

Appendix C

Public Outreach

Proposed Truck and Bus Rule Could Cost You Money

The California Air Resources Board (ARB) is working on a statewide regulation that could cost you thousands of dollars per vehicle. The regulation would reduce the public's exposure to cancer-causing diesel exhaust and other pollution from diesel engines.

What or whom would be affected by the regulation?

- Existing trucks, buses, and other vehicles operating in California
- International, interstate, and intrastate vehicles
- Excludes most non-commercial private-use vehicles
- Vehicle owners and sellers

What would it require?

- Phase-in starting December 31, 2010
- Replace with a newer vehicle or cleaner engine or install exhaust retrofit devices

Get informed – your comments and concerns are important

- The regulation will be proposed for approval in October 2008
- Please fill out the online survey and participate in the process
- Contact us at 1-866-6DIESEL (1-866-634-3735) or www.arb.ca.gov/dieseltruck

California Environmental Protection Agency | AIR RESOURCES BOARD

December 21, 2007



Air Resources Board
Mobile Source Control Division
P.O. Box 2815
Sacramento, CA 95812

OVERVIEW OF

Emissions and Health Impacts from Diesel Trucks and Buses

Reducing emissions to protect public health

Exposure to diesel particulate matter, or soot, is a significant health hazard, particularly to children whose lungs are still developing, the elderly, and those with pre-existing health problems. Diesel vehicle exhaust also produces gaseous pollution which can react in the atmosphere to form additional particulate matter and/or ozone, commonly known as smog. Exposure to smog has similar adverse health impacts.

Most Californians are exposed to unhealthy air quality. The San Joaquin Valley and South Coast air basin are the two areas in the nation that have the farthest to go to meet health based federal air quality standards for particulate matter and ozone. To address these health concerns, ARB adopted a Diesel Risk Reduction Plan in 2000 aimed at reducing diesel particulate matter emissions by 85 percent by 2020, as well as comprehensive plans to reduce smog pollution. More than a dozen actions have been taken to implement these plans. This year, staff is developing a new regulation to reduce emissions from diesel-powered trucks and buses, the largest remaining unregulated source of diesel emissions.

Which vehicles would be affected by the proposed statewide truck and bus regulation, and what would the regulation require?

The Statewide Truck and Bus Regulation would apply to diesel-fueled vehicles with a manufacturer's gross vehicle weight rating greater than 14,000 pounds and to diesel shuttle buses of any weight class that operate in California. This regulation would apply regardless of where the vehicle is registered and also applies to yard trucks and other vehicles that are not registered. On the other hand, the following diesel vehicles would not be subject to the regulation: motor homes for non-commercial private use, military tactical vehicles, and emergency vehicles.

The regulation would require particulate matter exhaust retrofits in 2010 and 2011, and engine modernization from 2012 to 2022. The regulation would also provide flexibility by allowing fleets to choose a fleet average compliance option, which makes it easier to upgrade their fleets with newer, used vehicles.

What health impacts would be associated with emissions produced by the affected vehicles?

The diesel emissions from trucks and buses contribute to higher particulate matter levels. It is estimated that these emissions will result in 11,000 premature deaths statewide between 2010 and 2020. Current estimates¹ of health impacts statewide over this period include:

- 11,000 premature deaths
- 2,400 hospital admissions due to respiratory causes
- 4,400 hospital admissions due to cardiovascular causes
- 320,000 cases of asthma-related and other lower respiratory symptoms
- 26,000 cases of acute bronchitis
- 1,900,000 work loss days
- 11,000,000 minor restricted activity days

Staff estimates that the economic value associated with the above health impacts would be tens of billions of dollars.

What proportion of statewide emissions is produced by the vehicles that would be affected?

As shown below, emissions from the vehicles that would be affected by the proposed truck and bus regulation are substantial. The vehicles that would be affected by the proposed regulation produce approximately 40 percent of the statewide emissions of NOx and about 32 percent of the statewide particulate matter emissions generated by diesel mobile sources.

What air quality benefits would the regulations achieve?

The proposed Truck and Bus Regulation is currently being developed and emission benefits estimates have not been finalized. However, the goals of the proposed regulation and other adopted regulations are to achieve the Diesel Risk Reduction Plan goal of 85 percent reduction in diesel particulate matter emissions and to achieve substantial reductions of NOx emissions and are a key element in achieving healthful air quality.

For additional information

Please contact ARB's diesel hotline at (866) 6DIESEL (634-3735) or visit www.arb.ca.gov/dieseltruck.

You may also obtain this document in an alternative format by contacting ARB at: (916) 322-4505 (voice); (916) 324-9531 (TDD, Sacramento area only); or (800) 700-8326 (TDD, outside Sacramento). TTY/TDD/Speech-to-Speech users may dial 711 for the California Relay Service.

Notes:

1 Staff is currently updating the methodology for estimating premature death associated with long-term PM exposures. Thus, the estimate for premature deaths will be revised when the methodology is finalized.

DATOS SOBRE

Emisiones y Efectos a la Salud de los Camiones y Autobuses a Diesel

Reduciendo emisiones de escape para proteger la salud pública

La exposición a la materia particulada de diesel u hollín, es considerablemente dañino a la salud, particularmente de los niños, cuyos pulmones aún están desarrollándose, los ancianos y aquellas personas con problemas médicos ya existentes. El escape de los vehículos a diesel también produce contaminación gaseosa, que puede reaccionar en la atmósfera para formar materia particulada de diesel u ozono adicionales, que comúnmente se conocen como **smog**. La exposición al **smog** tiene similares efectos adversos a la salud.

La mayoría de los que residen en California están expuestos a una calidad de aire insalubre. El Valle de San Joaquín y el sur del estado son las dos áreas en la nación que tienen más que hacer para cumplir con las normas federales de calidad del aire para materia particulada y ozono basadas en la salud. Con el fin de responder a estas preocupaciones de salud, en el 2000, el Consejo de Recursos Atmosféricos (**ARB**, por sus siglas en inglés) adoptó un Plan para la Reducción de Riesgos a Causa del Diesel, cuyo propósito era reducir en un 85 por ciento las emisiones de materia particulada de diesel para el 2020, así como amplios planes para reducir la contaminación de smog. Se han tomado más de una docena de medidas para implementar estos planes. Este año, se está elaborando una nueva regulación para reducir las emisiones de camiones y autobuses a diesel, la cual es la mayor fuente restante sin regular de emisiones de diesel.

¿Qué vehículos se verían afectados por la regulación propuesta a nivel estatal para camiones y autobuses, y qué requeriría la regulación?

La Regulación Estatal para Camiones y Autobuses aplicaría a los vehículos con motores a diesel con un peso vehicular bruto de fábrica mayor de 14,000 libras y autobuses de pasajeros diesel de todo peso que operen en California. Esta regulación se aplicaría, independientemente de dónde este registrado el vehículo, y también se aplica a los camiones de semi-remolque (**yard trucks**) y otros vehículos que no estén registrados. Por otro lado, los siguientes vehículos con motores a diesel no estarían sujetos a la regulación: casas rodantes motorizadas (**motor homes**) para uso privado, vehículos para tácticas militares y vehículos de emergencia.

La regulación requeriría reajustes del sistema de escape de materia particulada de diesel en el 2010 y 2011, así como la modernización de los motores desde el 2012 al 2022. Además, la regulación proporcionaría flexibilidad al permitir a las flotas de estos vehículos a elegir una opción de cumplimiento promedio, lo cual facilitaría actualizar las flotas con modelos usados más nuevos.

¿Qué efectos a la salud se asociarían con las emisiones producidas por los vehículos afectados?

Las emisiones de diesel de los camiones y autobuses contribuyen a niveles más altos de materia particulada de diesel. Se calcula que estas emisiones causarán 11,000 muertes prematuras a nivel estatal, entre el 2010 y el 2020. Los cálculos actuales¹ de los efectos a la salud a nivel estatal durante este período incluyen:

- 11,000 muertes prematuras
- 2,400 ingresos al hospital debido a causas respiratorias
- 4,400 ingresos al hospital debido a causas cardiovasculares

- 320,000 casos de síntomas relacionados con el asma y otros síntomas respiratorios más leves
- 26,000 casos de bronquitis aguda
- 1,900,000 días de trabajo perdidos
- de días de actividad menor restringida

Se calcula que el valor económico asociado con los efectos a la salud anteriores sería de decenas de miles de millones de dólares.

¿Qué proporción de emisiones a nivel estatal la producen los vehículos que se verían afectados?

Como se muestra enseguida, las emisiones de los vehículos que se verían afectados por la regulación propuesta para los camiones y autobuses son substanciales. Los vehículos que se verían afectados por la regulación propuesta producen aproximadamente el 40 por ciento de las emisiones de óxidos de nitrógeno (**NOx**), y aproximadamente el 32 por ciento de las emisiones de materia particulada de diesel a nivel estatal generadas por fuentes móviles de diesel.

¿Qué beneficios de calidad del aire lograrían las regulaciones?

La regulación propuesta para Camiones y Autobuses está en el proceso de desarrollo actualmente, y los beneficios de las emisiones no se han finalizado. Sin embargo, las metas de la regulación propuesta y las de otras regulaciones adoptadas son alcanzar aquella del Plan para la Reducción de Riesgos a Causa del Diesel de bajar en un 85 por ciento las emisiones de materia particulada de diesel y lograr reducciones substanciales de las emisiones de **NOx**, elementos claves para lograr una calidad de aire saludable.

Para obtener información adicional

Por favor, comuníquese a la línea de información de diesel del ARB, al (866) 6DIESEL (634-3735) o visite www.arb.ca.gov/dieseltruck

Además, usted puede obtener este documento en un formato alterno, comunicándose al: (916) 322-4505 (voz); al (916) 324-9531 (TDD, sólo el área de Sacramento); o al (800) 700-8326 (TDD, fuera de Sacramento). Los usuarios de TTY/TDD/Habla a Habla pueden marcar el 711 para el Servicio de Retransmisión de Mensajes de California.

Notas:

¹ Se está actualmente poniendo al día la metodología para calcular la muerte prematura asociada con las exposiciones a las partículas de diesel (PM) a largo plazo. Por lo tanto, el cálculo de muertes prematuras se revisará cuando la metodología se finalice.

ਡੀਜ਼ਲ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਤੋਂ ਨਿਕਲੇ ਹੋਏ ਨਿਕਾਸਾਂ
ਅਤੇ ਸਿਹਤ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ
ਜਨਤਕ ਸਿਹਤ ਦੇ ਬਚਾਵ ਲਈ ਨਿਕਾਸਾਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀ ਵਿਚ ਡੀਜ਼ਲ ਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਵ ਜਾਂ ਕਾਲਾ ਧੂਆਂ, ਸਿਹਤ ਲਈ ਇਕ ਮੁੱਖ ਖਤਰਾ ਹਨ, ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਬੱਚਿਆਂ ਲਈ ਜਿਹਨਾਂ ਦੇ ਫੇਫੜੇ ਹਜ਼ੇ ਵਿਕਸਿਤ ਹੋ ਰਹੇ ਹਨ, ਬਜ਼ੁਰਗਾਂ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਲਈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਸਿਹਤ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ ਹਨ। ਡੀਜ਼ਲ-ਵਾਹਨ ਗੈਸੀ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਨ ਕੱਢਦੇ ਅਤੇ ਪੈਦਾ ਵੀ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਵਾਯੂਮੰਡਲ ਵਿਚ ਇਕ ਖਾਸ ਸਥਿਤੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਐਜੇਨ ਪਰਤ ਨੂੰ ਅਸਰ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਆਮ ਤੌਰ ਤੇ ਧੁੰਦ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਣੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ। ਧੁੰਦ ਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਵ ਵੀ ਇਸੇ ਪ੍ਰਕਾਰ ਦੇ ਸਿਹਤ ਉੱਪਰ ਬੁਰੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਰਹਿਣ ਵਾਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਵਿਅਕਤੀ ਅਸਿਹਤਮੰਦ ਵਾਯੂ ਗੁਣਵੱਤਾ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹਨ। ਮੈਨ ਜੈਕਿਉਨ ਵੈਲੀ ਅਤੇ ਸਾਊਥ ਕੋਸਟ ਏਅਰ ਬੈਸਇਨ, ਰਾਸ਼ਟਰ ਦੇ ਵਿਚ ਦੋ ਖੇਤਰ ਹਨ ਜੋ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਥਿਤੀ ਲਈ ਅਤੇ ਐਜੇਨ ਪਰਤ ਲਈ, ਸਿਹਤ ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਸੰਘੀ ਵਾਯੂ ਗੁਣਵੱਤਾ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਉੱਪਰ ਪੂਰਾ ਉਤਰਨ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਿੱਛੇ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਸਿਹਤ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ARB ਨੇ 2000 ਵਿਚ ਡੀਜ਼ਲ ਜੋਖਿਮਾਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ ਤੇ 2020 ਤੱਕ ਡੀਜ਼ਲ ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਨੂੰ 85 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੱਕ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਅਪਣਾਇਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਨਾਲ ਮਿਲੀ ਜੁਲੀ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਧੁੰਦ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਘਟਾਉਣ ਲਈ। ਇਹਨਾਂ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਦਰਜਨਾਂ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਦਮ ਚੁੱਕੇ ਗਏ। ਇਸ ਸਾਲ, ਡੀਜ਼ਲ ਤੋਂ ਚਲਣ ਵਾਲੇ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ, ਡੀਜ਼ਲ ਨਿਕਾਸ ਦੇ ਹੋਰ ਵੱਡੇ ਥਰੇ ਹੋਏ ਅਨਿੱਯਤ੍ਰਿਤ ਸ੍ਰੋਤ, ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਵਾਲੇ ਨਿਕਾਸ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਅਮਲਾ ਆਪਣਾ ਇਕ ਨਵਾਂ ਅਧਿਨਿਯਮ ਬਣਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਰਾਜ ਪੱਧਰੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸ ਅਧਿਨਿਯਮ ਤੋਂ ਕਿਹੜੇ ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣਗੇ, ਅਤੇ ਅਧਿਨਿਯਮ ਵਿਚ ਕੀ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੋਵੇਗਾ?
ਰਾਜ ਪੱਧਰੀ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸ ਅਧਿਨਿਯਮ ਡੀਜ਼ਲ ਭਰੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਦੇ 14,000 ਪੇਂਡ ਤੋਂ ਵੱਧ ਭਾਰ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭਾਰ ਦਰਜੇ ਵਿਚ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਡੀਜ਼ਲ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਜੋ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਚਲਦੀਆਂ ਹਨ ਉੱਪਰ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਧਿਨਿਯਮ ਵਾਹਨ ਕਿੱਥੇ ਪੰਜੀਕ੍ਰਿਤ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਤੋਂ ਸਬੰਧ ਰਹਿਤ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਯਾਰਡ ਵਿਚ ਖੜੇ ਹੋਏ ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਜੋ ਪੰਜੀਕ੍ਰਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਹਨ, ਦੇ ਉੱਪਰ ਵੀ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵਾਹਨ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੀ ਹੱਦ ਵਿਚ ਨਹੀਂ ਆਉਣਗੇ: ਅਵਪਾਰਕ ਚੱਲਣ-ਫਿਰਨ ਵਾਲੇ ਘਰ ਨਿੱਜੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ, ਫੌਜਾਂ ਲਈ ਬਣੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨ, ਅਤੇ ਅਪਾਤਕਾਲੀਨ ਵਾਹਨ।

ਅਧਿਨਿਯਮ ਅਨੁਸਾਰ 2010 ਅਤੇ 2011 ਵਿਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿਚ ਨਿਕਾਸ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਅਤੇ 2012 ਤੋਂ 2022 ਤੱਕ ਇੰਜਣ ਦਾ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਣ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ। ਅਧਿਨਿਯਮ ਫਲੀਟ (ਬੱਸਾਂ ਆਦਿ ਦਾ ਸਮੂਹ) ਨੂੰ ਇਕ ਐਸਤਾਨਾਂ ਫਲੀਟ ਚੋਣ ਦੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਇਕ ਲਚਕਤਾ ਵੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਵਰਤੇ ਹੋਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿਚ ਅਪਗ੍ਰੇਡ ਕਰਕੇ ਇਸ ਨੂੰ ਅਸਾਨ ਬਣਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ।

ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਪੈਦਾ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਨਿਕਾਸਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕਿਹੜੇ ਸਿਹਤ ਪ੍ਰਭਾਵ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ?

ਟਰੱਕਾਂ ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਤੋਂ ਨਿਕਲਿਆ ਹੋਇਆ ਡੀਜ਼ਲ ਨਿਕਾਸ, ਇਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਵਧਾਉਣ ਵਿਚ ਯੋਗਦਾਨ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਪੱਧਰ ਵਿਚ 2010 ਅਤੇ 2020 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇਹ ਨਿਕਾਸ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ 11,000 ਮੌਤਾਂ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਨਗੇ।

ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਸਿਹਤ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੇ ਰਾਜ ਪੱਧਰੀ ਮੌਜੂਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹਨ:

- 11,000 ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮੌਤਾਂ
- 2,400 ਸਾਂਹ ਦੀਆਂ ਤਕਲੀਫਾਂ ਕਰਕੇ ਹਸਪਤਾਲਾਂ ਵਿਚ ਦਾਖਲੇ
- 4,400 ਦਿਲ ਸਬੰਧੀ ਬੀਮਾਰੀਆਂ ਕਰਕੇ ਹਸਪਤਾਲਾਂ ਵਿਚ ਦਾਖਲੇ
- 320,000 ਦਮੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੇਸ ਅਤੇ ਹੋਰ ਘੱਟ ਸਾਂਹ ਵਾਲੀਆਂ ਬੀਮਾਰੀਆਂ ਦੇ ਲੱਛਣ
- 26,000 ਗੰਭੀਰ ਫੇਫੜਿਆਂ ਦੀ ਸੋਜਸ਼ ਦੇ ਕੇਸ
- 1,900,000 ਕੰਮ-ਰਹਿਤ ਦਿਨ
- 11,000,000 ਸੀਮਤ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਵਾਲੇ ਦਿਨ।

ਅਮਲਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਸਿਹਤ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਹੋਈ ਆਰਥਿਕ ਕੀਮਤ ਦੱਸਾਂ ਖਰਬ ਡਾਲਰ ਦੀ ਹੋਵੇਗੀ।

ਕਿਸ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿਚ ਰਾਜ ਪੱਧਰੀ ਨਿਕਾਸ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣਗੇ?
ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਨਿਕਲੇ ਨਿਕਾਸ ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣਗੇ, ਵਾਧੂ ਹਨ। ਵਾਹਨ ਜੋ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਅਧਿਨਿਯਮ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਣਗੇ, ਉਹ ਡੀਜ਼ਲ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਏ ਨਾਈਟ੍ਰੋਆਕਸਾਈਡ (NOx) ਦਾ ਲੱਗਭਗ 40 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਰਾਜ-ਪੱਧਰੀ ਨਿਕਾਸ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰਾਜ ਪੱਧਰੀ ਨਿਕਾਸ ਦਾ 32 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਅਧਿਨਿਯਮ ਵਾਧੂ ਦੇ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਾਲੇ ਕਿਹੜੇ ਲਾਭਾਂ ਨੂੰ ਹਾਸਲ ਕਰੇਗਾ?
ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਟਰੱਕ ਅਤੇ ਬੱਸ ਅਧਿਨਿਯਮ ਮੌਜੂਦਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਕਾਸੀ ਲਾਭਾਂ ਦੇ ਅਨੁਮਾਨ ਅਜਿਹੇ ਲਗਾਏ ਨਹੀਂ ਗਏ ਹਨ। ਫਿਰ ਵੀ, ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਅਧਿਨਿਯਮ ਅਤੇ ਹੋਰ ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਅਧਿਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਟੀਚਾ ਡੀਜ਼ਲ ਜੋਖਿਮ ਕਟੌਤੀ ਯੋਜਨਾਂ ਦੇ ਟੀਚੇ ਵਿਚ 85 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਨੂੰ ਹਾਸਿਲ ਕਰਨਾ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿਚ ਡੀਜ਼ਲ ਨਿਕਾਸਾਂ ਵਿਚ ਅਤੇ ਨਾਈਟ੍ਰੋਆਕਸਾਈਡ (NOx) ਦੇ ਨਿਕਾਸ ਵਿਚ ਵਾਸਤਵਿਕ ਕਟੌਤੀ ਹਾਸਲ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਸਿਹਤਮੰਦ ਗੁਣਵੱਤਾ ਵਾਲੀ ਹਵਾ ਦਾ ਕੁੱਜੀ ਤੱਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਹੈ।

ਵਾਧੂ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਲਈ

ਤੁਸੀਂ ARB ਦੇ ਡੀਜ਼ਲ ਹਾਟਲਾਈਨ ਨੰਬਰ (866) 6 DIESEL (634-3735) ਉੱਤੇ ਸੰਪਰਕ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ ਜਾਂ www.arb.ca.gov/dieseltruck ਉੱਤੇ ਪਧਾਰ ਸਕਦੇ ਹੋ।

ਤੁਸੀਂ ARB ਨੂੰ (916) 322-4505 (ਬੋਲਣ ਵਾਲਾ); (916) 324-9531 (ਟੀ ਡੀ ਡੀ -TDD, ਕੇਵਲ ਸੈਕਰਾਮੈਂਟੋ ਖੇਤਰ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ); ਜਾਂ (800) 700-8326 (ਟੀ ਡੀ ਡੀ -TDD, ਸੈਕਰਾਮੈਂਟੋ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਲਈ) ਉੱਤੇ ਸੰਪਰਕ ਕਰਕੇ, ਇਸ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਕਲਪਿਕ ਫਾਰਮੈਟ ਵਿਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹੋ। ਟੀ ਟੀ ਵਾਈ/ਟੀ ਡੀ ਡੀ (TTY/TDD)/ ਬੋਲਣ ਵਾਲੇ ਯੂਜ਼ਰ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ, ਰੀਲੇਅ ਸਰਵਿਸ ਲਈ 711 ਡਾਇਲ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਨੋਟ:

1 ਅਮਲਾ ਵਿਧੀ ਵਿਗਿਆਨ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪਡੇਟ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਪੀ ਐਮ (PM) ਪ੍ਰਗਟਾਵਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮੌਤਾਂ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਲਗਾਉਣ ਲਈ। ਇਸ ਲਈ, ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮੌਤਾਂ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਪੁਨਰ ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਵਿਧੀ ਵਿਗਿਆਨ ਪੂਰਾ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ।

www.arb.ca.gov ਪੋਸਟ ਬਾਕਸ 2815 ਸੈਕਰਾਮੈਂਟੋ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ 95812 (800) 242-4450 ਟਰੱਕਹੀਲ ਥੀਮਪੈਕਟਸ ਰਿਵਾਇਜ਼ਡ (TRUCKHEALTHIMPACTS REVISED) 5/12/2008

OVERVIEW OF

Changes to the Proposed Regulation to Reduce Emissions from In-Use On-Road Diesel Trucks and Buses

Reducing diesel emissions to protect public health

The goal of the proposed regulation is to achieve significant emission reductions which are critical to meeting clean air standards by federally mandated deadlines and protecting public health. The current proposal is still draft, and will continue to be modified prior to consideration by the Air Resources Board in October 2008.

What vehicles would be subject to this regulation?

The proposed regulation would apply to diesel-fueled vehicles with a manufacturer's gross vehicle weight rating greater than 14,000 pounds and to diesel shuttle buses of any weight class that operate in California. The current proposal released in May 2008 differs significantly from the prior proposal released in January 2008. More information about the proposed regulation is available at www.arb.ca.gov/dieseltruck.

How does the current proposal compare to the previous draft?

The current proposal includes significant modifications to provide additional flexibility at a lower cost, while retaining most of the emission benefits of the prior proposal. The following table summarizes a number of key changes from the January 2007 proposal.

January 2008 Proposal	Change
Required two truck replacements for most fleets.	Revised requirements such that only one truck replacement is required
Required vehicle replacements and installation of particulate matter exhaust aftertreatment starting December 2010	Delayed vehicle replacements until December 2012
Fleet average emissions targets ramped down in two phases	Fleet averages option requiring vehicle replacements were delayed until 2012 and fleet emissions targets were softened in the early years to allow for a more gradual phase-in
Two compliance options provided.	A new third option is provided, providing even greater flexibility to fleets
Small fleets requirements started in 2010 and required all engines to meet 2007 emissions or better by 2014	All requirements from small fleets (fleets with three or fewer vehicles) delayed until 2012. In 2012, one vehicle may be 2004 emissions equivalent with particulate matter exhaust aftertreatment.
Low use provisions only available for larger heavy-duty diesel trucks operating less than 7500 miles per year and less than 250 hours per year	Expanded low use provisions to include smaller trucks and buses operated less than 5000 miles and less than 175 hours per year

No provisions for specialty farm vehicles or other vehicle types	Added provision to exempt certain specialty farm vehicles from particulate matter control requirements until 2017 and added provision for cab-over engine tractors exclusively pulling 57-foot trailers
No special provision for two-engine cranes	Make both engines of two engine cranes (both on-road and off-road engines) subject to the In-Use Off-Road Diesel Regulation and exclude from existing portable equipment regulations.
Particulate matter exhaust aftertreatment requirements applied only to privately owned school buses on same schedule as other vehicles	Particulate matter exhaust aftertreatment requirements expanded for all school buses on different schedule than other vehicles. No turnover is required.

How have these changes reduced the cost of the proposed regulation?

The estimated costs associated with the proposed regulation as a result of these changes have declined by about \$1 billion statewide for a number of reasons. The initial vehicle replacement dates have been delayed and the compliance period has been stretched over a longer period of time. The three compliance options also provide more flexibility for fleets to comply so they can tailor a compliance strategy that works best for their business model. The new compliance option only requires vehicles to be replaced once over the 13-year implementation period. The changes have also improved the ability to comply by buying cleaner used replacement vehicles if preferred. The changes have also improved fleet's ability to keep some older, specialized, or high cost vehicles past 2020. Finally, the expanded exemptions have reduced the compliance costs for lower use vehicles.

What is the timeline for adoption of the proposed regulation?

ARB staff is planning additional workshops in July and August. Staff will also continue to meet with affected stakeholders to better understand the financial impacts of the proposed regulation on individual businesses. The proposed regulation is scheduled to be considered by the Board in October 2008. The regulation and a staff report detailing the reasons for the regulation would be released for formal public comment by early September.

For additional information

Please contact ARB's diesel hotline at (866) 6DIESEL (634-3735) or visit the website at: www.arb.ca.gov/dieseltruck

You may also obtain this document in an alternative format by contacting ARB at: (916) 322-4505 (voice); (916) 324-9531 (TDD, Sacramento area only); or (800) 700-8326 (TDD, outside Sacramento). TTY/TDD/Speech-to-Speech users may dial 711 for the California Relay Service.

SUMMARY OF THE

Proposed Regulation to Reduce Emissions from In-Use On-Road Diesel Trucks and Buses

Reducing diesel emissions to protect public health

The goal of the proposed regulation is to achieve significant emission reductions which are critical to meeting clean air standards by federally mandated deadlines and protecting public health. The current proposal is still draft, and will continue to be modified prior to consideration by the Air Resources Board in October 2008.

Who would be required to comply with this proposed regulation?

Any person, business, or government agency that owns, operates, or sells diesel-powered on-road vehicles in California. The proposed regulation would apply to in-state companies as well as out-of-state companies whose vehicles operate in California.

What vehicles would be subject to this regulation?

The proposed regulation would apply to diesel-fueled vehicles with a manufacturer's gross vehicle weight rating greater than 14,000 pounds and to diesel shuttle buses of any weight class that operate in California. This regulation would apply regardless of where the vehicle is registered. Federally owned fleets and privately and publicly owned school buses would also be subject to the regulation. On the other hand, the following diesel vehicles would not be subject to the regulation: motor homes for non-commercial private use, military tactical vehicles, and emergency vehicles.

What would the proposed regulation require for most fleets?

For fleets with 4 or more vehicles, the regulation would require the installation of exhaust retrofits in 2010 and 2011 and accelerated engine or vehicle replacement from 2012 to 2022. The proposed regulation also adds compliance flexibility by allowing fleets to choose among 3 compliance options that best suit their situation. In all cases, fleets can comply by purchasing used vehicles. School buses would be required only to add exhaust retrofits, and generally would not be required to replace engines.

What would the proposed regulation require of small fleets?

Fleets with one to three vehicles would be exempt from the 2010 and 2011 retrofit requirements. By December 31, 2012, small fleets would need to show they have one 2004 model year engine (or newer) with an exhaust retrofit. In 2017 the vehicle would need to be replaced with one meeting the 2010 engine emissions. Any other vehicles in a small fleet would need to be upgraded between 2013 and 2023.

What special considerations would be provided?

The proposal provides considerations to delay replacement of lower use vehicles and for vehicles operated in the less polluted areas of the state. Consideration is also given for various specialized farm vehicles and other less common vehicle types. Finally, options for early actions to reduce particulate matter emissions would delay engine replacement requirements.

What is the timeline for adoption of the proposed regulation?

ARB staff is currently planning further workshops in July and August. Staff will also continue to meet with affected stakeholders to better understand the financial impacts of the proposed regulation on individual businesses. The proposed regulation is scheduled to be considered by the Board in October 2008. The regulation and a staff report detailing the reasons for the regulation would be released for formal public comment by early September.

For More Information

Please contact ARB's diesel hotline at (866) 6DIESEL (634-3735) or visit the website at: www.arb.ca.gov/dieseltruck

You may also obtain this document in an alternative format by contacting ARB at: (916) 322-4505 (voice); (916) 324-9531 (TDD, Sacramento area only); or (800) 700-8326 (TDD, outside Sacramento). TTY/TDD/Speech-to-Speech users may dial 711 for the California Relay Service.

Meetings/Presentations by ARB Staff

Date	Company/Organization/Conference	Location
1/30/06	Statewide Goods Movement Conference	Long Beach
6/8/06	California Trucking Association	Sacramento
7/19/06	California Trucking Association Regional Meeting	San Diego
9/29/06	California Trucking Association	Los Angeles
9/30/06	International Trucking Show	Los Angeles
10/1/06	Agriculture Industry Representatives	Fresno
10/1/06	California Dump Truck Owners Association	Los Angeles
10/27/06	Federal Express	Sacramento
11/16/06	California Dump Truck Owners Association	Bay Area
12/15/06	Interstate Truck Center – Stockton	Stockton
1/30/07	Yellow Roadway Corporation	Sacramento
2/5/07	Federal Express	Sacramento
4/10/07	Owner-Operator Independent Drivers Association	Sacramento
4/19/07	California Trucking Association	Sacramento
5/3/07	United Postal Service	Sacramento
5/4/07	California Trucking Association	Sacramento
5/11/07	Interstate Truck Center Open House - Turlock	Turlock
7/9/07	California Dump Truck Owners Association – Inland Empire Chapter	Fontana
8/29/07	Mid-Pacific Industries, Inc.	Sacramento
9/6/07	Pacific Coast Companies	Sacramento
9/11/07	AL Gilbert	Sacramento
9/12/07	Coca Cola, Inc. and Coca Cola Bottling	Sacramento
9/17/07	Central Valley Air Quality Coalition	Fresno
9/19/07	National Association of Fleet Administrators	Teleconference
9/24/07	Environmental Defense, Federal Express, ITEC, PACCAR, CalStart, Eaton Corp., Pepsi Co., Frito-Lay, Azure Dynamics	El Monte
9/27/07	California Dump Truck Owners Association – Fairfield Chapter	Vacaville
10/2/07	California Dump Truck Owners Association – Sacramento Chapter	West Sacramento
10/9/07	Nisei Farmers League, Cotton Ginners Association, Citrus Growers Association, California Farm Bureau, Cattlemen's Association	Fresno
10/9/07	Allied Weed Control	Fresno
10/9/07	Kajai Trucking	Livingston
10/10/07	Port of Stockton	Stockton

Date	Company/Organization/Conference	Location
10/10/07	Lawson Drayage	Hayward
10/16/07	American Trucking Association, California Trucking Association	Sacramento
10/17/07	CIOMA (Northern California)	Sacramento
10/20/07	California Dump Truck Owners Association (Annual Meeting)	Pomona
10/21/07	American Trucking Association Management Conference (Orlando, Florida)	Orlando, FL
10/21/07	Latino Truck Show	Pomona
11/1/07	CIOMA (Southern California)	Anaheim
11/7/07	California Dump Truck Owners Association member companies (Dispatch Transportation, Tri-County Transportation, Inc., Superior Trailer, Dalton Trucking)	Fontana
11/27/07	California Forestry Association	Sacramento
11/27/07	California Dump Truck Owners Association – Oakland Chapter	Oakland
11/28/07	California Dump Truck Owners Association	Sacramento
11/28/07	Ellison Wilson Advocacy, LLC and California Dump Truck Owners Association	Sacramento
11/30/07	Jim Seal Consulting Services	Sacramento
11/30/07	California Bus Association	Sacramento
12/3/07	Nisei Farmers League	Teleconference
12/4/07	California Tow Truck Association	Sacramento
12/4/07	Ellison Wilson Advocacy, LLC, California Tow Truck Association	Sacramento
12/5/07	Owner-Operator Independent Drivers Association	Sacramento
12/6/07	Gibbs Truck Centers	Oxnard
12/11/07	West Coast Collaborative	Teleconference
12/12/07	North Coast Unified Air Quality Management District and north coast fleets	Arcata
12/13/07	Pat Cramer Insurance Agency	Anderson
12/14/07	Agriculture Truck Show	Easton
12/17/07	California School Transportation Association	Sacramento
1/9/08	California Dump Truck Owners Association – Cupertino	Cupertino
1/10/08	Blackmun Equipment and Vehicle Leasing	Stockton
1/11/08	California Highway Patrol and California Farm Bureau	Sacramento
1/15/08	California agricultural associations and industry representatives	Modesto

Date	Company/Organization/Conference	Location
1/16/08	Motor Coach Association Annual State Summit	San Francisco
1/22/08	Sierra Research	Sacramento
1/23/08	Agricultural industry groups	Sacramento
2/7/08	Sierra Cascade Logging/Construction Conference	Anderson
2/9/08	Sierra Cascade Logging/Construction Conference – Trucker's Seminar	Anderson
2/13/08	World Ag Expo – John Deere	Tulare
2/15/08	Glenn County trucking companies, Representative from Assemblyman LaMalfa's office, Glenn County Air Pollution Control District	Willows
2/21/08	California Trucking Association – Bay Area Chapter	Oakland
2/25/08	Faster Freight/Cleaner Air Conference	Los Angeles
3/4/08	Environmental Defense Fund	Sacramento
3/5/08	Western United Dairymen Conference	Modesto
3/6/08	Monterey Bay Air Pollution Control District Board Meeting	Monterey
3/7/08	Mendocino County trucking companies	Ukiah
3/13/08	Interstate Truck Center – Turlock	Turlock
3/13/08	The Better World Group	Sacramento
3/24/08	Union of Concerned Scientists, British Petroleum	Sacramento
3/24/08	California Trucking Association, American Trucking Association	Sacramento
3/28/08	Wells Sweeping, representatives from sweeper companies	Sacramento
4/1/08	Save Mart, Northern Refrigerated Transportation	Sacramento
4/2/08	California Dump Truck Owners Association – Santa Rosa Chapter	Sebastopol
4/3/08	Dispatch and three other companies	Fontana
4/3/08	SelectTrucks (Fontana)	Fontana
4/4/08	Mountain Valley Express	Manteca
4/7/08	Western Trucking School	Sacramento
4/8/08	Bud Line Trucking	Sacramento
4/9/08	Holt of Stockton	Stockton
4/10/08	Holt of West Sacramento	West Sacramento
4/10/08	Szeremi Sweeping Service	Sacramento
4/14/08	Boyd Commodities	Turlock
4/17/08	Blagg Food Services, Western Firefighters Association	Redding

Date	Company/Organization/Conference	Location
4/17/08	Agriculture growers in Glenn County	Glenn
4/21/08	Agricultural industry representatives	Sacramento
4/25/08	Representatives from environmental groups	Sacramento
4/25/08	Construction Industry Air Quality Coalition	Sacramento
4/27/08	California Trucking Association, American Trucking Association	Sacramento
4/30/08	Granite Construction	Sacramento
4/30/08	California Dump Truck Owners Association	Sacramento
5/1/08	Gibbs Truck Center	Oxnard
5/1/08	California Trucking Association, American Trucking Association	Sacramento
5/2/08	California Tow Truck Association	Sacramento
5/2/08	CCEEB, Sempra, and PG&E	Sacramento
5/2/08	California Trucking Association	Sacramento
5/8/08	Agricultural industry and associations representatives	Modesto
5/16/08	Tehama County school districts and local department of education	Teleconference
5/22/08	Cotton Ginner School	Hanford
5/22/08	Westar Transport, Ganduglia Trucking, Charlie Simpson	Hanford
6/6/08	Sacramento Valley Basin Control Council	Marysville
6/6/08	CCEEB	Sacramento
6/9/08	Greening the Supply Chain	Sacramento
6/9/08	International Logistics and Warehousing Foundation	Sacramento
6/10/08	California Tow Truck Association – San Diego Chapter	San Diego
6/12/08	TYMCO Dust Less Sweeper Demo at McClellan	Sacramento
6/13/08	Ritchie Brothers Auctioneers	Sacramento
6/16/08	Wells Sweeping and sweeper industry representatives	Sacramento
6/19/08	Roadrunner Mfg. Co., Inc.	Manteca
6/19/08	Storer Transportation	Modesto
6/24/08	Federal Fleets Conference	Dallas, TX
6/25/08	Pape' Machinery, Inc.	Sacramento
7/10/08	California Forestry Association	Sacramento
7/23/08	CIAQC	Sacramento
9/16/08	Central Coast Ag Task Force (Farm Bureau)	Hollister
9/25/08	California Trucking Association	Stockton

Proposed California Regulation Will Affect Your On-Road Heavy-Duty Diesel Vehicles

What Would it Affect?

- √ Existing trucks, buses, and other vehicles operating in California
- √ International, interstate, and intrastate vehicles
- √ Excludes private-use vehicles with GVWR less than 14,000 pounds
- √ Vehicle owners and sellers

What Would it Require?

- √ Phase-in requirements starting December 31, 2010:
 - Installation of exhaust retrofit devices
 - Replacement with a cleaner engine
 - Replacement with a cleaner vehicle

Let Us Hear From You

- √ Participate now to influence ARB staff's recommendations.
- √ The regulation will be proposed for approval in October 2008.
- √ Call us at 1-866-6DIESEL (1-866-634-3735).
- √ For more information and workshop dates, go to:
<http://www.arb.ca.gov/dieseltruck>

ਪ੍ਰਸਤਾਵਤ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਅਧਿਨਿਯਮ ਤੁਹਾਡੇ ਸੜਕ-ਉਤੇ ਭਾਰ-ਢੇਣ ਵਾਲੇ ਡੀਜ਼ਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰੇਗਾ

ਇਹ ਕਿਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰੇਗਾ?

- √ ਕੈਲੀਫੋਰਨੀਆ ਵਿਚ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਮੌਜੂਦਾ ਟਰੱਕ, ਬੱਸਾਂ, ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ
- √ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ, ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ, ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਵਾਹਨ
- √ 14,000 ਪਾਉਂਡ ਤੋਂ ਘੱਟ GVWR ਦੇ ਨਿਜੀ-ਉਪਯੋਗ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹਨ
- √ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਵਿਕ੍ਰੇਤਾ

ਇਸ ਨੂੰ ਕੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ?

- √ ਦਸੰਬਰ 31, 2010 ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਫੇਜ਼-ਇਨ ਜਰੂਰਤਾਂ:
 - ਐਕਸਹੋਸਟ ਰੈਟਰੋਫਿਟ ਜੰਤਰ ਲਗਾਉਣਾ
 - ਇਕ ਜਿਆਦਾ ਸਾਫ਼ ਇੰਜਨ ਨਾਲ ਪ੍ਰਤਿਸਥਾਪਨ
 - ਇਕ ਜਿਆਦਾ ਸਾਫ਼ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਪ੍ਰਤਿਸਥਾਪਨ

ਅਸੀਂ ਤੁਹਾਡੀ ਗੱਲ ਸੁਣੀਏ

- √ ARB ਅਮਲੇ ਦੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੁਣੇ ਭਾਗ ਲਓ।
- √ ਅਧਿਨਿਯਮ ਅਨੁਮੋਦਨ ਲਈ ਅਕਤੂਬਰ 2008 ਵਿਚ ਪ੍ਰਸਤਾਵਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।
- √ ਸਾਨੂੰ 1-866-6 ਡੀਜ਼ਲ (1-866-634-3735) ਤੇ ਕਾਲ ਕਰੋ।
- √ ਵਧੇਰੀ ਜਾਨਕਾਰੀ ਅਤੇ ਵਰਕਸ਼ਾਪ ਤਰੀਕਾਂ ਲਈ, ਵੇਖੋ:

<http://www.arb.ca.gov/dieseltruck>

La Propuesta de Regulación Afectará a los Vehículos Pesados de Diesel Para Uso en Carretera que Operen en California

¿A qué o a quien afectaría?

- √ A camiones existentes, autobuses, y otros vehículos
- √ A vehículos internacionales, interestatales e intraestatales
- √ Excluye a vehículos privados con peso bruto menor de 14,000 libras
- √ A los dueños y vendedores de estos vehículos

¿Qué requeriría?

- √ Los requisitos empezaran a implantarse por fases comenzando el 31 de Diciembre del 2010 e incluyen:
 - La instalación de dispositivos de readaptación del sistema de escape
 - El reemplazo con un motor más limpio
 - El reemplazo con un vehículo más limpio

Queremos oír de usted

- √ Participe ahora para influenciar las recomendaciones del personal de ARB.
- √ La regulación será propuesta para aprobación en Octubre del 2008.
- √ Llámenos al numero 1-866-6DIESEL (1-866-634-3735).
- √ Para más información y fechas de los talleres, vaya a el sitio web: <http://www.arb.ca.gov/dieseltruck>

