Resumen Legislativo 2023

Transportación e Infraestructura

LPRO
LEGISLATIVE POLICY AND RESEARCH OFFICE

Vehículos Todoterreno

Los vehículos todo terreno, o ATV, han evolucionado en su diseño y fabricación con las mejoras tecnológicas y el comportamiento y preferencias de los conductores. La ley de Oregón incluye cuatro clases de ATV: Los de clase I tienen tres o cuatro ruedas y utilizan asientos a horcajadas y volante de manillar; los de clase II suelen ser versiones todoterreno de vehículos legales de carretera; los de clase III son motocicletas todoterreno; y los de clase IV son funcionalmente similares a los vehículos de carretera, pero son más pequeños y están construidos para uso todoterreno. Las definiciones estatutarias de estas clases hacen referencia al peso máximo, el tamaño de ruedas y los tipos de equipo.

El proyecto de ley SB 889 aumenta el tamaño máximo de los ATV de clase IV para reflejar los cambios en los tipos de vehículos producidos por los fabricantes. También disminuye la anchura máxima y sustituye los requisitos existentes para los limpiaparabrisas con un requisito de que el parabrisas se mantenga libre cuando se opera a todoterreno, y modifica las definiciones de las clases I y IV para especificar que están diseñados para todoterreno. Las recomendaciones fueron presentadas por el Comité Asesor de ATVs de Oregon Parks and Recreation Department (Departamento de Parques y Recreación de Oregón).

Otras leyes consideradas, pero no aprobadas incluyen el proyecto de ley SB 888 (*no aprobado*), que habría requerido que los operadores de determinados ATVs llevaran y presentaran permisos de operador de ATV y licencias de conducir válidas cuando conduzcan en tierras públicas, y que completaran cursos y pruebas de seguridad. Otras dos medidas habrían permitido el uso de vehículos todo terreno en carreteras en determinadas circunstancias, como con la aprobación del condado (el proyecto de ley HB 2796, *no aprobado*) o si los vehículos cumplían

Contents

Vehículos Todoterreno 1
Aviación 2
Puentes 2
DMV 2
Vehículos Eléctricos 3
Combustibles y Suministro de Combustible 3
Transferencias Jurisdiccionales 4
Puertos y Marina 4
Ferrocarril - Mercancías y Pasajeros 5
Carreteras y Autopistas 5
Impuestos y Tarifas de Transporte 6
Aplicación de Normas de Tráfico 6
Concesionarios y Desmanteladores de Vehículos 6

Consulte el **Resumen Legislativo 2023** para Transportación e Infraestructura, que destaca las medidas políticas que recibieron una audiencia pública durante la Sesión Legislativa Ordinaria 2023 de Oregón.

determinadas normas para circular por carretera (HB 3248, *no aprobado*).

Aviación

Los aeropuertos tienen un papel importante en la planificación de la resiliencia sísmica de Oregón, dada la pérdida prevista de infraestructuras y la necesidad de alimentos y suministros de emergencia. El proyecto de ley HB 3058 dirige al Department of Aviation (Departamento de Aviación) a desarrollar un plan de inversiones estratégicas en los aeropuertos de Oregón para prepararse ante posibles desastres naturales, incluidos los terremotos. El informe se entregará a la asamblea legislativa no más tarde del 1 de enero del 2024.

La Movilidad Aérea Avanzada (AAM por sus siglas en inglés) se refiere a la tecnología emergente diseñada para trasladar personas y/o carga entre lugares históricamente desatendidos por la aviación, incluso dentro de entornos urbanos. Es probable que los vehículos que utilicen AAM sean capaces de despegar verticalmente, como un helicóptero, y pueden ser vehículos eléctricos o híbridos. En algunos lugares se están desarrollando terminales para estos vehículos, conocidas como vertiports (vertipuertos). HB 2834 prohíbe a los gobiernos locales conceder derechos exclusivos a un único operador para el desarrollo de vertipuertos u operaciones de vertipuertos dentro de sus jurisdicciones.

La asamblea legislativa consideró HB 2269 A (*no aprobado*) para conceder al Departamento de Aviación de Oregón autoridad reglamentaria para establecer ciertas tarifas por norma administrativa, y para ajustar las tarifas periódicamente a la inflación, lo que habría sustituido a las tarifas estatutarias para actividades como el registro de aeronaves, la transferencia de títulos de aeronaves y las licencias de concesionarios de aeronaves.

Puentes

Varios grandes proyectos de puentes se encuentran en varias fases de planificación, entre ellos: el “Earthquake Ready Burnside Bridge Project” en Portland; el “Hood River-White Salmon Interstate Bridge Replacement Project”; el “Bridge of the Gods Seismic Strengthening Project” en Cascade Locks; y el “Interstate 5 Bridge Replacement Project” en la Interestatal 5 en Portland. Los cuatro proyectos requieren financiación estatal y federal para completarlos.

HB 5005 fue enmendado para incluir el compromiso de aportar $250 millones en los próximos cuatro bienios para financiar con mil millones de dólares el “Interstate 5 Bridge Replacement Project”. Esta cantidad coincide con un compromiso similar contraído el año anterior por la asamblea legislativa de Washington para el proyecto. HB 3622 A (*no aprobado*) habría aportado $20 millones cada uno para el “Hood River-White Salmon Bridge” y el “Burnside Bridge” y $6 millones para el “Bridge of the Gods”. La financiación de los dos primeros proyectos se incluyó en HB 5030.

DMV

La división de Servicios de Conductores y Vehículos Motorizados (DMV por sus siglas en inglés) del Departamento de Transporte de Oregón (ODOT por sus siglas en inglés) es responsable de acreditar a los conductores para operar vehículos en Oregón y de titular y registrar esos vehículos. Con los problemas de financiación estructural que se enfrenta el DMV, y en reacción a las complicaciones de las limitaciones por la pandemia de COVID, HB 2100 aumenta las tarifas máximas reglamentarias para varios servicios y documentos proporcionados por la agencia. También aumenta la tarifa máxima que los concesionarios de vehículos pueden cobrar por el procesamiento de documentos como agentes del DMV.

El proyecto de ley ómnibus de transporte HB 2099 incluye provisiones para alinear el estatuto de conducción comercial de Oregón con la ley federal; aclara la autoridad de ODOT para conceder permisos y licencias temporales; y aclara la definición de "proveedor calificado" para las pruebas de manejo.

Vehículos Eléctricos

Oregón cuenta con varios programas para ayudar a acelerar la proliferación de vehículos eléctricos (EV por su sigla en inglés). Uno de estos programas incluye un marco temporal para que las agencias estatales conviertan sus flotas de vehículos a EVs. HB 3550 modifica el programa para especificar que las agencias estatales que adquieran vehículos ligeros sólo podrán comprar vehículos de cero emisiones, a partir del 1 de enero del 2025, excepto en los casos en que no sea factible hacerlo para el propósito previsto.

Otros programas estatales están destinados a aumentar la proliferación de la infraestructura de recarga de EV. SB 582 crea requisitos e incentivos para impulsar el Electric Vehicle Infrastructure Training Program (Programa de Capacitación en Infraestructuras para Vehículos Eléctricos) (EVITP por sus siglas en inglés). También especifica que las agencias que autoricen la financiación de infraestructuras para EV deben utilizar al menos un electricista con certificación EVITP, y al menos el 25 por ciento de electricistas con dicha certificación en proyectos que suministren 25 kilovatios o más.

Otras leyes presentadas, pero no aprobadas, habrían fortalecido los programas de reembolso para vehículos eléctricos creados por HB 2017 (2017). Ese programa proporciona hasta $12 millones al año para reembolsos de EVs a compradores elegibles, pero se espera que no tenga fondos suficientes para satisfacer la demanda a partir de este año. HB 2613 (*no aprobado*) habría asignado $30 millones del Fondo General para el Departamento de Calidad Ambiental (DEQ por sus siglas en inglés) para financiar reembolsos EV. HB 2571 A (*no aprobado*) habría dirigido DEQ para establecer un programa de reembolso para la compra de bicicletas eléctricas.

Combustibles y Suministro de Combustible

Durante años, Oregón y Nueva Jersey fueron los dos únicos estados que no permitían el autoservicio de gasolina en las estaciones de servicio minoristas. Eso cambió en el 2015, cuando Oregón permitió el autoservicio en ciertos lugares y bajo ciertas condiciones. HB 2426 expande el autoservicio de gasolina a todo el estado al permitir que las gasolineras configuren hasta la mitad de sus surtidores para que funcionen como autoservicio, manteniendo el requisito que las gasolineras sigan ofreciendo servicio completo en al menos la mitad de sus surtidores en la mayor parte del oeste de Oregón. Una segunda medida, HB 3260, concede una excepción a una única gasolinera en Detroit que es la única estación de servicio en una parte del estado devastada por los incendios forestales de septiembre del 2020; las provisiones de esta medida expiran en 2029.

La medida de transporte ómnibus, HB 2099, incluye provisiones que añaden el gas de petróleo licuado a los estatutos de combustibles de uso. También revisa los volúmenes de gas natural comprimido, gas de petróleo licuado, gas natural licuado e hidrógeno para su tributación como combustibles de uso. HB 3550 ordena al Departamento de Servicios Administrativos que utilice biocombustibles, o electricidad derivada de biocombustibles, en lugar de diésel para nuevas instalaciones o maquinaria.

Transferencias Jurisdiccionales

Al igual que muchos otros estados, Oregón cuenta con varias carreteras prominentes desarrolladas con fines muy distintos a los que tienen en la actualidad. El crecimiento de población y los patrones de desarrollo pueden resultar en diferentes tipos y volúmenes de uso. Los gobiernos locales y el Departamento de Transporte de Oregón (ODOT) llevan años estudiando una serie de posibles transferencias de jurisdicción; sin embargo, el proceso de transferencia puede resultar complicado porque a menudo es necesario realizar mejoras significativas y costosas en una determinada instalación de carretera antes de la transferencia.

HB 2793 ordena a ODOT crear un Jurisdictional Transfer Advisory Committee (Comité Consultivo de Transferencias Jurisdiccionales), compuesto por 11 miembros gubernamentales y de abogacía. El comité asesor solicitará y revisará las solicitudes de posibles transferencias jurisdiccionales y seleccionará anualmente tres solicitudes para remitirlas al Comité Mixto de Transporte para su consideración.

HB 2756 A (*no aprobado*) habría asignado $ 50 millones a la parte de Hall Boulevard dentro de la ciudad de Tigard para ponerlo en buenas condiciones de reparación, y luego dirigir al ODOT para transferir ese segmento de carretera a la ciudad de Tigard.

Puertos y Marina

El sistema de puertos públicos de Oregón ofrece una entrada a los mercados mundiales para muchas empresas y productores de Oregón. Mientras algunos puertos tratan de expandir o ampliar sus operaciones, todos dependen del mantenimiento regular de sus instalaciones para seguir transportando mercancías. Los puertos también siguen lidiando con las interrupciones del transporte global relacionadas con la pandemia.

SB 814 establece una política estatal que permite a los puertos públicos de Oregón coordinarse, llegar a acuerdos y llevar a cabo acciones en temas como tarifas y tasas, planificación, gestión y operaciones de marketing, uso de instalaciones portuarias públicas y otros asuntos relacionados con las operaciones de servicios de carga y pasajeros. Esta política busca garantizar que no haya conflictos con las leyes antimonopolio estatales o federales aplicables.

En cuanto a las infraestructuras portuarias, las provisiones incluidas en el proyecto de ley ómnibus de transporte HB 2099 especifica que el Departamento de Transporte de Oregón puede conceder subvenciones de transporte multimodal, incluidas subvenciones para instalaciones e infraestructuras portuarias, a través del programa Connect Oregon (Conectar Oregón) en cualquier momento cuando al menos $50 millones estén disponibles en el Fondo Connect Oregon. HB 3382 permite al puerto internacional de Coos Bay adoptar una excepción a los objetivos de planificación del uso del suelo relacionados con los recursos de estuarios para los proyectos propuestos de mantenimiento y mejora del puerto. Otra medida, SB 949 (*no aprobado*), habría autorizado a los puertos a imponer a los organismos públicos compartición de los costos de eliminación de sedimentos de las aguas portuarias donde el organismo público posea o controle una alcantarilla, arroyo u otra fuente que haya descargado agua en las aguas portuarias durante el año natural anterior.

Por último, la Resolución Concurrente de la Cámara de Representantes Nº20 conmemora el 150 aniversario de la apertura de Willamette Falls Locks, cerca de Oregon City. Aunque el sistema de esclusas ha estado inoperativo desde el 2011, Willamette Falls Locks Commission (Comisión de Esclusas de Willamette Falls) completó un acuerdo para

adquirir la propiedad para restaurar las operaciones.

Ferrocarril - Mercancías y Pasajeros

El sistema de transporte ferroviario de Oregón consta de dos ferrocarriles de Clase I y 17 ferrocarriles de línea corta, que transportan personas y mercancías por todo el estado. La mayoría de estos ferrocarriles son propiedad privada y varían significativamente en tamaño y en tonelaje de mercancías transportadas. El Estado de Oregón dispone de limitadas fuentes de financiación para ayudar a los ferrocarriles con las infraestructuras y el mantenimiento. La medida ómnibus de transporte HB 2099 incluye provisiones que especifican que el Departamento de Transporte de Oregón (ODOT por sus siglas en inglés) puede conceder subvenciones de transporte multimodal, incluyendo subvenciones para instalaciones e infraestructuras ferroviarias, a través del programa Connect Oregón en cualquier momento cuando haya al menos $50 millones disponibles en el Connect Oregon Fund.

SB 16 autoriza que el dinero del State Rail Rehabilitation Fund (Fondo Estatal de Rehabilitación Ferroviaria) se gaste en proyectos que aumenten la capacidad, mejoren la seguridad, reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero y proporcionen fondos de contrapartida estatales para aprovechar la financiación federal discrecional de subvenciones para proyectos ferroviarios. Otra medida, HB 3406, contiene provisiones relativas a los créditos tributarios para la rehabilitación ferroviaria que eliminan las distinciones entre los ferrocarriles de línea corta que califican para el crédito tributario.

Se presentaron varias medidas que habrían abordado el servicio ferroviario de pasajeros en Oregón. HB 2691 A (*no aprobado*) habría dirigido ODOT para estudiar las opciones para expandir el servicio ferroviario de pasajeros en Oregón, y requerido cualquier acuerdo multiestatal sobre un ferrocarril de pasajeros de alta velocidad de incluir el servicio a Eugene. HB 2692 (*no aprobado*) habría ordenado a ODOT que trabajara con el Departamento de Transporte del Estado de Washington y el Ministerio de Transporte e Infraestructuras de Columbia Británica para desarrollar planes de financiación y operación del transporte ferroviario. SB 846 (*no aprobado*) habría ordenado a Metro estudiar los corredores ferroviarios dentro de sus límites para determinar la viabilidad de utilizarlos para transportar trenes de pasajeros. Por último, HB 2662 A (*no aprobado*) habría creado el Willamette Valley Commuter Rail Task Force (Grupo de Tarea del Ferrocarril de Cercanías del Valle de Willamette) para estudiar la expansión de la vía ferroviaria de cercanías Westside Express Service de Wilsonville a Salem.

Carreteras y Autopistas

Los ingresos por el impuesto estatal de la gasolina y el impuesto sobre el peso por milla de Oregón se dividen entre el ODOT (50%), los condados (30%) y las ciudades (20%); una cantidad adicional se concede a las ciudades más pequeñas a través de subvenciones de la Small City Account (Cuenta de Pequeñas Ciudades). La legislación aprobada en el 2023 tenía por objeto proporcionar flexibilidad adicional a las ciudades y condados en la forma en que pueden gastar su parte de los fondos estatales y federales para carreteras. Las provisiones de HB 2099 especifican que el dinero asignado de la Small City Account (Cuenta de Pequeñas Ciudades) puede ser utilizado en proyectos requeridos para el cumplimiento de la ley estatal y federal, y aclara que todo el dinero de la cuenta debe ser gastado. HB 2101 ordena a ODOT asignar $35 millones por año para reemplazar los fondos federales de transporte de superficie recibidos por los gobiernos locales sobre el principio de

dólar por dólar para proporcionar flexibilidad en el uso de esos fondos.

Impuestos y Tarifas de Transporte

HB 2100 aumenta las tarifas máximas que puede cobrar la División de Servicios para Conductores y Vehículos de Motor (DMV por sus siglas en inglés) del Departamento de Transporte de Oregón por una serie de servicios y documentos relacionados con los privilegios de conducir, la tenencia de vehículos y el registro de vehículos. La medida también aumenta la tarifa máxima que los concesionarios de vehículos pueden cobrar por la tramitación de documentos.

El Estudio de Asignación del Costo de Autopistas (HCAS por sus siglas en inglés) se realiza cada dos años. Se utiliza para equilibrar los ingresos de los impuestos sobre la gasolina y los impuestos sobre el peso por milla para reflejar el impacto relativo de los vehículos ligeros y pesados en el costo de mantenimiento y mejoramiento del sistema de carreteras de Oregón. HB 3406 revisa los requisitos del HCAS para incluir un análisis del estudio más reciente para determinar la precisión de los resultados publicados. La medida también dirige el Departamento de Servicios Administrativos para analizar las tres últimas iteraciones del estudio para evaluar su precisión.

HB 3297 (*no aprobado*) habría hecho mandatorio la participación en el programa de tarifas del uso de carreteras por milla para todos los modelos de vehículo del año 2028 y después con una clasificación de MPG de 30 o más, efectivo a partir del 1 de julio del 2027. El Estado ha llevado a cabo un programa voluntario de tarifas por el uso de carreteras, OReGO, desde el 2012, en el que los participantes pagan una cantidad basada en el número de millas viajadas en las carreteras de Oregón. El programa cuenta actualmente con menos de mil participantes.

Aplicación de Normas de Tráfico

La ley de Oregón cuenta actualmente con tres métodos diferentes de imposición fotográfica de las leyes de velocidad de autopistas. El método más antiguo permite a 10 ciudades utilizar el radar fotográfico para emitir multas por infracciones de velocidad dentro de sus jurisdicciones. HB 2095 expande esta autoridad a cualquier ciudad de Oregón que decida utilizar esta tecnología y elimina el límite legal de cuatro horas de servicio al día por ubicación.

La asamblea legislativa concedió a la ciudad de Portland la autoridad para establecer velocidades por debajo de las establecidas por estatuto para determinadas calles residenciales y arteriales; después amplió esta autoridad a todas las ciudades. HB 2095 permite a las ciudades modificar los límites de velocidad en determinadas calles bajo su jurisdicción hasta 10 millas por hora por debajo de lo establecido por ley, siempre que la nueva velocidad indicada no sea inferior a 20 millas por hora. HB 3188 concede la misma autoridad al condado de Marion para las carreteras bajo su jurisdicción.

SB 422 A (*no aprobado*) habría permitido a los operadores de motocicletas para viajar entre los carriles bajo ciertas condiciones. Una medida similar llegó a la mesa de la gobernadora en el 2021 y fue vetada por la gobernadora Brown.

Concesionarios y Desmanteladores de Vehículos

A los concesionarios de vehículos en Oregón se les permite utilizar placas especiales de transportador de vehículos para los camiones

que transportan vehículos a los concesionarios para la venta. Las provisiones del proyecto de ley ómnibus de transporte, HB 2099, limita el número de placas especiales de transportador de vehículos que cualquier empresa puede tener a 10; la medida también prohíbe el uso de placas de transportador de vehículos fuera del estado de Oregón.

Muchos concesionarios de vehículos en Oregón están registrados como agentes del DMV para tramitar el papeleo de titulación y registración de vehículos. Las tarifas que los concesionarios pueden cobrar por estos servicios se establecen en los estatutos. HB 2100 aumenta la tarifa máxima que los concesionarios pueden cobrar por el procesamiento de documentos. También modifica la cantidad que un concesionario debe pagar a un integrador (una persona que entra en contrato con ODOT para procesar documentos). HB 3080 ordena a ODOT que adopte normas para permitir a los concesionarios y las instituciones financieras enviar electrónicamente los títulos de los vehículos relacionados con las ventas de vehículos y permite a los concesionarios conservar los registros de los títulos en formato electrónico.

ODOT regula las empresas de grúas y remolques a través de State Board of Towing (la Junta Estatal de Remolque (Junta), que la asamblea legislativa estableció en el 2021. HB 3583 modifica la composición de la Junta al permitir que la posición de las fuerzas policíacas sea ocupada por un jefe de policía o un sheriff del condado.

Personal
Patrick Brennan, Analista Legislativo

Oficina de Política Legislativa e Investigación
Capitolio del Estado de Oregón | (503) 986-1813 | www.oregonlegislature.gov/lpro

Tenga en cuenta que la Oficina de Política Legislativa e Investigación proporciona investigación centralizada y no partidista y análisis de temas para el poder legislativo de Oregón. La Oficina de Política Legislativa e Investigación no proporciona asesoramiento jurídico. Los resúmenes legislativos contienen información general actualizada desde la fecha de su publicación. Las medidas adoptadas posteriormente por los poderes legislativo, ejecutivo o judicial pueden afectar a su exactitud.