

इस उपाय के टेक्स्ट को <http://voterguide.sos.ca.gov/> पर राज्य के सचिव की वेबसाइट पर देखा जा सकता है।

- यह आवश्यक किया जाएगा कि निर्धारित वाहन लाइसेंस फीस और डीजल बिक्री कर के माध्यम से, 2017 के परिवहन फंडिंग कानून से सृजित राजस्व का उपयोग सार्वजनिक परिवहन सहित केवल परिवहन उद्देश्यों के लिए किया जाए। विधान-मंडल को यह फंड अन्य उद्देश्यों के लिए आवंटित करने पर सामान्य रूप से प्रतिबंध लगाया जाएगा।
- सामान्य उत्तरदायित्व बॉण्ड ऋण चुकाने के लिए नई वाहन लाइसेंस फीस से प्राप्त राजस्व का उपयोग करना प्रतिबंधित किया जाएगा।
- राजकीय व स्थानीय व्यय सीमाओं से नये राजस्व को मुक्त रखा जाएगा।

राजकीय व स्थानीय सरकारी राजकोषीय शुद्ध प्रभाव के बारे में विधायी विश्लेषक का सारांश:

- राजकीय व स्थानीय राजस्वों या लागतों की राशि पर कोई सीधा प्रभाव नहीं क्योंकि विधेयक वर्तमान कर व फीस दरों में कोई परिवर्तन नहीं करता है।
- विधेयक से इस पर प्रभाव पड़ सकता है कि कुछ धन को कैसे खर्च करना सुनिश्चित किया जाए जिससे कि हाल ही में अधिनियमित करें और फीस से प्राप्त राजस्व को परिवहन उद्देश्यों पर खर्च किया जाता रहे।
- यह विधेयक राज्य को इसकी संवैधानिक व्यय सीमा से थोड़ा और नीचे स्तर पर रखेगा।

ACA 5 (प्रस्ताव 69) पर विधान मंडल द्वारा दिए गए अंतिम मतदान
(संकल्प अध्याय 30, 2017 के कानून)

सीनेट: हाँ पक्ष 28 न पक्ष 10

असेंबली: समर्थन करने वाले 56 न पक्ष 24

विधायी विश्लेषक द्वारा विश्लेषण

पृष्ठभूमि

हाल ही में परिवहन निधि कानून

अप्रैल 2017 में, राज्य ने California में परिवहन के लिए वार्षिक राज्य के वित्त-पोषण को बढ़ाने के लिए, सीनेट बिल 1 (SB 1) कानून बना दिया। सीनेट विधेयक 1 (1) विभिन्न करें और फीस से राजस्व बढ़ता है, और (2) राज्य के राजमार्गों और स्थानीय सड़कों की मरम्मत और जन परिवहन में सुधार सहित परिवहन उद्देश्यों के लिए राजस्व को समर्पित करता है।

कर और शुल्क। सीनेट बिल 1 ने गैसोलीन और डीजल उत्पाद शुल्क करों में वृद्धि की, जो प्रति गैलन आधार पर निर्धारित की गई है। इसने डीजल बिक्री कर भी बढ़ाया, जो मूल्य के आधार पर निर्धारित किया गया है। शून्य-उत्सर्जन वाहनों (जैसे इलेक्ट्रिक कारें) के मॉडल वर्ष 2020 और बाद के लिए, इस ने एक निश्चित डॉलर राशि से वाहन पंजीकरण शुल्क में वृद्धि की है। इसके अतिरिक्त, SB 1 ने एक नया

परिवहन सुधार शुल्क बनाया है, जो वाहन मालिक अपने वाहन के मूल्य के आधार पर भुगतान करते हैं। अधिकांश कर और शुल्क पहले ही प्रभावी हैं, सभी के 2020 तक प्रभावी होने के साथ।

राजस्व पर प्रतिबंध। सीनेट बिल 1 सालाना \$5 अरब जुटाएगा, जब उसके सभी कर और शुल्क प्रभावी होंगे। चित्र 1 प्रत्येक कर और शुल्क से उठाए गए वार्षिक राजस्व को दर्शाता है, साथ ही साथ राज्य संविधान के मौजूदा प्रावधान उन्हें परिवहन उद्देश्यों के लिए प्रतिबंधित करते हैं। हालांकि विधानमंडल ने परिवहन के लिए सभी SB 1 राजस्व को समर्पित करने का फैसला किया है, राज्य संविधान को इसके लिए परिवहन सुधार शुल्क और डीजल बिक्री कर से राजस्व की आवश्यकता नहीं है। जैसे, विधान मंडल परिवहन के अलावा अन्य प्रयोजनों के लिए इन दो राजस्व स्रोतों का उपयोग करने के लिए भविष्य में चुन सकता है।

विधायी विश्लेषक द्वारा विश्लेषण खर्च की सीमाएं

द्वारा विश्लेषण जारी है

1979 में पारित किए गए मतदाता प्रस्ताव द्वारा स्थापित फॉर्मूले के आधार पर, राज्य संविधान के लिए राज्य और स्थानीय सरकारों को एक निश्चित स्तर पर या उसके नीचे अपना वार्षिक खर्च रखने की आवश्यकता है। राज्य के संविधान ने इन सीमाओं की गिनती से कुछ खर्चों को छोड़ दिया है, जिनमें अधिकांश गैसोलीन और डीजल उत्पादक कर राजस्व से खर्च और पूंजी परियोजनाओं पर खर्च शामिल है। इन छूटों के कारण, नए SB 1 राजस्व से खर्च का केवल एक छोटा सा हिस्सा (दसवें भाग से 'कम') राज्य सीमा की के लिए गिना जाता है। वर्तमान में यह अनुमान लगाया गया है कि राज्य अपनी सीमा से कई अरब डॉलर कम है।

प्रस्ताव

परिवहन के लिए राजस्व को प्रतिबंधित करता है। प्रस्ताव 69 राज्य संविधान में संशोधन करने के लिए आवश्यक है कि विधान मंडल ने नए डीजल बिक्री कर और परिवहन के लिए परिवहन शुल्क से राजस्व का खर्च करता हो। (यह आवश्यकता मौजूदा डीजल बिक्री कर राजस्व पर लागू होती है-न कि उस के लिए जो SB 1 द्वारा लगाए गए हैं।) प्रस्ताव 69 ने राज्य को (1) इन राजस्व (नकद प्रवाह प्रयोजनों को छोड़कर) को उधार देने पर, और (2) परिवहन सुधार शुल्क राजस्व का उपयोग करते हुए मतदाता अनुमोदन के बिना राज्य परिवहन बॉण्ड चुकाने पर रोक लगा दी है। इन आवश्यकताओं को बदलने का एकमात्र तरीका भविष्य में एक अन्य संवैधानिक संशोधन को स्वीकृति देने के लिए मतदाताओं का होगा।

राजकीय व स्थानीय व्यय सीमाओं से नये राजस्व को मुक्त रखा जाएगा। प्रस्ताव 69 राज्य और स्थानीय खर्च सीमाओं की ओर गिनती से SB 1 से जुटाए गए सभी राजस्वों से खर्च करने के लिए छूट देता है।

चित्र 1

हाल ही में बनाए गए सीनेट विधेयक 1 राजस्व पर मौजूदा राज्य संवैधानिक प्रतिबंध (बिलियन में)

कर/शुल्क	राजस्व ^अ	क्या परिवहन के लिए प्रतिबंधित है?
गैसोलीन उत्पाद कर	\$2.4	हाँ
परिवहन सुधार शुल्क	1.6	नहीं
डीज़ल उत्पाद कर	0.7	हाँ
डीज़ल बिक्री कर	0.3	नहीं
शून्य-उत्सर्जन वाहन शुल्क	— ^ब	हाँ
कुल	\$5.0	

^अ वर्ष 2020-21 में, जब सभी कर और शुल्क लागू हों। ऑफ़-हाइवे वाहनों में उपयोग होने वाले तेल पर लगने वाले करों से प्राप्त राजस्व शामिल नहीं है (कुल \$0.1 बिलियन)। मौजूदा राज्य संविधान और सीनेट विधेयक 1 दोनों इन राजस्वों को परिवहन के अलावा अन्य उद्देश्यों के लिए खर्च करने की अनुमति देते हैं।

^ब प्रतिवर्ष लगभग \$18 मिलियन।

वित्तीय प्रभाव

कोई प्रत्यक्ष राजकोषीय प्रभाव नहीं, परन्तु यह इस बात को प्रभावित कर सकता है कि कुछ धन कैसे खर्च किया गया है। प्रस्ताव 69 राज्य और स्थानीय राजस्व या लागतों की राशि को सीधे प्रभावित नहीं करेगा। (यह इसलिए है क्योंकि यह SB 1 में स्थापित कर और फीस दरों में परिवर्तन नहीं करता है।) प्रस्ताव से यह प्रभावित हो सकता है कि भविष्य में डीजल बिक्री कर और परिवहन में सुधार फीस से राजस्व खर्च करना जारी रखने के लिए विधान मंडल को अन्य प्रयोजनों के बजाय परिवहन उद्देश्यों पर खर्च करने के लिए भविष्य में कुछ पैसे कैसे खर्च किए जाते हैं। इसके अतिरिक्त, यह विधेयक राज्य को इसकी संवैधानिक व्यय सीमा से थोड़ा और नीचे स्तर पर रखेगा।

मुख्य रूप से इस उपाय के समर्थन या विरोध करने के लिए बनाई गई समितियों की सूची के लिए <http://www.sos.ca.gov/campaign-lobbying/cal-access-resources/measure-contributions/2018-ballot-measure-contribution-totals/> देखें। समिति के शीर्ष 10 योगदानकर्ताओं तक पहुंचने के लिए <http://www.fppc.ca.gov/transparency/top-contributors/jun-18-primary.html> देखें।

यदि आप राज्य के उपाय के संपूर्ण टेक्स्ट की एक प्रतिलिपि लेने के इच्छुक हैं, तो कृपया राज्य सचिव को (888) 345-2692 पर कॉल करें या आप vigfeedback@sos.ca.gov पर ईमेल कर सकते हैं और एक प्रतिलिपि बिना किसी भी कीमत पर आप को भेज दी जाएगी।