- 13 (d) GHG, *Green House Gasses* o gases de efecto invernadero.
- 14 (e) EV, *Electric Vehicles* o Vehículos Eléctricos - vehículos que poseen una batería
15 y un motor eléctrico, en vez de un tanque de gasolina y un motor de
16 combustión interna.
- 17 (f) PHEV, *Plug-in hybrid electric vehicles* o vehículos híbridos enchufables, los
18 cuales poseen una batería, un motor eléctrico, un tanque de gasolina y un
19 motor de combustión interna.
- 20 (g) ICE, *Internal Combustion Engine* o vehículos que funcionan con motores que
21 utilizan combustibles fósiles.

1 (h) BEV o *Battery Electric Vehicles* - vehículos eléctricos de batería.

2 (i) ZEV o *Zero Emission Vehicles* - vehículos de cero emisiones.

3 Artículo 4.- Deberes de las agencias.

4 La Autoridad de Carreteras y Transportación y el Negociado de Energía tendrán
5 el deber de realizar todas las gestiones y trámites pertinentes para cumplir con la
6 política pública de promover la adquisición de un vehículo eléctrico y crear campañas
7 de orientación sobre las ventajas medioambientales y los incentivos contributivos
8 disponibles para la adquisición de estos vehículos, así como fomentar la instalación de
9 estaciones cargadores eléctricos públicos en todos los municipios de Puerto Rico a los
10 fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustibles fósiles.

11 En la consecución de ese fin, es necesaria la promoción y educación por parte del
12 Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, a través de la Autoridad de
13 Carreteras y Transportación, el Negociado de Energía, el Departamento de Educación,
14 la Universidad de Puerto Rico y la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública,
15 quienes establecerán programas integrales y acuerdos colaborativos para realizar una
16 campaña educativa sobre este asunto.

17 Artículo 5.- Acuerdos colaborativos.

18 La Autoridad de Carreteras y Transportación y el Negociado de Energía podrán
19 procurar la cooperación de las agencias federales en los Estados Unidos para ejecutar
20 los mandatos de los artículos que preceden.

21 Artículo 6.- Cláusula de cumplimiento.

1 La Autoridad de Carreteras y Transportación y el Negociado de Energía tendrán
2 que presentar conjuntamente a las Secretarías de ambos Cuerpos de la Asamblea
3 Legislativa de Puerto Rico un informe que acredite en detalle el cumplimiento con lo
4 ordenado en esta Ley, en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días de aprobada
5 esta Ley.

6 Artículo 7.- Separabilidad.

7 Si cualquier cláusula, párrafo, subpárrafo, oración, palabra, letra, artículo,
8 disposición, artículo, inciso o parte de esta Ley fuera anulada o declarada
9 inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a tal efecto dictada no afectará,
10 perjudicará, ni invalidará el remanente de esta Ley. El efecto de dicha sentencia quedará
11 limitado a la parte de esta que así hubiere sido anulada o declarada inconstitucional. Si
12 la aplicación a una persona o a una circunstancia de cualquier cláusula, párrafo,
13 subpárrafo, oración, palabra, letra, artículo, disposición, artículo, inciso o parte de esta
14 Ley fuera invalidada o declarada inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a
15 tal efecto dictada no afectará ni invalidará la aplicación del remanente de esta Ley a
16 aquellas personas o circunstancias en las que se pueda aplicar válidamente.

17 Es la voluntad expresa e inequívoca de esta Asamblea Legislativa que los
18 tribunales hagan cumplir las disposiciones y la aplicación de esta Ley en la mayor
19 medida posible, aunque se deje sin efecto, anule, invalide, perjudique o declare
20 inconstitucional alguna de sus partes, o, aunque se deje sin efecto, invalide o declare
21 inconstitucional su aplicación a alguna persona o circunstancias.

1 Artículo 8.- Vigencia.

2 Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.