

January 31, 2022

Karl Simon
Director, Transportation and Climate Division
Oficina de Transporte y Calidad del Aire
Agencia de Protección Ambiental
1200 Pennsylvania Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20460

Re: Programa de Autobuses Escolares Limpios

Director Simon:

En nombre de Alliance for Electric School Buses (AESB), escribimos para compartir nuestras recomendaciones para el diseño e implementación del Programa de Autobuses Escolares Limpios. Reconocemos que este programa es una prioridad para la EPA, y que la Agencia está comprometida con una minuciosa mientras hace que el programa se ejecute rápidamente. Esta carta sirve como una descripción más detallada del seguimiento a la carta que enviamos a la EPA el 30 de noviembre de 2021, y a la reunión que tuvimos el 24 de enero de 2022. Apreciamos mucho su tiempo y consideración.

Nuestra Alianza es una asociación diversa de organizaciones comprometidas con la electrificación de los autobuses escolares. y una transición equitativa hacia la energía limpia. La AESB se estableció en 2017 y trabaja con locales miembros de la comunidad y partes interesadas para la transición del diésel sucio al eléctrico de cero emisiones autobuses escolares (ESB), dando prioridad a las comunidades más perjudicadas por la contaminación del aire. Los miembros de AESB tienen organizado miles de familias y distritos escolares en todo el país a través de educación talleres, colectas de peticiones, demostraciones y giras de autobuses escolares eléctricos, marchas y mítines, conferencias de prensa y cabildeo de base, logrando asegurar inversiones iniciales para electricidad autobuses escolares para estudiantes en Arizona, California, Colorado, Connecticut, Florida, Illinois, Indiana, Maryland, Massachusetts, Michigan, Nevada, Nueva Jersey, Nueva York, Utah, Vermont y Virginia.

Ofrecemos nuestra asociación y apoyo a medida que la Agencia avanza para asignar esta cantidad sin precedentes de fondos para ayudar a limpiar la flota de autobuses escolares de la nación, proporcionando aire más limpio para los estudiantes que están particularmente vulnerable a la contaminación por diésel y los riesgos para la salud relacionados, como el asma y las enfermedades respiratorias. Queremos ayudar a la Agencia a lograr su objetivo declarado de beneficiar a las comunidades en todo los Estados Unidos, especialmente las comunidades históricamente desatendidas y sobrecargadas.

Respetuosamente ofrecemos las siguientes recomendaciones:

En qué autobuses escolares se debe priorizar la financiación

Alentamos a la EPA a considerar un criterio de edad, por el cual los autobuses más antiguos y más contaminantes tienen prioridad para el reemplazo (como cualquier autobús anterior a 2009 que aún esté en uso).

En la mayor medida posible, utilizando todas las herramientas disponibles, le pedimos a la EPA que priorice y promueva el despliegue de autobuses eléctricos escolares, lo que provocará la mayor reducción de emisiones y ayudará a escalar los autobuses eléctricos y promoverá la paridad de costos. Con las reducciones de costos que este programa podría lograr en los primeros años, los autobuses escolares eléctricos podrían lograr un menor costo total de propiedad. Creemos que los modelos eléctricos deberían ser elegibles para el financiamiento completo, mientras que los modelos no eléctricos sólo deberían recibir financiamiento parcial, debido a la diferencia en las emisiones nocivas a nivel local y la gran discrepancia en los costos. Los autobuses de combustibles alternativos actualmente disponibles prolongan el tiempo de dependencia de aquellos que emiten emisiones de gases de efecto invernadero y nocivos localmente y no son a prueba de futuras flotas escolares.

Sobre la definición y priorización de distritos escolares o comunidades “desatendidos”:

Las comunidades desatendidas son grupos de personas que han sido intencionalmente y de otra manera marginados y excluidos de las políticas, la financiación y otras decisiones, negándose el acceso a oportunidades socioeconómicas y de otro tipo que conducen a resultados menos exitosos. negro, latino, Los indígenas y las personas de color tienen menos probabilidades de tener acceso a estas oportunidades y recursos que sus contrapartes blancas más ricas y, en consecuencia, enfrentan mayores disparidades. Dirigirse los impactos de décadas de políticas y prácticas racistas y etnocéntricas, las decisiones de financiación deben priorizar las comunidades de bajos ingresos y las personas de color.

Recomendamos que estas comunidades más desatendidas se prioricen mediante un sistema de niveles, reconociendo los diferentes niveles de necesidad. Para estas categorías, sugerimos que la EPA use el siguientes indicadores:

- Ingresos, como apuntar a las escuelas de Título 1;
- Raza, como centrarse en grupos raciales y étnicos marginados histórica y sistémicamente;
- Contaminación del aire por escape de diésel; y
- La salud afecta las disparidades causadas por la contaminación por diésel.

Incluso si los datos no están fácilmente disponibles, alentamos a la EPA a utilizar estos indicadores lo mejor que pueda. capacidad para ayudar a las comunidades desatendidas a invertir rápidamente en autobuses escolares más limpios. Para distritos escolares lo suficientemente grandes para servir tanto a las comunidades de bajos ingresos como a las ricas, recomendamos que la EPA asegure que los fondos se dedican a los autobuses que sirven a sus estudiantes y comunidades desatendidas.

Para determinar qué distritos escolares deben tener prioridad para recibir fondos, recomendamos diseñar una métrica o fórmula que incorpore los indicadores anteriores, con base en la población, para identificar los distritos escolares con las necesidades más altas y clasificar las escuelas según esta métrica. La financiación se puede distribuir en tres niveles de acuerdo con la siguiente tabla:

Nivel	Percentil	Por ciento de fondos	Estimado número de autobuses en el año 1*	Costos del programa proporcionados por la EPA
1 - La mayoría perjudicado	100-75%	40%	794	<ul style="list-style-type: none"> • Costo total del vehículo compra • Preparación y EVSE (\$40,000 / autobús) • Asistencia técnica (\$10,000 / 5 autobuses)
2 - Moderadamente perjudicado	75-40%	40%	1,102	<ul style="list-style-type: none"> • Costo incremental de compra de vehículo • 80% de preparación y EVSE • Asistencia técnica (\$8,000 / 5 autobuses)
3 - Menos perjudicado	40-0%	20%	716	<ul style="list-style-type: none"> • 80% del costo incremental de compra de vehículo • 50% de preparación y EVSE
Total			2,612	

* Cálculo basado en la suposición de que todos los fondos para autobuses escolares de cero emisiones y el 50 % de los autobuses escolares limpios y Los fondos para autobuses escolares de cero emisiones se invierten en autobuses eléctricos escolares. Costo asumido del autobús: \$330,000

Recomendamos recopilar los siguientes datos en el año 1 para usarlos en el diseño del programa para los años 2 y más allá:

- Ubicaciones específicas donde se estacionan los autobuses (p. ej., depósitos, lotes)
- Información sobre rutas de buses: mapeadas y/o áreas servidas por las mismas
- Datos de contaminación de la salud para las ubicaciones de autobuses, rutas y áreas atendidas

Sobre la elegibilidad del programa

Los estudiantes no deberían tener que sufrir debido al modelo de operaciones de su distrito escolar para los autobuses escolares, es decir, si los arriendan o los poseen. Creemos que los contratistas aún pueden acceder a los beneficios del programa sin ser elegible para recibir financiamiento directamente.

Recomendamos que cualquier compra de autobús asistida por fondos bajo este programa que no sea propiedad de un entidad gubernamental debe servir al distrito escolar identificado en la solicitud por un período no menor que la duración restante del contrato en virtud del cual se utilizará el autobús para proporcionar a los estudiantes transporte, o cinco años, lo que sea más corto.

Sobre el mecanismo de financiación

Alentamos a la EPA a adoptar un mecanismo de financiamiento que:

1. Brinda financiamiento para los costos administrativos y de preparación, especialmente para los autobuses que sirven comunidades desatendidas--a fin de garantizar la equidad en la distribución y el éxito despliegue de autobuses escolares limpios, y
2. Brinda financiamiento para los costos administrativos y de preparación, especialmente para los autobuses que sirven comunidades desatendidas--a fin de garantizar la equidad en la distribución y el éxito uso de autobuses escolares limpios, y

Instamos a la EPA a que no adopte una política de "primero en llegar, primero en ser atendido" para las solicitudes, ya que esto presenta una barrera de entrada para los distritos escolares desfavorecidos y evitará la distribución equitativa de los fondos.

Si la EPA elige proporcionar fondos a través de reembolsos, instamos a la EPA a que investigue si para empresas privadas, una reducción directa en el precio del autobús proporcionado directamente al fabricante podría tener implicaciones fiscales. La EPA debe evaluar cuáles podrían ser esas implicaciones y cómo influirá en el despliegue equitativo de autobuses eléctricos escolares.

Sobre los requisitos de concesión

Recomendamos lo siguiente:

- Límites de tiempo: Recomendamos que la EPA instituya un límite de tiempo en el que se deben gastar los fondos. Dados los problemas y retrasos actuales de la cadena de suministro, este plazo debería ser de al menos un año, pero 3 menos de cinco. Si los fondos no se utilizan durante este período de tiempo, entonces deben ser devueltos a el

programa nacional para ser distribuido a otros solicitantes, priorizando los autobuses escolares que proporcionar cero emisiones del tubo de escape y los mejores ahorros de costos a largo plazo para las escuelas.

- Fondos apilables, pero no necesariamente coincidentes: apoyamos el uso de fondos apilables, permitir que los distritos escolares combinen estos fondos con otros fondos federales, privados, estatales y/o locales fondeo o financiación proporcionada por bancos verdes, servicios públicos y otras entidades financieras. Sin embargo, para no poner en desventaja a los distritos escolares de bajos ingresos que tienen menos probabilidades de tener otros fondos disponibles, no debería ser necesario tener fondos adicionales o equivalentes existentes para para recibir fondos del Programa de Autobuses Escolares Limpios de la EPA.
- Financiamiento para asistencia técnica y preparación de subvenciones: Recomendamos encarecidamente a la EPA proporcionar fondos apropiados para la preparación de subvenciones, así como asistencia técnica para la escuela carga, operaciones, mantenimiento, capacitación y eliminación de autobuses. Tener asistencia técnica cubierto es fundamental para los distritos escolares de bajos ingresos con menos personal. La EPA debe diseñar el proceso de solicitud para destinatarios elegibles de una manera que sea fácil, accesible y simplificada. Si en la solicitud los distritos escolares necesitan incluir un análisis de las rutas de autobús, energía, necesidades de esas rutas, número de buses, número de cargadores, horario de carga, etc., los distritos escolares pueden no tener esa información y pueden necesitar calcularla o desarrollarla.

En precios de autobuses

Para hacer la transición urgente a una flota de autobuses escolares totalmente eléctricos, es crucial eliminar la enorme diferencia de precio entre los autobuses eléctricos escolares y de combustibles fósiles. Las inversiones bajo este El programa puede ayudar a construir la escala necesaria para reducir los precios de los autobuses, especialmente si la mayoría o todos los fondos son dedicado a los autobuses eléctricos escolares, pero las decisiones de diseño del programa también tendrán un gran impacto en qué tan rápido caen los precios, lo cual es especialmente importante para los distritos escolares de bajos ingresos. Nosotros recomendamos que la EPA trabaje con los estados con programas de financiación de autobuses eléctricos escolares (p. ej., California, Nueva York) para negociar con los fabricantes mejores precios en los autobuses escolares. California ha asignado \$450 millones para implementaciones de autobuses eléctricos escolares en los próximos tres años en su Plan de Inversión en Transporte Limpio Planes, y propuso otros \$1.5 mil millones en el presupuesto del Gobernador para 2022-23. Estos son lo suficientemente grandes programas que los fabricantes deberían negociar precios al por mayor reducidos para modelos estándar y equipo.

La EPA está en una mejor posición que los distritos escolares para agregar demanda y recibir al por mayor precios, lo que llevó al programa a comprar más autobuses a un costo menor. La demanda agregada en este manera también brindaría una oportunidad para que la EPA y/o los estados líderes incentiven la creación de buenos empleos de fabricación en EE. UU. a lo largo de la cadena de suministro de vehículos eléctricos de servicio mediano y pesado (como

discutidos a continuación en "Fuerza laboral" y "Cadenas de suministro de fabricación"). Si la EPA no puede negociar precios directamente con los fabricantes, instamos a la EPA a proporcionar información a los solicitantes sobre los diferentes modelos de autobuses escolares ofrecidos, incluida información detallada sobre precios y oportunidades para solicitudes conjuntas como Climate Mayors EV Purchasing Collaborative.

Sobre la fuerza laboral de transporte de estudiantes

Recomendamos que la EPA considere las siguientes medidas para asegurar que las inversiones del programa sean implementado de forma segura, adecuada y eficaz:

- Requerir que los proyectos de instalación de Equipos de Suministro de Vehículos Eléctricos financiados por este programa empleen electricistas certificados por EVITP para garantizar una instalación y mantener altos estándares en la industria de contratación eléctrica. Incluir requisitos, financiamiento, o incentivos para crear preaprendizaje eléctrico y oportunidades de aprendizaje para trabajadores de comunidades que tradicionalmente han sido excluidas o subrepresentadas en la mano de obra eléctrica, trabajadores con barreras al empleo y trabajadores desplazados.
- Involucrar a los fabricantes para incentivarlos/exigirlos para que brinden capacitación continua a los distribuidores y/o destinatarios, para garantizar que el personal técnico tenga el más alto nivel de capacitación disponible para mantener y reparar con éxito los autobuses eléctricos. De manera similar, la EPA puede alentar a los beneficiarios a procurar una formación adecuada, incluida la formación continua a medida que se desarrollen las mejores prácticas.
- Proporcionar subvenciones para que las instituciones educativas desarrollen programas de capacitación para mantenimiento y reparación de vehículos eléctricos de servicio medio/pesado con la colaboración de los OEM y la fuerza laboral y organizaciones de trabajadores.
- Prohibir a los beneficiarios de subvenciones subcontratar operadores o despedir empleados como resultado de recibir financiación. Como ejemplo, la Ley de Transporte Limpio para Niños (2021) incluyó la siguiente disposición:

“El Administrador exigirá como condición para recibir un laudo... que un el beneficiario del premio no, como resultado de recibir un premio, despide, transfiere o degradar a cualquier empleado; o reducir el salario o los beneficios de cualquier empleado actual o empeorar las condiciones de trabajo de cualquier empleado; y [proporcionará] a los empleados actuales con capacitación para operar, mantener o adaptarse efectivamente a las nuevas tecnologías relacionados con los autobuses escolares limpios”.

En la medida de lo posible, instamos a la EPA a garantizar la creación de carreras sindicales domésticas con salarios altos. a través de inversiones en programas, especialmente para trabajadores de comunidades que tradicionalmente han sido excluidos o subrepresentados en la fuerza laboral de manufactura, trabajadores con barreras para el empleo y trabajadores desplazados. La EPA podría lograr esto a través de uno o más de los siguientes medidas:

- En las solicitudes de marcas/modelos de autobuses escolares para ser elegibles para comprar usando el programa financiación, exigir a los fabricantes que proporcionen

compromisos públicos y exigibles sobre la creación de empleos bien remunerados en los EE. UU., que se pueden calificar y utilizar para proporcionar mayores incentivos para modelos de autobuses escolares que crean buenas carreras de fabricación en EE. UU. con contratación inclusiva prácticas

- En solicitudes de contratos con contratistas elegibles para otorgar reembolsos por el reemplazo de los autobuses escolares antiguos, requieren que los OEM proporcionen compromisos públicos y exigibles en el creación de buenas carreras de manufactura en los EE. UU. con prácticas de contratación inclusivas, que pueden ser puntuadas y utilizado como factor en la evaluación de las ofertas.
- Alentar a los destinatarios elegibles a adquirir autobuses utilizando las ofertas de mejor valor cuando sea posible, que puede incluir la calidad del trabajo de fabricación como un factor en la evaluación de las ofertas.

Sobre las cadenas de suministro de fabricación y las prácticas de adquisición:

Para incentivar una cadena de suministro sostenible con prácticas de compras responsables, fomentamos la EPA a:

- Incorporar políticas para promover el desarrollo de la cadena productiva nacional y crear buenos empleos en EE. UU. en el sector de vehículos eléctricos de servicio mediano y pesado.
- Considere los requisitos de informes adicionales para el abastecimiento de baterías y el contenido reciclado

Además, se necesitan cambios en la política regulatoria para garantizar que la recolección, el reciclaje y la seguridad la eliminación de estos materiales críticos es social y ambientalmente sostenible en todo el suministro cadena. Además de las políticas sostenibles incorporadas en el Programa de Autobuses Escolares Limpios, los Estados Unidos Los estados también deben actualizar sus leyes mineras, de modo que cuando ocurra la minería, sea ambientalmente sustentable, respeta los derechos de las comunidades Indígenas, evita perpetuar el medio ambiente racismo, y emplea altos estándares de seguridad y calidad laboral.

Sobre el aprovechamiento de dólares federales para garantizar la transformación de toda la flota

Para asegurar el financiamiento aprobado por la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos y desplegado por el La EPA se usa de manera efectiva, sirve como financiamiento inicial y atrae más capital para invertir en escuelas eléctricas. autobuses en busca de la meta de transformar todo el transporte estudiantil en los EE. UU., alentamos a los EPA a:

- Incentivar la financiación de los gobiernos estatales y locales mediante mecanismos de compensación y recompensa donde sea posible, especialmente en los distritos escolares de Nivel 3 o más prósperos.
- Incentivar las inversiones de servicios públicos inclusivos en infraestructura de carga, baterías o autobuses para reducir los costos iniciales. Inversiones de servicios públicos inclusivas, abordadas con un sólido consumidor protecciones, son mecanismos de financiación en los que las empresas de servicios públicos realizan inversiones y recuperar sus costos con cargos fijos, sin aumento en las tarifas, y los cargos aún están

dentro de ahorros entre la operación de autobuses diésel y eléctricos para los distritos escolares. Estos mecanismos conocidos como Tariff on Bill Programs o Pay as You Save® han sido identificados por Energy Star programa de la EPA como modelos emergentes para ampliar la escala y el despliegue de la tecnologías de cero emisiones al alcance de todos.

- Trabajar con la División de Asociaciones Climáticas de la EPA, que ya está educando a las empresas de servicios públicos, para implementar inversiones inclusivas de servicios públicos de manera integrada.

Creemos que juntas estas recomendaciones pueden apoyar mejor el programa exitoso de implementación y cumplir con las metas ambientales, de equidad y laborales de la administración para asegurar aquellos más afectados por la contaminación del aire tienen prioridad para una transición a viajes y aire más limpios.

Las organizaciones abajo firmantes esperan servir como un recurso y un conjunto de mensajeros de confianza como usted llevar a cabo sus objetivos de manera equitativa. Nuestros miembros están dispuestos y disponibles para reunirse con para discutir estas recomendaciones con más detalle. Comuníquese con Carolina Chacón, Coalición Gerente de la Alianza por los Autobuses Escolares Eléctricos, a carolina@chaconconsulting.com, para agendar cualquier conversación o para compartir cualquier comentario o pregunta.

Los escolares, las comunidades y los trabajadores de la nación cuentan con nosotros. Demostremosles que estamos listos para entregar, juntos.

Sinceramente,

Chispa Arizona

Chispa Florida, a program of Florida Conservation Voters

Chispa Maryland, a program of the Maryland League of Conservation Voters

Chispa National

Chispa Nevada

Clean Energy Works

DreamCorps Green For All

Earthjustice

Electric Bus Newsletter

Jobs to Move America

League of Conservation Voters

Moms Clean Air Force

Mothers Out Front

Mothers Out Front Fairfax County
New York League of Conservation Voters
Save the Sound
Sierra Club
VEIC
WE ACT for Environmental Justice

Cc:

Michael Regan, Administrator, U.S. EPA
Gina McCarthy, White House National Climate Advisor
Mitch Landrieu, Senior Advisor to the President for Infrastructure Coordination
Matthew Tejada, Director, Office of Environmental Justice, U.S. EPA
Marcus Holmes, Region 1, Office of Environmental Justice, U.S. EPA
Towana Joseph, Region 2, Office of Environmental Justice, U.S. EPA
Reginald Harris, Region 3, Office of Environmental Justice, U.S. EPA
Tammi Thomas-Burton, Region 4, Office of Environmental Justice, U.S. EPA
Kathy Triantafillou, Region 5, Office of Environmental Justice, U.S. EPA
Gloria Vaughn, Region 6, Office of Environmental Justice, U.S. EPA
Monica Espinosa, Region 7, Office of Environmental Justice, U.S. EPA
Corbin Darling, Region 8, Office of Environmental Justice, U.S. EPA
Ruben Mojica Hernandez, Region 9, Office of Environmental Justice, U.S. EPA
Sheryl Stohs, Region 10, Office of Environmental Justice, U.S. EPA
Rini Maiti, U.S. EPA
Gary Rennie, U.S. EPA
Emmet Keveney, U.S. EPA
Reema Loutan, U.S. EPA
Su Ly, U.S. EPA
Alison Riley, U.S. EPA
William Carnright, U.S. EPA
Alan Powell, U.S. EPA
Tony Maietta, U.S. EPA
Frank Acevedo, U.S. EPA
Terrie Wright, U.S. EPA
Fran Verhalen, U.S. EPA
Greg Crable, U.S. EPA
Marisa McPhilliamy, U.S. EPA
Penelope McDaniel, U.S. EPA

John Mikulin, U.S. EPA
Karl Pepple, U.S. EPA