加州

大選

2008年11月4日星期二

立法和動議提案置於選票的法定最後期限為6月26日。但是，在最後期限之後通過的一項州法要求刪除選票上的提案1並以提案1A代替。因此，雖然您在兩份全州選民指南獲得這兩項提案的資訊，但是2008年11月4日的大選選票上將只會列出提案1A。

★ 官方選民資訊指南 ★

準確性證明

本人，Debra Bowen，身為加州州務卿，茲證明本文件所含之提案將於2008年11月4日大選中提交給加州的選舉團成員，並證明本指南係依據法律適當編寫。

本人於2008年9月18日於加州沙加緬度簽名並加蓋州璽。

Debra Bowen
州務卿

★補充版★

本指南含有關於另外一項獲准印上十一月選票的提案資訊。

州務卿

親愛的選民：

最近您收到了關於2008年11月4日大選的**官方選民資訊指南**。自從該指南印刷和郵寄之後，選票上新增一項提案並刪除一項提案，因此本職辦公室製作了這份**補充版官方選民資訊指南**。

立法和動議提案置於選票的法定最後期限為6月26日。但是，在最後期限之後通過的一項州法要求刪除選票上的提案1並以提案1A代替。*雖然選民在本職辦公室寄出的兩份州選民指南獲得這兩項提案的資訊，但是2008年11月4日的大選選票上將只會列出提案1A。*

這份**補充版官方選民資訊指南**含有立法分析師Elizabeth G. Hill關於法律和對於納稅人潛在費用所做的公正分析，支持者和反對者對於支持和反對選票提案的評論，立法顧問Diane F. Boyer-Vine校對的提議法律文字，以及其他實用的資訊。本指南由州務長Geoff Brandt監督印刷。

無論您在投票站親自投票或透過郵寄投票，我都建議您花點時間仔細閱讀您的選票上的十二項提案。

關於投票方式、投票所以及參與選舉過程的其他途徑的更多資訊，請電 (800) 339-2857或瀏覽*www.sos.ca.gov*。

目錄

快速查閱指南 3

提案

1A 安全可靠的高速客運鐵路債券法案。 4

州債券負債概述 8

提議法律文本 10

選民登記資訊 13

選票提案定義，郵寄投票，臨時選票 14

選民權利法案 15

加州
大選
2008年11月4日星期二

補充版
本指南含有關於另外一項獲准印上
十一月選票的提案資訊。

★ 快速查閱指南 ★

請抽出這份快速查閱指南並帶到投票所！

這份指南包含2008年11月4日
選票上另外一項全州性提
案的摘要和聯繫資訊。

請瀏覽我們的網站*www.sos.ca.gov*

快速查閱指南

提案 1A **安全可靠的高速客運鐵路債券法案。**

摘要

透過州議會而納入選票。

為了向加州人提供開車和高漲油價之外的一種安全、方便、可負擔和可靠的替代方案；為了提供薪資優厚的工作機會，並提升加州經濟，同時減少空氣污染、導致全球變暖的溫室氣體，以及我們對外來石油的依賴，加州是否應該建立一套連接南加州、沙加緬度/聖華金谷地和三藩市灣區的清潔有效率的高速鐵路服務，方法為發行99.5億美元的債券，其中至少90%的債券資金用於特定專案，並規定公私立的對等資金，其中包括但不限於聯邦資金、收入債券的資金以及本地資金，而且所有債券資金都需經獨立審計？ 財政影響：加州將在30年內支付194億美元以償還債券本金及利息，每年支付6.47億美元左右。建成之後，營運與維護成本不詳，很可能每年10億美元以上；至少有一部分或可能全部由乘客票款彌補。

您的投票含義

贊成 對本提案投贊成票意指：加州可以出售99.5億美元的普通責任債券，用於規劃和部分資助修建加州的高速鐵路系統，並對州和地方鐵路服務做出重大改善。

反對 對本提案投反對票意指：加州不能為這些用途出售99.5億美元的普通責任債券。

論點

贊成 加州的交通系統已經陷入混亂：汽油價格飛漲，高速公路和機場擁擠不堪。高速鐵路是新的運輸方式，可以減少溫室氣體，並降低對外來石油的依賴。要滿足人口增長的需求，高速鐵路的造價低於新建公路和機場的費用，而且不會增稅。

反對 提案1A會造成巨大的浪費。納稅人*每年*至少為政府經營的鐵路支付6.4億美元，而且沒人保證它能最終建成。反之，應擴建現有的交通系統以減少通勤人數，節省燃料費用。反對提案1A：這是沒有限制的納稅人支票簿，幾乎沒有追責機制。

其他資訊

支持

Robert Pence
Californians For High Speed Trains – Yes on Proposition 1A
455 Capitol Mall, Suite 801
Sacramento, CA 95814
(916) 551-2513
www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

反對

Jon Coupal
Howard Jarvis Taxpayers Association
921 11th Street, Suite 1201
Sacramento, CA 95814
(916) 444-9950
info@hjta.org
www.hjta.org

提案
1A 安全可靠的高速客運鐵路債券法案。

官方標題和摘要

安全可靠的高速客運鐵路債券法案。

- 為長途通勤者提供開車和高漲油價之外的一種安全、方便、可負擔和可靠的替代方案。
- 減輕加州公路和加州機場的擁擠。
- 減少加州對外來石油的依賴。
- 減輕空氣污染以及導致全球變暖的溫室氣體。
- 建立一個時速220英里，清潔有效率的交通系統。
- 改善加州主要人口中心現有的客運鐵路。
- 適應加州的人口成長。
- 規定發行99.5億美元的債券，用於建立一套連接南加州各縣、沙加緬度/聖華金谷地和三藩市灣區的高速鐵路服務。
- 規定至少90%的債券資金用於特定工程專案，並規定公私立的對等資金，其中包括但不限於聯邦資金、收入債券的資金以及本地資金。
- 規定所有債券資金的使用都需經獨立審計。
- 從通用基金撥付資金用於償還債券本金和利息。

立法分析師總結對州和地方政府淨財政影響的估計：

- 加州在30年內支付194億美元左右以償還本金（99.5億美元）和利息（95億美元）。每年支付6.47億美元左右。
- 建成之後，營運和維護高速鐵路系統的其他未知成本，很可能超過每年10億美元。取決於搭乘人次，這些成本至少有一部分或可能全部由乘客票款彌補。

議會對AB 3034（提案1A）的最終表決結果

參議院：	贊成 27	反對 10
眾議院：	贊成 58	反對 15

分析人：立法分析師

背景

市內、通勤與城際鐵路。加州有多種客運鐵路服務，包括市內、通勤和城際鐵路服務。市內和通勤鐵路服務主要滿足本地和區域交通需求，例如三藩市灣區的捷運系統（Bay Area Rapid Transit）、沙加緬度的區域交通輕軌（Regional Transit light rail）、南加州的地鐵（Metrolink）和聖地牙哥的電車服務（Trolley）。這些服務一般是由地方或區域政府規劃，使用地方、州和聯邦資金。

城際鐵路服務主要服務城市之間以及加州和美國其他區域之間的長途商務或休閒旅遊人士。目前，加州出資並與Amtrak簽約提供城際鐵路服務，火車時速最高約90英里。三個走廊有城際鐵路服務：聖荷西到奧本的Capitol Corridor服務，奧克蘭到貝克斯菲爾德的San Joaquin服務，以及

提案 1A 安全可靠的高速客運鐵路債券法案。

分析人：立法分析師

續上頁

聖地牙哥到聖路易-奧比斯波的Pacific Surfliner服務。州出資的這些城際鐵路系統目前沒有在南北加州之間通行火車。

高速鐵路系統。目前加州沒有穩定運行時速200英里或以上的高速城際客運鐵路系統。1996年，加州成立加州高速鐵路局（鐵路局）開發時速200英里或以上的城際鐵路系統，以連接加州主要的都市區，提供南北加州之間的服務。

過去12年中，鐵路局已在建設前的各項工作中支出6,000萬美元，例如與開發高速鐵路系統有關的環境研究與規劃。擬建的系統將採用電氣列車連接主要都市區，從三藩市、沙加緬度，經中央谷地到洛杉磯、橘縣、內陸帝國（聖貝納迪諾和河邊縣）和聖地牙哥。鐵路局在2006年估計開發和建設整個高速鐵路系統的造價約450億美元。雖然該局計畫使用聯邦、私人、地方和州的資金建設擬議的系統，但是目前尚無資金提供。

提議

本提案授權加州出售99.5億美元的普通責任債券，用於（1）加州高速客運鐵路系統的各項建設前和建設工作，以及（2）對客運鐵路系統做出重大改善，擴大運輸力、增進安全，或使火車乘客能夠與高速鐵路系統接駁。經州議會撥款即可使用債券資金。普通責任債券有州的支援，意指加州需要支付這些債券的本金和利息。

如欲瞭解關於普通責任債券的更多資訊，請參閱這份選票小冊的「州債券負債概述」部分。

高速鐵路系統。在全部資金中，將有90億美元連同任何可用的聯邦資金、私人資金及其他管道的資金用於開發和建設一個高速鐵路系統，連接三藩市Transbay Terminal與洛杉磯Union Station和安納罕，以及連接沙加緬度、三藩市灣區、中央谷地、洛杉磯、內陸帝國、橘縣和聖地牙哥等全州主要人口中心。債券資金可以用於環境研究、系統規劃和工程，以及購買路權、火車和相關的設備，建設軌道、結構、電力系統和車站的資金成本。但是，債券資金最多僅可提供每個走廊或一部分走廊建設資金的一半。提案要求鐵路局尋求私人和其他的公共資金彌補缺口。本提案也會限制可用於資助某些預先建設和行政活動的金額。

鐵路專案一期工程是三藩市Transbay Terminal與洛杉磯Union Station和安納罕之間的走廊。如果鐵路局認定對專案一期工程的建設沒有不利影響，債券資金可以用於以下任何走廊：

- 沙加緬度到史塔頓到弗斯諾
- 三藩市Transbay Terminal到聖荷西到弗斯諾
- 奧克蘭到聖荷西
- 弗斯諾到貝克斯菲爾德到帕黛爾到洛杉磯Union Station
- 洛杉磯Union Station到河邊縣到聖地牙哥
- 洛杉磯Union Station到安納罕到爾梵
- 麥塞德經阿特曼走廊到史塔頓到奧克蘭和三藩市

提案規定對鐵路局使用本提案授權的高速鐵路系統資金的情況進行追責和監督。具體而言，債券資金必須由州議會撥付，州審計官必須定期審計債券資金的使用情況。此外，鐵路局通常必須在撥付每條走廊或每個路段的債券資金之前，向財政部和州議會提交詳細的資金使用計畫。資金使用計畫還需交由委員會審議，其成員包括財務專家和高速鐵路專家。鐵路局在支出撥付的債券資金之前，應當將更新的資金使用計畫交由財務總監批准。

其他客運鐵路系統。剩下的9.5億美元債券資金可用於改進其他客運鐵路系統的資本專案，用以擴大運輸力或安全，或使乘客能夠接駁高速鐵路系統。在9.5億美元中，1.9億美元將指定用於改善加州的城際鐵路服務。剩下的7.6億美元將用於其他的客運鐵路服務，包括市內和通勤鐵路。

財政影響

債券費用。這些債券的費用取決於出售時的實際利息以及償還的期間。雖然本提案允許債券發行的還款期最高達40年，但是加州現行的做法是發行還款期最高達30年的債券。如果債券以5%的平均利率出售，而且假設還款期為30年，通用基金支付本金（99.5億美元）和利息（95億美元）的費用約194億美元。平均每年償還約6.47億美元的本金和利息。

經營費用。高速鐵路系統建成後的持續維護和經營費用尚不清楚，很可能每年10億美元以上。根據不同的客運量，這些費用至少有一部分或全部由乘客票款彌補。

查閱提案1A全文，請見第10頁。

提案 1A 安全可靠的高速客運鐵路債券法案。

★ 提案1A的贊成論點 ★

面對飆升的油價、高速公路的堵塞、機票價格的上漲、航空服務品質的下降和航班的減少，提案1A將給加州人帶來安全、便利、價格合理和可靠的替代選擇。

它將減輕加州對外來石油的依賴，並減少造成全球變暖的溫室氣體。

提案1A授權出售99.5億美元的債券用於修建800英里的高速鐵路網，每年緩解目前擁堵在加州公路和機場的7,000萬人的出行壓力——而且不需要增稅。

加州將成為我國第一個受益於環境友好型的高速鐵路之州，這些設施在歐洲和亞洲早已得到普遍採用。提案1A將為加州帶來以下益處：

- 以時速高達220英里的電氣化高速火車在現代化軌道上安全行駛，獨立於大體上沿著現有軌道走廊的其他交通運輸方式。
- 將聖地牙哥、洛杉磯、弗雷斯諾、聖荷西、三藩市和沙加緬度市中心的車站和這些城市之間的車站連接在一起。
- 在橘縣、內陸帝國、聖華金谷地和南灣的主要城市提供高速鐵路服務。
- 近十億美元用於改善接駁高速鐵路的通勤軌道系統。

提案1A將節省時間和金錢。從洛杉磯到三藩市需時約2個半小時，每人花費50美元左右。按照目前的汽油價格計算，駕駛油耗為每加侖20英里的汽車走完這段路程需要花費87美元左右，需時六小時。

為了準備在加州建造、融資和經營彈頭火車網，已經做了十年的研究與規劃，將採用在歐洲和亞洲廣受歡迎、可靠又成功的系統。他們的記錄表明高速鐵路兼具服務品質和經濟性。

現在航空旅客在地面花費的時間超過在空中的時間。提案1A將提供新的交通選擇，改善我們各大機場的狀況。我們沒有修建更多跑道的空間。高速鐵路能夠緩解航空運輸的壓力。

電氣化高速火車將減少120噸以上的CO_2和溫室氣體，相當於近100萬輛汽車的污染量。高速鐵路消耗的能源僅為航空旅行的三分之一或者駕車旅行的五分之一。

提案1A將保護納稅人的利益。

- 大眾監督和融資計畫的詳細獨立審核。
- 使用州債券資金之前先確定對等的私人和聯邦資金。
- 90%的債券資金用於系統建設，而非用於更多的研究、方案和工程設計活動。
- 為加州的每個地區提供債券資金。
- 最優先建設成本效益最高的路段。

請投票贊成提案1A，改善交通，透過創造近16萬個與營建有關的就業機會和45萬個旅遊等相關行業的長期就業機會，為加州經濟注入新的活力。這些是不能外包的美國人就業機會。

請投票贊成提案1A。

www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

STEVEN B. FALK, 會長
San Francisco Chamber of Commerce
GARY TOEBBEN, 會長
Los Angeles Area Chamber of Commerce
FRAN FLOREZ, 副主席
California High-Speed Rail Authority

★ 反駁提案1A的贊成論點 ★

反對提案1A：從政者鼓動的無效投資

無法解決我們的預算危機而希望增加您的稅金的同樣從政者，認為他們可以經營自己的政府鐵路。就連他們也承認高昂的火車造價會讓納稅人支付400億美元。即使如此，這只是納稅人的「部分付款」，而且沒有保證它會建成。

這個專案已把5,800萬美元浪費在顧問、歐洲旅行和精美的宣傳冊上，而且現在*可能再消耗數十億美元而沒有鋪設一根鐵軌——即使專案失敗，這也是我們要支付的資金。*

支持提案1A的特殊利益集團因為*數十億美元的費用超支*而惡名昭彰。

反對提案1A：200億美元的債務還款 = 增稅

從政者承認，在30年間，提案1A每年的債務還款將花掉加州納稅人6.47億美元。由於加州的債務已經極為高昂，這會使從政者增加您的稅金。加州是美國課稅最重的第四大州，而高昂的稅金會使加州流失工作機會。通過提案1A可能會使加州超越紐約，成為全美國課稅最重的州。

反對提案1A：擴建現有的交通系統

加州人的問題不是從三藩市前往洛杉磯，而是每天去上班的問題。

將同樣多的錢投入地區交通系統和緩解公路堵塞，將會減少污染和我們對外來石油的依賴。

反對提案1A：極弱的追責機制，不能緩解通勤族的受苦，納稅人買不起這個帳！

CHUCK DEVORE, 加州眾議員
RICHARD TOLMACH, 會長
California Rail Foundation
MIKE ARNOLD, Ph.D., 共同主席
Marin Citizens for Effective Transportation

本頁所印論點代表作者的意見，其準確性未經任何官方機構審核。

提案 1A 安全可靠的高速客運鐵路債券法案。

★ 提案1A的反對論點 ★

反對提案1A：納稅人200億美元的負擔

提案1A是無效方案，將使納稅人負擔至少200億美元的本金和利息。整個專案可能花費900億美元——這是史上最昂貴的鐵路。沒有人確實知道最終會花多少錢。

納稅人要為這項提案買單——它不是「免費的」。根據提案（第3條2704.10款），「……以加州的信用保證按時償付到期應付的債券本金和利息……」。這項提案將在債券生命週期中從通用基金抽出200億美元（平均每個四口之家負擔2000美元）。

反對提案1A：加州納稅人承受不起更大的預算赤字

我們正面臨預算危機，有數十億的財政赤字，正要削減醫療、窮人賑濟、公園和學校支出，現在不是再增加200億美元州債務和利息的時候。加州選民已經批准1,000多億美元的債券，而且我們的債券評級已經屬於全國最差之列。

反對提案1A——更加善用稅款

加州有比這200億美元無效投資更值得優先考慮的事情。

200億美元能買到什麼？

- 22,000名新聘教師、消防員或執法人員10的年工資。
- 全州所有兒童許多年的醫療服務。
- 更新和改善加州的自來水系統，可靠地供應安全、清潔的自來水。
- 升級和擴建現有的交通系統，包括整個加州的公路和捷運系統，*這將切實減少交通流量和排放。*

反對提案1A——幾乎沒有追責機制

從政者、官僚和特殊利益集團將掌控這些資金，而非選民。事實上，這個專案的主要承包商是Parsons-Brinckerhoff，它是波士頓超支*數十億*美元、惡名昭彰的「錢坑」的同樣營建商。

新的「同儕評議小組」沒有一名公民成員。他們都是從政者和官僚。

反對提案1A——納稅人的空白支票簿

第8（e）款指出債券資金「……旨在鼓勵聯邦政府和私人部門大力參與……的建造」。

請注意「鼓勵」一詞——這個官僚用詞的意思是「不論我們能否從私人部門或聯邦政府得到一分錢，我們也會花掉納稅人的錢」。

事實上，這個專案已經花掉納稅人5,800萬美元，而沒有鋪成一根鐵軌。現在他們想讓我們再把數十億美元委託給他們。

反對提案1A——特殊利益集團為了特殊利益推動的

加州高速鐵路協會正在推動這項無效的投資。他們的委員會代表州外（法國、賓州、紐澤西州、馬里蘭州、紐約市、德州和伊利諾州）的特殊利益集團，如果這項提案獲得通過，他們當中的許多人會大賺其錢。

請加入我們的行列，對提案1A投「反對」票。

請登錄網站，親自瞭解更多資訊：www.DerailHSR.com.

TOM McCLINTOCK, 州參議員
GEORGE RUNNER, 州參議員
JON COUPAL, 會長
Howard Jarvis Taxpayers Association

★ 反駁提案1A的反對論點 ★

加州的高速鐵路網不需要增稅，而且受到嚴格的財政管控和監督。

這很簡單也很合理——專案完工後，系統使用者為系統付費。這正是納稅人監督團體支持提案1A的原因。

電氣化高速火車為加州提供*實際的*替代選擇，幫助我們應付飆升的油價，減輕對外來石油的依賴，同時減少溫室氣體。要滿足加州人口增長的需要，高速鐵路的造價低於擴建公路和機場的費用。

堵塞、飛行的麻煩和長途汽車旅行已經變得費時又費力。提案1A將節省我們的時間。乘坐高速火車在全加州的各市區之間旅行比汽車或航空旅行更快捷——而且費用更低！

加州的運輸系統早已過時，而且正在惡化。我們需要新的選擇，替代維護不善的公路、擁擠的跑道和高速公路。加州人需要大多數文明世界擁有的東西——高速鐵路。我們落後其他州和國家太多，所以我們不堪重負的基礎設施危及到我們的經濟。

時速220英里的全州鐵路系統將為加州人提供更快速和更利於環境的旅行方式。

提案1A會創造16萬個營建方面的就業機會和45萬個永久的就業機會。

提案1A得到執法專家、商界領袖、環保人士和尋求安全、價格合理和可靠交通的加州人的支持。

簽名反對提案1A的是習慣性反對改善交通的反對派。他們的主張不實，而且他們的資料都是平空捏造。

加州人需要投資現代而有效的交通運輸。

請投票贊成提案1A。

www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

JIM EARP, 執行主任
California Alliance for Jobs
BOB BALGENORTH, 會長
State Building & Construction Trades Council of California
LUCY DUNN, 會長
Orange County Business Council

這部分概括介紹本州目前的債券負債狀況，也闡述選票上的債券提案如果獲得批准，對於本州負債程度的影響以及長期償還這些債務的費用。

背景

什麼是債券融資？債券融資是本州為各種用途籌集資金的一種長期借貸形式。本州向投資者出售債券以獲得這些資金。作為交換，本州同意根據規定的時間表償還這些資金及利息。

為何採用債券？本州一直採用債券來籌募重大資本開支案的資金，例如公路、教育設施、監獄、公園、水利工程和辦公大樓（即公共基礎設施的相關專案）。這麼做的主要原因是這些設施可以使用很多年，很難一次支付全部的巨額費用，而且償還債券的不同納稅人將從這些設施長期受益。債券也曾用於協助籌募住房等一些私人設施所需的資金。

本州出售哪些類型的債券？本州出售三大類債券來為專案融資，分別是：

- ***普通責任債券。***這些債券大多由州通用基金償還，而通用基金的主要來源是稅收。然而有些是透過指定的收入來源償還，通用基金僅在這些收入不足時提供後備支援。（Cal-Vet計畫即為一例，根據該計畫發行債券為退伍軍人提供住房貸款，再用退伍軍人的房貸付款償還債券。）普通責任債券需經選民批准，並以加州的一般徵稅權作為償還的保障。
- ***租賃收入債券。***這些債券由使用債券所資助之設施的本州機構以租賃收入（主要由通用基金提供資金）償還。這些債券無須選民批准，也沒有本州的一般徵稅權作為保障。因此，這些債券的利息成本比普通責任債券稍高。
- ***傳統收入債券。***這些也用於資本專案，但是沒有通用基金的支持，而是以其資助的專案所產生的指定收入償還——例如橋樑通行費。這些債券沒有本州的一般徵稅權作保障，也無須選民批准。

預算相關債券。近來，本州也採用債券融資協助彌補通用基金預算的嚴重短缺。2004年3月，選民批准了提案57，授權發行150億美元的普通責任債券協助償還本州累積的預算赤字和其他債務。其中，113億美元是透過2004年5月和6月出售的債券所籌募，其餘資金則是透過2008年2月出售的授權債券取得的。這些債券將在未來幾年內償還。本文其他部分將以基礎設施相關債券為主，不討論預算相關債券。

債券融資有哪些直接成本？加州使用債券的成本主要取決於出售的金額、利率、還款期以及到期還款結構。例如，最近出售的普通責任債券將在30年間還清，每年還款額基本相同。假設債券發行的免稅利率為5%，30年等額還款的成本接近每借入1美元還2美元——其中1美元是借入金額，將近1美元是利息。但是，這項成本分散在整個30年間，針對通貨膨脹調整後顯著降低——每借入1美元約還1.3美元。

本州目前的負債狀況

通用基金負債金額。截止2008年6月1日，本州尚未償還的基礎設施相關債券負債約530億美元，正在支付本金和利息。其中，約450億美元是普通責任債券，80億美元是租賃收入債券。此外，本州尚未出售約680億美元已授權的普通責任和租賃收入類的基礎設施債券。這些債券大多已投入專案當中，但是涉及的專案尚未啟動或是已經開工但尚未達到主要建設階段。

通用基金負債償還。我們估計，在2007-08年，通用基金需要償還基礎設施類的普通責任債券和租賃收入債券約44億美元。按照以前獲得授權但是還未售出的債券行情估算，未償還的債券負債將會增加，在2017-18年達到約92億美元的高峰。

債務償還比率。本州負債狀況的衡量指標之一是債務償還比率（DSR），它表明本州每年的收入中必須用來償還基礎設施債券，因此不能用於本州的其他計畫。如圖1所示，DSR在1990年代初期升高，達到5.4%的高峰後，部分由於採取了一些赤字再融資活動，2002-03年降到3%以下。之後基礎設施債券的DSR在2003-04年又一次開始升高，目前為4.4%。隨著現已授權的債券售出，預計DSR將在2011-12年達到6.1%的高峰。

這張選票上債券提案的影響

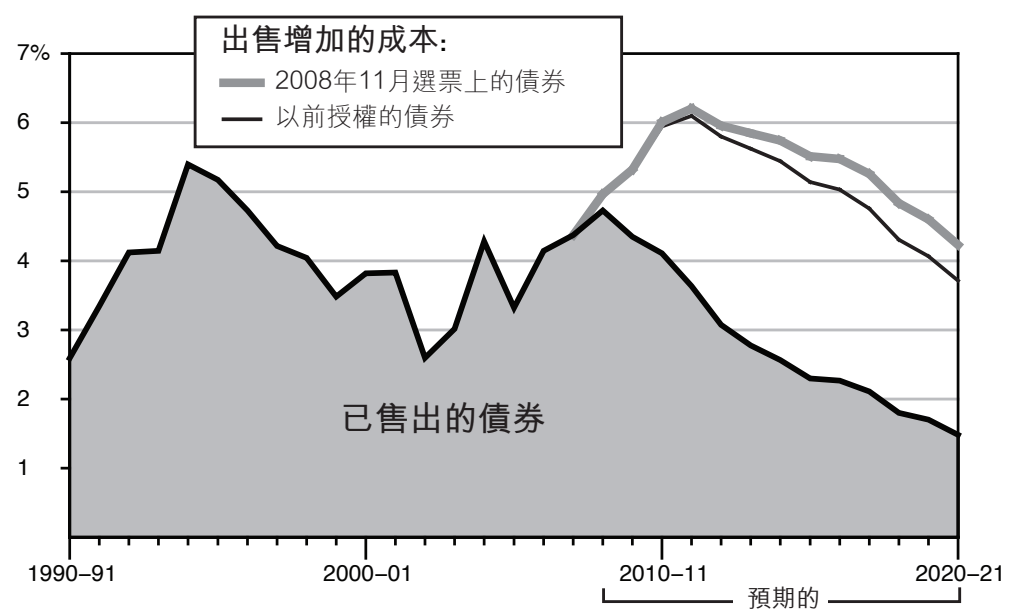
這張選票上有四項普通責任債券提案，總計新授權金額為168億美元，它們分別是：

- 提案1A，授權本州發行99.5億美元債券為高速鐵路專案融資。
- 提案3，授權本州發行9.8億美元債券用於兒童醫院的重大改善專案。
- 提案10，授權本州發行50億美元的債券用於各種可再生能源、替代燃料、能源效率和廢氣減排項目。
- 提案12，授權本州根據Cal-Vet計畫發行9億美元債券，以房貸還款來償還。

對債務償付的影響。如果這張選票上三項由通用基金支持的債券（提案1A、3和10）全部獲得核准，在這些債券償還期內需要償還的金額大約為授權金額的兩倍。這些債券每年的平均償還金額取決於出售的時間和條件。所有這些債券售出後，估計每年的預算成本約10億美元。

對債務償還比率的影響。圖1表明如果所有這些債券獲得核准並售出，本州的估計DSR可能出現的情形。DSR將在2011-12年達到6.2%的高峰，然後回落。（如果選民在2008年11月之後的選舉中批准其他債券，或是出現其他情形，圖1所示的未來還債成本將會更高。）

圖1
通用基金債務償還比率[a]



[a]基礎設施債券每年的還款金額占收入和轉移的比率。

提案1A

本法經參議院2007-2008會審期第3034號法案（2008法令第267章）提出，並根據《加州憲法》第XVI條的規定交付加州人民審議。

鑒於本提議法律為《街道和公路法》添加新條款；因此提議增加的新規定以*斜體*字表明是新的規定。

提議法律

第9款。《街道和公路法》第3編增加第20章（第2704款開始），內容如下：

第20章。21世紀安全可靠的高速客運鐵路債券法案

第1條。總則

2704. 本章名稱將為「21世紀安全可靠的高速客運鐵路債券法案」。

2704.01. 就本章而言，以下術語有如下含義：

(a) 「委員會」指根據第2704.12款成立的加州高速客運鐵路財政委員會。

(b) 「鐵路局」指根據《公用事業法》第185020款成立的加州高速鐵路局或其後繼者。

(c) 「基金」指根據第2704.05款產生的高速客運鐵路債券基金。

(d) 「高速鐵路」指在條件許可的情況下穩定運行時速可達到至少200英里的客運鐵路。

(e) 「高速鐵路系統」指含有高速火車的系統，包括但並不限於以下部分：路權、鐵路、電力系統、鐵道車輛、車站及配套設施。

(f) 「走廊」是指第2704.04款所述的高速鐵路系統的一部分。

(g) 「可用路段」是指至少包括兩座車站的一部分走廊。

第2條。高速客運鐵路融資計畫

2704.04. (a) 州議會意圖透過執行本章，且加州民眾意圖透過根據本章批准債券提案，以根據鐵路局於2005年11月和2008年7月9日經認證的環境影響報告建設一個高速鐵路系統，連接三藩市Transbay Terminal到洛杉磯Union Station和安納罕，以及連接沙加緬度、三藩市灣區、中央谷地、洛杉磯、內陸帝國、橘縣和聖地牙哥等全州主要人口中心。

(b) (1) 本章授權出售本金90億美元（$9,000,000,000）債券的淨收入，經州議會在年度《預算法案》撥付後，應該用於 (A) 高速鐵路系統的規劃與工程， (B) 如 (c) 分則定義的資金成本。

(2) 如鐵路局在2007年5月所通過，高速鐵路專案一期工程是三藩市Transbay Terminal到洛杉磯Union Station和安納罕之間的高速鐵路系統的走廊。

(3) 一俟鐵路局認定債券收入用於第 (2) 段所述走廊以外之走廊的資金成本的支出將推進系統的建設，符合第2704.08款(f)分則所述的標準，而且對高速鐵路專案一期工程的建設沒有不利影響，鐵路局可以要求資金成本的補助，而且州議會可以在年度《預算法案》中撥付第 (1) 段所述的資金，用於以下任何高速鐵路走廊：

(A) 沙加緬度到史塔頓到弗斯諾。

(B) 三藩市Transbay Terminal到聖荷西到弗斯諾。

(C) 奧克蘭到聖荷西。

(D) 弗斯諾到貝克斯菲爾德到帕黛爾到洛杉磯Union Station。

(E) 洛杉磯Union Station到河邊縣到聖地牙哥。

(F) 洛杉磯Union Station到安納罕到爾灣。

(G) 麥塞德經阿特曼走廊到史塔頓到奧克蘭和三藩市。

(4) 本款的任何規定均不得侵害鐵路局對於從中央谷地到三藩市灣區對齊的認定與選擇以及環境影響報告的認證。

(5) 超出鐵路局營運和維護高速鐵路系統以及融資義務（包括但不限於支持鐵路局認定的收入債券）之成本的營運收入將作為高速鐵路系統的建設、擴充、改善、取代以及修護資金。

(c) 第 (1) 段分則 (b) (含) 所述的債券收入應付和可報銷的資金成本，有關於高速鐵路或其中任何部分，用於購買不動產權益、路權和改善；購買和建設鐵路、結構、電力系統、車站；購買鐵道車輛和相關設備；減輕本章授權活動造成的任何直接或間接的環境影響；為由於前述各項而搬遷的業主和住戶提供搬遷協助；其他相關設施和設備；以及日後執行的法令所規定之與前述有關的任何其他目的，為了收購以及融資或再融資。取得前述任何項目的方法亦可能在日後執行的法令予以規定。

(d) 本章授權的高速鐵路債券收入不得用於任何火車或設施的營運或維護。

(e) 州審計人員將定期審計鐵路局對本章授權之債券收入的使用，評定是否符合本章的規定。

2704.05. 根據2704.18款，根據本章發行和出售債券的收入應當存入根據本章設立的高速客運鐵路債券基金。

2704.06. 在債券資金中，本章授權出售本金90億美元（$9,000,000,000）債券的淨收入經州議會在年度《預算法案》撥付後，受制於州議會可能在法令規定的條款與細則，應該用於 (a) 高速鐵路系統的規劃與工程， (b) 如2704.04款 (c) 分則定義的資金成本，並符合據鐵路局於2005年11月和2008年7月9日經認證的環境影響報告（隨後根據鐵路局進行的環境研究有所修正）。

2704.07. 鐵路局應爭取包括但不限於聯邦資金、收入債券資金和當地資金的其他私人和公共資金以增加本章的收入。

2704.08. (a) 2704.04款第 (1) 段分則 (b) 所述的債券收入應該用於提供高速鐵路系統每個走廊或可用路段建設資金的50%以上，但用於分則 (g) 的目的除外。

(b) 用於環境研究、規劃和預備工程活動的資金不得超過第2704.04款(b)分則 (1) 段所述債券收入的10%。

(c) (1) 不遲於首次向州議會和州長申請撥付本章授權的債券收入用於 (g) 分則所述費用以外、第2704.04款 (b) 分則指定的各條走廊或其可用路段的合格資本費用之前90日，鐵路局應當批准並向以下方面提交該走廊或其可用路段的具體資金計畫：財務總監、根據《公用事業公司法典》第185035款設立的同行評議小組，以及州議會兩院管轄交通事務的政策委員會和財政委員會。

(2) 計畫應當包括、指明或證明以下各項：

(A) 鐵路局擬使用債券收入進行投資的走廊或其可用路段。

(B) 關於鐵路局擬與其他方面就走廊或其可用路段沿線的建設或客運火車服務營運訂立的租賃協議或特許協議之預期條款與細則的描述。

(C) 建設走廊或可用路段的全部估算費用，包括建設期間的費用增加以及適當的或有費用儲備金的估算金額。

(D) 投入走廊或其可用路段之全部資金的來源，以及按照預期的承諾、授權、協議、分撥或其他方式預計收到這些資金的時間。

(E) 根據走廊或可用路段的高速客運火車的營運狀況預計的乘客人數和營運收入。

(F) 建設和營運走廊或其可用路段沿線高速客運火車服務的全部已知或可以預見的風險，以及鐵路局將採取管理這些風險的步驟和行動。

(G) 能夠按照計畫的提議完成走廊或其可用路段的建設。

(H) 走廊或其可用路段適合高速鐵路營運並且可隨時投入使用。

(I) 一家或多家旅客服務提供商能夠使用軌道或車站開始提供客運火車服務。

(J) 鐵路局規劃的走廊或其可用路段的旅客服務無須地方、州或聯邦提供營運補貼。

(K) 鐵路局已完成開始施工所需的全部必要之專案級的環境清理。

(d) 交付第2704.04款 (b) 分則第 (1) 段所述的債券資金用於 (g) 分則所述費用以外的各條走廊或其可用路段的建設、不動產和設備購買之前，鐵路局應當批准並向財務總監和州議會聯合預算委員會提供以下各項： (1) 走廊或其可用路段的具體的資金計畫， (A) 指明走廊或其可用路段，以及建設走廊或其可用路段的全部估算費用， (B) 根據私人提供的承諾以及從政府機構得到的授權、分撥或其他保證，指明使用的全部資金的來源以及預計收到的時間， (C) 包括預計的乘客人數和營運收入報告， (D) 包括一份造價預測，其中包括建設期間的費用增加以及適當的或有費用儲備金的估算金額， (E) 包括描述根據分則 (c) 就該走廊或其可用路段提交之計畫的實質變更情況的報告，以及 (F) 描述鐵路局擬與其他方面就走廊或其可用路段沿線的建設或客運火車服務營運訂立的租賃協議或特許協議的預期條款；以及 (2) 除鐵路局以外參與高速鐵路系統籌資或建設的一家或多家獨立於當事人的金融服務企業、金融諮詢企業或其他顧問製作的一份或多份報告，表明 (A) 能夠按照根據第 (1) 段提交計畫的提議完成走廊或其可用路段的建設， (B) 如果如此完成，走廊或其可用路段適合高速火車營運並且可隨時投入使用， (C) 完工後，一家或多家的旅客服務提供商能夠使用軌道或車站開始提供客運火車服務， (D) 鐵路局或根據其授權提供之規劃的走廊或其可用路段的旅客服務無須營運補貼，以及 (E) 風險評估以及擬採用的風險緩解策略。財務總監應當在鐵路局提交後60日內審查該計畫，在收到州議會聯合預算委員會的溝通後，如果總監認為計畫很可能按照提議順利執行，鐵路局可以訂立支出適用本分則債券資金的承諾，並接受私人的承諾。

(e) 分則 (d) 規定的具體資金計畫獲得批准後，鐵路局應當將可能妨礙走廊按照計畫完成的計畫或專案狀況的變更事宜及時告知州長和州議會，並且指明補救這種狀況以便完成和營運走廊的方法。

(f) 在選擇將要建設的走廊或其可用路段時，鐵路局應當優先考慮預計所需的債券資金占總造價比例最低的走廊或其可用路段。鐵路局在其可以用於確定優先開工建設的走廊或其可用路段的其他標準中，應當包括以下各項： (1) 預計的乘客人數和收入， (2) 測試和認證運行時速為220英里火車的必要性， (3) 走廊或其可用路段在用於高速火車服務以外的客運列車服務時，不會對鐵路局造成不能償還的營運或維護費用，以及 (4) 為增強高速鐵路網與其他運輸方式的連通性，走廊需要在多大程度上納入其包含的設施，包括但不限於傳統軌道（城際軌道、通勤軌道、輕軌或其他軌道交通）、巴士或航空運輸。

(g) 本款不限制將第2704.04款 (b) 分則 (1) 段所述債券收入的本金總額的7.5%以下用於環境研究、規劃和預備工程活動以及 (1) 獲取不動產權益、路權及其改善以便 (A) 保護高速軌道的使用， (B) 增添第三方的改善以使其與高速軌道的使用相容，或者 (C) 避免或減輕不相容的改善或使用； (2) 減輕前述各項造成的直接或間接的環境影響；並且 (3) 為由於前述各項而搬遷的業主和住戶提供搬遷協助。

(h) 作為管理費用的金額不得超過第2704.04款 (b) 分則 (1) 段所述的債券收入的2.5%。作為管理費用的債券收入金額將在年度《預算法案》中撥付。州議會可以透過法令調整本分則規定的比例，但議會不得將該比例提高到5%以上。

(i) 對本款的任何違反不影響依本章發行之債券的有效性。

2704.09. 根據本章建設的高速鐵路系統設計應具有以下特性：

(a) 電氣鐵路最高穩定運行時速不低於200英里。

(b) 各走廊最長行駛時間不超過以下各項：

(1) 三藩市－洛杉磯Union Station：2小時又40分鐘。

(2) 奧克蘭－洛杉磯Union Station：2小時又40分鐘。

(3) 三藩市－聖荷西：30分鐘。

(4) 聖荷西－洛杉磯：2小時又10分鐘。

(5) 聖地牙哥－洛杉磯：1小時又20分鐘。

(6) 內陸帝國－洛杉磯：30分鐘。

(7) 沙加緬度－洛杉磯：2小時又20分鐘。

(c) 預計行車間隔（連續兩班火車的時間間隔）不超過5分鐘。

(d) 第2704.04款 (b) 分則所述各個高速鐵路走廊的車站總數不超過24個。吉洛伊車站和麥塞德車站之間不應設立車站。

(e) 在保持主線運行速度的情況下，鐵路可轉換或跳過中間站。

(f) 對於 (b) 分則所述的各走廊，乘客不必換乘即可到達同一走廊的任何車站。

(g) 為了減少對經過社區和環境的影響，高速鐵路系統的線路應在可行以及鐵路局認定財務可行的情況下盡可能遵從現有的交通路線或走廊。

(h) 車站應建在當地公共交通或其他運輸方式易於通行的地方。

(i) 高速鐵路系統的規劃和建設應遵循使市區蔓延和自然環境影響最小化的原則。

(j) 鐵路局認定可行時盡可能保護野生動物走廊，減少對野生動物活動的影響，並減少該系統成為野生動物自然活動障礙的可能性。

2704.095. (a) (1) 本章授權出售本金9.5億美元 ($950,000,000) 債券的淨收入將分配給合格的接受者，用於改進城際和通勤鐵路線路和城市鐵路系統的設備，提高與第2704.04款 (b) 分則所述的高速鐵路系統和其設施的直接連接性或建設，或是擴大運輸力，提高安全性。本款所述的債券資金經州議會根據年度《預算法案》即可用於 (d) 分則所述的合格目的。

(2) 在本款授權的債券資金中，20% (1.9億美元 ($190,000,000)) 將分配給交通部用於改善城際鐵路和州

立城際鐵路線路，後者提供定期的專線服務，使用公共資金營運並維護鐵路設施、路權和設備。本段提供資金的至少25%（4,750萬美元（$47,500,000））應分配給加州三個城際鐵路走廊。

加州交通委員會將分配現有資金給本款合格的接受者，並與鐵路局協商後制定執行本款要求的準則。該準則應包括管理資金的規定，包括但不限於城際走廊營運商根據城際鐵路走廊之間的協議出借這些資金的權限。

（3）在本款授權的債券資金中，80%（7.6億美元（$760,000,000））將在根據本款規定撥付後基於以下百分比分配給除（c）款所述的城際鐵路之外的合格接受者：

（A）合格接受者持有的全州鐵路英里數百分比的三分之一。

（B）合格接受者持有的全州年度車輛英里數百分比的三分之一。

（C）合格接受者持有的全州年度旅客出行量百分比的三分之一。

加州交通委員會將分配現有資金給合格的接受者，並制定執行本款規定的準則。

(b) 就本款而言，以下術語有如下含義：

(1)「鐵路英里數」指公共機構或聯合機構使用的定期客運鐵路服務的鐵路英里數。

(2)「車輛英里數」指根據公共機構或聯合機構提供的客運鐵路服務，一列火車（包括所有機車和車廂）從維修站開始運行的英里數。

(3)「旅客出行量」指由公共機構或聯合機構報告的定期客運鐵路服務的年度非連接客運單。

(4) 用於修改 (a) 分則 (3) 分段 (A)、(B) 和 (C) 段的詞語時，「全州」指州內所有合格接受者的數量。

(c) 根據 (a) 分則 (3) 段可獲資助的合格接受者應為在以下類別經營定期專線客運鐵路服務的公共機構和聯合機構：

(1) 通勤鐵路。

(2) 輕軌。

(3) 重軌。

(4) 纜車。

(d) 本款分配的資金將用於支付或償付以下專案的費用：提供或改進高速鐵路系統的連接性，或是提高公共客運鐵路服務所用軌道、信號、結構、設施和鐵道車輛的維修、現代化或安全性。

(e) 合格的接受者可將資金用於 (d) 分則列出的任何合格的鐵路要素。

(f) 為了具備獲得本款資金的資格，(a) 分則 (3) 段下的合格接受者應提供不少於從本款分配所得之全部金額的對等資金。

(g) (a) 分則 (3) 段合格的機構應透過理事會的決議和加州交通委員會的查證來證明其已達到對等資金的要求以及本款的其他所有要求。

(h) (a) 分則 (3) 段下合格接受者的資金應補充當地、州或聯邦用於維護或修理客運鐵路系統的現有收入。根據 (a) 分則 (3) 段可獲資助的合格機構應對這些目的維持其現有的當地、州和聯邦資金承諾，以保持其獲得本款分配和支出附加資金的資格。

(i) 為了獲得本款的任何分配金額，(a) 分則 (3) 段的合格接受者應每年從現有用於客運鐵路系統維護和修理的當地、州和聯邦收入中，支出不少於其在1998-99、1999-2000和2000-01會計年度中為這些目的從當地收入支出的年平均額。

(j) 根據本款分配給南加州地區鐵路局在其服務地區進行合格專案的資金，應根據南加州地區鐵路局及其成員機構執行的諒解備忘錄在每個會計年度撥款。備忘錄或諒解備忘錄應考慮南加州地區鐵路局及其成員機構對客運服務的需要、來自成員機構的收入以及各成員機構對南加州地區鐵路局的個別貢獻。

第3條。財政規定

2704.10. (a) 總值99.5億美元（$9,950,000,000）的債券，根據第2704.19款發行的重置債券除外，可以發行和出售，根據《政府條例》第16724.5款提供資金用於償還本章所述的普通責任債券費用循環基金。出售的債券屬於加州的有效和拘束性義務，以加州的信用保證按照償付到期應付的債券本金和利息。

(b) 司庫出售委員根據本款授權的債券。應當按照委員會根據《政府條例》第16731款通過之決議規定的條款與細則出售債券。

2704.11. (a) 除 (b) 分則的規定之外，本章授權的債券應根據《政府條例》第2篇第4編第3款第4章（從第16720款開始）《州普通責任債券法》的規定準備、執行、發行、出售、支付和贖回。該法的所有規定適用債券和本章，在此納入本章，構成本章的一部分。

(b) 即使《州普通責任債券法》有任何規定，委員會發行的所有債券的最終期限不超過最初發行日期起40年。

2704.12. (a) 根據《州普通責任債券法》，僅為授權發行和出售本章授權的債券，並做出認定及採取本章授權的行動，茲設立高速客運鐵路財政委員會。就本章而言，高速客運鐵路財政委員會是《州普通責任債券法》中規定的「委員會」。委員會由司庫、財政總監、主計員及商業、交通和房屋局局長、鐵路局董事長組成。即使法律另有其他規定，委員會的任何成員均可指定代表代其行事並代替其人，如該成員親自在場。司庫將擔任委員會主席。委員會的多數人代表委員會的最低法定人數，可代表委員會行事。

(b) 就《州普通責任債券法》而言，指定鐵路局稱為「董事會」。

2704.13. 委員會確定為了執行第2704.06款和第2704.095款規定的行動是否必須或適合發行根據本部分授權的債券，如果必須或適合，還應當確定發行和出售的債券數額。可連續授權出售債券以逐步執行這些行動，不必同時授權發行或出售所有的債券。委員會將考慮計畫的資金需要、收入預測、金融市場情況以及其他決定債券發行最可行短期的必要因素。除本章和《州普通責任債券法案》具體授予的所有其他權力外，為履行本條的權力和宗旨，委員會可以做出一切必要或便利的事情，包括批准有債券相關的契約，向主席委以必要的職責，以及委任司庫作為出售債券的代理人。委員會可以決定根據契約而非根據決議規定依本章發行的債券的條款。

2704.14. 在加州的正常收入之外，每年應當按照徵收其他收入的時間和方式徵收金額相當於每年的債券本金和利息的收入。依法負有徵收職責的所有官員有責任採取一切必要行為徵收增加的收入。

2704.15. 即使《政府條例》第13340款如何規定，就本章而言，每年應從財政部的通用基金撥出相當於以下資金的總和：(a) 本章發行和出售之債券的本金和利息到期或應

付時，每年必須支付本金和利息的資金，以及（b）實施第2704.17款所需的金額，無須考慮會計年度撥付。

2704.16. 就本章而言，根據《政府條例》第16312款，董事會可要求匯合資金投資管理局從匯合資金投資帳戶做出貸款。要求貸款的金額不可超過經委員會通過授權出售的未售出金額，並減去根據第2701.17款借得的任何金額。該委員會應當簽署匯合資金投資管理局要求的文件以取得和償還貸款。任何貸款應存入董事會根據本章分配的資金。

2704.17. 為了執行本章，財務總監可授權從通用基金中取出不可超過經委員會通過授權出售的未售出金額的一筆或多筆金額資金，減去根據第2704.16款借得的任何金額。提出的任何金額應存入基金。為執行本章銷售債券所獲得的任何金錢應歸還通用基金，並加上其在匯合資金投資帳戶所產生的利息。

2704.18. 存在基金中的售出債券產生的全部溢價應可用於支付發行債券的費用，且在不需要的範圍內，連同債券銷售獲得的利息款，可用於轉給通用基金作為債券利息支出的貸項。

2704.19. 根據《州普通責任債券法》第6條（從第16780款開始），債券可以償還。加州選舉人對發行本編所述債券的批准包括批准發行債券以調換最初發行的債券或以前發行的重置債券。

2704.20. 州議會茲認定並宣佈，只要本部分授權的債券銷售收入不屬於《加州憲法》第XIII B條規定的「應稅收入」，這些收入的支出不適用該部分規定的限制。

2704.21. 即使本章或《州普通責任債券法》關於本章授權出售債券收入的任何規定，如果財政部根據本章出售的債券包括一個債券律師意見，大意為債券的利息在指定情況下排除於聯邦稅的毛收入之外，財政部可為投資的債券收入和該收入的投資收益維持獨立帳戶，並可使用或指導使用這些收入或收益來支付任何返款、罰金或聯邦法規定的其他付款，或就投資和債券收入的使用採取其他任何聯邦法律規定或期望的行動，以維持債券的免稅狀態，並獲得聯邦法律代表本州資金的任何利益。

選民登記資訊

登記投票只要花幾分鐘，而且由於《全國選民登記法案》(NVRA)，您很容易在全州的許多地方取得登記表格。NVRA在1993年由國會通過並由Clinton總統簽署成法律。NVRA又稱「機動選民」法，要求車輛管理局和其他許多政府機構為民眾提供投票的機會。如欲登記投票，您必須是美國公民或美國居民，在選舉日當天至少年滿18歲，而且沒有因為重罪定罪而入獄或處於假釋期。

如欲索取選民登記表格或洽詢您是否已登記投票，請致電您的縣立選舉辦公室或州務卿的免費選民熱線1-800-339-2857，或瀏覽*www.sos.ca.gov*。如欲查詢 NVRA的詳情以及州務卿對於協助全州機構和縣立選舉辦公室遵守該法律所做的努力，請瀏覽*www.sos.ca.gov/elections/*。

選票提案定義

動議

動議程序往往稱為「直接民主」，是人民把提案印在選票上的權力。這些提案能夠創制或變更立法（包括普通責任債券）和修正加州憲法。如果動議擬修正加州立法，徵集的登記選民簽名必須達到最近的州長選舉中所有州長候選人得票數的5%。如果動議擬修正加州憲法，徵集的登記選民簽名必須達到最近的州長選舉中所有州長候選人得票數的8%。動議必須在全州選舉之前131天有資格列入選票。一項動議成為法律需經公眾的簡單多數投票贊成。

立法債券提案

要求發行普通責任債券的法案必須經州議會兩院三分之二多數通過，由州長簽署，並在取得多數選民批准後成為法律。每當債券提案置於全州選票時，選民資訊指南中均應包括加州債券負債情況的概述。立法債券提案必須在全州選舉之前131天有資格列入選票。

郵寄投票

您可以透過以下方式交回您已投票的郵寄選票：

1. 寄給您本縣的選舉官員；
2. 在選舉日親自交回您在本縣境內的投票地點或選舉辦公室；或
3. 授權法律上允許的第三方（配偶、子女、父母、祖父母、孫子女、兄弟姐妹，或與您住在一起的人），代您在選舉日把選票交回您所屬縣的投票地點或選舉辦公室。

任何情況下，必須在投票點於選舉日晚上 8 時關閉前收到郵寄選票。晚到的郵寄選票不能計算在內。

縣立選舉官員認定由合格選民投出的全部有效的郵寄選票，會計入官方的選舉結果。選舉官員有28天的「官方驗票」期完成這一過程，必須在選舉日之後35天向州務卿報告結果。

臨時選票

臨時選票是以下選民所投的選票：

- 儘管官方選民登記名單上沒有他們的姓名，但他們認為已經進行選民登記；
- 認為官方選民登記名單上列出他們的所屬政黨有誤；或
- 採取郵寄投票，但是找不到他們的郵寄選票而希望在投票所投票。

縣立選舉官員認定由合格選民投出的全部有效的臨時選票，會計入官方的選舉結果。選舉官員有28天的「官方驗票」期完成這一過程，必須在選舉日之後35天向州務卿報告結果。

選民權利法案

1. 如果您是有效登記的選民，您即有權投票。

   登記的選民是指本州居民的美國公民，年滿18歲，未因犯重罪而在監獄服刑或在假釋期內，並已在現行住址登記投票。
2. 如果您的姓名沒有列在選民名單中，您有權投臨時票。
3. 如果您在投票站關閉之前正在投票站排隊，您有權投票。
4. 您有權在不受脅迫的情況下投匿名票。
5. 如果您在投票之前認為自己出現失誤，您有權領取新的選票。

   在您真正投票之前的任何時間，如果您認為自己出現失誤，您有權以新的選票更換受損的選票。如果（透過郵寄投票的）缺席選民在選舉日投票站關閉前將受損選票交給選舉官員，也有權要求領取新的選票。
6. 如果您在無人協助時無法投票，您有權要求在投票時獲得協助。
7. 您有權將填妥的缺席選票交給本縣的任何選區。
8. 如果在您選區有足夠的居民可以要求製作其他語文的選舉資料，您有權獲取該資料。
9. 您有權提出選舉程序的問題並監督選舉過程。

   您有權向選區委員會和選舉官員提出選舉程序的問題，並有權得到答覆或被轉到適當的官員得到答覆。但是，如果不斷提問干擾了委員會或選舉官員履行職責，他們可以停止答覆問題。
10. 您有權向當地選舉官員或州務卿報告任何違法或詐欺行為。

如果您認為您被拒絕上述任一權利，

或是您知道任何選舉詐欺或不當行為，

請致電州務卿保密的免費選民熱線1-800-339-2857。

選舉官員將利用您的選民登記宣誓書的資訊寄給您關於選舉程序的資訊，例如您的投票站地點以及選票上的議題和候選人。為商業目的使用選民登記資訊構成輕罪，受到法律禁止。經州務卿認定，可為選舉、學術、新聞、政治或政府目的將選民資訊提供給職位候選人、選票提案委員會或選舉的其他人士。不得為這些目的披露駕駛執照、社會安全號碼或您在選民登記卡的簽名。如果您有關於選民資訊使用的問題或是希望報告不當使用這些資訊的可疑情形，請致電州務卿保密的免費選民熱線1-800-339-2857。

面臨生命威脅的某些選民可取得保密選民資格。如欲瞭解更多資訊，請聯繫州務卿的Safe at Home (居家安全) 計畫，免費電話1-877-322-5227或是瀏覽州務卿的網站*www.sos.ca.gov*。

California Secretary of State
Election Division
1500 11th Street
Sacramento, CA 95814

NONPROFIT
U.S. POSTAGE
PAID
CALIFORNIA
SECRETARY OF STATE

★ 補充版 ★
本指南含有關於另外一項獲准印上
十一月選票的提案資訊。

加州
大選

www.voterguide.sos.ca.gov

官方選民資訊指南

請記得投票！
2008年11月4日星期二
投票站開放時間為上午7時至晚上8時。

10月6日
透過郵寄申請郵寄投票的起始日。

10月20日
選民登記截止日。

10月28日
縣立選舉官員接受選民郵寄投票申請的截止日。

11月4日
本人親自到縣立選舉官員辦公室
申請郵寄投票的截止日。

如果需要其他語文的官方資訊指南，請致電：

English: 1-800-345-VOTE (8683)
Español/Spanish: 1-800-232-VOTA (8682)
日本語 **/Japanese:** 1-800-339-2865
Việt ngữ **/Vietnamese:** 1-800-339-8163
Tagalog: 1-800-339-2957
中文**/Chinese:** 1-800-339-2857
한국어**/Korean:** 1-866-575-1558
TDD: 1-800-833-8683

為節省選舉費用，州議會已授權州和各縣對於有一名以上同姓選民居住的地址僅郵寄一份指南。您可以聯繫縣立選舉官員或致電 1-800-339-2857索取更多副本。

OSP 08 109518