PROPUESTA **69** EXIGE QUE CIERTOS INGRESOS PÚBLICOS NUEVOS CORRESPONDIENTES AL TRANSPORTE SE UTILICEN PARA FINES RELACIONADOS CON ESTE SECTOR. ENMIENDA CONSTITUCIONAL LEGISLATIVA.

TÍTULO Y RESUMEN OFICIAL

PREPARADO POR EL PROCURADOR GENERAL

El texto de esta iniciativa de ley se puede encontrar en el sitio web del Secretario de Estado: <http://voterguide.sos.ca.gov/>.

- Exige que los ingresos públicos generados por una ley de financiación del transporte de 2017, mediante un arancel sobre la matrícula vehicular y un impuesto a las ventas de diésel, se usen únicamente para fines relacionados con el sector, incluido el transporte público. En general, prohíbe que la Legislatura desvíe esos fondos para cumplir con otros propósitos.
- Prohíbe que los ingresos públicos provenientes de aranceles de matrículas vehiculares nuevos se usen para reembolsar la deuda de bonos de obligación general.
- Exime a los nuevos ingresos públicos de límites de gastos locales y estatales.

RESUMEN DE LA ESTIMACIÓN DEL ANALISTA LEGISLATIVO SOBRE EL IMPACTO FISCAL NETO EN EL GOBIERNO LOCAL Y ESTATAL:

- No hay un efecto directo en las sumas de los ingresos públicos o costos locales o estatales, ya que la iniciativa de ley no modifica las tasas existentes de los aranceles ni las de los impuestos.
- La iniciativa de ley podría afectar la forma en que se gastan ciertas cantidades de dinero debido a que se garantizaría que los ingresos públicos de aranceles e impuestos promulgados recientemente se destinen a fines relacionados con el transporte.
- La iniciativa de ley pondría al Estado un poco por debajo de su límite de gastos constitucional.

VOTACIÓN FINAL DE LA LEGISLATURA ACERCA DE LA ACA 5 (PROPUESTA 69)
(CAPÍTULO 30 DE LA RESOLUCIÓN, ESTATUTOS DE 2017)

Senado: Afirmativos 28 Negativos 10

Asamblea: Afirmativos 56 Negativos 24

ANÁLISIS DEL ANALISTA LEGISLATIVO

ANTECEDENTES

LEGISLACIÓN RECIENTE SOBRE LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE.

En abril de 2017, el Estado promulgó una legislación, el Proyecto de Ley del Senado 1 (SB 1), para aumentar la financiación estatal anual para el transporte en California. El Proyecto de Ley del Senado 1 (1) aumenta los ingresos provenientes de diversos impuestos y aranceles, y (2) destina los ingresos para fines relacionados con el transporte, incluida la reparación de carreteras estatales y calles locales, y la mejora del transporte público.

Impuestos y aranceles. El Proyecto de Ley del Senado 1 aumentó los impuestos al consumo de gasolina y diésel, que se establecen por galón. También aumentó los impuestos a las ventas de diésel, que se fijan en función del precio. Para los modelos de los vehículos de emisiones cero (como los automóviles

eléctricos) del año 2020 y posteriores, aumentó los aranceles de registro de vehículos en una cantidad fija en dólares. Además, el SB 1 creó un nuevo arancel para mejoras en el transporte, que los propietarios de los vehículos pagan según el valor de sus vehículos. La mayoría de los impuestos y aranceles ya están en vigencia, y todos entrarán en vigencia en el año 2020.

Restricciones en los ingresos. El Proyecto de Ley del Senado 1 recaudará \$5 mil millones anuales cuando entren en vigencia todos los impuestos y aranceles que establece. En la Imagen 1, se indican los ingresos anuales recaudados de cada impuesto y arancel, así como si las disposiciones existentes de la Constitución del Estado los restringen para fines relacionados con el transporte. A pesar de que la Legislatura decidió destinar todos los ingresos del SB 1 al transporte, la Constitución del Estado no exige esto para los ingresos de los aranceles para las mejoras del transporte ni para los impuestos a las

ANÁLISIS DEL ANALISTA LEGISLATIVO

CONTINUACIÓN

ventas de diésel. Como tal, en el futuro, la Legislatura podría optar por utilizar estas dos fuentes de ingresos para fines distintos del transporte.

LÍMITES DE GASTOS

La Constitución del Estado exige que los gobiernos estatales y locales mantengan sus gastos anuales en cierto nivel o por debajo de este, según una fórmula establecida por una propuesta del votante aprobada en 1979. La Constitución del Estado exige algunos gastos para el cálculo de estos límites, incluidos los gastos de la mayoría de los ingresos de impuestos al consumo de gasolina y diésel y los gastos de los proyectos de capital. Debido a estas exenciones, solo una pequeña parte (menos de una décima parte) de los gastos de los nuevos ingresos del SB 1 se tienen en cuenta para el límite estatal. Actualmente, se estima que el Estado está varios miles de millones de dólares por debajo de su límite.

PROPUESTA

Restringe los ingresos para el transporte.

La Propuesta 69 enmienda la Constitución del Estado para exigir que la Legislatura destine los ingresos provenientes de los nuevos impuestos a las ventas de diésel y los aranceles para las mejoras del transporte para fines relacionados con el sector. (Este requisito también se aplica a los ingresos existentes del impuesto a las ventas de diésel, no solo los impuestos por el SB 1). La Propuesta 69 también prohíbe que el Estado (1) preste estos ingresos (excepto para fines de flujo de efectivo), y (2) use los ingresos de los aranceles para las mejoras del transporte para pagar los bonos estatales de transporte sin la aprobación de los votantes. La única manera de cambiar estos requisitos sería que los votantes aprobaran otra enmienda constitucional en el futuro.

Exime a los ingresos de los límites de gastos.

La Propuesta 69 exime los gastos de todos los ingresos recaudados del SB 1 a la hora de calcular los límites de gastos estatales y locales.

Imagen 1

Restricción constitucional estatal actual sobre los ingresos del Proyecto de Ley del Senado 1 promulgado recientemente
(en miles de millones)

Impuesto/arancel	Ingresos ^a	¿Hay una restricción para el transporte?
Impuesto al consumo de gasolina	\$2,4	Sí
Arancel para la mejora del transporte	1,6	No
Impuesto al consumo de diésel	0,7	Sí
Impuesto a la venta de diésel	0,3	No
Arancel para vehículos de emisiones cero	— ^b	Sí
Total	\$5,0	

^a En 2020-2021, cuando entren en vigencia todos los impuestos y aranceles que establece. No se incluyen los ingresos de impuestos al combustible en vehículos todo terreno (que totalizan \$100 millones). La Constitución Estatal actual y el Proyecto de Ley del Senado 1 permiten que estos ingresos se inviertan en propósitos que no estén relacionados con el transporte.

^b Aproximadamente \$18 millones por año.

IMPACTO FISCAL

No hay un efecto fiscal directo, pero podría afectar la forma en que se gastan ciertas cantidades de dinero. La Propuesta 69 no afectaría de forma directa la cantidad de los ingresos o costos locales y estatales. (Esto se debe a que no cambia las tasas de los impuestos y aranceles establecidas en el SB 1). La propuesta podría afectar la forma en que se gastará parte del dinero en el futuro al exigir a la Legislatura que continúe gastando los ingresos provenientes de los impuestos a las ventas de diésel y los aranceles para las mejoras del transporte para fines relacionados con ese sector, en lugar de otros fines. Además, la propuesta pone al Estado un poco por debajo del límite constitucional de gastos.

Visite <http://www.sos.ca.gov/campaign-lobbying/cal-access-resources/measure-contributions/2018-ballot-measure-contribution-totals/> para obtener una lista de los comités formados principalmente para apoyar esta iniciativa de ley u oponerse a ella. Visite <http://www.fppc.ca.gov/transparency/top-contributors/jun-18-primary.html> para conocer los 10 contribuyentes principales del comité.

Si desea obtener una copia del texto completo de la iniciativa de ley estatal, comuníquese con el Secretario de Estado al (800) 232-VOTA (8682) o envíe un mensaje de correo electrónico a vigfeedback@sos.ca.gov y se le enviará una copia sin costo alguno.