



Local Measure T – Medida Local T

T

RENOVACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE LAS VENTAS PARA EL TRASPORTE

PREGUNTA DE LA BOLETA

Para mantener las calles, carreteras, e infraestructura locales en buen estado; arreglar baches, pavimentar calles locales; mejorar la seguridad vial, las rutas de evacuación/acceso de vehículos de emergencia; modernizar puentes/pasos elevados más antiguos; calificar para fondos de contrapartida; requerir el 80% de los fondos para carreteras locales, ¿debería adoptarse una Ordenanza que continúe el impuesto sobre ventas de medio centavo aprobado por los votantes del Condado de Madera sin aumentar la tasa impositiva, renovando \$22,000,000 anualmente por 20 años a partir de 2027, con supervisión ciudadana, auditorías, divulgación del gasto público y que todo el dinero permanezca local?

Sí

No





Renovación de la MEDIDA T

LOS VOTANTES DEL CONDADO DE MADERA ORDENAN LO SIGUIENTE:

SECCIÓN 1. TÍTULO. Esta Ordenanza deberá ser conocida y podrá ser citada como, “Medida T: Medida para la Financiación del Transporte Local” que deberá renovar un impuesto sobre las transacciones y el uso minoristas.

SECCIÓN 2. DEFINICIONES.

2.01 Por “Autoridad” se entiende la Autoridad del Transporte del Condado de Madera para 2006 como Autoridad Local del Transporte designada por la Junta de Supervisores del Condado de Madera, de acuerdo con la Ley de Mejora y Autoridad del Transporte Local establecida en la Sección 180000 y siguientes del Código de Servicios Públicos de California.

2.02 Por “Condado” se entiende el Condado de Madera. El Condado incluye tanto el condado incorporado como el no incorporado de Madera.

2.03 Por “Departamento” se entiende el Departamento de Administración de Impuestos y Cuotas de California.

2.04 Por “Plan de Gastos” se entiende el Plan de Gastos adjunto a la presente Ordenanza como Anexo “A” e incorporado a la misma.

2.05 Por “Mantenimiento del Esfuerzo” se entiende que una jurisdicción tiene que demostrar el mantenimiento de un nivel mínimo de gastos en calles y carreteras locales para poder recibir fondos para Calles y Carreteras Locales.

2.06 Por “Fecha de Entrada en Vigor” se entiende el primer día del primer trimestre del calendario que comience más de 110 días después de la adopción de la ordenanza. Si la Ordenanza se aprueba por el requisito de votos de los electores que voten sobre esta Ordenanza en las elecciones celebradas el 5 de noviembre de 2024, la Fecha de Entrada en Vigor deberá ser el 1 de abril de 2027.

2.07 Por “Ordenanza” se entiende la ordenanza de la Medida T: Medida para la Financiación del Transporte Local que renueva el impuesto existente de la Autoridad sobre las transacciones y el uso minoristas.

2.08 Por “Medida T de 2006” se entiende el impuesto sobre transacciones y uso aplicado actualmente de acuerdo con la Ordenanza 2006-01 de la Autoridad.

SECCIÓN 3. PROPÓSITOS DEL PLAN DE GASTOS.

3.01 Esta Ordenanza establece la implementación de un nuevo Plan de Gastos, aprobado y adoptado por la Autoridad, que supondrá mejoras en las calles y carreteras locales de todo el condado, mejoras en las rutas de evacuación y respuesta para emergencias, ampliación de calles, señalización, mejoras en la seguridad de peatones, ciclistas y conductores. Estas mejoras necesarias deberán financiarse mediante un impuesto sobre las transacciones y el uso minoristas de medio punto porcentual establecido por un periodo de veinte años. Los ingresos deberán depositarse en un fondo especial, usado únicamente para los proyectos, las mejoras y los programas del transporte descritos en el Plan de Gastos adjunto como Anexo A a la presente, el cual se considera





Local Measure T – Medida Local T

parte de esta Ordenanza y por la presente se incorpora por referencia como si estuviera plenamente establecido en la misma.

SECCIÓN 4. GASTOS ADMINISTRATIVOS.

4.01 Los ingresos recibidos por la Autoridad de esta Ordenanza, después de la deducción de los costos requeridos del Departamento para realizar las funciones especificadas en la sección 180204 del Código de Servicios Públicos, el reembolso al Condado de Madera por sus costos en la realización de las elecciones si aprueban la medida de acuerdo con la sección 180203(a) del Código de Servicios Públicos, y después de la deducción para la administración del Plan de Gastos de acuerdo con las disposiciones del Código de Servicios Públicos que comienzan con la sección 180200.

4.02 Los ingresos pueden ser gastados por la Autoridad para sueldos, salarios, beneficios, gastos generales, auditorías y aquellos servicios que incluyan los servicios contractuales necesarios para administrar esta Ordenanza; sin embargo, en ningún caso se deberá destinar un monto superior al [uno por ciento (1.0%)] de los ingresos anuales dispuestos por esta Ordenanza al pago de los sueldos y beneficios del personal administrativo de la Autoridad. Los costos de realización o contratación de los trabajos relacionados con el proyecto deberán pagarse con los ingresos asignados al propósito apropiado.

4.03 Se deberá llevar a cabo una auditoría anual independiente para asegurar que los ingresos gastados por la Autoridad conforme a esta sección son necesarios y razonables para llevar a cabo sus responsabilidades conforme a esta Ordenanza.

SECCIÓN 5. FECHAS DE VIGENCIA, DE ENTRADA EN VIGOR Y DE EXPIRACIÓN.

5.01 Esta Ordenanza deberá ser vigente después de la certificación de los votos de las elecciones del 5 de noviembre de 2024, relacionados con esta medida si la mayoría de los electores que votaron sobre esta Ordenanza en las elecciones celebradas el 5 de noviembre de 2024 votan para aprobar la Ordenanza. Si así se aprueba, las disposiciones de esta Ordenanza deberán entrar en vigor el 1 de abril de 2027, tras la expiración de la Medida T de 2006, y deberán imponerse y recaudarse durante un periodo de veinte (20) años a partir de entonces.

5.02 La autoridad para recaudar el impuesto autorizado de acuerdo con esta Ordenanza deberá expirar el 31 de marzo de 2047.

SECCIÓN 6. CONTRATO CON EL ESTADO.

6.01 Antes de la Fecha de Entrada en Vigor, la Autoridad deberá celebrar un contrato con el Departamento para realizar todas las funciones inherentes a la administración y operación de la presente Ordenanza; en el entendido que, si la Autoridad no ha celebrado dicho contrato con el Departamento antes de la Fecha de Entrada en Vigor, aun así deberá hacerlo y, en tal caso, la fecha de entrada en vigor deberá ser el primer día del primer trimestre del calendario siguiente a la celebración de dicho contrato.

SECCIÓN 7. TASA DEL IMPUESTO SOBRE TRANSACCIONES Y USO.

7.01 Por el privilegio de vender propiedades personales tangibles al por menor, por la presente se impone y continuará cobrándose un impuesto a todos los comerciantes minoristas en los territorios incorporados y no incorporados del Condado a la tasa de medio punto porcentual (0.5%) de los ingresos brutos de cualquier comerciante minorista por la venta de cualquier propiedad personal tangible vendida al por menor en dicho





Local Measure T – Medida Local T

territorio en y después de la Fecha de Entrada en Vigor de esta Ordenanza.

7.02 Por la presente se grava y continuará un impuesto especial sobre el almacenamiento, uso u otro consumo dentro de los territorios incorporados y no incorporados del Condado de propiedad personal tangible que se compre a cualquier comerciante minorista en y después de la Fecha de Entrada en Vigor de esta Ordenanza para el almacenamiento, uso u otro consumo en el Condado a la tasa de medio punto porcentual (0.5%) del precio de venta de la propiedad cuyo almacenamiento, uso u otro consumo esté sujeto al impuesto. El precio de venta incluirá los gastos de entrega cuando dichos gastos estén sujetos al impuesto estatal sobre las ventas o el uso, sin importar el lugar en el que se haga la entrega.

SECCIÓN 8. PROCEDIMIENTOS Y MANTENIMIENTO DEL ESFUERZO DEL PLAN DE GASTOS.

8.01 Es la intención de la Legislatura y de la Autoridad que los ingresos provistos por esta Ordenanza sean usados para suplementar los ingresos actuales que están siendo usados para proyectos, mejoras y programas del transporte.

8.02 De acuerdo con la intención de la sección 180001 del Código de Servicios Públicos, una jurisdicción no puede redirigir a otros usos los fondos que actualmente se usan para los propósitos del transporte, y luego reemplazar los fondos redirigidos con dinero para el mantenimiento y la mejora de las calles locales procedente del impuesto sobre transacciones y uso minoristas.

8.03 Para cumplir los requisitos de la ley estatal, a fin de recibir fondos para las Calles y Carreteras Locales una jurisdicción tiene que demostrar el mantenimiento de un nivel mínimo de gastos en calles y carreteras locales conforme a la disposición siguiente:

8.03.01. Los gastos anuales de los fondos generales de una jurisdicción local para los propósitos del transporte no deberán ser un monto menor que la media trienal de los gastos anuales de la jurisdicción de su fondo general durante los tres años fiscales anteriores. Para el cálculo de la media trienal de los gastos anuales del fondo general, todos los fondos no restringidos que la jurisdicción local pudiera gastar a su discreción, destinados a los propósitos del transporte, son gastos del fondo general.

8.03.02. Sujeto a la aprobación de la Autoridad, si cualquier jurisdicción local tuviera gastos discrecionales extraordinarios de los fondos locales durante cualquier año fiscal, podrá determinar el nivel mínimo de la base de gastos de los fondos discrecionales locales de ese año mediante:

a. La resta de esos gastos extraordinarios (incluidas las contribuciones de los distritos evaluados, los fondos de impacto para el desarrollo u otras contribuciones no recurrentes) de sus gastos totales; o

b. Haciendo una petición a la Autoridad para una consideración especial. Es posible que una jurisdicción local pueda necesitar revisar su base mínima de gastos más allá de la resta de los gastos extraordinarios. En ese caso, la Autoridad puede permitir el establecimiento de una nueva base para el requisito del Mantenimiento del Esfuerzo de esa jurisdicción. Una jurisdicción local que haga una petición a la Autoridad conforme a esta disposición tendrá que aportar pruebas de la necesidad de una consideración especial y la petición tendrá que ser aprobada por mayoría de votos por la Autoridad.





Local Measure T – Medida Local T

8.04 Se llevará a cabo un informe anual independiente para verificar que las jurisdicciones locales han cumplido los requisitos del Mantenimiento del Esfuerzo. Cualquier jurisdicción local que no cumpla su requisito del Mantenimiento del Esfuerzo en un año determinado podrá ver reducido el fondo recibido para Calles y Carreteras Locales de acuerdo con el Plan de Gastos para el año siguiente por el monto en el que la jurisdicción no cumplió su requisito del Mantenimiento del Esfuerzo. Dichos fondos deberán redistribuirse entre las jurisdicciones restantes elegibles.

SECCIÓN 9. PROPÓSITOS DE LA ORDENANZA.

9.01 Esta Ordenanza se adopta para lograr, entre otros propósitos, los siguientes, y ordena que las disposiciones de la misma se interpreten con el fin de lograr dichos propósitos:

9.01.01. Para imponer un impuesto sobre las transacciones y el uso minoristas conforme a las disposiciones de la División 19 (comenzando por la Sección 180000) del Código de Servicios Públicos de California, y la Parte 1.6 (comenzando por la Sección 7251) de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos de California, que autoriza a la Autoridad y al electorado a adoptar esta ordenanza fiscal.

9.01.02. Para adoptar una ordenanza del impuesto sobre las transacciones y el uso minoristas que incorpore disposiciones idénticas a las de la Ley del Impuesto sobre las Ventas y el Uso del Estado de California siempre y cuando dichas disposiciones no sean incompatibles con los requisitos y limitaciones contenidos en la División 19 (comenzando por la Sección 180000) del Código de Servicios Públicos de California, y la Parte 1.6 (comenzando por la Sección 7251) de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos de California.

9.01.03. Para adoptar una ordenanza del impuesto sobre las transacciones y el uso minoristas que imponga un impuesto y establezca una medida para el mismo que pueda ser administrado y cobrado por el Departamento de una manera que se adapte lo mejor posible a, y requiera la menor desviación posible de, los procedimientos establecidos por ley y administrativos existentes seguidos por el Departamento para la administración y cobranza de los Impuestos sobre las Ventas y el Uso del Estado de California.

9.01.04. Para adoptar una ordenanza del impuesto sobre las transacciones y el uso minoristas que pueda administrarse de forma que sea, en la mayor medida posible, coherente con las disposiciones de la Parte 1.6 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos, minimice el costo de cobrar los impuestos sobre las transacciones y el uso, y al mismo tiempo, minimice la carga del mantenimiento de registros sobre las personas sujetas a impuestos conforme a las disposiciones de la Ordenanza.

9.01.05. Los fondos generados por el impuesto sobre las transacciones y el uso autorizado por esta Ordenanza solo podrán usarse para los propósitos del transporte, incluyendo la administración del Plan de Gastos, según pueda ser enmendado, incluyendo la defensa o el procesamiento de acciones legales relacionadas con el mismo, la construcción, la adquisición, el mantenimiento, y el funcionamiento de calles, carreteras, autopistas, incluyendo las autopistas estatales y los sistemas de transporte público y para los propósitos relacionados con el transporte, incluyendo la administración y supervisión de los proyectos que se financiarán usando el impuesto sobre las transacciones y el uso, tales como la coordinación con otras agencias responsables, así como la ejecución del proyecto y la negociación de los acuerdos del proyecto. Estos propósitos incluyen los gastos de planificación, las revisiones del entorno, los





Local Measure T – Medida Local T

costes de ingeniería y diseño, y la adquisición del derecho de paso relacionado. Los gastos también incluyen, entre otros, los servicios de la deuda sobre bonos u otras deudas, y los gastos y las reservas vinculados a la emisión de los mismos.

SECCIÓN 10. ADOPCIÓN DE DISPOSICIONES DE LAS LEYES ESTATALES.

10.01 Salvo que se disponga lo contrario en esta Ordenanza, todas las disposiciones de la Parte 1 (comenzando por la Sección 6001) de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos de California, siempre y cuando estén relacionadas con los impuestos sobre las ventas y no sean incompatibles con las disposiciones de la Parte 1.6 (comenzando por la Sección 7251) de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos y la División 19 (comenzando por la Sección 180000) del Código de Servicios Públicos de California, se adoptan por la presente y forman parte de esta Ordenanza como si estuvieran establecidas en su totalidad en la misma.

10.02 Al adoptar las disposiciones de la Parte 1 (que comienza por la Sección 6001 del Código de Ingresos e Impuestos) siempre y cuando estén relacionadas con los impuestos sobre las transacciones y el uso y no sean incompatibles con esta ley, donde quiera que se nombre o se refiera al Estado de California como agencia fiscal, el nombre de la Autoridad deberá ser sustituido por el mismo. Sin embargo, la sustitución de la palabra “estado” no deberá realizarse cuando:

10.02.01. La palabra “estado” se use como parte del título del Contralor del Estado, del Tesorero del Estado, de la Tesorería Estatal o de la Constitución del Estado de California;

10.02.02. El resultado de esa sustitución requiera que se tomen acciones por o contra la Autoridad, o cualquier agencia, funcionario o empleado de esta, y no por o en contra del Departamento de Administración Tributaria de California, al desempeñar las funciones inherentes a la administración o ejecución de esta Ordenanza.

10.02.03. En esas secciones, incluidas, entre otras, las secciones que se refieren a los límites exteriores del Estado de California, donde el resultado de la sustitución sería:

a. Proporcionar una exención de este impuesto con respecto a ciertas ventas, almacenamientos, usos u otros consumos de propiedad personal tangible que de otro modo no estarían exentos de este impuesto, en tanto dichas ventas, almacenamientos, usos u otros consumos sigan estando sujetos al impuesto por parte del estado según las disposiciones de la Parte 1 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos o;

b. Gravar este impuesto con respecto a ciertas ventas, el almacenamiento, el uso u otro consumo de propiedad personal tangible que no esté sujeto al impuesto por parte del estado según dicha disposición del código.

10.02.04. En las Secciones 6701, 6702 (excepto la última oración de la misma), 6711, 6715, 6737, 6797 o 6828 del Código de Ingresos e Impuestos.

10.03 El nombre de la jurisdicción de la Autoridad o del Condado también deberá ser sustituido por la palabra “estado” en la frase “comerciante minorista dedicado a los negocios en este estado” en la Sección 6203 y en la definición de dicha frase.





Local Measure T – Medida Local T

10.03.01. Para los propósitos del impuesto sobre el uso, las palabras “Un comerciante minorista que se dedica a realizar negocios en el Condado” también incluirán a cualquier comerciante minorista que, en el año calendario anterior o actual, tenga ventas combinadas totales de propiedad personal tangible en este estado o para su entrega en el Estado por el comerciante minorista y todas las personas relacionadas con el comerciante minorista que excedan quinientos mil dólares (\$500,000). Para el propósito de esta sección, una persona se relaciona con otra persona si ambas personas se relacionan de acuerdo con la Sección 267(b) del Título 26 del Código de los Estados Unidos y la reglamentación a continuación.

10.03.02. Todas las enmiendas a las disposiciones de la Parte 1 (comenzando por la Sección 6001) relativas al impuesto sobre las ventas y/o el uso y que no sean incompatibles con esta parte deberán convertirse automáticamente en parte de la ordenanza. Sin embargo, ninguna enmienda deberá entrar en vigor de forma que afecte a la tasa del impuesto establecido por la junta de la Autoridad.

El monto sujeto a impuestos no deberá incluir el monto de cualquier impuesto sobre las ventas y/o impuesto sobre el uso establecido por el Estado de California o por cualquier ciudad, ciudad y condado, o condado de acuerdo con la Ley Uniforme de Impuestos Locales sobre las Ventas y el Uso Bradley-Burns (Parte 1.5 (comenzando por la Sección 7200)) o el monto de cualquier impuesto sobre las transacciones o el uso administrado por el estado.

Se deberá considerar que esta Ordenanza adopta por referencia las disposiciones de las Secciones 7261 y 7262, en su versión vigente o enmendada posteriormente. Dichas secciones deberán prevalecer siempre que entren en conflicto con las disposiciones del presente documento.

SECCIÓN 11. NO SE REQUIERE PERMISO ADICIONAL.

11.01 Si se emitió un permiso de vendedor a un comerciante minorista conforme a la sección 6067 del Código de Ingresos e Impuestos de California, esta Ordenanza no requerirá un permiso de vendedor adicional.

SECCIÓN 12. EXENCIONES Y EXCLUSIONES.

12.01 El monto sujeto a impuestos de acuerdo con esta Ordenanza no deberá incluir el monto del impuesto sobre las ventas o impuesto sobre el uso establecido por el Estado de California o por cualquier ciudad, ciudad y condado, o condado de acuerdo con la Ley Uniforme de Impuestos Locales sobre las Ventas y el Uso Bradley-Burns, o el monto de cualquier impuesto sobre las transacciones o el uso administrado por el estado.

12.02 Hay exentos de la parte del impuesto sobre las transacciones y el uso autorizado de acuerdo con esta Ordenanza:

12.02.01. Los ingresos brutos procedentes de la venta de propiedad personal tangible, distinta a los productos de combustible o petróleo, a operadores de aeronaves para su uso o consumo principalmente fuera del condado en el que se realiza la venta y directa y exclusivamente para el uso de la aeronave como transportistas comunes de personas o propiedades conforme a la autoridad de las leyes de este estado, de los Estados Unidos, o de cualquier gobierno extranjero.

12.02.02. Las ventas de propiedades para ser usadas fuera del Condado que se envían a un punto fuera del Condado, de acuerdo con el contrato de venta, mediante el envío a dicho punto por parte del comerciante minorista o su agente, o mediante la entrega por parte del comerciante minorista a un transportista para su envío a un consignatario en dicho punto.





Local Measure T – Medida Local T

a. Para los propósitos de esta Ordenanza, el “envío” de vehículos (distintos a los vehículos comerciales) sujetos a inscripción de acuerdo con el Capítulo 1 (comenzando por la Sección 4000) de la División 3 del Código de Vehículos, aeronaves con licencia conforme a la Sección 21411 del Código de Servicios Públicos, y embarcaciones indocumentadas inscritas conforme a la División 3.5 (comenzando por la Sección 9840) del Código de Vehículos deberá satisfacerse mediante (i) la inscripción en un domicilio fuera del Condado; y (ii) mediante una declaración bajo pena de perjurio firmada por el comprador, en la que declare que el domicilio es, efectivamente, su principal lugar de residencia.

b. Para los propósitos de esta Ordenanza, el “envío” de vehículos comerciales deberá ser cumplido por (i) la inscripción a un establecimiento comercial fuera del Condado; y, (ii) una declaración bajo pena de perjurio, firmada por el comprador, de que el vehículo será operado desde esa dirección.

12.02.03. La venta de propiedad personal tangible está exenta del impuesto autorizado por esta Ordenanza si el vendedor está obligado a suministrar la propiedad por un precio fijo de acuerdo con un contrato celebrado con anterioridad a la Fecha de Entrada en Vigor de esta Ordenanza.

12.02.04. Un arrendamiento de propiedad personal tangible que sea una venta continuada de dicha propiedad está exento del impuesto autorizado por esta Ordenanza por cualquier periodo de tiempo por el que el arrendador esté obligado a arrendar la propiedad por un monto fijado por el arrendamiento con anterioridad a la Fecha de Entrada en Vigor de esta Ordenanza.

12.02.05. Para los efectos de los subpárrafos C y D de la Sección 12.02, se considerará que la venta o el arrendamiento de propiedad personal tangible no están obligados de acuerdo con un contrato o arrendamiento por cualquier periodo de tiempo por el cual cualquiera de las partes del contrato o arrendamiento tenga el derecho incondicional de terminar el contrato o arrendamiento mediante notificación, ya sea que se ejerza o no ese derecho.

12.03 Están exentos o excluidos de la parte del impuesto sobre las transacciones y el uso autorizado de acuerdo con esta Ordenanza:

12.03.01. A excepción de lo establecido en B, no se exige que un comerciante minorista que participe en un negocio en el Condado recaude el impuesto sobre el uso de un comprador de propiedad personal tangible, a menos que el comerciante transporte o envíe la propiedad dentro del Condado o participe dentro del Condado en hacer la venta de la propiedad, lo cual incluye, entre otros aspectos, la solicitud o recepción del pedido, ya sea directa o indirectamente, en el lugar en que el comerciante minorista desarrolle su actividad en el Condado o mediante algún representante, agente, representante electoral, solicitador, subsidiaria o persona en el Condado bajo la autoridad del comerciante minorista.

12.03.02. “Un comerciante minorista que se dedique a realizar negocios en el Condado” también incluirá a todo comerciante en cualquiera de los siguientes casos: vehículos sujetos a ser registrados conforme el Capítulo 1 (a partir de la Sección 4000) de la División 3 del Código Vehicular, aeronaves autorizadas conforme a la Sección 21411 del Código de Servicios Públicos o navíos no documentados registrados conforme a la División 3.5 (a partir de la Sección 9840) del Código Vehicular. Dicho comerciante minorista está obligado a recaudar el impuesto sobre el uso de cualquier comprador que registre o tenga el permiso del vehículo, navío, o aeronave en una dirección dentro del Condado.





Local Measure T – Medida Local T

12.03.03. El monto sujeto a impuestos no deberá incluir el monto de cualquier impuesto sobre las ventas o impuesto sobre el uso establecido por el Estado de California o por cualquier ciudad, ciudad y condado, o condado de acuerdo con la Ley Uniforme de Impuestos Locales sobre las Ventas y el Uso Bradley-Burns (Parte 1.5 (comenzando por la Sección 7200)) o el monto de cualquier impuesto sobre las transacciones o el uso administrado por el estado.

12.03.04. El almacenamiento, uso, u otro consumo de propiedad personal tangible, distinto de productos de combustible o petróleo, comprada por operadores de aeronaves, y usada o consumida por los operadores directa y exclusivamente en el uso de la aeronave como transportista común de personas o propiedades por contrato o compensación conforme a un certificado de conveniencia y necesidad pública emitido de acuerdo con las leyes de este estado, de los Estados Unidos, o de cualquier gobierno extranjero está exento del impuesto sobre el uso. Esta exención es adicional a las exenciones dispuestas en las Secciones 6366 y 6366.1 del Código de Ingresos e Impuestos de California.

12.03.05. El almacenamiento, uso u otro consumo en el Condado de propiedad personal tangible está exento del impuesto si el comprador está obligado a comprar la propiedad por un precio fijo de acuerdo con un contrato celebrado con anterioridad a la Fecha de Entrada en Vigor de esta Ordenanza.

12.03.06. La posesión de, o el ejercicio de cualquier derecho o poder sobre, propiedad personal tangible conforme a un contrato de arrendamiento que sea una compra continuada de la propiedad está exenta de impuestos durante cualquier periodo de tiempo durante el cual el arrendatario esté obligado a arrendar la propiedad por un monto fijado por un arrendamiento celebrado con anterioridad a la Fecha de Entrada en Vigor de esta Ordenanza.

12.03.07. Para los propósitos de las subsecciones 12.03.05 y 12.03.06, el almacenamiento, uso u otro consumo de, o la posesión de, o el ejercicio de cualquier derecho o poder sobre, propiedad personal tangible no se considerará obligatorio de acuerdo con un contrato o arrendamiento por cualquier periodo de tiempo por el cual cualquiera de las partes del contrato o arrendamiento tenga el derecho incondicional de terminar el contrato o arrendamiento mediante notificación, se ejerza o no ese derecho.

12.03.08. Cualquier persona sujeta al impuesto sobre el uso conforme a esta Ordenanza puede acreditar contra ese impuesto o cualquier impuesto sobre las transacciones, o al reembolso de un impuesto sobre las transacciones pagado a un distrito o comerciante minorista en un distrito que establezca un impuesto sobre las transacciones y el uso de acuerdo con la Parte 1.6 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos.

SECCIÓN 13. LUGAR DE VENTA.

13.01 Para los propósitos de esta Ordenanza, todas las transacciones minoristas se realizan en el establecimiento comercial del minorista a menos que la propiedad personal tangible vendida sea enviada por el comerciante minorista o su agente a un destino fuera del estado o a un transportista común para su envío a un destino fuera del estado. Los ingresos brutos recibidos por dichas ventas incluirán los gastos de entrega cuando dichos gastos estén sujetos al impuesto estatal sobre las ventas y el uso, sin importar el lugar en el que se haga la entrega. En el caso de que un comerciante minorista no tenga un establecimiento comercial permanente en el estado o tenga más de un establecimiento comercial, el lugar o los lugares en los que se realicen las ventas al por menor para los propósitos del impuesto sobre las transacciones impuesto por esta Ordenanza se determinarán conforme a las reglas y reglamentaciones que disponga y adopte el Departamento.





Local Measure T – Medida Local T

SECCIÓN 14. AUTORIDAD SOBRE BONOS.

14.01 La Autoridad deberá tener el poder de vender o emitir, en cualquier momento, y ocasionalmente, bonos de impuesto limitado u otras obligaciones pagaderas y garantizadas por los ingresos del impuesto sobre las ventas autorizado por esta Ordenanza para financiar y refinanciar los proyectos para el transporte identificados en el Plan de Gastos.

14.02 La máxima deuda en bonos que puede estar pendiente en un momento determinado deberá ser por un monto igual a la suma del capital de, y los intereses por, los bonos, pero sin exceder los ingresos estimados del impuesto. El monto de los bonos pendientes en un momento determinado no incluye el monto de los bonos, los bonos de reembolso, o los pagarés de anticipación de bonos cuyos fondos necesarios para el pago de los mismos se hayan reservado para ese propósito en una cuenta de fideicomiso o de garantía.

SECCIÓN 15. ENMIENDAS AL PLAN DE GASTOS.

15.01 La Autoridad podrá revisar y proponer anualmente enmiendas al Plan de Gastos para disponer el uso de fondos federales, estatales y locales adicionales, para contabilizar ingresos inesperados, o para tomar en consideración circunstancias imprevistas. La Autoridad no podrá enmendar las asignaciones de los ingresos del impuesto sobre las ventas establecidas por categorías en el Plan de Gastos, ya que las asignaciones solo podrán enmendarse si la mayoría de dos tercios de los electores votan para aprobarlas.

15.02 Las enmiendas al Plan de Gastos tienen que ser aprobadas por una mayoría de dos tercios de los votos de la totalidad de los miembros de la junta de la Autoridad mediante una votación nominal registrada en las actas de la Autoridad tras una audiencia pública notificada de la Autoridad. El aviso de la audiencia pública se publicará de acuerdo con la sección 6062 del código del Gobierno. Posteriormente, la Autoridad deberá notificar a la Junta de Supervisores, al Concejo de la Ciudad de cada ciudad del condado y proporcionar a cada uno de ellos una copia de la(s) enmienda(s) propuesta(s). De acuerdo con la sección 180207 del Código de Servicios Públicos, la(s) enmienda(s) propuesta(s) deberá(n) estar vigente(s) 45 días después del aviso, a menos que se apelen conforme al proceso descrito en el párrafo siguiente. En caso de que se presente una apelación, la Autoridad deberá celebrar una audiencia pública sobre la(s) enmienda(s) propuesta(s) dentro de los 45 días siguientes a la presentación de la apelación.

15.03 En caso de que una jurisdicción local no esté de acuerdo con la(s) enmienda(s) de la Autoridad, el órgano de gobierno de la jurisdicción tiene que, por mayoría de votos, determinar la emisión de un aviso formal a la Autoridad sobre su intención, por escrito y por correo certificado, de obtener una anulación de la(s) enmienda(s) de la Autoridad. La jurisdicción que apela tendrá 45 días a partir de la fecha en que la Autoridad adopte la(s) enmienda(s) propuesta(s) para obtener resoluciones que apoyen una anulación de la(s) enmienda(s) por parte de la mayoría de las ciudades que representen a la mayoría de la población residente dentro de las áreas incorporadas del condado y de la Junta de Supervisores. Si la jurisdicción no obtiene las resoluciones necesarias que apoyen la anulación, se mantendrá(n) la(s) enmienda(s) de la Autoridad al Plan de Gastos. Si las resoluciones necesarias en apoyo de la anulación se obtienen en un plazo de 45 días a partir de la fecha en que la Autoridad adopte la(s) enmienda(s) propuesta(s), entonces la(s) enmienda(s) no deberá(n) entrar en vigor.

15.04 La Autoridad actualizará el Plan de Gastos cada cinco años que el impuesto sobre las ventas esté en vigor para reflejar las prioridades actuales y cambiantes y las necesidades en el Condado, según lo definido por los representantes del gobierno local debidamente elegidos de la Junta de la Autoridad y según lo reflejado en su actual Plan de Transporte Regional del Condado de Madera. Cualquier cambio en el Plan de Gastos tiene que ser





Local Measure T – Medida Local T

adoptado con la ley actual vigente en el momento de la actualización y tiene que basarse en los hallazgos sobre la necesidad del cambio por parte de la Autoridad.

SECCIÓN 16. ENMIENDAS A ESTA ORDENANZA.

16.01 Esta Ordenanza podrá ser enmendada para la ejecución de sus propósitos. La Autoridad deberá establecer un proceso para la(s) propuesta(s) de enmienda(s) a la Ordenanza que garantice que los comités de la Autoridad establecidos por esta Ordenanza participen en el desarrollo de la(s) propuesta(s) de enmienda(s) a la Ordenanza.

16.02 Una vez completado ese proceso, la(s) enmienda(s) a esta Ordenanza tiene(n) que ser aprobada(s) por la mayoría de dos tercios del total de los miembros de la junta de la Autoridad mediante una votación nominal registrada en las actas de la Autoridad. La Autoridad tiene que avisar y celebrar una audiencia pública sobre el asunto antes de la adopción formal de cualquier enmienda a la Ordenanza. El aviso de la audiencia pública se publicará de acuerdo con la sección 6062 del Código del Gobierno.

16.03 En caso de que una jurisdicción local no esté de acuerdo con la(s) enmienda(s) de la Autoridad, el órgano de toma de decisiones políticas de la jurisdicción tiene que, por mayoría de votos, determinar la emisión de un aviso formal a la Autoridad sobre su intención, por escrito y por correo certificado, de obtener una anulación de la(s) enmienda(s) de la Autoridad. La jurisdicción que apela tendrá 45 días a partir de la fecha en que la Autoridad adopte la(s) enmienda(s) propuesta(s) para obtener resoluciones que apoyen una anulación de la(s) enmienda(s) por parte de la mayoría de las ciudades que representen a la mayoría de la población residente dentro de las áreas incorporadas del condado y de la Junta de Supervisores. Si la jurisdicción no obtiene las resoluciones necesarias que apoyen la anulación, se mantendrá(n) la(s) enmienda(s) de la Autoridad a la Ordenanza. Si las resoluciones necesarias en apoyo de la anulación se obtienen en un plazo de 45 días a partir de la fecha en que la Autoridad adopte la(s) enmienda(s) propuesta(s), entonces la(s) enmienda(s) no deberá(n) entrar en vigor.

SECCIÓN 17. COMITÉS DE LA AUTORIDAD.

17.01 Se establece la siguiente estructura de comités para asesorar a la Autoridad en la administración del Plan de Gastos y de esta Ordenanza:

17.02 Se establecerá un Comité de Supervisión Ciudadana independiente de la Medida T para revisar las auditorías fiscales independientes sobre el gasto de los fondos del impuesto y emitir un informe anual a la Junta de la Autoridad sobre sus hallazgos en relación con el cumplimiento de los requisitos del Plan de Gastos y de la Ordenanza. El Comité de Supervisión Ciudadana de la Medida T es responsable de supervisar el uso adecuado de los fondos del impuesto sobre las ventas y la implementación de los programas y proyectos establecidos en el Plan de Gastos y de hacer recomendaciones a la Junta de la Autoridad. El comité no es un órgano de toma de decisiones políticas. El Comité de Supervisión Ciudadana de la Medida T estará formado por un representante de cada uno de los cinco Distritos de Supervisión del Condado más un suplente. Los miembros del Comité de Supervisión Ciudadana de la Medida T no podrán ser miembros de ningún otro comité(s) de la Autoridad o de la MCTC/MCTA. No pueden ser empleados actuales o antiguos del Condado de Madera o de las Ciudades de Chowchilla o Madera con menos de tres años desvinculados de su empleo.

17.03 El comité de Supervisión de la Medida T se reunirá un mínimo de cuatro veces al año para revisar los ingresos trimestrales generados por la Medida T y los gastos realizados por la Ciudad de Madera, la Ciudad de Chowchilla, el Condado de Madera, y la Autoridad de Transporte del Condado de Madera usando fondos de la Medida T; sin embargo, podrán convocar reuniones adicionales.





Local Measure T – Medida Local T

SECCIÓN 18. ENMIENDAS ESTABLECIDAS POR LEY.

18.01 Todas las enmiendas posteriores a la fecha de entrada en vigor de esta Ordenanza realizadas a la Parte 1 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos relacionadas con los impuestos sobre las ventas y el uso y que sean consistentes con la Parte 1.6 y la Parte 1.7 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos, y todas las enmiendas a la Parte 1.6 y la Parte 1.7 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos, automáticamente formarán parte de esta Ordenanza, siempre y cuando dichas enmiendas no tengan el fin de afectar la tasa del impuesto establecido por esta Ordenanza.

SECCIÓN 19. CREACIÓN DE UNA CUENTA SEPARADA.

19.01 Todos los ingresos procedentes del impuesto sobre transacciones y el uso minoristas, más los intereses, se depositarán en un fondo especial para los proyectos identificados en el Plan de Gastos. El (los) fondo(s) autorizado(s) conforme a esta Ordenanza será(n) administrado(s) por la Autoridad.

19.02 La Autoridad deberá asignar fondos a los proyectos y programas identificados en el Plan de Gastos según sea necesario para cumplir las obligaciones contractuales y del programa. La Autoridad podrá asignar fondos según lo descrito, pero podrá reservarse el derecho de no desembolsar dinero hasta que sea necesario para cumplir las obligaciones contractuales del proyecto o programa. Cada agencia que reciba fondos de esta Ordenanza deberá depositar dichos fondos en una cuenta separada que devengue intereses. Cualquier interés devengado por los fondos asignados de acuerdo con esta Ordenanza deberá ser gastado solo en aquellos propósitos para los cuales los fondos fueron asignados o deberá ser devuelto a la Autoridad. La Autoridad se reserva el derecho de auditar dichas cuentas.

SECCIÓN 20. LEY DE CALIDAD MEDIOAMBIENTAL DE CALIFORNIA.

20.01 Esta Ordenanza no es un proyecto tal y como se define en la Sección 15378 de las Pautas sobre la Ley de Calidad Medioambiental de California (CEQA) y, por lo tanto, está exenta de los requisitos de la CEQA. Antes del inicio de cualquier proyecto incluido en el Plan de Gastos, deberá llevarse a cabo cualquier revisión medioambiental necesaria exigida por la CEQA.

SECCIÓN 21. ORDENANZAS DE IMPLEMENTACIÓN.

21.01 Tras la aprobación de esta Ordenanza por los votantes, la Autoridad podrá, además de las reglas locales requeridas para ser dispuestas de acuerdo con esta Ordenanza, adoptar ordenanzas de implementación, reglas y procedimientos administrativos, y tomar otras medidas que puedan ser necesarias y apropiadas para llevar a cabo sus responsabilidades en la implementación del Plan de Gastos.

SECCIÓN 22. DESIGNACIÓN DE INSTALACIONES.

22.01 Cada proyecto o programa superior a \$250,000 financiado en su totalidad o en parte por los ingresos de esta Ordenanza deberá ser claramente designado por escrito a través de señales y/o documentos, durante su construcción o implementación como financiado por los ingresos de esta Ordenanza.

SECCIÓN 23. CONTRATACIÓN PARA LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS.

23.01 La Autoridad deberá tener el poder de contratar para la ejecución de cualquier proyecto o programa del Plan de Gastos si todas las jurisdicciones afectadas por el proyecto están de acuerdo y si la Autoridad determina que:





Local Measure T – Medida Local T

- 23.01.01. El proyecto podría ejecutarse más rápido mediante un contrato emitido por la Autoridad;
o
- 23.01.02. Un contrato de la Autoridad proporcionaría economías de escala y reduciría los costos del proyecto.

SECCIÓN 24. INFORME ANUAL.

24.01 La Autoridad preparará un informe anual en el que se identifiquen las acciones y ejecuciones de la Autoridad en el cumplimiento del Plan de Gastos adoptado en un plazo máximo de 180 días tras la recepción de la auditoría del año fiscal. El informe detallará el monto de los fondos recaudados y gastados y el estado de los proyectos requeridos o autorizados para ser financiados para los propósitos de esta Ordenanza.

SECCIÓN 25. DIVISIBILIDAD.

25.01 Si cualquier sección, parte, disposición, cláusula o frase de esta Ordenanza o la aplicación de la misma a cualquier persona o circunstancia es por cualquier razón considerada inválida o inconstitucional, las partes restantes de esta Ordenanza y la aplicación de dichas disposiciones a otras personas o circunstancias no deberán verse afectadas sino que deberán permanecer en pleno vigor y efecto.

SECCIÓN 26. LÍMITE DE ASIGNACIONES ANUALES.

26.01 El Artículo XIIIB de la Constitución de California requiere el establecimiento de un límite de asignaciones anuales para ciertas entidades gubernamentales. El límite de asignaciones anuales máximas para la Autoridad se estableció en \$30 millones. El límite de las asignaciones deberá ser objeto de los ajustes previstos por la ley. Todos los gastos de los ingresos del impuesto sobre las transacciones y el uso minoristas autorizados de acuerdo con esta Ordenanza están sujetos al límite de asignaciones de la Autoridad.

SECCIÓN 27. PROHIBICIÓN DE LA ORDEN DE RECAUDACIÓN.

27.01 No deberá emitirse ningún mandato judicial ni ningún otro proceso legal o equitativo en ninguna demanda, acción o proceso en ninguna corte contra el Estado o la Autoridad, o contra cualquier funcionario del Estado o de la Autoridad, para impedir o prohibir la cobranza conforme a esta Ordenanza, o la Parte 1.6 (comenzando por la Sección 7251) de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos de California, o la División 19 (comenzando por la Sección 180000) del Código de Servicios Públicos de California, de cualquier impuesto o cualquier monto de impuesto que se requiera cobrar.

SECCIÓN 28. EPÍGRAFE.

28.01 Los títulos y encabezamientos de las secciones establecidas en esta Ordenanza no forman parte de esta Ordenanza y no deberán tener ningún efecto sobre la comprensión o interpretación de cualquier parte de la misma.





Local Measure T – Medida Local T

ANEXO “A”

Plan de gastos de la Medida T

Se pide a los votantes del Condado de Madera que renueven la Medida T como un impuesto sobre las ventas de ½ centavo durante 20 años para seguir manteniendo y mejorando las calles y carreteras locales y los sistemas de transporte en general.

El Plan de Gastos de la Medida T para 2024 (“el Plan”) se desarrolló a través de un amplio programa de alcance público en el que se pidió a los residentes que identifiquen sus prioridades para los futuros programas y proyectos del transporte. El plan lo desarrolló el Comité Directivo de la Medida T, que se reunió entre octubre de 2023 y abril de 2024. Cuatro miembros de cada distrito supervisor fueron seleccionados de forma independiente en función de las solicitudes presentadas.

La labor de difusión incluyó:

- El desarrollo de un sitio web de la Medida T con toda la información relevante sobre los gastos anteriores, los planes, y los impactos de la Medida T en el Condado y en las Ciudades de Chowchilla y Madera.
- Más de 30 reuniones con organizaciones y líderes comunitarios que representan diversos puntos de vista.
- Una serie de nueve Reuniones Públicas en el Ayuntamiento.
- La participación en línea, incluyendo el uso de una herramienta de presupuestos participativos.
- Envío postal a todos los residentes y negocios del Condado.
- Anuncios impresos en los periódicos locales para promocionar las oportunidades de participación.
- Anuncios y publicaciones en las redes sociales promoviendo las oportunidades de participación.

Además, se llevaron a cabo dos encuestas telefónicas estadísticamente válidas entre todos los residentes del Condado.

La renovación de la Medida T:

- Generará aproximadamente \$22 millones al año basados en un impuesto sobre las ventas de ½ centavo para un total estimado de \$440 millones a lo largo de la duración de la medida.
- Se usará para proyectos LOCALES y prioridades LOCALES, prohibiendo que Sacramento se apodere de estos fondos.
- Permitirá a las jurisdicciones locales seguir compitiendo por las subvenciones estatales y federales y apalancar fondos, aumentando así los ingresos.
- Ejecutará un Plan de Gastos con un mayor énfasis en el mantenimiento de las calles y carreteras locales; y





Local Measure T – Medida Local T

- Incorporará un Comité de Supervisión Ciudadana (COC) para garantizar que los proyectos y programas del Plan se financian y/o completan

El Plan de Gastos

Estimación y Distribución de los Ingresos

A lo largo del plan de 20 años, se estima que se generarán \$440 millones para inversiones en el transporte local. La estimación de \$440 millones se calculó sobre la base de una media de cinco años de los ingresos por el impuesto sobre las ventas en todo el condado, que luego se redujo para reflejar una estimación conservadora.

Los ingresos estimados y la asignación entre las categorías se basan en el valor del dinero de 2024 y no son vinculantes ni controlables. Los fondos del impuesto sobre las ventas para el transporte deberán asignarse en función del porcentaje de ingresos obtenidos.

Esta financiación servirá como inversión que potenciará futuras oportunidades de subvenciones locales, Estatales, y Federales. Los fondos se usarán para todas las fases de la implementación del proyecto, incluyendo la planificación, el medio ambiente, los permisos, el diseño, el derecho de paso, y/o proyectos de construcción de capital y operaciones. Las fuentes de financiación Estatales y Federales que también pueden usarse para implementar proyectos y programas de transporte en la próxima década incluyen el Programa Estatal para la Mejora del Transporte Regional (STIP), el Programa Interregional para la Mejora del Transporte (ITIP), la Ley de Inversión en Infraestructuras y Empleos (Ley de Infraestructuras Bipartidista, [BIL]), la Mitigación de la Congestión de la Calidad del Aire Federal, los Fondos Regionales para el Transporte de Superficie, y la Financiación Local (por ejemplo, cuotas de urbanizadores, fondos generales, y fondos de la Ley de Desarrollo del Transporte).

Todas las estimaciones y asignaciones de los ingresos que aparecen en este Plan son para propósitos ilustrativos. Los ingresos netos reales pueden quedar por encima o por debajo de las previsiones del Plan de Gastos; por lo tanto, las asignaciones reales de ingresos a cada categoría se basarán en los porcentajes aquí contenidos.

No se deberá usar ningún ingreso generado por este impuesto para reemplazar la aportación equitativa de las nuevas urbanizaciones.

Los ingresos dispuestos por esta medida no deberán usarse para reemplazar la financiación de urbanizadores privados que haya sido o vaya a ser asignada a cualquier proyecto para ayudar a aliviar los impactos directos sobre el tráfico de cualquier desarrollo residencial, comercial, o industrial nuevo o reurbanizado en el Condado de Madera o en sus ciudades.

Mantenimiento de los Esfuerzos Locales de Financiación del Transporte

Las jurisdicciones locales certificarán en una verificación anual presentada a la Autoridad del Transporte del Condado de Madera (MCTA) que estos fondos para el transporte se usarán para aumentar y no para suplantar los recursos locales gastados. Para los propósitos de este cálculo se usará un promedio del gasto de los tres (3) años anteriores para propósitos del transporte local según lo definido en la Ordenanza.

Verificación de la Elegibilidad

Las ciudades y el Condado seleccionarán los proyectos para el transporte que cumplan los criterios de elegibilidad identificados en este Plan. Las jurisdicciones locales certificarán en la verificación anual presentada a la MCTA que





Local Measure T – Medida Local T

estos fondos para el transporte se usaron para gastos elegibles.

Calles y Carreteras Locales, 80% con un 10% Reservado para Comunidades Desfavorecidas Un Total de \$352 Millones con \$35.2 Millones para Comunidades Desfavorecidas

Reconociendo que las calles son la estructura central de nuestro sistema de transporte, este Plan proporciona fondos a las ciudades locales y al Condado de Madera, distribuidos principalmente en función de la población ajustada anualmente según los Datos del Censo del Departamento de Finanzas del Estado.

Cada jurisdicción identificará anualmente las calles y carreteras específicas a las que se dará prioridad para su reparación y/o reacondicionamiento y celebrará reuniones públicas anuales para revisar el plan propuesto antes de su adopción por la jurisdicción local y la junta de la MCTA.

Cada jurisdicción deberá tener la flexibilidad de asignar fondos en función de las necesidades únicas que se abordarán en sus comunidades:

- El Mantenimiento de las Calles y Carreteras Locales
- Los Planes de Evacuación
- Las Rutas Seguras a la Escuela
- La Definición de Calles y Carreteras Locales para Bicicleta y Peatones/Transporte Activo

Las Calles y Carreteras Locales incluyen carreteras que sirven principalmente al tránsito local y regional en las áreas de la Ciudad y el Condado, incluyendo las calles vecinales/residenciales Locales, las Vías Colectoras Mayores/Menores, las Arterias Principales/Menores, y las Autopistas Locales, así como los callejones locales.

- Estos fondos pueden usarse para:
 - Reparación y mantenimiento de las carreteras locales. Estos fondos tienen que usarse para aumentar el gasto actual en transporte y no pueden usarse para reemplazar los gastos del fondo general de una jurisdicción local.
 - Mejoras en las intersecciones locales, ampliación de carreteras, señalización, sustitución de puentes y/o métodos de pacificación del tránsito.
 - Proyectos que incluyan la conectividad local entre comunidades, escuelas locales, caminos, e instalaciones recreativas.
 - Planificación y preparación de evacuaciones.
 - Mantener, mejorar, o construir calles, carreteras, puentes, e infraestructuras para bicicletas y peatones.
- Mejoras comunitarias, como paisajes urbanos en el centro de la ciudad, mejoras en el transporte, la señalización, y mejoras de accesibilidad, el alumbrado público, el mobiliario urbano, y los árboles.
- Mejoras en la seguridad.
- Programas que reduzcan la demanda de transporte.
- Reparación de los daños causados por las tormentas en las infraestructuras de transporte.
- Infraestructuras de las carreteras.
- Coordinación de señales de tránsito, intersección y canalización, y administración del tránsito.





Local Measure T – Medida Local T

- Callejones, caminos, y otras rutas.
- Gestión de la recolección de aguas pluviales para evitar inundaciones en las carreteras, dando prioridad a las ubicaciones de inundaciones y/o desbordamientos históricos.
- Los fondos pueden usarse para proyectos regionales o de tránsito, tal y como se definen en el plan, a discreción de la jurisdicción.

Definición de Comunidades Desfavorecidas

Para los propósitos de esta medida, la MCTA usará la evaluación de la herramienta de Evaluación de la Justicia Climática y Económica (CEJST) de Estados Unidos. La herramienta usa conjuntos de datos como indicadores de las cargas. Las cargas están organizadas en categorías. Una comunidad se destaca como desfavorecida en el mapa de la CEJST si se encuentra en un tramo censal que está (1) en o por encima del umbral de una o más cargas medioambientales, climáticas, o de otro tipo, y (2) en o por encima del umbral de una carga socioeconómica asociada.

Además, también se considera desfavorecido un tramo censal que esté completamente rodeado de comunidades desfavorecidas y se sitúe en o por encima del percentil del 50% de bajos ingresos. Las jurisdicciones también pueden usar California Climate Investments Priority Populations 2023, Enviro-screen, u otro recopilador de datos reconocido.

Proyectos regionales, 14.5%

\$63.8 Millones

Estos fondos se usarán para la planificación, el desarrollo de proyectos, el derecho de paso y/o la construcción de los proyectos de capital de corredores importantes. Los proyectos regionales propuestos pueden encontrarse en diferentes fases de implementación. Todos los proyectos propuestos se habrán incluido en el Plan de Transporte Regional de la MCTC adoptado más recientemente. Las jurisdicciones locales enviarán proyectos para su consideración y/o aprobación por la Junta de la MCTA.

Tránsito, 4%

\$17.6 Millones

Los fondos se usarán para el funcionamiento del transporte público, el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras. También pueden suplementar los fondos locales, estatales, y federales para el costo del servicio de tránsito. Estos fondos se asignarán por población a los proveedores de transporte público para apoyar o mejorar el servicio de transporte público en toda la región. Esto puede incluir el aumento de la frecuencia del servicio, la identificación de nuevas rutas y/o la inversión en servicios de transporte compartido. Estos fondos pueden usarse para el transporte especializado puerta a puerta en función de las necesidades y otros servicios para todos los residentes, incluidos estudiantes, adultos mayores, veteranos, y personas con discapacidad.





Local Measure T – Medida Local T

Límite de Gastos Administrativos del 1.5%

\$6.6 Millones

Estos fondos pueden usarse para las siguientes tareas:

- Contratación de un auditor financiero independiente para revisar todos los ingresos y gastos anuales de la Medida T.
- Contratación de cualquier auditor, consultor, etc. adicional para llevar a cabo las revisiones adicionales que sean necesarias.
- Mantenimiento de un sitio web específico de la Medida T que incluirá información relativa a las acciones del COC y actualizaciones sobre cómo usaron los fondos de la Medida T las agencias locales.
- Contratación de personal y de apoyo para el COC, incluidos los órdenes del día, los informes del personal, las actas, y las declaraciones financieras.
- Labores de difusión y apoyo al público general para proporcionar transparencia en relación con los gastos de la Medida T y el trabajo realizado por las jurisdicciones.
- Un informe anual bilingüe que incluya las inversiones realizadas por cada jurisdicción usando fondos de la Medida T, incluyendo proyectos específicos, tareas, o trabajos realizados:
 - Incluyendo el estado de los proyectos (finalizaciones, hitos)
 - Referencias específicas a las inversiones reales realizadas por jurisdicción, por proyecto y por ubicación.
- Cualquier otra tarea administrativa requerida o necesaria.
- Reembolso de los gastos de viaje de ida y vuelta a las reuniones del COC según la tasa Federal actual por millaje y transporte público.
- Capacitación relevante para los miembros.

Los gastos en sueldos, salarios, beneficios, y gastos generales del personal necesarios para administrar el programa se limitarán a no más del uno por ciento (1%) de los ingresos brutos anuales previstos por la medida.

Salvaguardias Integradas en el Plan

Este Plan de Gastos incluye salvaguardas para los contribuyentes con el fin de garantizar que los proyectos y programas permitidos por los votantes se financien y se lleven a cabo.

Comité de Supervisión Ciudadana (COC)

Se creará un Comité de Supervisión Ciudadana independiente para proporcionar un mayor nivel de responsabilidad sobre los gastos realizados conforme al Plan con el fin de garantizar el mantenimiento de la integridad financiera y el rendimiento del programa o programas. El comité incluirá un representante y un suplente de cada Distrito de Supervisión. Todos estos puestos son voluntarios. Los miembros se seleccionarán con base en una revisión de las solicitudes y/o entrevistas realizadas por el actual presidente del COC, el funcionario de finanzas de la Comisión de Transporte del Condado de Madera (MCTC), y una tercera persona acordada mutuamente, preferiblemente con experiencia en contabilidad y/o supervisión ciudadana. Se anima a los solicitantes con experiencia en contabilidad, transporte, o administración pública a que presenten su solicitud, pero esta experiencia no es un requisito.





Local Measure T – Medida Local T

Posteriormente, los miembros serán aprobados por la Junta de la MCTA. Los miembros tienen que cumplir los siguientes criterios:

- Ser ciudadano de los Estados Unidos, mayor de 18 años, y residente del Distrito representado.
- No ser un funcionario electo actual o anterior que lleve menos de tres años fuera del cargo.
- No ser empleado público, cónyuge, o hijo de ningún miembro de la MCTC o de las agencias de la MCTC.
- No ser un antiguo empleado público de ninguna de las agencias miembros de la MCTC o de la MCTC con menos de tres años desde su desvinculación.
- Aceptar llenar anualmente las Declaraciones de Interés Económico de California (Formulario 700).

Los nombramientos tendrán una duración de cuatro años y los primeros miembros del comité de los Distritos 2 y 4 servirán dos años y cuatro años a partir de entonces. El COC elegirá un Presidente cada dos años que será el responsable de dirigir la reunión; sin embargo, este cargo no tiene mayor autoridad que cualquier otro miembro. El Presidente hará las presentaciones formales a la Junta de la MCTA con una periodicidad no inferior a trimestral.

El Comité de Supervisión Ciudadana se registrará por sus propios estatutos, que serán adoptados por el Comité de Supervisión Ciudadana.

Auditoría Anual Independiente e Informe Anual

El COC podrá seleccionar a empresas calificadas para que proporcionen una revisión adicional de las auditorías fiscales y de cumplimiento anuales finalizadas, de los informes de gastos presentados, y de cualquier otra información disponible para garantizar que los ingresos gastados son razonables y se ajustan al Plan de Gastos aprobado. Las auditorías y el Informe Anual tienen que publicarse y ponerse a disposición del público.

Fecha de Caducidad

Esta medida termina en 20 años.





Local Measure T – Medida Local T

ANÁLISIS IMPARCIAL DE LA ABOGADA DEL CONDADO DE LA INICIATIVA POPULAR PARA RENOVAR UN IMPUESTO SOBRE VENTAS EXISTENTE DE MEDIO CENTAVO PARA FINANCIAR EL TRANSPORTE LOCAL CONOCIDA COMO MEDIDA T DURANTE VEINTE AÑOS

Esta Iniciativa Popular renovaría el impuesto existente sobre las transacciones minoristas y el uso (comúnmente llamado “impuesto sobre ventas”) en el territorio que incluye tanto el territorio no incorporado del Condado de Madera como las ciudades de Madera y Chowchilla. Este impuesto debe ser aprobado primero por la mayoría de los electores que votan en una elección.

Las mejoras de transporte en el Condado de Madera han sido apoyadas por un impuesto sobre ventas de medio centavo (.5 %), conocido como Medida T, que fue aprobado por los electores en 2006 y estableció la Autoridad de Transporte de 2006 del Condado de Madera. La Medida T expirará el 31 de marzo de 2027. De aprobarse, esta Iniciativa Popular aprobaría una ordenanza que continúa el impuesto sobre ventas que entraría en vigor el 1 de abril de 2027, y se impondrá y recaudará por un periodo de veinte (20) años a partir de entonces.

La aprobación de esta Iniciativa Popular adopta el Plan de Gastos (“Plan”) de la Medida T para 2024. El Plan asigna los ingresos del impuesto propuesto de la siguiente manera: ochenta por ciento (80%) para el mantenimiento de calles y caminos locales, planificación de evacuaciones, rutas seguras a la escuela, y el transporte en bicicleta y peatonal/activo, con un diez por ciento (10%) reservado para comunidades desfavorecidas; catorce y medio por ciento (14.5%) para proyectos regionales que se utilizarán para la planificación, el desarrollo de proyectos, los derechos de vía, y/o construcción de principales proyectos de inversión de los corredores; cuatro por ciento (4%) para proyectos de tránsito que incluyen operaciones de transporte público, mantenimiento, y mejora de infraestructura; y uno y medio por ciento (1.5%) para gastos administrativos.

La Iniciativa Popular requerirá protecciones de responsabilidad fiscal, incluyendo un Comité de Supervisión Ciudadana independiente, auditorías independientes anuales, y divulgación pública de todos los gastos.

Un voto “sí” es un voto para autorizar la continuación de un impuesto especial sobre ventas existente de medio centavo (.5%) por un periodo de veinte (20) años.

Un voto “no” es un voto para no autorizar el impuesto especial sobre ventas.

La Medida se coloca en la boleta electoral mediante una petición firmada por el número requerido de votantes.

Regina A. Garza
Abogada del Condado de Madera





Local Measure T – Medida Local T

Argumento a favor de la Medida T	Refutación al Argumento a favor de la Medida T
<p>El Condado de Madera es una comunidad en auge – desde las colinas de Sierra Nevada hasta la floreciente tierra del Valle. Sin embargo, a pesar de las increíbles ambiciones de nuestro condado, nuestro camino para llegar hasta ahí está lleno de baches, carreteras en mal estado, y tráfico que superar.</p> <p>Nuestro condado es responsable del mantenimiento de más carreteras que algunos estados de EE. UU. con escaso apoyo de Sacramento. Desde 1990, nos hemos encargado de construir y mantener calles, carreteras, autopistas, e invertir en transporte público e infraestructura de transporte a través de las Medidas A y T.</p> <p>De momento, la Medida T expirará en 2027 y el futuro del Condado de Madera sin ella es sombrío, con el mantenimiento de carreteras y la construcción del futuro quedándose a medio camino.</p> <p>Esta extensión de la Medida T fue desarrollada <i>para</i> los residentes del Condado de Madera <i>por</i> los residentes del Condado de Madera. Veinte residentes del condado – jóvenes y adultos; Republicanos, Demócratas, e Independientes; y de todos los rincones de nuestro condado – desarrollaron este plan.</p> <p>Esta renovación de la Medida T elaborada por los ciudadanos garantiza lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El 80% de los fondos locales que recaude la Medida T permanezcan a nivel local, al programarse para el mantenimiento y la construcción de calles y carreteras locales, con un 10% destinado a las comunidades desfavorecidas. • El 14% de los fondos financiará proyectos regionales, como la ampliación del acceso a las Autopistas 41, 99, y a las principales arterias de todo el Condado de Madera. • Mayor supervisión ciudadana y rendición de cuentas al público, con salvaguardas adicionales, una auditoría anual independiente, y el aumento de la educación pública sobre el trabajo de la Medida T en todo el Condado. • La Medida T caducará en 20 años (o en 2047), lo que permitirá a los votantes evaluar su desempeño y decidir si desean cambiar la dirección de las prioridades de transporte del Condado de Madera. • El Condado de Madera logra mejores carreteras <i>sin</i> aumentar la tasa impositiva. <p>El Condado de Madera ha recorrido un largo camino desde 1990. La renovación de la Medida T mejorará nuestras calles y carreteras locales con estrictas medidas de rendición de cuentas para ayudar a que nuestro condado se fortalezca. ¡Vote Sí a la Medida T!</p> <p>Obtenga más información en YesOnTMadera.org.</p> <p>Jordan Wamhoff Supervisor de la Junta de Supervisores del Condado de Madera</p> <p>Robert Poythress Supervisor de la Junta de Supervisores del Condado de Madera</p> <p>Jose Rodriguez Concejal de la Ciudad de Madera</p> <p>Leticia Gonzalez Supervisora del Condado de Madera</p> <p>Waseem Ahmed Concejal de la Ciudad de Chowchilla</p>	<p>Los defensores de esta medida afirman que es una iniciativa impulsada por los ciudadanos, pero se trata de una maniobra engañosa por parte de quienes tienen poder y fondos secretos para beneficiar a unas cuantas áreas selectas. Le pedimos que vote NO.</p> <p>Los argumentos de apoyo están firmados por cinco funcionarios electos, no por ciudadanos de la comunidad. Los miembros del comité directivo solo contribuyeron a las categorías de financiamiento; no tuvieron voz ni voto en la ordenanza—el fundamento de la medida.</p> <p>Cuando los consultores vieron que la medida probablemente fracasaría con un umbral de 2/3, un consultor de la agencia de transporte la reescribió con un umbral de mayoría simple y la presentó como Iniciativa Ciudadana, firmada por cinco residentes del Distrito 1. Este consultor también formó un Comité de Acción Política financiado por una corporación poco clara fuera del condado y fuera del estado, y dejó a los votantes en la incertidumbre en relación con los financiadores y patrocinadores.</p> <p>Esta medida intenta eludir las protecciones de la Propuesta 13.</p> <p>Desde el inicio de la Medida A en 1990 y la Medida T en 2006, las condiciones de las Carreteras del Condado de Madera siguen siendo de las peores de California, ya que se sitúa entre los cinco últimos de los 58 condados de California en términos de calidad de las Carreteras.</p> <p>Esta nueva versión controlada por influyentes fuera del condado y del estado, abre la puerta a un mayor intento de gato por liebre.</p> <p>Necesitamos un plan coherente para el mantenimiento y la mejora de las carreteras, no tácticas engañosas.</p> <p>La actual Junta de Transporte ha demostrado que no puede gestionar estos fondos de manera responsable.</p> <p>Se necesita una auténtica voz ciudadana, no una iniciativa impulsada por consultores.</p> <p>Para obtener más información, visite: NoMeasureT-2024.com</p> <p>Hagámoslo bien en 2026.</p> <p>Michael Harris Director del Museo de Veteranos</p> <p>Derek O. Robinson Ciudadano Preocupado del Distrito 4</p> <p>Bruce Gray Coalición de Supervisión de Madera</p> <p>Mark Reed Ciudadano Miembro del Comité Directivo</p> <p>Tony Ward Residente de Ahwahnee y Prof. de Ing.</p>





Local Measure T – Medida Local T

Argumento en contra de la Medida T

NO hay ninguna razón para confiar en los responsables de la toma de decisiones de la Medida T con la propuesta de 20 años adicionales y 1/2% de impuesto sobre ventas. Después de 30 años de este impuesto, las condiciones de las carreteras del Condado de Madera se encuentran entre las 5 peores de los condados de California debido a la mala toma de decisiones y la gestión.

Esta medida propuesta en la boleta electoral conserva muchos de los mismos defectos que la actual Medida T de 2006 y las versiones fallidas de 2022:

- Los miembros/responsables de la toma de decisiones de la Junta siguen siendo los mismos
- Ordenanza escrita por el personal. No hay contribución ciudadana
- No hay periodo de revisión pública de 30 días de las actualizaciones del Plan de Trabajo Anual como se había prometido
- Los fondos se pueden transferir de carreteras locales a proyectos regionales sin revisión ciudadana
- Descripción vaga sobre las comunidades desfavorecidas dejándolas en el limbo

La Junta no tiene ningún interés en la importante contribución ciudadana en el proceso de selección de proyectos. Cuando se les cuestiona, se escudan en códigos del gobierno que NO se aplican.

Esta primavera las propias votaciones de la Junta mostraron el probable fracaso de la Medida T, con una tasa de aprobación inferior a los 2/3 requeridos, un umbral de protección contra los aumentos de impuestos por una mayoría simple.

Entonces la política oscura tomó el control:

- Se ignoraron los esfuerzos de buena fe
- La junta anuló las recomendaciones del personal presionando para incorporar a un subconsultor de bajo rango
- Se omitieron los procesos normales de licitación
- Surgieron conflictos de intereses que no se revelaron.
- Desapareció la transparencia

NO se trata de una iniciativa ciudadana fundamental sino de una iniciativa impulsada por un subconsultor fuera del condado.

El proceso se vio socavado al colocar una engañosamente llamada "iniciativa ciudadana" en la boleta electoral con el único propósito de facilitar la aprobación de este impuesto por una mayoría simple, 50% +1 voto. El subconsultor, que pagó la Junta con su dinero, orquestó este proceso a través de sus conexiones con múltiples empresas dentro y fuera del estado, lo que dificulta identificar quién financia esta iniciativa. ¡No hay transparencia para los votantes!

Vote NO a la Medida T. Hagámoslo bien en 2026.

Danny Kay Metz
Ciudadano Preocupado

Theresa Wilson
Corredora de Bienes Raíces

Richard J Farinelli
Director Jubilado de Empresa de la Industria Papelera

Michael Rahe
Ciudadano Jubilado y Preocupado

Barbara Thomasson
Propietaria de Empresa

Refutación al Argumento en contra de la Medida T

La Medida T es una iniciativa desarrollada por los residentes del Condado de Madera para los residentes del Condado de Madera durante un periodo de seis meses, centrada en satisfacer las necesidades básicas de nuestra comunidad hoy y en el futuro.

A lo largo de su existencia, la Medida T ha generado más de \$156 millones en fondos para ayudarnos a construir nuevas carreteras, reparar las antiguas, e invertir en nuestra infraestructura de transporte.

Nuestra necesidad de construir y reparar carreteras es mayor que la de muchos estados de EE. UU. debido a la gran cantidad de millas de carreteras que debemos mantener.

Pero el impacto de la Medida T es incluso mayor que los dólares que genera directamente: cada dólar recaudado en virtud de la Medida T ha generado casi \$2 en retorno de Sacramento y Washington a través de fondos de contrapartida estatales y Federales, lo cual ha ampliado el impacto de nuestra medida en más de \$400 millones durante su vigencia.

Votar SÍ a la extensión de la Medida T...

- Proporcionará el 80% de los fondos para carreteras para construir y reparar calles y carreteras locales en todo el Condado de Madera.
- Aumentará la inversión en grandes proyectos regionales, incluidas las Carreteras 41, 99, y las principales arterias en todo el Condado de Madera.
- Fortalecerá la supervisión ciudadana y la rendición de cuentas sobre dónde se gasta el dinero de nuestros impuestos.
- Garantizará que los residentes del Condado de Madera obtengan beneficios reales, mediante la inclusión de una fecha de caducidad de 20 años para revisar la eficacia de las inversiones en nuestras carreteras.
- Ofrecerá mejores carreteras sin aumentar la tasa impositiva.

¡Por favor únase a nosotros para votar SÍ a la Medida T y hagamos que el Condado de Madera avance!

Obtenga más información en YesOnTMadera.org.

Michael Estrada
Miembro del Comité Directivo Ciudadano de la Medida T 2024

Rhonda Salisbury
CEO, Oficina de Turismo de Southern Yosemite

Santos García
Alcalde de la Ciudad de Madera

Tyson J. Pogue
Alguacil del Condado de Madera – Forense

