

캘리포니아 주 총선거

2008년 11월 4일 화요일

주의회 및 주민 발의 법안을 투표에 회부하는 법정 시한은 6월 26일이었습니다. 그러나 이 시한 이후에 통과된 새 주법에 따라 발의안 제1호가 투표용지에서 삭제되고 발의안 제1A 호로 대체되었습니다. 따라서, 유권자들이 2개의 주 유권자 안내서에서 양 법안에 관한 정보를 받더라도, 발의안 제1A 호만이 2008년 11월 4일 총선거 투표용지에 표시됩니다.

★ 공식 유권자 정보 안내서 ★

정확성 증명서

캘리포니아 주 총무처장관인 본인 Debra Bowen은 이 안내서에 포함된 법안들이 2008년 11월 4일에 주 전체에서 실시될 총선거에서 캘리포니아 주의 유권자들에게 제출되고, 이 안내서가 법에 따라 정확하게 작성되었다는 것을 이에 증명합니다.

2008년 9월 18일에 캘리포니아 주 새크라멘토에서 본인이 서명하고 주의 대문장을 날인합니다.

Debra Bowen



Debra Bowen
총무처장관

★ 추가 발의안 ★
이 안내서에는 11월 투표에 대한
자격을 얻은 1건의 추가 법안에 관한
정보가 들어 있습니다.



총무처장관

친애하는 유권자 여러분,

여러분은 최근에 2008년 11월 4일 총선거에 대한 공식 유권자 정보 안내서를 받으셨습니다. 이 안내서를 인쇄하여 우편으로 보낸 후에, 한 발의안이 투표용지에 추가되고 다른 한 발의안이 삭제되었으므로, 총무처장관실은 이 추가 공식 유권자 정보 안내서를 제작했습니다.

주의회 및 주민 발의 법안을 투표에 회부하는 법정 시한은 6월 26일이었습니다. 그러나 이 시한 이후에 통과된 새 주법에 따라 발의안 제1호가 투표용지에서 삭제되고 발의안 제1A 호로 대체되었습니다. 따라서, 유권자들이 총무처장관실로부터 받는 2개의 유권자 안내서에 양 법안에 관한 정보가 들어 있더라도, 발의안 제1A 호만이 2008년 11월 4일 총선거 투표용지에 표시됩니다.

이 추가 공식 유권자 정보 안내서에는 법률 분석가인 Elizabeth G. Hill이 작성한 법률에 대한 공정한 분석과 납세자에 대한 잠재적 비용, 지지자들과 반대자들이 작성한 투표 법안에 대한 찬성 및 반대 의견, 법제 전문가인 Diane F. Boyer-Vine이 교열한 발의 법안 전문, 그리고 그 밖의 다른 유용한 정보들이 들어있습니다. 이 안내서는 주 인쇄국장인 Geoff Brandt의 감수를 받아 인쇄되었습니다.

저는 여러분이 투표소에서 투표를 하든 또는 우편투표를 하든, 잠시 시간을 내셔서 투표용지에 표시될 12건의 각 주 전체 법안을 주의해서 읽어볼 것을 권합니다.

투표 방법과 투표 장소, 그리고 선거 과정에 참여할 수 있는 다른 방법들에 대한 더 자세한 정보를 원하시면 (866) 575-1558로 전화하거나 www.sos.ca.gov를 방문하십시오.

목차	
간편 참조 안내서	3
발의안	
1A 안전하고 신뢰성있는 고속여객열차 공채법	4
주정부 공채 채무 개관	8
법안 전문	10
유권자 등록 정보	13
투표 법안에 대한 정의, 우편투표, 잠정투표용지	14
유권자의 권리	15

간편 참조 안내서

발의안 제1A호 안전하고 신뢰성있는
고속여객열차 공채법.

캘리포니아 주

총선거

2008년 11월 4일 화요일

★ 추가 발의안 ★

이 안내서에는 11월 투표에 대한 자격을 얻은 1건의 추가 법안에 관한 정보가 들어 있습니다.

★ 간편 참조 안내서 ★

이 간편 참조 안내서를 떼어내어 투표소에 가지고 가십시오.

이 안내서에는 2008년 11월 4일 투표용지에 기재되어 있는 1건의 추가 주 발의안에 대한 요약과 연락처 정보가 들어 있습니다.



저희 웹사이트 www.sos.ca.gov를 방문하십시오.

요약

주의회에 의해 투표에 회부

캘리포니아 주민들에게 운전과 높은 휘발유 가격에 대한 안전하고, 편리하고, 저렴하고, 신뢰성있는 대안을 제공하기 위해, 그리고 좋은 급여를 지불하는 일자리를 제공하고 캘리포니아 주의 경제를 개선하면서도, 대기 오염, 지구를 온난화하는 온실 가스와 외국산 석유에 대한 우리의 의존도를 줄이기 위해, 그리고 남가주, 새크라멘토/센호아퀸밸리 및 샌프란시스코 베이 지역을 연결하는 청정하고 효율적인 고속열차 서비스를 제공하기 위해, 공채 자금의 최소한 90퍼센트를 특정한 프로젝트에 지출하고, 연방정부 자금, 수익 공채에 의해 조달하는 자금 및 지방정부 자금을 포함하나 이에 국한되지는 않는 공공 상용 자금과 민간 상용 자금을 요구하고, 모든 공채 자금을 대해 독립 감사를 실시하는 99억 5,000만 달러의 공채를 발행해야 합니까? 재정적인 영향: 공채 원금과 이자 비용을 30년에 걸쳐 지불한다고 가정할 때, 주정부에 약 194억 달러의 비용이 발생합니다. 매년 평균 약 6억 4,700만 달러를 지불해야 합니다. 고속열차 시스템을 건설하는 경우, 운영 및 유지보수를 위해 아마도 연간 10억 달러가 넘는 알 수 없는 비용이 발생할 수 있고, 이러한 비용은 최소한 부분적으로 여객 운임으로 상계되고, 전액이 상계될 가능성도 있습니다.

유권자 투표의 의미

찬성 이 법안에 대한 찬성 투표의 의미: 주정부는 캘리포니아 주 고속열차 시스템 건설에 대한 계획 수립 및 자금 조달, 그리고 주 및 지방 철도 서비스에 대한 자본적 개량을 위해 99억 5,000만 달러의 일반보증공채를 판매할 수 있습니다.

반대 이 법안에 대한 반대 투표의 의미: 주정부는 이러한 목적으로 99억 5,000만 달러의 일반보증공채를 판매할 수 없습니다.

찬반 의견

찬성 캘리포니아 주의 수송 시스템은 제 기능을 못하고 있으며, 휘발유 가격은 치솟고, 고속도로와 공항은 정체를 빚고 있습니다. 고속열차는 지구 온난화를 유발하는 온실가스와 외국산 석유에 대한 의존도를 줄이는 새로운 수송 방법입니다. 고속열차는 새 고속도로와 공항을 건설하는 것보다 비용이 적게 들고, 새 세금을 부과하지 않으면서도 인구 증가에 대처할 수 있습니다.

반대 발의안 제1A호는 막대한 낭비입니다. 납세자들은 정부가 운영하는 철도에 대한 비용으로 연간 최소한 640,000,000달러를 지불해야 합니다. 이 철도가 완공된다는 보장이 없습니다. 통근 시간을 줄이고 연료를 절감하는 대신에 기존의 수송 시스템을 확장합니다. 발의안 제1A호에 반대하십시오. 납세자의 세금을 마음대로 사용하고 사실상 책임을 지지 않습니다.

추가 정보를 원하시면

찬성
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

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

발의안 제1A호

안전하고 신뢰성있는 고속여객열차 공채법.

공식 명칭 및 요약

안전하고 신뢰성있는 고속여객열차 공채법.

- 장거리 통근자에게 운전과 높은 휘발유 가격에 대한 안전하고, 편리하고, 저렴하고, 신뢰성있는 대안을 제공합니다.
- 주 간선도로와 주 공항들의 교통 체증을 줄입니다.
- 외국산 석유에 대한 캘리포니아 주의 의존도를 낮춥니다.
- 대기 오염과 지구를 온난화하는 온실 가스를 감소시킵니다.
- 청정하고 효율적인, 220MPH로 운행하는 고속열차 서비스를 건설합니다.
- 주의 주요 인구 중심지에 서비스를 제공하는 기존의 여객철도를 개선합니다.
- 캘리포니아 주의 인구 증가에 대비합니다.
- 남가주의 카운티들, 새크라멘토/샌호아퀸밸리 및 샌프란시스코 베이 지역을 연결하는 고속열차 서비스를 제공하기 위해 99억 5,000만 달러의 공채를 발행하는 것을 허용합니다.
- 이러한 공채 자금의 최소한 90%를 특정한 건설 프로젝트에 지출하고, 연방정부 자금, 수익 공채에 의해 조달하는 자금 및 지방정부 자금을 포함하나 이에 국한되지 않는 공공 상응 자금과 민간 상응 자금을 요구할 것을 규정합니다.
- 모든 공채 자금의 사용에 대해 독립 감사를 받을 것을 요구합니다.
- 일반 기금으로부터 자금을 책정하여 공채의 원금과 이자를 지불합니다.

주정부 및 지방정부에 미치는 재정적인 순영향에 대한 법률 분석가의 추정 요약:

- 공채 원금(99억 5,000만 달러)과 이자(95억 달러) 비용을 30년에 걸쳐 지불한다고 가정할 때, 주정부에 약 194억 달러의 비용이 발생합니다. 매년 약 6억 4,700만 달러를 지불해야 합니다.
- 고속열차 시스템을 건설하는 경우, 운영 및 유지보수를 위해 아마도 연간 10억 달러가 넘을 알 수 없는 추가 비용이 발생할 수 있습니다. 이러한 비용은 고속철도 이용자 수에 따라 여객 운임 수입으로 최소한 부분적으로 상계되고, 전액이 상계될 가능성도 있습니다.

AB 3034 (발의안 제1A호)에 대한 주의회의 최종 투표 결과

상원: 찬성 27 반대 10

하원: 찬성 58 반대 15

법률 분석가의 분석

배경

도시 철도, 통근 철도, 도시간 철도. 캘리포니아 주는 도시 철도, 통근 철도, 도시간 철도를 포함하는 다양한 종류의 여객 철도 서비스들이 여객 수송 서비스를 제공합니다. 도시 철도와 통근 철도 서비스는 주로 지역과 지방에 필요한 여객 수송 서비스를 제공합니다. 이러한 서비스에 대한 예에는 샌프란시스코 베이 지역의 Bay Area Rapid Transit, Sacramento Regional Transit 경철도, 남부 캘리포니아 주의 Metrolink, San Diego Trolley가 제공하는 서비스 등이 있습니다. 이러한 서비스는 보통 지역 또는 지방 정부가 계획을 세우고, 연방, 주, 지방의 자금을 혼합하여 재원을 조달합니다.

도시간 철도 서비스는 주로 비즈니스 및 위락 여객에게 도시 사이는 물론 캘리포니아 주의 지역과 미국의 다른 부분 사이에 비교적 장거리에 걸친 서비스를 제공합니다. 현재, 주정부는 Amtrak과 계약을 체결하여 자금을 제공하고, 시속 약 90마일의 최고속도로 달리는 열차를 운행하여 도시간 철도 서비스를 제공합니다. 도시간 철도 서비스는 다음과 같은 3곳의 주요 루트를 통해서 운행됩니다: 산호세와 오번을 연결하는 Capitol Corridor 서비스, 오클랜드와 베이커스필드를 연결하는 San Joaquin 서비스, 샌디에고와 샌루이스오비스포를 연결하는 Pacific Surfliner 서비스. 주정부가 자금을 제공하는 기존의 도시간 철도 서비스들은 캘리포니아 주의 북부와

법률 분석가의 분석

계속

남부를 연결하는 열차 서비스를 제공하지 않습니다.

고속열차 시스템. 현재, 캘리포니아 주에는 시속 200 마일 이상의 유지 속도로 서비스를 제공하는 도시간 고속 여객 열차 시스템이 없습니다. 주정부는 시속 200마일 이상의 속도로 운행하여 캘리포니아 주의 주요 도시권을 연결하고 캘리포니아 주의 북부와 남부 사이에 서비스를 제공하는 도시간 열차 시스템을 개발하기 위해 1996년에 캘리포니아 주 고속철도국(California High-Speed Rail Authority)을 설립했습니다.

고속철도국은 지난 12년에 걸쳐 환경 연구 및 계획과 같은 고속열차 시스템의 개발과 관련된 시공 전 활동을 위해 약 6,000만 달러를 지출했습니다. 고속철도국이 제안한 시스템은 전기열차를 사용하여 샌프란시스코와 새크라멘토의 주요 도시권에서 시작하여 센트럴 밸리를 통해서 로스앤젤레스, 오렌지 카운티, 인랜드 엠파이어 (샌버나디노 카운티와 리버사이드 카운티), 샌디에고로 연결됩니다. 고속철도국은 2006년에 전체 고속열차 시스템을 개발 및 건설하는 총비용은 약 450억 달러가 될 것이라고 추정했습니다. 고속철도국은 연방, 민간, 지방 및 주의 자금을 혼합하여 제안된 시스템의 건설 자금을 제공할 계획을 세웠으나, 아직 어떤 자금도 제공되지 않았습니다.

발의안

이 법안은 주정부가 (1) 캘리포니아 주 고속 여객 열차 시스템과 관련된 시공 전 활동과 시공, 그리고 (2) 수송 능력을 확대하거나, 안전을 개선하거나, 또는 열차 여객들을 고속열차 시스템에 연결하기 위한 여객 철도 시스템에 대한 자본적 개량에 필요한 자금을 제공하기 위해 99억 5,000만 달러의 일반보증공채를 판매하는 것을 승인합니다. 공채 자금은 주의회가 지출을 승인하면 사용할 수 있습니다. 일반보증공채는 주정부가 보증하며, 이것은 주정부가 이러한 공채의 원금과 이자 비용을 지불해야 한다는 것을 의미합니다.

일반보증공채에 대한 더 자세한 정보는 이 투표 팜플렛의 “주정부 공채 채무 개관” 항목을 참조하십시오.

고속열차 시스템. 총 공채 금액 중에서 90억달러는 사용 가능한 모든 연방 자금, 민간 자금 및 기타 자금원들이 제공하는 자금과 함께 샌프란시스코 트랜스베이 터미널과 로스앤젤레스 유니온 역 및 아나하임을 연결하고, 새크라멘토, 샌프란시스코 베이 지역, 센트럴 밸리, 로스앤젤레스, 인랜드 엠파이어, 오렌지 카운티 및 샌디에고를 포함하는 이 주의 주요 인구 중심지를 연결하는 고속열차 시스템의 개발 및 건설에 사용될 것입니다. 이 공채 수입금은 환경 연구, 고속열차 시스템의 계획 및 엔지니어링, 그리고 우선 통행권, 열차 및 이와 관련된 장치의 획득과 궤도, 구조물, 전력 시스템 및 역사의 건설을 위해 사용될 것입니다. 그러나, 공채 자금은 각 노선 또는 노선의 일부 구간을 건설하기 위해 필요한 총비용의 절반 이하만을 제공합니다. 이 법안은 고속철도국이 나머지 비용을 충당하기 위해 민간 자금 및 다른 공공 자금을 확보할 것을 요구합니다. 또한 이 법안은 공사 전 작업 및 행정 업무에 자금을 제공하기 위해 사용할 수 있는 공채 자금의 금액을 제한합니다.

고속열차 프로젝트의 I 단계는 샌프란시스코 트랜스베이 터미널과 로스앤젤레스 유니온 역 및 아나하임 노선입니다. 고속철도국이 이 프로젝트의 I 단계 공사에 불리한 영향을 미치지 않을 것이라고 결정하는 경우에는 공채 자금을 다음의 노선에 사용할 수 있습니다.

- 새크라멘토와 스톡톤 및 프레즈노
- 샌프란시스코 트랜스베이 터미널과 산호세 및 프레즈노
- 오클랜드와 산호세
- 프레즈노와 베이커스필드, 팜데일 및 로스앤젤레스 유니온 역
- 로스앤젤레스 유니온 역과 리버사이드 및 샌디에고
- 로스앤젤레스 유니온 역과 아나하임 및 어바인
- 머시드와 스톡톤, 오클랜드 및 샌프란시스코 (알타몬트 경유)

이 법안은 고속철도국이 이 고속열차 시스템 법안에 의해 승인된 공채 자금을 사용하는 것에 대한 책임을 부과하고 이를 감독할 것을 요구합니다. 특히, 공채 자금은 주의회가 책정해야 하고, 주정부 감사인은 정기적으로 공채 자금의 사용을 감사해야 합니다. 또한 고속철도국은 일반적으로 공채 자금을 각 노선 또는 구간에 책정하기 전에, 그러한 노선 구간에 대한 상세한 자금 제공 계획을 재무국과 주의회에 제출해야 합니다. 그리고 이 자금 제공 계획은 재무 전문가와 고속열차 전문가를 포함하는 위원들로 구성된 위원회에서 검토를 받아야 합니다. 고속철도국이 책정된 자금을 지출하려면 갱신된 자금 제공 계획을 재무국장에게 제출하여 승인을 받아야 합니다.

기타 여객 철도 시스템. 나머지 9억 5,000만 달러의 공채 자금은 고속열차 시스템의 수송 능력 또는 안전을 강화하거나, 여객들을 고속열차 시스템에 연결하기 위해 기타 여객 철도 시스템을 개량하는 자본적 프로젝트에 자금을 제공하는 목적으로 사용될 것입니다. 9억 5,000만 달러 중 1억 9,000만 달러는 주의 도시간 철도 서비스를 개량하는 데 사용하도록 지정됩니다. 나머지 7억 6,000만 달러는 도시 철도 및 통근 철도를 포함하는 기타 여객 철도 서비스에 사용될 것입니다.

재정적인 영향

공채 상환 비용. 이 공채를 상환하는 비용은 공채를 판매할 당시의 유효한 이자율과 공채를 상환하는 기간에 따라 달라집니다. 이 법안은 상환 기간이 최대 40년인 공채를 발행하는 것을 허용하나, 이 주의 현재 관행은 상환 기간이 최대 30년인 공채를 발행하는 것입니다. 공채가 5퍼센트의 평균 이자율로 판매되고 상환 기간이 30년이라고 가정하는 경우, 원금(99억 5,000만 달러)과 이자(95억 달러)를 상환하기 위한 일반 기금의 비용은 약 194억 달러가 될 것입니다. 원금과 이자에 대한 평균 지불금은 연간 약 6억 4,700만 달러가 될 것입니다.

운영 비용. 고속열차 시스템이 완공된 후에는 알 수 없는 유지보수 및 운영 비용이 지속적으로 발생할 것이며, 이 비용은 아마도 연간 10억 달러가 넘을 것입니다. 여객들의 이용 수준에 달려 있으나, 이 비용은 최소한 여객들이 지불하는 요금 수입에 의해 부분적으로 상계되거나 또는 전액이 상계될 가능성도 있습니다.

★ 발의안 제1A호에 대한 찬성 의견 ★

발의안 제1A호는 치솟는 휘발유 가격, 고속도로 정체, 인상되는 항공요금, 저하되는 항공사 서비스, 감소하는 항공편에 대한 안전하고, 편리하고, 저렴하고, 신뢰할 수 있는 대안을 제공할 것입니다.

또한 외국인 석유에 대한 캘리포니아 주의 의존도를 낮추고 지구 온난화를 유발하는 온실가스를 줄일 것입니다.

발의안 제1A호는 현재 정체되고 있는 캘리포니아 주의 고속도로와 공항으로부터 연간 7,000만 명의 여행 승객을 덜어줄 800마일 거리의 고속열차 네트워크를 건설하기 위해 99억 5,000만 달러의 공채를 발행하는 법안입니다.

캘리포니아 주는 현재 유럽과 아시아에서 흔히 사용되고 있는 환경친화적 고속열차의 혜택을 받을 미국 최초의 주가 될 것입니다. 발의안 제1A호는 캘리포니아 주에 다음과 같은 서비스를 제공합니다.

- 일반적으로 기존의 철로를 따라 설치되고 다른 교통량과 안전하게 분리되는 현대식 궤도 위에서 시속 220마일로 달리는 전동 고속열차
- 샌디에고, 로스앤젤레스, 프레즈노, 산호세, 샌프란시스코, 새크라멘토의 시내 중심가역을 연결하고 그 사이의 지역사회에 정착하는 노선
- 오렌지 카운티, 인랜드 엠파이어, 샌호아킨밸리, 사우스베이 주요 도시로 연결되는 고속열차 서비스
- 고속열차에 연결되는 통근열차 시스템을 강화하기 위해 거의 10억 달러에 달하는 자금을 제공

발의안 제1A호는 비용과 시간을 절약합니다. 1인 당 약 50달러의 요금으로 약 2½시간 만에 로스앤젤레스에서 샌프란시스코까지 여행하실 수 있습니다. 현재의 휘발유 가격을 적용할 때, 갤런 당 20마일을 주행하는 자동차로 이러한 여행을 하면 약 87달러를 지출해야 하고 6시간이 걸립니다.

10년에 걸쳐 연구와 계획을 한 끝에, 인기 있고, 신뢰성 있고, 성공적인 유럽과 아시아의 시스템을 모델로 한 캘리포니아 주 탄환열차 네트워크를 건설하고, 자금을 조달하고, 운영할

준비가 되었습니다. 연구 결과에 의하면, 고속열차는 더 많은 서비스와 절약을 제공합니다.

현재 항공 여행자는 하늘보다 땅에서 더 많은 시간을 보내고 있습니다. 발의안 제1A호는 우리의 주요 공항의 상태를 개선할 새로운 수송 방법을 제공합니다. 더 많은 활주로를 건설할 장소가 없습니다. 고속열차는 이러한 수요를 완화합니다.

전동 고속열차는 거의 100만 대의 자동차가 발생시키는 오염과 맞먹는 120억 파운드의 CO₂와 온실가스를 제거할 것입니다. 그리고 고속열차는 항공 여행의 3분의 1, 자동차 여행의 5분의 1에 불과한 에너지를 소비합니다.

발의안 제1A호는 다음과 같이 납세자들의 이익을 보호합니다.

- 자금 제공 계획에 대한 공공 감독과 상세한 독립 심사
 - 주 공채 자금을 지출하기 전에 민간 및 연방의 상용 자금 확인
 - 공채 자금의 90%를 시스템 건설에 지출하고, 더 이상 연구, 계획 및 엔지니어링 활동을 하지 않음
 - 공채 자금을 주 전역에 제공
 - 가장 비용이 적게 드는 건설 구간을 우선적으로 시공
- 이동 능력을 개선하고, 거의 160,000개에 달하는 건설 관련 일자리, 그리고 관광과 같은 관련 산업에서 450,000개의 영구적인 일자리를 창출하여 캘리포니아 주의 경제에 새로운 활력을 불어넣기 위해 발의안 제1A호에 찬성 투표를 하십시오. 이것은 외국에서 조달할 수 없는 미국인의 일자리입니다.

발의안 제1A호에 찬성 투표를 하십시오.
www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

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

★ 발의안 제1A호 찬성 의견에 대한 반박 ★

정치적인 무익한 낭비인 발의안 제1A호에 반대하십시오.

우리의 예산 위기를 해결하지 못하고 납세자들의 세금을 인상하기를 원하는 바로 그 정치인들이 이러한 관설 철도를 운영할 수 있다고 생각합니다. 그들도 이 고비용의 열차가 납세자들에게 400억 달러를 부담시킬 것이라는 것을 인정합니다. 그렇더라도, 이 공채는 단지 납세자들이 지불하는 "일부 금액"에 불과하므로, 철도가 완공되리라는 보장이 없습니다.

이 프로젝트는 컨설턴트, 유럽 출장, 화려한 브로셔에 5,800만 달러를 낭비했고, 1인치의 궤도를 설치하기도 전에 수십억 달러가 추가로 지출될 수도 있으며, 이러한 비용은 이 프로젝트가 실패하는 경우에도 상환해야 합니다.

발의안 제1A호를 지지하는 특수이익집단은 책정된 비용을 수십억 달러 초과하는 것으로 악명이 높습니다.

발의안 제1A호에 반대하십시오: 200억 달러의 부채 상환 = 세금 인상입니다.

정치인들은 발의안 제1A호가 30년에 걸쳐 부채를 상환하기 위해 캘리포니아 주의 납세자에게 매년 6억 4,700만 달러의 비용을 발생시킬 것이라는 것을 인정합니다. 캘리포니아 주의 부채 수준은 이미 높으므로, 정치인들은 세금을 인상해야 할 것입니다. 캘리포니아 주는 미국에서 4번째로 세금을 많이

부과하는 주이고, 이러한 높은 세금이 캘리포니아 주로부터 일자리를 몰아내고 있습니다. 발의안 제1A호가 통과되면 캘리포니아 주는 뉴욕을 추월하여 미국에서 가장 많은 세금을 부과하는 주가 될 수도 있습니다.

발의안 제1A호에 반대하고, 그 대신에 기존의 대중교통수단을 확장하십시오.

캘리포니아 주민들의 문제는 샌프란시스코에서 로스앤젤레스까지 가는 것이 아니라, 매일 직장까지 가는 것입니다.

같은 금액의 자금을 지역 대중교통수단과 고속도로 체증 완화에 투자하면 공해와 외국인 석유에 대한 우리의 의존도를 줄일 수 있을 것입니다.

발의안 제1A호에 반대하십시오. 책임도 적고, 고통 받는 통근자들을 위해 교통 체증을 완화하지도 않습니다!

CHUCK DeVORE, 캘리포니아 주 하원의원
RICHARD TOLMACH, 회장
California Rail Foundation
MIKE ARNOLD, Ph.D., 공동의장
Marin Citizens for Effective Transportation

★ 발의안 제1A호에 대한 반대 의견 ★

납세자들에게 200억 달러의 비용을 발생시키는 발의안 제1A호에 반대하십시오.

발의안 제1A호는 공채 원금과 이자를 상환하기 위해 납세자들에게 최소한 200억 달러의 비용을 발생시킬 무익한 낭비입니다. 전체 프로젝트 비용은 900억 달러에 달할 수 있어, 역사상 가장 값비싼 철도가 될 것입니다. 그리고 궁극적으로 이 철도를 건설하는 비용이 얼마나 많이 들지는 아무도 모릅니다.

납세자들은 이 금액을 갚아야 합니다. 이것은 “무상 자금”이 아닙니다. 이 법안(제3절 2704.10조)에 의하면 “. . . 캘리포니아 주는 최대한의 성실성과 신용으로 공채 원금과 이자를 정시에 지불할 것을 서약합니다. . .” 이 법안은 공채 상환 기간 동안 일반 기금에서 200억 달러(평균 4인 가정 당 2,000달러)를 지불해야 합니다.

발의안 제1A호에 반대하십시오. 캘리포니아 주의 납세자들은 더 많은 예산 적자를 감당할 여유가 없습니다.

우리는 수십억 달러의 적자로 인해 의료, 빈곤층, 공원, 학교에 대한 지출을 삭감해야 하는 예산 위기를 겪고 있으므로, 지금은 주정부에 200억 달러의 부채와 이자를 추가할 때가 아닙니다. 우리 주는 이미 유권자들이 승인한 1,000억 달러가 넘는 공채를 보유하고 있고, 우리의 공채 등급은 이미 미국에서 최하위에 속합니다.

발의안 제1A호에 반대하십시오. 납세자의 세금은 더 유용하게 사용해야 합니다.

캘리포니아 주는 이 200억 달러의 무익한 낭비보다 더 우선적으로 해야 할 일들이 많습니다.

이 200억 달러로 무엇을 할 수 있을까요?

- 22,000명의 새 교사, 소방대원 또는 법집행관을 10년 간 고용
- 이 주의 모든 아동에게 수년 간 의료 서비스를 제공
- 안전하고 깨끗한 물을 지속적으로 공급할 수 있도록 캘리포니아 주의 상수도 시스템을 개선 및 개량
- 캘리포니아 주 전체의 도로 및 대중교통수단을 포함하는 기존의 교통 시스템을 개량 및 확장(그러면 교통 체증과 배기가스 배출이 상당히 감소할 것입니다.)

발의안 제1A호에 반대하십시오. 이 법안은 사실상 책임을 묻지 않습니다.

유권자가 아니라, 정치인과 관료들이 자금을 관리합니다. 사실, 이 프로젝트의 주 시공회사는 보스톤의 “빅 디그(Big Dig)” 공사에서 비용을 수십억 달러 초과한 것으로 악명이 높은 건설회사인 Parsons-Brinckerhoff입니다.

새 “동료 검토 그룹”에는 주민 구성원이 단 한 사람도 없습니다. 이 그룹은 모두 정치인과 관료들로 구성되어 있습니다.

발의안 제1A호에 반대하십시오. 납세자의 세금을 마음대로 사용할 수 없습니다.

제8(e)조에는 공채 자금을 대해서는 “. . . 연방정부 및 민간부문이 건설에 상당한 기여를 할 것을 권장하고자 한다. . .” 라고 기술되어 있습니다.

“권장”이라는 단어를 유의하십시오. 이것은 “연방정부나 민간부문에서 1센트도 받지 못하는 것에 상관없이, 납세자의 세금을 지출할 것”이라는 관료주의적인 표현입니다.

실제로, 5,800만 달러의 납세자 세금이 이미 이 프로젝트에 지출되었으나, 아직 단 1피트의 궤도도 설치되지 않았습니다. 이제 그들은 추가로 지출되는 수십억 달러에 대해서도 우리가 그들을 믿어주기를 바랍니다.

발의안 제1A호에 반대하십시오. 특수이익집단이 특수이익을 위해 추진하고 있습니다.

캘리포니아 주 고속열차 협회가 이 무익한 낭비를 추진하고 있습니다. 이 협회의 이사회는 타국 및 타주(프랑스, 펜실베이니아 주, 뉴저지 주, 메릴랜드 주, 뉴욕 시, 텍사스 주, 일리노이 주)의 특수이익을 대표하고 있습니다.

저희와 동참하여 발의안 제1A호에 “반대” 투표를 하십시오. 이 법안에 대한 더 자세한 내용을 알아보시려면 www.DerailHSR.com을 방문하여 직접 읽어보십시오.

TOM McCLINTOCK, 주 상원의원
GEORGE RUNNER, 주 상원의원
JON COUPAL, 회장
 Howard Jarvis Taxpayers Association

★ 발의안 제1A호 반대 의견에 대한 반박 ★

캘리포니아 주의 고속철도 네트워크는 세금을 인상할 필요가 없고 엄격한 재무 감사 및 감독을 받습니다.

이 법안은 간단하고 공정합니다. 시스템이 완공되면 사용자가 시스템 비용을 지불합니다. 이것이 납세자 감시 단체가 발의안 제1A호를 지지하는 이유입니다.

진기 고속열차는 급등하는 휘발유 가격과 외국산 석유 의존에 대한 실질적인 대안을 제공하고 온실가스를 줄일 것입니다. 고속철도의 건설은 캘리포니아 주의 인구 증가에 대처하기 위해 고속도로와 공항을 확장하는 것보다 비용이 적게 듭니다.

비행 및 장거리 자동차 여행은 정체와 번거로움으로 매우 귀찮은 일이 되었습니다. 발의안 제1A호는 시간을 절약해 줄 것입니다. 캘리포니아 주 전역의 도시 중심지 사이를 고속열차로 여행하는 것은 자동차나 항공기 여행보다 빠르고 비용도 적게 듭니다!

캘리포니아 주의 교통 시스템은 노후되었고 날로 악화되고 있습니다. 우리는 잘못 관리된 도로, 붐비는 활주로, 막히는 간선도로에 대한 대안이 필요합니다. 캘리포니아 주는 대부분의 문명 세계가 보유하고 있는 고속철도가 필요합니다. 우리는 타국 및 타주보다 너무나 뒤쳐져서, 와해되고 있는 기반시설이 우리의 경제를 위협하고 있습니다.

시속 220마일로 달리는 주 전체 철도 시스템은 캘리포니아

주민에게 여행과 상업을 위한 더 빠르고 환경친화적인 대안을 제공할 것입니다.

발의안 제1A호는 160,000개의 건설 관련 일자리와 450,000개의 영구적인 일자리를 창출할 것입니다.

발의안 제1A호는 법집행 전문가, 기업 경영자, 환경주의자, 그리고 안전하고, 저렴하고, 신뢰할 수 있는 교통수단을 찾고 있는 캘리포니아 주민들이 지지합니다.

발의안 제1A호에 대한 반대 의견의 서명자들은 교통 개선을 습관적으로 반대해온 사람들입니다. 그들의 주장은 옳지 않고 그들의 자료는 단순히 날조된 것입니다.

캘리포니아 주민들은 현대적이고 효과적인 교통 수단에 투자해야 합니다.

발의안 제1A호에 찬성 투표를 하십시오.
www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

JIM EARP, 집행 디렉터
 California Alliance for Jobs
BOB BALGENORTH, 의장
 State Building & Construction Trades Council of California
LUCY DUNN, 의장
 Orange County Business Council

이 섹션에서는 공채 채무와 관련된 주정부의 현재 상황을 개관합니다. 또한 이번 투표에 제출된 공채 법안이 승인되는 경우 주정부의 채무 수준과 장기간에 걸쳐 이러한 채무를 상환하는 비용에 미치는 영향에 대해 설명합니다.

배경

공채 금융이란 무엇입니까? 공채 금융은 주정부가 다양한 목적으로 자금을 조달하기 위해 사용하는 일종의 장기 차입입니다. 주정부는 투자자에게 공채를 판매하여 이러한 자금을 조달합니다. 그 대신에, 주정부는 이러한 차입 자금을 정해진 일정에 따라 이자와 함께 상환할 것에 동의합니다.

왜 공채를 발행합니까? 주정부는 전통적으로 도로, 교육시설, 교도소, 공원, 수자원 프로젝트, 사무실 건물과 같은 주요 자본적 지출 프로젝트(즉, 공공 기반시설과 관련된 프로젝트)에 자금을 조달하기 위해 공채를 발행해 왔습니다. 이러한 방법을 사용하는 이유는 이러한 시설들이 장기간 동안 서비스를 제공하고, 큰 금액의 비용을 한꺼번에 지불하기가 어려울 수 있고, 공채를 상환하는 다양한 납세자들이 이 시설로부터 장기간 동안 혜택을 받을 수 있기 때문입니다. 또한 공채는 주택과 같은 특정한 민간 기반시설에 자금을 조달하는 것을 지원하기 위해서도 발행해 왔습니다.

주정부는 어떤 종류의 공채를 판매합니까? 주정부는 이러한 프로젝트들에 자금을 조달하기 위해 다음과 같은 세 가지 주요한 종류의 공채를 판매합니다.

- **일반보증공채(General Obligation Bonds).**

이 공채의 대부분은 주로 세금 수입으로 유지하는 주정부의 일반 기금으로부터 직접 상환합니다. 그러나 일부 공채는 다른 지정된 수입원에서 상환하고, 일반 기금은 그러한 수입이 부족한 경우 이차적인 지원을 제공합니다. (한 가지 예를 들면, Cal-Vet 프로그램은 공채를 발행하여 재향군인에게 주택 융자를 제공하고 재향군인의 모기지 지불금을 사용하여 공채를 상환합니다.) 일반보증공채는 유권자의 승인을 받아야 하고, 주정부의 일반적인 과세권에 의해 상환을 보증합니다.

- **임대수입공채(Lease-Revenue Bonds).**

이 공채는 공채를 발행하여 자금을 조달한 시설을 사용하는 주정부 기관이 지불하는 임대료(주로 일반 기금으로부터 자금 지원을 받음)로 상환합니다. 이 공채는 유권자의 승인을 받을 필요가 없고 주정부의 일반적인 과세권에 의해 상환을 보증하지도 않습니다. 따라서 이 공채는 일반보증공채보다 이자 비용이 약간 높습니다.

- **전통적 수입공채(Traditional Revenue Bonds).** 이 공채도 자본적 프로젝트에 자본을 조달하기 위한 것이나 일반 기금의 지원을 받지 않습니다. 그 대신에, 이 공채는 공채에 의해 자금을 조달한 프로젝트에 의해 발생하는 지속적인 수입(다리 통행료 등)으로부터 상환합니다. 이 공채도 유권자의 승인을 받을 필요가 없고 주정부의 일반적인 과세권에 의해 상환을 보증하지도 않습니다.

예산과 관련된 공채. 또한 주정부는 최근에 일반 기금 예산의 큰 부족 금액을 메우기 위해 공채 금융을 사용했습니다. 유권자들은 2004년 3월에 발의안 제57호를 통과시켜 주정부의 누적 예산 적자와 다른 채무를 상환하기 위한 150억 달러의 일반보증공채 발행을 승인했습니다. 이 금액 중에서 113억 달러는 2004년 5월과 6월에 공채를 판매하여 조달했고, 나머지 승인 금액에 대한 공채는 2008년 2월에 판매했습니다. 이러한 공채들은 향후 수년에 걸쳐 상환할 것입니다. 이러한 공채들은 기반시설과 관련된 공채에 대해 중점을 두는 아래의 설명에서 제외됩니다.

- **공채 금융의 직접 비용은 얼마나 됩니까?**

주정부의 공채 금융 비용은 주로 판매 금액, 이자율, 상환 기간 및 만기 구조에 따라 달라집니다. 예를 들면, 가장 최근에 판매된 일반보증공채는 매년 거의 같은 금액을 지불하여 30년에 걸쳐 상환합니다. 공채 발행에 5퍼센트의 비과세 이자율이 부과된다고 가정할 때, 30년 간 균등한 금액을 지불하여 공채를 상환하는 비용은 차입한 1달러에 대해 거의 2달러(차입한 금액 1달러와 1달러에 가까운 이자)에 상당합니다. 그러나 이 비용은 전체 30년 기간 동안 분할 상환하므로, 인플레이션을 조정한 후의 비용은 상당히 줄어들어 1달러 당 1.30달러에 상당합니다.

주정부의 현재 채무 상황

일반 기금 채무 금액. 2008년 6월 1일 현재, 주정부가 원금과 이자를 지불하고 있는 기반시설과 관련된 미상환 일반 기금 공채 채무는 약 530억 달러입니다. 이러한 채무는 약 450억 달러의 일반보증공채와 80억 달러의 임대수입공채로 구성되어 있습니다. 또한 주정부는 680억 달러의 승인된 일반보증공채와 임대수입 기반시설 공채를 아직 판매하지 않았습니다. 이러한 공채의 대부분은 특정한 프로젝트에 할당되어 있으나, 관련 프로젝트가 아직 시작되지 않았거나 현재 진행 중인 프로젝트가 주요 공사 단계에 도달하지 않았습니다.

일반 기금 채무 상환 금액. 저희는 2007-08년도에 기반시설 관련 일반보증공채와 임대수입공채에 대한 일반 기금 채무 상환을

위해 44억 달러를 지불한 것으로 추정합니다. 이전에 승인되었으나 현재까지 발행하지 않은 공채를 판매하면 공채 채무 비용은 증가할 것이고, 2017-18년도에 정점에 도달하여 약 92억 달러를 지불하게 될 것입니다.

채무상환비율. 주정부의 부채 상황에 대한 한 가지 지표는 채무상환비율(DSR)입니다. 이 비율은 주정부의 연간 수입 중에서 기반시설 공채에 대한 채무 상환을 위해 비축해야 하기 때문에 다른 주정부 프로그램에 사용할 수 없는 부분을 나타냅니다. 그림 1에 나타난 것처럼, DSR은 1990년대 초에 상승하여 최고 5.4퍼센트에 도달했으나, 부분적으로 예산 적자 재금융으로 인해 2002-03년도에는 3퍼센트 이하로 떨어졌습니다. 그 후에 DSR은 2003-04년도부터 다시 오르기 시작했고 현재 기반시설 공채에 대한 비율은 4.4퍼센트입니다. 현재 승인되어 있는 공채를 판매하면 이 비율이 2011-12년도에 6.1퍼센트로 상승하여 정점에 도달할 것으로 예상됩니다.

이번 투표에 제출된 공채 발의안의 영향

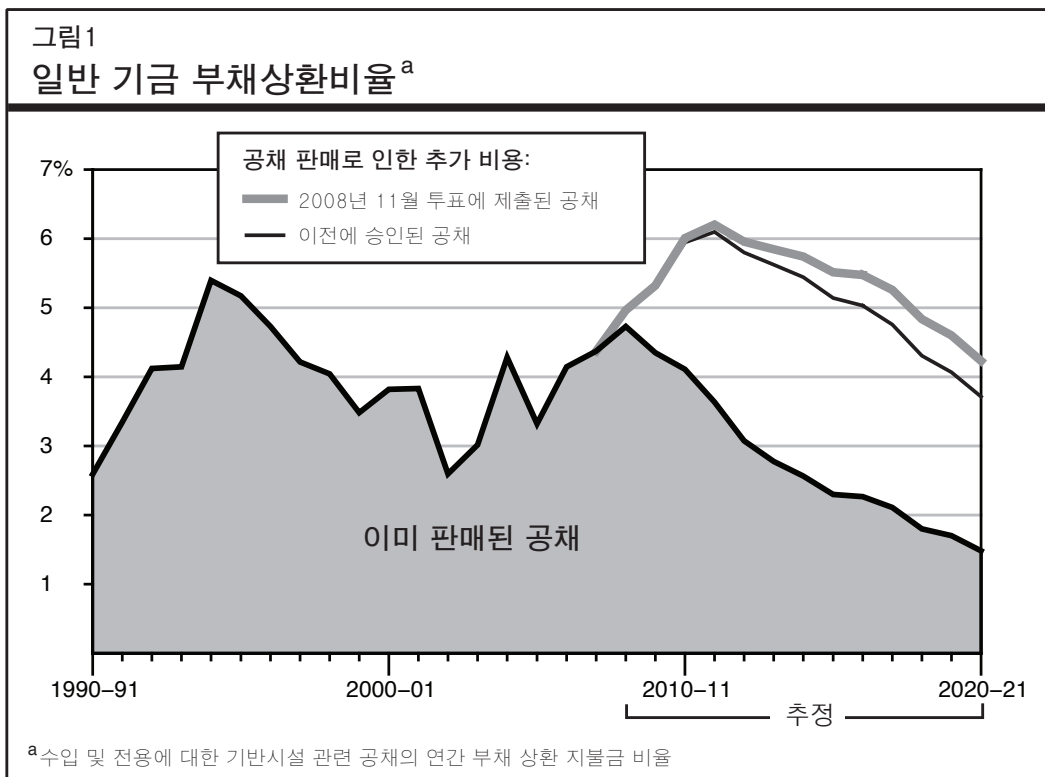
이번 투표에는 4건의 일반보증공채 법안이 제출되었으며, 새로 승인할 금액의 합계는 168억 달러입니다. 이러한 발의안들은 다음과 같습니다.

- 고속철도 프로젝트에 자금을 조달하기 위해 주정부에 99억 5,000만 달러의 공채 발행을 승인할 발의안 제1A호

- 아동병원의 자본적 개량 프로젝트를 위해 주정부에 9억 8,000만 달러의 공채 발행을 승인할 발의안 제3호
- 다양한 재생가능 에너지, 대체 연료, 에너지 효율 및 대기 배출 감소 목적으로 주정부에 50억 달러의 공채 발행을 승인할 발의안 제10호
- Cal-Vet 프로그램에 따라 모기지 지불금으로 상환할 9억 달러의 공채 발행을 주정부에 승인할 발의안 제12호

채무 상환에 대한 영향. 이번 투표에 제출된 3건의 일반 기금 지원 공채(발의안 제1A, 3, 10호)가 모두 승인되면 공채 상환 기간 동안 승인된 금액의 약 2배를 채무 상환금으로 지불해야 합니다. 공채에 대한 연간 평균 채무 상환 금액은 판매 시기 및 조건에 따라 달라질 것입니다. 이러한 공채가 모두 판매되면 연간 예산 비용은 약 10억 달러가 될 것으로 추정됩니다.

채무상환비율에 대한 영향. 그림 1은 모든 공채가 승인 및 판매되는 경우 주정부의 추정 DSR이 장기적으로 어떻게 변동될 것인지를 나타냅니다. 이 비율은 2011-12년도에 정점에 도달하여 6.2퍼센트가 되고 그 후에는 감소할 것입니다. (그림 1에 표시된 미래의 채무 상환 비용은 예를 들어 유권자들이 2008년 11월 이후에 실시되는 선거에서 추가로 공채 발행을 승인하는 경우 증가할 것입니다.)



발의안 제1A호

2007 - 2008년 정기 회기의 하원 법안 제3034호(2008년 법률, 제267장)에 의해 발의된 이 법안은 캘리포니아 주 헌법 제 XVI절의 조항에 따라 캘리포니아 주민에게 제출된다.

이 법안은 거리 및 간선도로법에 조항들을 추가한다. 따라서, 추가가 발의된 신규 조항들은 신규라는 것을 나타내기 위해 이탤릭체로 인쇄한다.

법안

제9조. 제20장(제2704조부터 시작)을 다음과 같이 거리 및 간선도로법 제3편에 추가한다.

제20장. 21세기를 위한 안전하고, 신뢰성있는
고속여객열차 공채법
제1절. 일반 조항

제2704조. 이 장은 21세기를 위한 안전하고, 신뢰성있는 고속여객열차 공채법이라고 칭하고, 그렇게 인용할 수 있다.

제2704.01조. 이 장에서 사용되는 용어들은 다음과 같은 의미를 갖는다.

(a) "위원회"란 제2704.12조에 따라 설립된 고속여객열차 재정위원회를 의미한다.

(b) "고속철도국"이란 공익사업체법 제185020조에 따라 설립된 고속철도 주무 정부기관, 또는 이의 승계 기관을 의미한다.

(c) "기금"이란 제2704.05조에 따라 설립된 고속여객열차 공채 기금을 의미한다.

(d) "고속열차"란 조건이 허용하는 경우 유지 가능한 수입을 발생시키고, 최소한 시속 200마일의 속도로 운행할 수 있는 성능을 가진 여객열차를 의미한다.

(e) "고속열차 시스템"이란 우선통행권, 궤도, 전력 시스템, 열차, 역 및 관련 설비와 같은 구성요소를 포함하나 이에 국한되지 않는 고속열차에 사용하는 시스템을 의미한다.

(f) "노선"이란 제2704.04조에 기술된 고속열차 시스템의 일부분을 의미한다.

(g) "사용 가능 구간"이란 최소한 2개의 역을 포함하는 노선의 일부분을 의미한다.

제2조. 고속여객열차 재정 프로그램

제2704.04조. (a) 고속철도국의 2005년 11월 및 2008년 7월 9일자 인증 환경 영향 보고서에 따라 샌프란시스코 트랜스베이 터미널과 로스앤젤레스 유니온 역 및 아나하임을 연결하고, 새크라멘토, 샌프란시스코 베이 지역, 샌트럴 밸리, 로스앤젤레스, 인랜드 엠파이어, 오렌지 카운티 및 샌디에고를 포함하는 이 주의 주요 인구 중심지를 연결하는 고속열차 시스템의 건설에 착수하는 것이 이 장을 제정하는 주의회와 이 장에 따라 공채 법안을 승인하는 캘리포니아 주민의 의도이다.

(b) (1) 이 장에 따라 승인되는 원금 금액이 구십억 달러 (9,000,000,000달러)인 공채를 판매하여 조달한 순수입금은 주의회가 연간예산법에 따라 책정하는 경우 (A) 고속열차 시스템에 대한 계획 및 엔지니어링, 그리고 (B) (c)항에 기술된 자본적 비용으로 사용한다.

(2) 고속철도국이 2007년 5월에 채택한 바와 같이, 고속열차 프로젝트의 1 단계는 샌프란시스코 트랜스베이 터미널과 로스앤젤레스 유니온 역 및 아나하임 사이의 고속열차 시스템 노선이다.

(3) 고속철도국이 (2)목에 기술된 노선 이외의 노선들에 소요되는 자본적 비용에 대한 공채 수입금의 지출이 고속열차 시스템의 건설을 촉진하고, 제2704.08조 (f)항에 기술된 기준에 부합되고, 고속열차 프로젝트의 1 단계 공사에 불리한 영향을 미치지 않을 것이라고 결정하는 경우, 고속철도국은 자본적 비용에 대한 자금 제공을 요청할 수 있고, 주의회는 (1)목에 기술된 자금을 연간예산법에 책정하여 다음과 같은 고속열차 노선에 지출할 수 있다.

- (A) 새크라멘토와 스톡톤 및 프레즈노
- (B) 샌프란시스코 트랜스베이 터미널과 산호세 및 프레즈노
- (C) 오클랜드와 산호세
- (D) 프레즈노와 베이커스필드, 팜데일 및 로스앤젤레스 유니온 역

- (E) 로스앤젤레스 유니온 역과 리버사이드 및 샌디에고
- (F) 로스앤젤레스 유니온 역과 아나하임 및 어바인
- (G) 머시드와 스톡톤, 오클랜드 및 샌프란시스코(알타몬트 경유)

(4) 이 조의 어떤 조항도 고속철도국이 샌트럴밸리와 샌프란시스코 베이 지역 사이의 노선을 결정 및 선정하고 환경 영향 보고서를 인증할 권리를 침해하지 않는다.

(5) 운영 및 유지보수 비용, 그리고 수익 공채를 뒷받침하는 것을 포함하나 이에 국한되지 않는 자금 조달 의무를 초과하여 발생하는 고속열차 시스템의 운영 수입은 고속철도국의 결정에 따라 고속열차 시스템의 건설, 확장, 개량, 교체 및 복구를 위해 사용해야 한다.

(c) (b)항 (1)목에 기술된 공채의 수입금으로부터 지불 또는 상환할 수 있는 자본적 비용에는 고속열차 시스템 또는 그 일부분과 관련된 부동산 소유권과 우선통행권의 획득 및 이에 대한 개량, 궤도, 구조물, 전력 시스템 및 역의 획득 및 건설, 열차 차량 및 관련 장비의 획득, 이 장에 의해 승인된 활동들이 환경에 미치는 직접적, 간접적 영향의 완화, 퇴거하는 소유자 및 임차인에 대한 이주 지원, 그리고 다른 관련 자본적 설비 및 장비, 차후에 제정되는 법률에 규정될 수 있는 전술한 항목과 관련된 다른 목적, 이에 대한 구매 및 자금 조달 또는 제조달에 필요한 모든 활동이 포함된다. 또한 전술한 항목에 대한 획득 방법도 차후에 제정되는 법률에 규정할 수 있다.

(d) 이 장에 따라 승인되는 공채의 수입금은 열차 또는 설비의 운영 또는 유지보수 비용으로 사용해서는 안된다.

(e) 주정부 감사인은 고속철도국이 이 장에 따라 승인되는 공채의 수입금을 이 장의 요건과 일치하는 방법으로 사용하는지에 대해 정기감사를 실시한다.

제2704.05조. 제2704.18조에 따라 발행 및 판매되는 공채의 수입금은 이 조에 의해 설치되는 고속여객열차 공채기금에 예치된다.

제2704.06조. 이 장에 의해 승인된 원금 금액이 구십억 달러 (9,000,000,000달러)인 공채를 판매하여 조달한 순수입금은 주의회가 연간예산법에 의해 책정하는 경우, 고속철도국의 2005년 11월 및 2008년 7월 9일자 인증 환경 영향 보고서 (고속철도국이 수행하는 환경 연구에 의한 차후의 변경 포함)와 일치하는 방법으로, (a) 고속열차 시스템의 계획, 그리고 (b) 제2704.04조 (c)항에 기술된 자본적 비용에 사용할 수 있고 주의회가 법률로 규정할 수 있는 조건 및 기준의 적용을 받는다.

제2704.07조. 고속철도국은 이 장의 수입금을 증대시키기 위해 연방정부 자금, 수익공채로부터의 자금 및 지방정부 자금을 포함하나 이에 국한되지 않는 기타 민간 및 공공 자금의 획득을 추진한다.

제2704.08조. (a) 제2704.04조 (b)항 (1)목에 기술된 공채의 수입금은 고속열차 시스템의 각 노선 또는 그 사용 가능 구간의 건설에 소요되는 총 공사 비용의 50퍼센트를 초과하여 사용되지 않는다. (g)항의 목적으로 사용되는 공채 수입금은 예외로 간주된다.

(b) 제2704.04조 (b)항 (1)목에 기술된 공채의 수입금의 10 퍼센트 이하는 환경 연구, 계획 및 예비 엔지니어링 활동을 위해 사용한다.

(c) (1) 고속철도국은 제2704.04조 (b)항에 기술된 각 노선 또는 그 사용 가능 구간에 대한 적격 자본적 비용(g)항에 기술된 비용은 제외)을 지출하기 위해 이 장에 의해 승인된 공채의 수입금에 대한 최초 책정 요청서를 주의회 및 주지사에게 제출하기 최소한 90일 전에 그러한 노선 또는 그 사용 가능 구간에 대한 상세한 자금 제공 계획을 승인하고, 이를 재무국장, 공익사업체법 제185035조에 의해 설치된 동료 검토 그룹, 그리고 주의회 양원의 교통 문제에 대한 관할권이 있는 정책 위원회와 재정 위원회에 제출해야 한다.

(2) 이러한 계획은 다음의 모든 사항을 포함, 확인 또는 인증해야 한다.

(A) 고속철도국이 공채 수입금을 투자할 것을 제안 중인 노선 또는 그 사용 가능 구간

(B) 고속철도국과 다른 당사자가 노선 또는 그 사용 가능 구간을 따라 여객 열차 서비스를 건설 또는 운영하기 위해

체결할 것을 제안한 리스 계약 또는 프랜차이즈 계약과 관련된 예상 조건에 대한 설명

(C) 노선 또는 그 사용 가능 구간에 대한 추정 총 건설 비용 (건설 기간 동안에 추정되는 비용 상승과 우발적인 상황에 대응하기 위한 적절한 준비금 포함)

(D) 노선 또는 그 사용 가능 구간에 투자할 모든 자금의 공급원, 그리고 예상되는 약속, 승인, 계약, 할당 또는 다른 방법에 근거하여 그러한 자금을 수령할 것으로 예상되는 시기

(E) 노선 또는 그 사용 가능 구간에서 예상되는 고속 여객 열차 운영에 근거하여 추정되는 예상 승차율 및 운영 수입금

(F) 노선 또는 그 사용 가능 구간을 따라 제공되는 고속 여객 열차 서비스의 건설 및 운영과 관련된 알고있거나 예측 가능한 모든 위험, 그리고 고속철도국이 이러한 위험을 관리하기 위해 수행할 과정 및 조치

(G) 노선 또는 그 사용 가능 구간의 건설을 계획에 제안된 대로 완료할 수 있는지 여부

(H) 노선 또는 그 사용 가능 구간이 고속열차 운행에 적합하고 이를 위한 준비가 될 것인지 여부

(I) 하나 이상의 여객 서비스 제공자가 여객 열차 서비스를 제공하기 위해 궤도나 역을 사용하기 시작할 수 있는지 여부

(J) 고속철도국이 해당 노선 또는 그 사용 가능 구간에서 제공하기로 계획된 여객 서비스를 위해 연방정부, 주정부 또는 지방정부의 운영 보조금을 지원 받아야 하는지 여부

(K) 고속철도국이 건설을 계속 진행하기 위해 필요한 프로젝트 수준의 모든 환경 허가 절차를 완료했는지 여부

(d) 고속철도국은 제2704.04조 (b)항 (1)목에 기술된 공채 수입금을 각 노선 또는 그 사용 가능 구간의 건설과 부동산 및 장비 획득(g)항에 기술된 비용은 제외)을 위해 지출하기로 확정하기 전에 다음 항목을 승인하는 동시에 재무국장장과 합동 입법 예산 위원회에 제출해야 한다: (1) (A) 노선 또는 그 사용 가능 구간과 그러한 노선 또는 그 사용 가능 구간에 대한 총 추정 비용을 확인하고, (B) 사용할 모든 자금의 공급원을 확인하고 민간 당사자가 제외한 약속과 정부기관으로부터 받은 승인, 할당 또는 다른 보장에 근거하여 그러한 자금의 수령 시기를 예측하고, (C) 예상 승차율 및 운영 수입금 보고서를 포함하고, (D) 건설 기간 동안에 추정되는 비용 상승과 우발적인 상황에 대응하기 위한 적절한 준비금 등의 추정 총 건설 비용을 포함하고, (E) (c)항에 따라 제출한 이 노선 또는 그 사용 가능 구간에 대한 계획과 관련된 중요 변경 사항이 기술된 보고서를 포함하고, 그리고 (F) 노선 또는 그 사용 가능 구간을 따라 여객 열차 서비스를 건설 또는 운영하기 위해 고속철도국과 다른 당사자가 체결하기로 제안된 계약과 관련된 조건을 설명하는 상세한 자금 제공 계획, 그리고 (2) 고속철도국을 제외 한 다른 당사자로부터 독립되고, 고속열차 시스템에 대한 자금 제공 또는 건설과 관련된 하나 이상의 금융 서비스 회사, 금융 컨설팅 회사, 또는 다른 컨설턴트가 작성하고, (A) 노선 또는 그 사용 가능 구간의 건설이 (1)목에 따라 제출된 계획서에 제안된 대로 완료될 수 있고, (B) 그렇게 완료되는 경우, 노선 또는 그 사용 가능 구간이 고속열차 운행에 적합하고 이를 위한 준비가 되고, (C) 완료와 동시에, 하나 이상의 여객 서비스 제공자가 여객 열차 서비스를 제공하기 위해 궤도나 역을 사용하기 시작할 수 있고, (D) 고속철도국 또는 이 기관의 권한에 따라 제공하기로 계획된 여객 서비스를 위해 운영 보조금이 필요하지 않고, 그리고 (E) 사용하기로 제안된 위험 및 위험 완화 전략에 대한 평가가 기술된 보고서 또는 보고서들. 재정국장은 이러한 계획을 고속철도국이 제출한 후 60일 이내에 검토해야 하고, 합동 입법 예산 위원회로부터 의견을 전달 받은 후에 재정국장이 계획이 제안된 대로 성공적으로 실행될 것 같다고 확인하는 경우, 고속철도국은 이 항의 적용을 받는 공채 자금을 지출한다는 약속에 대한 계약을 체결하고 민간 당사자가 제공한 약속을 수락할 수 있다.

(e) 고속철도국은 (d)항에 의해 요구되는 상세한 자금 제공 계획을 승인한 후에 계획이나 프로젝트 상황에 중요한 변경 사항이 발생하는 경우 이를 신속하게 주지사나 주의회에 알리고 이를 시정하는 방법을 강구하여 노선을 완공 및 운영할 수 있게 해야 한다.

(f) 고속철도국은 건설할 노선 또는 그 사용 가능 구간을 선정할 때 총 건설 비용의 퍼센트 비율로 비교하여 공채 자금을

가장 적게 사용할 것으로 예상되는 노선 또는 그 사용 가능 구간에 우선순위를 두어야 한다. 노선 또는 그 사용 가능 구간에 대한 공사를 시작하는 우선순위를 정하기 위해 사용할 수 있는 다른 기준들에는 다음과 같은 항목들이 포함되어야 한다: (1) 예상 승차율과 수입, (2) 시속 220마일로 운행되는 열차를 시험 및 인증할 필요, (3) 고속철도국에 미상한 운영 또는 유지보수 비용을 발생시키지 않을 고속열차 서비스를 제외한 여객 열차 서비스에 사용할 노선 또는 그 사용 가능 구간의 공익 설비, 그리고 (4) 노선에 고속열차 베틀워크를 재래식 철도(도시 간 철도, 통근철도, 경철도 또는 다른 철도 대중 수송 시스템)를 포함하나 이에 국한되지는 않는 다른 수송 방법에 연결시키는 것을 강화하는 설비가 포함되어 있는 정도.

(g) 이 조의 어떤 조항도 환경 연구, 계획 및 예비 엔지니어링 활동, 그리고 (1) 부동산 소유권과 우선통행권의 획득, 그리고 (A) 고속철도에 사용하기 위해 보존하거나, (B) 고속 철도로 병용하기 위해 제3자의 개량에 추가하거나, 또는 (C) 병용이 불가능한 개량 또는 용도를 피하거나 완화시키기 위한 개량, (2) 전술한 사항으로 인해 발생하는 환경에 대한 직접적 또는 간접적 영향의 완화, (3) 전술한 사항의 결과로 퇴거하는 소유자 및 임차인에 대한 이주 지원을 위해 제2704.04조 (b)항 (1)목에 기술된 공채 원금 총액의 최대 7.5퍼센트에 상당하는 금액에 대해 그 목에 기술된 공채 수입금의 사용 또는 지출을 제한하지 않는다.

(h) 제2704.04조 (b)항 (1)목에 기술된 공채 수입금의 2.5퍼센트 이하에 상당하는 금액을 관리 목적으로 사용한다. 공채 수입금 중 관리 목적으로 사용할 수 있는 금액은 연간예산법에 책정한다. 주의회는 법률에 의해 이 항에 규정된 퍼센트 비율을 조정할 수 있으나, 5퍼센트를 초과하는 비율로 증가시킬 수는 없다.

(i) 이 조를 준수하지 않더라도 이 장에 의해 발행되는 공채의 유효성에는 영향을 미치지 않는다.

제2704.09조. 이 장에 의해 건설되는 고속열차 시스템은 다음과 같은 특성을 달성하도록 설계해야 한다.

(a) 유지 가능한 최대 수입을 발생시키고, 시속 200마일 이상의 속도로 운행할 수 있는 성능을 가진 전기열차
(b) 다음의 시간을 초과하지 않는 각 노선에 대한 최대 직행 서비스 운행 시간:

- (1) 샌프란시스코-로스앤젤레스 유니온 역: 2시간 40분
- (2) 오글랜드-로스앤젤레스 유니온 역: 2시간 40분
- (3) 샌프란시스코-산호세: 30분
- (4) 산호세-로스앤젤레스: 2시간 10분
- (5) 샌디에고-로스앤젤레스: 1시간 20분
- (6) 인랜드 엠파이어-로스앤젤레스: 30분
- (7) 새크라멘토-로스앤젤레스: 2시간 20분

(c) 배차 시간 간격(다음 열차 사이의 시간 간격)은 5분 이내이다.

(d) 제2704.04조 (b)항에 기술된 모든 노선을 운행하는 고속열차가 기착하는 역의 총수는 24개를 초과하지 않는다. 길로이 역과 머시드 역 사이에는 다른 역이 없다.

(e) 열차는 본선 운행 속도로 중간 역으로 노선을 바꾸거나 그러한 역들을 우회하는 성능을 갖는다.

(f) (b)항에 기술된 각 노선에 대해, 여객들은 그 구간에 있는 한 역에서 다른 역으로 열차를 환승하지 않고 여행할 수 있다.

(g) 지역사회와 환경에 대한 영향을 줄이기 위해, 고속열차 시스템의 노선은 고속철도국의 결정에 따라 타당한 정도까지 기존의 교통 또는 공익 설비 경로를 따르고 재정적으로 실행 가능해야 한다.

(h) 역은 지역 대중교통수단이나 다른 수송 방법에 쉽게 접근할 수 있는 지역에 위치해야 한다.

(i) 고속열차 시스템은 도시의 무질서한 확산과 자연환경에 대한 영향을 최소화하는 방법으로 계획 및 건설해야 한다.

(j) 고속열차 시스템이 야생동물의 자연적인 이동을 방해하는 정도를 완화하기 위해서, 고속철도국의 결정에 따라 실행 가능한 경우, 야생동물 이동 경로를 보존하고 야생동물 이동에 대한 영향을 줄여야 한다.

제2704.095조. (a) (1) 이 장에 의해 승인되는 원금 금액이 구역 오천만 달러(950,000,000달러)인 공채를 판매하여 조달한

순수입금은 고속열차 시스템과 그 설비에 직접 연결되거나, 제 2704.04조 (b)항에 기술된 고속열차 시스템 건설의 일부이거나, 또는 수용 능력을 증가시키고 안전을 개선하는 도시 간 철도, 통근 철도 및 도시 철도 시스템에 대한 자본적 개량을 위해 적격 수령자에게 할당된다. 이 조에 의한 자금은 주의회가 (d)항에 기술된 적격 목적에 대해 연간 예산법을 통해서 책정하는 경우 제공할 수 있다.

(2) 이 조에 의해 승인되는 금액의 이십 퍼센트(일억 구천만 달러(190,000,000달러))는 도시 간 철도를 위해 교통국에 할당되고, 또한 정기적으로 운행되고 공적 자금을 사용하여 철도 설비, 우선통행권 및 장비를 운영 및 유지보수하고 주정부가 자금을 지원하는 도시 간 철도에 제공하기 위해 할당된다. 이 목에 의해 제공되는 금액의 최소한 25퍼센트(사천칠백오십만 달러(47,500,000달러))는 이 주의 3개 도시 간 철도 노선에 할당된다.

캘리포니아 주 교통위원회는 사용 가능한 자금을 이 조와 일치하는 방법으로 적격 수령자에게 할당하고, 고속철도국과 협의하여 이 조의 요건을 실행하기 위한 가이드라인을 제정해야 한다. 이러한 가이드라인에는 이러한 자금을 상호 합의에 의해 도시 간 철도 노선 사이에 대출하는 도시 간 노선 운영자의 권한을 포함하나 이에 국한되지는 않는 자금의 운영에 대한 조항이 포함된다.

(3) 이 조에 의해 승인되는 금액의 팔십 퍼센트(칠억 육천만 달러(760,000,000달러))는 이 조의 규정에 따라 책정되는 경우 도시 간 철도를 제외한 (c)항에 기술된 적격 수령자에게 다음의 모든 항목을 통합하여 계산한 퍼센트 비율 금액에 근거하여 할당된다.

(A) 주 전체 궤도 마일에 대한 적격 수령자 퍼센트 비율의 3분의 1

(B) 주 전체 연간 열차 마일에 대한 적격 수령자 퍼센트 비율의 3분의 1

(C) 주 전체 여객 여행에 대한 적격 수령자 퍼센트 비율의 3분의 1

캘리포니아 주 교통 위원회는 사용 가능한 자금을 이 조와 일치하는 방법으로 적격 수령자에게 할당하고, 이 조의 요건을 실행하기 위한 가이드라인을 제정해야 한다.

(b) 이 조의 목적상, 다음의 용어들은 다음과 같은 의미를 갖는다.

(1) “궤도 마일”이란 공공기관이나 공동관할당국이 정기 여객 철도 서비스를 위해 사용하는 궤도의 마일 수를 의미한다.

(2) “열차 마일”이란 공공기관이나 공동관할당국이 여객 철도 서비스를 위해 열차편성표에 의해 운영하는 모든 기관차와 열차를 정비장에서 나온 때부터 운행한 총 마일 수를 의미한다.

(3) “여객 여행”이란 공공기관이나 공동관할당국이 정기 여객 철도 서비스에 대해 보고하는 연간 비연결 여객 탑승자 수를 의미한다.

(4) “주 전체”란 (a)항 (3)목 (A), (B) 및 (C)소목의 용어를 변경하기 위해 사용하는 경우, 모든 적격 수령자에게 할당되는 그러한 금액을 혼합한 주의 합계를 의미한다.

(c) (a)항 (3) 목에 의한 적격 자금 수령자는 다음의 카테고리에 해당되는 정기 여객 철도 서비스를 운영하는 공공기관이나 공동관할당국이다.

- (1) 통근 철도
- (2) 경철도
- (3) 중철도
- (4) 케이블카

(d) 이 조에 의해 할당되는 자금은 고속열차 시스템과의 연결을 제공 또는 개선하거나, 공공 여객 철도 서비스를 위해 사용되는 궤도, 신호등, 구조물, 설비 및 철도 차량의 복구, 현대화 또는 안전 개선을 위한 프로젝트 비용을 지불 또는 상환하기 위해 사용해야 한다.

(e) 적격 수령자는 (d)항에 기술된 적격 철도 요소에 대해 자금을 사용할 수 있다.

(f) (a)항 (3)목에 의한 적격 수령자가 이 조에 의해 할당되는 자금에 대한 자격을 얻으려면 이 조에 의해 수령자에게 할당되는 총금액 이상의 금액을 상용 자금으로 제공해야 한다.

(g) (a)항 (3)목에 의한 자금의 적격 수령자는 상용 자금 요건과 이 조의 다른 모든 요건을 충족시켰다는 것을 운영위원회의 결의안에 의해 증명해야 하며, 이러한 결의안은 캘리포니아 주 교통위원회의 확인을 받아야 한다.

(h) (a)항 (3)목에 의해 적격 수령자에게 할당되는 자금은 여객 철도 시스템의 유지보수 또는 복구를 위해 사용되고 있는 기존의 연방정부, 주정부 또는 지방정부의 수입을 보충해야 한다. (a)항 (3)목에 의해 할당되는 자금의 적격 수령자가 이 조에 의해 제공되는 추가 자금의 할당 및 지출에 대한 자격을 유지하기 위해서는 연방정부, 주정부 또는 지방정부가 지원하는 기존의 자금을 계속 수령해야 한다.

(i) (a)항 (3)목에 의한 적격 수령자가 이 조에 의해 자금을 할당 받기 위해서는 여객 철도 시스템의 유지보수 또는 복구를 위해 사용되고 있는 기존의 연방정부, 주정부 또는 지방정부의 수입으로부터 1998 - 99, 1999 - 2000 및 2000 - 01 회계연도 동안에 이러한 목적을 위해 지방정부 수입으로부터 지출된 연간 평균 금액 이상을 지출해야 한다.

(j) 이 조에 의해 남가주 지역철도국 내의 서비스 지역 내에 위치한 적격 프로젝트들을 위해 이 철도국에 할당되는 자금은 남가주 지역철도국과 이 철도국을 구성하는 기관들 사이에 체결하는 양해각서에 따라 매 회계연도에 배분된다. 양해각서 또는 양해각서들은 남가주 지역철도국과 그 구성 기관들의 여객 서비스 필요, 구성 기관들에 기인하는 수입, 구성 기관들이 남가주 지역철도국에 제공하는 기여금을 고려해야 한다.

제3절. 재정 조항

제2704.10조. (a) 이 장에 명시된 목적을 수행하기 위해 사용될 자금을 제공하고, 정부법 제16724.5조에 따라 일반보증공채 비용 회전기금에 상환하기 위해 사용할 총액 구십구억 오천만 달러 (9,950,000,000달러)의 공채를, 제2704.19조에 따라 발행되는 상환용 공채를 제외하고, 필요한 만큼 발행 및 판매할 수 있다. 이러한 공채가 판매되면 캘리포니아 주의 유효하고 구속력 있는 공채를 구성하고, 캘리포니아 주는 최대한의 성실성과 신용으로 지불 기일이 도래하는 공채 원금과 이자를 정시에 지불할 것을 서약한다.

(b) 출납국장은 이 조에 따라 위원회가 승인하는 공채를 판매한다. 공채는 정부법 제16731조에 의해 위원회가 채택한 결의안에 규정된 조건에 따라 판매한다.

제2704.11조. (a) (b)항에 규정된 경우를 제외하고, 이 장에 의해 승인되는 공채는 정부법 제2권 4편 3부 4장(제16720조부터 시작), 주 일반보증공채법의 규정에 따라 준비, 집행, 발행, 판매, 지불 및 상환해야 하며, 이 법의 모든 조항은 공채와 이 장에 적용되고 이 장에 전문이 기재된 것처럼 이 장의 일부로 통합된다.

(b) 주 일반보증공채법의 규정에도 불구하고, 위원회의 승인 하에 발행되는 각 공채는 최초 발행일로부터 40년 이하의 최종 만기를 갖는다.

제2704.12조. (a) 단지 이 장에 의해 승인되는 공채의 발행과 판매를 승인하고, 그러한 결정을 하고, 이 장에 의해 승인되는 다른 조치를 취하기 위한 목적으로, 주 일반보증공채법에 따라 고속여객열차 재정위원회를 설립한다. 이 장의 목적상, 고속여객열차 재정위원회는 주 일반보증공채법에 사용되는 “위원회”라는 용어와 같은 의미를 갖는다. 이 위원회는 회계감사원장, 재정국장, 출납국장, 사업교통주택부 장관, 고속철도국장으로 구성된다. 법률의 다른 조항에도 불구하고, 위원회 구성원은 그가 직접 출석한 것처럼 모든 목적에 대해 그를 대행할 수 있는 대리인을 지정할 수 있다. 출납국장은 이 위원회의 의장이 된다. 위원회의 과반수는 위원회의 정족수를 구성하고 위원회 전체를 대신하여 조치를 취할 수 있다.

(b) 주 일반보증공채법의 목적상, 고속철도국은 “주관 기관”으로 지정된다.

제2704.13조. 이 위원회는 제2704.06 및 2704.095 조에 명시된 활동들을 수행하기 위해 이 장에 따라 승인된 공채를 발행하는 것이 필요하거나 바람직하지 여부와 그러한 경우 발행 및 판매할 공채의 금액을 결정한다. 이러한 활동들을 점진적으로 수행하기 위해 공채를 단계적으로 발행하도록 승인하고 판매할 수 있으며, 전체 공채를 한 번에 발행 또는 판매할 필요는 없다. 위원회는 프로그램 자금 제공 필요, 수입 예측, 금융시장 상황 및 다른 필요한 요소들을 고려하여 공채를 발행할 기간을 결정한다. 이 장과 주 일반보증공채법에 의해 특별히 부여된 다른 모든 권한에 추가하여, 위원회는 공채 발행과 관련된 계약서의 승인 및 위원회 의장과 공채 발행의 대리인인 출납국장에 대한 필요한 직무의 위임을 포함하는 이 절의 권한과 목적을 수행하기 위해 필요하거나 편리한 모든 행위를 할 수 있다. 이 장에 의해 발행되는 공채의 기간은 위원회의 결정에 따라 결의안 대신에 계약서에 규정할 수 있다.

제2704.14조. 매년 만기가 도래하는 공채 원금과 이자를 지불하기 위해 필요한 금액은 주정부의 정상 수입에 추가하여 매년, 그리고 다른 주정부 수입을 징수하는 것과 같은 방법으로, 또는 그와 같은 시기에 징수해야 한다. 추가 금액을 징수하기 위해 필요한 모든 활동을 실행 및 수행하는 것은 수입 징수와 관련된 법적 직무가 부여된 모든 공무원의 의무이다.

제2704.15조. 정부법 제13340조에도 불구하고, 이 장의 목적상, 다음의 금액의 합계에 상당하는 금액을 주정부 출납국의 일반 기금으로부터 책정한다: (a) 이 장에 따라 발행 및 판매되는 공채에 대해 지불 기일이 도래하는 원금과 이자를 지불하기 위해 매년 필요한 금액, 그리고 (b) 회계연도에 상관없이 책정되는, 제2704.17조를 수행하기 위해 필요한 금액.

제2704.16조. 주관 기관은 이 장의 목적을 위해 정부법 제16312 조에 따라 공동자금 투자위원회에 공동자금 투자계정으로부터 자금을 대출해 줄 것을 요청할 수 있다. 요청 금액은 위원회가 이 장의 목적으로 판매하기 위해 결의에 의해 승인하는 미판매 공채 금액에서 제2701.17조에 따라 차입한 금액을 차감한 금액을 초과하지 않는다. 주관 기관은 공동자금 투자위원회가 요구하는 모든 서류를 작성하고 대출금을 수령 및 상환한다. 대출 받은 금액은 주무 기관이 이 장에 따라 할당하기 위해 기금에 예치한다.

제2704.17조. 이 장을 수행하기 위한 목적상, 재정국장은 위원회가 이 장을 수행하기 위한 목적으로 판매하는 것을 승인한 미판매 공채 금액을 초과하지 않는 금액에서 제2704.16 조에 따라 차입한 금액을 차감한 금액 또는 금액들을 일반 기금으로부터 인출하는 것을 승인할 수 있다. 인출한 금액은 이 기금에 예치해야 한다. 이 조에 의해 제공되는 자금은 이 장을 수행하기 위한 목적으로 판매하는 공채 수입금으로부터 이 금액이 공동자금 투자계정에 있었다라면 발생했을 이자를 더하여 일반 기금에 반납해야 한다.

제2704.18조. 판매된 공채에 대한 프리미엄으로부터 획득하여 기금에 예치한 모든 자금은 공채 발행 비용, 그리고, 그렇게 많이 필요하지 않은 정도까지, 공채 판매로부터 발생한 경과이자 지불하기 위해 사용할 수 있어야 하고, 공채 이자 지출에 대한 크레딧으로 일반 기금에 이전하기 위해 사용할 수 있어야 한다.

제2704.19조. 공채는 주 일반보증공채법 제6절(제16780 조부터 시작)에 따라 상환할 수 있다. 공채 발행에 대한 주 유권자의 승인에는 원래 발행된 공채 또는 이전에 발행된 상환용 공채를 상환하기 위해 발행하는 공채에 대한 승인이 포함된다.

제2704.20조. 주의회는 이 장에 의해 승인된 공채의 판매로부터 얻는 수입금이 캘리포니아 주 헌법 제XIII B절에 사용된 용어인 “세금의 수입금”이 아닌 한, 이러한 수입금의 지출은 이 절이 부과하는 제한의 적용을 받지 않는다는 것을 확인 및 선언한다.

제2704.21조. 이 장 또는 주 일반보증공채법의 조항에도 불구하고, 출납국장이 공채에 대한 이자가 지정된 조건하에서 연방세 목적상 총수입에서 제외된다는 취지의 공채 변호사의 견이 포함된 이 장에 따라 공채를 판매하는 경우, 출납국장은 투자된 공채 수입금과 그러한 수입금의 투자 수익에 대한 별도의 계정을 유지할 수 있고, 리베이트, 벌금, 또는 연방법이 요구하는 다른 지불금을 지불하기 위해 이러한 수입금 또는 수익을 사용하거나 사용을 지시할 수 있고, 또는 이러한 공채에 대한 면세 지위를 유지하고 이 주의 기금을 대신하여 연방법에 의한 다른 이익을 얻기 위해 연방법이 요구하거나 바람직할 수 있는 이러한 공채 수입금의 투자 및 사용과 관련된 다른 조치를 취할 수 있다.

유권자 등록 정보

유권자 등록을 하는 데는 단 몇 분 밖에 안 걸리고, 전국 유권자 등록법(NVRA)의 덕택으로, 주 전체의 많은 장소에서 등록 양식을 쉽게 입수하실 수 있습니다. NVRA는 1993년에 연방의회를 통과했고 Clinton 대통령이 서명하여 법률로 확정되었습니다. “차량 유권자”법이라고도 하는 NVRA는 차량국과 다른 많은 정부 기관들이 국민들에게 유권자 등록을 할 기회를 제공할 것을 요구합니다. 유권자 등록을 하려면 미국 시민권자이어야 하고, 캘리포니아 주 주민이어야 하고, 선거일에 18세 이상 되어야 하며, 중죄로 유죄판결을 받고 수감 또는 가석방 중이 아닌 사람이어야 합니다.

유권자 등록 양식을 요청하거나 본인이 등록되어 있는지 확인하시려면 카운티 선거관리 사무소 또는 총무처장관의 무료 유권자 핫라인 1-866-575-1558로 전화하거나, www.sos.ca.gov를 방문하십시오. NVRA, 그리고 정부기관과 카운티 선거관리 담당관이 이 법을 준수하는 것을 지원하기 위한 총무처장관의 활동에 대한 더 자세한 정보를 원하시면 www.sos.ca.gov/elections/를 방문하십시오.

투표 법안에 대한 정의

주민 발의안

종종 “직접 민주주의”라고도 하는 주민 발의 절차는 법안을 투표에 회부하는 주민의 권한입니다. 이러한 법안은 법률(일반보증공채 포함)을 제정 또는 변경하고 캘리포니아 주의 헌법을 개정할 수 있습니다. 캘리포니아 주법을 개정하기 위한 주민 발의안을 제출하려면 가장 최근의 주지사 선거에서 모든 주지사 입후보자에게 투표한 유권자 수의 5%에 해당하는 등록 유권자의 서명을 받아야 합니다. 캘리포니아 주의 헌법을 개정하기 위한 주민 발의안을 제출하려면 가장 최근의 주지사 선거에서 모든 주지사 입후보자에게 투표한 유권자 수의 8%에 해당하는 등록 유권자의 서명을 받아야 합니다. 주민 발의안은 주 전체 선거일로부터 131일 전에 투표 회부에 대한 자격을 얻어야 합니다. 주민 발의안이 법으로 제정되려면 주민의 단순 과반수가 찬성 투표를 해야 합니다.

주의회 공채 법안

일반보증공채의 발행을 요청하는 법안은 주의회의 양원에서 각각 3분의 2의 찬성을 받아 채택하고, 주지사가 서명하고, 유권자의 과반수가 승인해야 법으로 제정됩니다. 공채 법안이 주 전체 투표에 회부되는 경우에는 항상 유권자 정보 안내서에 캘리포니아 주의 공채 부채에 대한 요약이 포함됩니다. 주의회 공채 법안은 주 전체 선거일로부터 131일 전에 투표 회부에 대한 자격을 얻어야 합니다.

우편투표

우편투표용지는 다음과 같은 방법으로 제출할 수 있습니다.

1. 카운티 선거 관리 담당관에게 우편으로 발송
2. 선거일에 카운티 내에 있는 투표소나 선거 관리 사무소로 직접 제출, 또는
3. 법으로 허용되는 제3자(배우자, 자녀, 부모, 조부모, 손자손녀, 형제, 자매, 또는 본인과 같은 가구 내에 거주하는 사람)에게 본인을 대신해서 선거일에 투표용지를 카운티 내에 있는 투표소나 선거 관리 사무소에 제출하도록 위임

우편투표용지는 제출하는 방법에 상관 없이 반드시 선거일에 투표소를 폐장하는 시간(오후 8시)까지 접수되어야 합니다. 늦게 도착한 우편투표용지는 집계되지 않습니다.

카운티 선거 관리 담당관이 유자격 유권자가 투표했다고 인정한 모든 유효한 우편투표용지는 집계되고 공식 선거 결과에 포함됩니다. 선거 관리 담당관은 이러한 확인 과정을 28일(“공식 확인” 기간이라고 함) 이내에 완료해야 하고 선거일로부터 35일 이내에 그 결과를 총무처장관에게 보고해야 합니다.

잠정투표용지

잠정투표용지는 다음과 같은 유권자를 위한 투표용지입니다.

- 유권자 등록을 했다고 확신하나 공식 유권자 등록 명부에 이름이 누락되어 있는 유권자
- 공식 유권자 등록 리스트에 정당 가입 항목이 부정확하게 기재되어 있다고 확신하는 유권자, 또는
- 우편투표 유권자이나, 우편투표용지를 찾을 수 없어 투표소에서 투표하기를 원하는 유권자

카운티 선거 관리 담당관이 유자격 유권자가 투표했다고 인정한 모든 유효한 잠정투표용지는 집계되고 공식 선거 결과에 포함됩니다. 선거 관리 담당관은 이러한 확인 과정을 28일(“공식 확인” 기간이라고 함) 이내에 완료해야 하고 선거일로부터 35일 이내에 그 결과를 총무처장관에게 보고해야 합니다.

유권자의 권리

1. 유효한 등록 유권자는 투표를 할 권리가 있습니다.
등록 유권자란 이 주의 주민이고, 연령이 18세 이상이고, 중죄로 유죄 판결을 받아 복역 또는 가석방 중이 아니며, 현재의 거주지 주소에서 유권자 등록을 한 미국 시민권자를 말합니다.
2. 유권자의 이름이 투표 명부에 등재되어 있지 않은 경우, 잠정투표를 할 권리가 있습니다.
3. 유권자는 투표소가 폐장되기 전에 투표소에 와서 줄을 서있는 경우, 투표를 할 권리가 있습니다.
4. 유권자는 위협을 받지 않고 비밀투표를 할 권리가 있습니다.
5. 유권자는 투표를 하기 전에 실수를 했다고 생각하는 경우, 새 투표용지를 받을 권리가 있습니다.
마지막으로 투표를 하기 전에 실수를 했다고 생각되면 잘못 표시한 투표용지를 새 투표용지로 교환할 권리가 있습니다. 부재(우편) 투표자들도 잘못 표시한 투표용지를 선거일에 투표소를 폐장하기 전에 선거 관리 담당관에게 반납하면 새 투표용지를 신청하여 받을 수 있습니다.
6. 유권자가 도움을 받지 않으면 투표를 할 수 없는 경우, 투표에 대한 도움을 받을 권리가 있습니다.
7. 유권자는 작성한 부재자 투표용지를 카운티의 모든 선거구로 반송할 권리가 있습니다.
8. 유권자는 해당 선거구에 제작을 정당화하기에 충분한 주민이 있는 경우, 선거 자료를 다른 언어로 제공 받을 권리가 있습니다.
9. 유권자는 선거 과정에 대한 질문을 하고 선거 과정을 참관할 권리가 있습니다.
유권자는 선거구 위원회와 선거 관리 담당관에게 선거 절차에 대한 질문을 하여 답변을 듣거나, 또는 답변을 할 수 있는 적절한 담당관을 소개 받을 권리가 있습니다. 그러나, 계속되는 질문 때문에 직무 수행에 방해가 되는 경우, 위원회나 선거 관리 담당관은 질문에 대한 답변을 중단할 수도 있습니다.
10. 유권자는 불법 또는 사기 행위를 지역 선거 관리 담당관이나 총무처장관에게 신고할 권리가 있습니다.

이러한 권리가 거부되었다고 생각되거나, 또는 선거 사기나 불법 행위에 대해 알고 있는 경우, 총무처장관의 비밀 무료 유권자 핫라인 1-866-575-1558로 전화 주십시오.

선거 관리 담당관은 유권자 등록 진술서에 기재된 정보를 사용하여 투표소의 위치와 투표용지에 기재될 쟁점 및 입후보자 같은 투표 과정에 대한 공식 정보를 유권자에게 보냅니다. 유권자 등록 정보를 상업적으로 사용하는 것은 법으로 금지되어 있으며, 경범죄에 해당됩니다. 유권자 정보는 총무처장관의 결정에 따라 선거, 학술, 언론, 정치 또는 정부와 관련된 목적으로 공식 입후보자, 투표 법안 위원회, 또는 다른 사람에게 제공할 수 있습니다. 유권자 등록 카드에 기재된 운전면허증 번호와 소셜 시큐리티 번호, 또는 유권자의 서명은 이러한 목적으로 공개할 수 없습니다. 유권자 정보의 사용에 대한 질문이 있거나, 또는 이러한 정보를 악용한다고 의심되어 신고하기를 원하시면 총무처장관의 유권자 핫라인 1-866-575-1558로 연락하십시오.

생명이 위태로운 상황에 직면해 있는 특정한 유권자들은 비밀 유권자 신분에 대한 자격이 있을 수도 있습니다. 더 자세한 정보를 원하시면 무료 전화 1-877-322-5227로 총무처장관의 Safe at Home (가정 안전) 프로그램에 연락하거나 총무처장관의 웹사이트 www.sos.ca.gov를 방문하십시오.

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

NONPROFIT
U.S. POSTAGE
PAID
CALIFORNIA
SECRETARY OF STATE



★ 추가 발의안 ★
이 안내서에는 11월 투표에 대한
자격을 얻은 1건의 추가 법안에 관한
정보가 들어 있습니다.

캘리포니아 주 총선거

www.voterguide.sos.ca.gov

공식 유권자 정보 안내서

잊지 말고 투표하십시오!
2008년 11월 4일 화요일
투표소는 오전 7시부터 오후
8시까지 개장합니다.

10월 6일
우편투표용지를 우편으로 신청하는 첫날

10월 20일
유권자 등록 최종일

10월 28일
선거 관리 담당관이 유권자의 우편투표용지
신청서를 접수하는 최종일

11월 4일
우편투표용지를 카운티 선거 관리 담당관
사무소에 직접 신청하는 최종일

다음의 언어로 작성된 유권자 정보 안내서가 더
필요하시면 아래의 전화번호로 연락하십시오.

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

주의회는 선거 비용을 줄이기 위한 노력의 일환으로 주와
카운티가 같은 성을 가진 유권자가 두 명 이상 거주하는 주소에
이 안내서를 한 부만 우송하는 것을 승인했습니다. 카운티
선거 관리 담당관에게 연락하거나 1-866-575-1558로
전화하시면 추가 사본을 입수하실 수 있습니다.

