



Medida en la Boleta Electoral Local: B

Medida B

Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marin

Consulta sobre la Medida

Para la Aprobación se Necesita una Mayoría Simple

Sin aumentar los impuestos, a fin de brindar servicio a los habitantes, incluidos personas mayores, jóvenes, trabajadores esenciales y hogares de bajos ingresos; aliviar la congestión del tráfico; finalizar la expansión planificada del tren y el sendero ciclista y peatonal; aumentar el volumen de pasajeros; preservar la inversión de la comunidad en infraestructura ferroviaria histórica; mantener trenes limpios y seguros; y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. ¿Deberá adoptarse la medida que extiende por 30 años el impuesto sobre las ventas de ¼ centavo aprobado por los votantes, generando aproximadamente \$51,000,000 anuales a partir de 2029, para continuar el servicio regional de tren y sendero ciclista y peatonal del Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marin más allá de 2029?

Lo que Significa Su Voto

SÍ	NO
Un voto de “sí” en la Medida B autorizará a SMART a prorrogar el impuesto actual hasta el 31 de marzo de 2059.	Un voto de “no” en la Medida B impedirá que SMART prorrogue el impuesto, y el impuesto actual seguiría vigente hasta el 31 de marzo de 2029.

A Favor y En Contra de la Medida B

A FAVOR	EN CONTRA
LIGA DE MUJERES VOTANTES DEL CONDADO DE MARIN Becky Bingea, Presidenta Sarah Bellak Enfermera Certificada Nick Mason Estudiante de Secundaria CONSEJO DE LIDERAZGO DE NORTH BAY Joanne K Webster, Presidenta y CEO Maggie Fishman Fideicomisaria del Santa Rosa Junior College	COALICIÓN DE CONTRIBUYENTES RAZONABLES M.C. Willard, Presidente



Medida en la Boleta Electoral Local: B

Análisis Imparcial de la Medida B por parte del Abogado del Condado

La Medida B pregunta a los votantes si el Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marin ("SMART") debería prorrogar su actual impuesto sobre las ventas de $\frac{1}{4}$ de centavo por un período adicional de 30 años, hasta el 31 de marzo de 2059. La Medida B es una iniciativa popular firmada por el número necesario de votantes. De conformidad con la sección 105045 del Código de Servicios Públicos, la Junta Directiva de SMART solicitó por unanimidad que las Juntas de Supervisores de los Condados de Sonoma y Marin convocaran una elección especial para incluir la Medida B en la boleta electoral del 2 de junio de 2026.

SMART es un distrito ferroviario creado por la Asamblea Legislativa en 2003 con el fin de evaluar, planificar y poner en marcha un servicio ferroviario de pasajeros desde Cloverdale, en el Condado de Sonoma, hasta la Terminal de Ferry de Larkspur, en el Condado de Marin.

Los votantes aprobaron el impuesto sobre las ventas de $\frac{1}{4}$ de centavo existente en noviembre de 2008. Durante 17 años, el impuesto ha financiado la construcción y el inicio de operaciones de un sistema de transporte ferroviario de cercanías que actualmente se extiende desde Larkspur en el Condado de Marin hasta Windsor en el Condado de Sonoma. El impuesto actual expirará en 2029. Si se aprueba, la Medida B prorrogaría el impuesto (sin aumento en la tasa) por otros 30 años, lo que reportaría unos ingresos anuales de \$51,000,000. El impuesto se seguiría recaudando como se hace ahora, de la misma manera que un impuesto sobre las ventas establecido por el estado.

La Medida B actualizaría el Plan de Gastos vigente, que regula cómo se pueden destinar los fondos recaudados mediante el impuesto. Dado que la Medida B prorroga un impuesto con fines específicos, los fondos recaudados se destinarán a un fondo especial (el Fondo de la Iniciativa SMART) y solo podrán gastarse de conformidad con los fines establecidos en el Plan de Gastos incluido en el texto completo de la medida. Los ingresos depositados en el Fondo de la Iniciativa SMART habrán de utilizarse para apoyar las operaciones y el mantenimiento del sistema, garantizar la viabilidad a largo plazo y promover la expansión futura. Entre los objetivos se incluyen: aumentar el número de usuarios y mejorar la calidad del servicio ferroviario de pasajeros; mejorar y ampliar una red de senderos, conectada y fácil de usar; impulsar la conectividad regional para completar la línea ferroviaria y el sendero desde Larkspur hasta Cloverdale y estudiar futuras ampliaciones, y facilitar el transporte de mercancías y el futuro servicio ferroviario. La Medida B mantendría las garantías de rendición de cuentas previstas en el impuesto actual, entre las que se incluyen auditorías anuales realizadas por un contador independiente y la supervisión independiente a cargo de un Comité de Supervisión Ciudadana creado por la Junta Directiva.

El impuesto propuesto por la Medida B entrará en vigor si es aprobado por la mayoría de quienes se presenten a votar.

Un voto de "sí" en la Medida B autorizará a SMART a prorrogar el impuesto actual hasta el 31 de marzo de 2059.

Un voto de "no" en la Medida B impedirá que SMART prorroge el impuesto, y el impuesto actual seguiría vigente hasta el 31 de marzo de 2029.

f/ Joshua A. Myers
Abogado del Condado de Sonoma

f/ Brian Washington
Abogado del Condado de Marin

Continúe en la página siguiente para ver los argumentos



Medida en la Boleta Electoral Local: B

Los argumentos y las refutaciones son opiniones de los autores. Se imprimen exactamente como fueron presentados, incluidos los errores.

Argumento a Favor de la Medida B	Refutación al Argumento a Favor de la Medida B
SMART es más que un tren. Para miles de residentes de Norte de la Bahía, es un nexo vital que conecta a las personas y los establecimientos del Norte de la Bahía. Cada día, miles de pasajeros toman el tren y utilizan los senderos, confiando en SMART para llegar a la escuela, al trabajo, a citas médicas y más. SMART ayuda a las personas mayores a mantenerse móviles, ofrece a los estudiantes un transporte seguro a la escuela y permite a las familias trabajadoras llegar a donde necesitan sin tener que pasar horas en el tráfico. Votar Sí a la Medida B significa mantener el financiamiento de SMART ya aprobado por los votantes. No significa aumentar los impuestos. Al ampliar nuestro apoyo al sistema de trenes y senderos, podemos proteger los servicios de los que dependen nuestras comunidades y mantener SMART en funcionamiento durante décadas. SMART no solo ayuda a los pasajeros: también enriquece a todas las comunidades en Sonoma y Marin. Al ofrecer una alternativa fiable al automóvil, el tren contribuye a reducir el tráfico en la autopista 101, disminuye la contaminación y mejora la conectividad y la resiliencia de nuestra región. Ya sea que viaje en tren o no, que haya menos autos en la carretera beneficia a todos. Nuestra comunidad ya ha invertido millones en la construcción de SMART y el carril para ciclistas y peatones que corre a su lado. Un voto de "sí" en la Medida B protege esa inversión, garantiza que los trenes se mantengan limpios y seguros, y asegura que este servicio esencial siga estando disponible para las personas que lo utilizan a diario. SMART se gestiona a nivel local, con auditorías financieras independientes y supervisión ciudadana para garantizar que los fondos se gasten de forma responsable y se destinen exclusivamente a SMART. Para los trabajadores, estudiantes, personas mayores y familias de los condados de Sonoma y Marin, SMART es una parte importante de la vida diaria. Únase a nosotros, junto con el Sierra Club, la Liga de Mujeres Votantes, la Coalición Ciclista del Condado de Sonoma, la Coalición Ciclista del Condado de Marin, el Consejo Laboral del Norte de la Bahía, el Consejo de Liderazgo del Norte de la Bahía y las cámaras de comercio de Santa Rosa, San Rafael y Petaluma, votando Sí a la Medida B para mantener el servicio de SMART; sin subir los impuestos; y seguir avanzando el Norte de la Bahía. LIGA DE MUJERES VOTANTES DEL CONDADO DE MARIN f/ Becky Bingea, Presidenta f/ Sarah Bellak Enfermera Certificada f/ Nick Mason Estudiante de Secundaria CONSEJO DE LIDERAZGO DE NORTH BAY f/ Joanne K Webster, Presidenta y CEO f/ Maggie Fishman Fideicomisaria del Santa Rosa Junior College	Los argumentos de los defensores de SMART plantean más preguntas de las que responden. Entre ellos se incluyen: Solo es una Renovación: Sí, pero se trata de una renovación por 30 años; en esencia, un impuesto perpetuo que pagarán las dos próximas generaciones. SMART recaudará \$1,500 millones en impuestos locales sobre las ventas, sin tener en cuenta la inflación. Todo ello para mantener en funcionamiento un tren diésel contaminante, de vía única y capacidad limitada. Hay muchas necesidades más urgentes y mejores para los fondos. Las Personas Mayores y los Estudiantes Viajan Gratis: Los usuarios que viajan gratis representan el 43% del número actual de pasajeros, lo que refuerza la percepción de crecimiento y popularidad de SMART. Estas gratuidades expiran en junio, justo después de las elecciones. ¿Se prorrogarán por 30 años? No hay ningún compromiso sobre si se prorrogarán en absoluto, y mucho menos por 30 años. Es probable que el número de usuarios se reduzca considerablemente; algo prácticamente seguro con la próxima recesión. Comité de Supervisión Ciudadana: Se trata de una falsa sensación de seguridad que tiene buena acogida entre los votantes. El comité de SMART es como cualquier otro COC, simplemente otro órgano que se limita a dar el visto bueno. Hemos formado parte de múltiples comités. Ningún COC tiene la capacidad real de cuestionar a la dirección sobre ningún tema. Subvención de los Contribuyentes: Para los usuarios más habituales entre semana que realizan cinco viajes de ida y vuelta: \$390 en viajes pagados por los contribuyentes. Es demasiado. Perfil Demográfico de los Usuarios: Este impuesto sobre las ventas de ¼ de centavo, como todos los impuestos sobre las ventas, es regresivo. En el caso de SMART, la situación es aún más grave. Los trabajadores del sector servicios con ingresos más bajos que necesitan un servicio de transporte puerta a puerta se ven obligados a utilizar el automóvil. Pagan el precio, pero nunca disfrutan del servicio. SMART ni siquiera entra en sus planes a la hora de desplazarse al trabajo. Vote No a la Medida B. COALICIÓN DE CONTRIBUYENTES SENSATOS f/ Mimi Willard, Presidenta



Medida en la Boleta Electoral Local: B

Los argumentos y las refutaciones son opiniones de los autores. Se imprimen exactamente como fueron presentados, incluidos los errores.

Argumento en Contra de la Medida B	Refutación al Argumento en Contra de la Medida B
En 2020, varios grupos de ciudadanos preocupados de los Condados de Sonoma y Marin hicieron campaña conjuntamente para rechazar la Medida I, el intento de SMART de mantener su actual impuesto sobre las ventas de \$0.25 durante 30 años. Ganamos por 11 puntos. Al hacerlo, nosotros y nuestros expertos convencimos a los votantes de que la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero era insignificante, que el alivio de la congestión del tráfico en la 101 era inexistente (y, de hecho, que la situación había empeorado en San Rafael) y que las cifras y previsiones de usuarios eran dudosas. Lo más importante es que el costo para los contribuyentes por pasajero era desorbitado: más de \$45 cada vez que alguien subía al tren. Eso, sumado a los miles de millones necesarios para terminar la línea hasta Cloverdale, se invertiría mejor en autobuses que en un tren diésel de vía única y capacidad limitada. Entonces, ¿qué ha cambiado en los últimos seis años? Respuesta: Han cambiado las reglas del juego. En Sacramento se aprobó una ley especial para permitir que esta medida fiscal SMART se sometiera a votación como una "iniciativa ciudadana" que solo requiere el apoyo del 50%+1 de los votantes. A continuación, se anunció una campaña de imagen para incentivar el número de pasajeros. Los adultos mayores y los estudiantes ahora viajan gratis y constituyen el 42% del total de pasajeros. Los contribuyentes son quienes acaban pagando todos estos "viajes gratis". Calculamos que el subsidio asciende a \$90 por viaje de ida y vuelta, incluso con las prestaciones gratuitas. Entonces entraron en escena los grupos de presión, que crearon el SMART Initiative PAC. Se recaudaron importantes aportaciones de sindicatos, consultoras, empresas de ingeniería y otras entidades. En algunos casos, aportaron decenas de miles de dólares. Según los documentos recientes, el PAC ha recaudado más de \$850,000 y ha pagado casi \$700,000 en recolectores profesionales de firmas y otros gastos relacionados con la campaña. Creemos que las partes interesadas gastarán más millones durante la propia campaña. Esta iniciativa "ciudadana" es en realidad solo una farsa de política habitual. ¿Quién se beneficia? No los contribuyentes. Le pedimos que se informe, comprenda los hechos y vote No a la Medida B el 2 de junio. COALICIÓN DE CONTRIBUYENTES RAZONABLES f/ M.C. Willard, Presidente	Seamos claros sobre quién está detrás de la oposición. El argumento en contra de la Medida B fue presentado por un grupo que se hace llamar la "Coalición de Contribuyentes Sensatos" de Marin. Su mensaje es el mismo que siempre escuchamos de los intereses adinerados y bien financiados que intentan socavar los servicios públicos y privatizar aquello de lo que dependen las personas trabajadoras. Preguntan, "¿Quién se beneficia?" La respuesta es sencilla: todos nosotros. Un voto de Sí en la Medida B protege el servicio ferroviario SMART y la red de senderos de los que dependen a diario miles de residentes del Norte de la Bahía: personas mayores que acuden a sus citas médicas, estudiantes que se desplazan a la escuela y trabajadores que van y vienen del trabajo. También beneficia a todos los que circulan por la Autopista 101, ya que reduce la congestión y ofrece una alternativa confiable a los atascos de tráfico. SMART realiza más de veinte mil viajes a la semana. Apoya a los negocios locales, conecta las comunidades en Sonoma y Marin, y protege nuestra amplia inversión pública en el sistema ferroviario y de senderos. Nuestra comunidad construyó el tren y nuestra comunidad lo utiliza. La Medida B no crea un nuevo impuesto. Simplemente continúa el financiamiento local existente que los votantes ya aprobaron para la construcción y el funcionamiento de SMART. Sin la Medida B, será necesario recortar servicios y cerrar líneas, lo que perjudicará a los viajeros, las personas mayores, los estudiantes y las economías locales de todo el Norte de la Bahía. La decisión que deben tomar los votantes es clara: Proteger nuestro transporte público o dejar que los intereses privados lo desmantelen. Por nuestras familias, nuestro medio ambiente y nuestras comunidades interconectadas: ¡Vote Sí a la Medida B! www.TheSMARTInitiative.org SIERRA CLUB REDWOOD CHAPTER f/ Shirley Johnson, Presidenta de la Sección LIGA DE MUJERES VOTANTES DE SONOMA f/ Robyn Bramhall, Representante f/ Mark Stapp, Alcalde de Santa Rosa f/ Rachel Farac Alcaldesa de Novato f/ Mike McGuire Senador Estatal



Medida en la Boleta Electoral Local: B

Texto Completo de la Medida B

Los electores del Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marín ordenan lo siguiente:

Sección 1. Título.

Esta Ley será conocida como "La Iniciativa de Ferrocarril y Transporte Seguro, Moderno y Accesible" ("La Iniciativa SMART").

Sección 2. Determinaciones y Declaraciones.

Por medio de la presente, los electores del Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marín determinan y declaran lo siguiente:

(a) Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marín (SMART) ofrece una opción de transporte segura, confiable y libre de congestión para los condados de Marín y Sonoma, mejorando así la calidad de vida de los habitantes del Norte de la Bahía. La viabilidad financiera de SMART es crítica para nuestra región y nuestra forma de vida.

(b) En 2008, los votantes aprobaron la Medida Q para proporcionar el financiamiento inicial y el mandato público necesario para que SMART construyera y operara un sistema de trenes de pasajeros y un sendero ciclista y peatonal, atendiendo necesidades críticas no satisfechas en infraestructura, movilidad y conectividad regional en los condados de Marín y Sonoma.

(c) Durante 17 años, la Medida Q ha sido un recurso vital de nuestra comunidad, permitiendo a SMART aprovechar estos fondos locales con el fin de obtener \$735 millones en subvenciones externas, hasta la fecha. Este apoyo le ha permitido a SMART construir y operar un nuevo sistema de ferrocarril de pasajeros y sendero ciclista y peatonal que se extiende desde Larkspur, en el Condado de Marín, hasta Windsor, en el Condado de Sonoma, conectando las regiones del Norte de la Bahía, reduciendo la congestión y beneficiando al medio ambiente al disminuir el número de automóviles en las carreteras locales.

(d) SMART ha logrado avances impresionantes al obtener eficazmente subvenciones para proyectos de mejora ferroviaria, como la extensión del sistema ferroviario y del sendero ciclista y peatonal, la construcción de nuevas estaciones de ferrocarril, la actualización de los sistemas de seguridad ferroviaria y el desarrollo de proyectos en el corredor Este/Oeste.

(e) Tal como se previó en el plan de gastos de la Medida Q, SMART ha aprovechado el impuesto sobre las ventas al por menor para obtener subvenciones que han duplicado con creces la inversión de la comunidad en la infraestructura de transporte en ambos condados.

(f) Con un historial de más de 1.1 millones de pasajeros y 146,000 bicicletas transportadas tan solo en 2025, el servicio SMART está demostrando ser esencial. Actualmente, SMART transporta a más de 100,000 pasajeros de tren y registra 100,000 viajes en el sendero ciclista y peatonal mensualmente. A partir de 2025, SMART ofrecerá más servicios y las tarifas serán más económicos que nunca. El récord histórico del volumen de pasajeros refleja el éxito de SMART, al haber alcanzado la tasa de recuperación de pasajeros más alta posterior a la pandemia de cualquier sistema de transporte en el Área de la Bahía.

(g) Con la apertura de las estaciones de Petaluma North y Windsor, SMART anticipa un crecimiento aún mayor en el volumen de pasajeros en el futuro y está planificando activamente extender el servicio a Healdsburg y, finalmente, a Cloverdale. Para llevar a cabo estas extensiones, conexiones del sendero ciclista y peatonal y los proyectos de mantenimiento en el sistema existente, SMART planea utilizar fondos de la medida y subvenciones de contrapartida para proyectos de construcción de capital y de buen estado de conservación por un monto estimado de \$510 millones.

(h) A fin de proporcionar el financiamiento necesario para operar y dar mantenimiento al sistema de ferrocarril de pasajeros y sendero ciclista y peatonal existente, SMART requiere la extensión del impuesto sobre las ventas al por menor.

(i) La medida no cambiaría la tasa de $\frac{1}{4}$ de centavo que las personas pagan actualmente, pero extendería el impuesto sobre las ventas más allá de su fecha de vencimiento actual.

(j) Si los votantes aprueban esta medida, se recaudarán aproximadamente \$51 millones anualmente para mejorar la infraestructura de transporte de nuestra comunidad.

(k) Este financiamiento vital le proporcionará a SMART los recursos necesarios para continuar operando y dando mantenimiento al sistema SMART actual, llevar a cabo proyectos de expansión esenciales y apoyar el desarrollo de extensiones de ferrocarril y del sendero ciclista y peatonal en el futuro.

(l) La extensión de la medida existente sobre el impuesto a las ventas le permitirá a SMART ayudar a alcanzar los objetivos de la comunidad, tales como aliviar la congestión del tráfico, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, crear oportunidades económicas y proporcionar opciones de transporte.

(m) La extensión de este impuesto sobre las ventas mantendrá el impulso hacia un futuro mejor conectado en los Condados de Marín y Sonoma, ofreciendo conexiones ferroviarias convenientes a los servicios de ferry, autobús y transporte regional en todo el Norte de la Bahía mediante un sistema de ferrocarril de pasajeros y sendero ciclista y peatonal que conectará 17 estaciones en ambos condados.

(n) Todos los fondos se invertirán en soluciones de transporte ambientalmente responsables en los Condados de Marín y Sonoma, promoviendo el crecimiento económico y generando empleos locales.

(o) Todos los ingresos provenientes del impuesto sobre las ventas establecidos por esta medida serán administrados por funcionarios locales que integran la Junta Directiva del Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marín y no podrán ser retirados por acción Estatal o federal.

(p) El control local de los ingresos y la rendición de cuentas ante los ciudadanos son elementos esenciales para el éxito de nuestra comunidad. La medida garantiza la transparencia, protege la inversión pública en SMART e incluye salvaguardias vitales para preservar las prioridades de transporte de la comunidad. Los funcionarios locales, quienes comprenden mejor las necesidades de nuestra comunidad, tomarán decisiones informadas con la valiosa aportación del público y un Comité de Supervisión Ciudadana dedicado.

(q) El apoyo financiero continuo de la comunidad es esencial; le permite a SMART maximizar el actual impuesto local sobre las ventas de un $\frac{1}{4}$ de centavo para acceder a fuentes de financiamiento adicionales que de otro modo estarían fuera del alcance de la región.

Sección 3. Propósito e Intención.

Es la intención de los electores del Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marín llevar a cabo todo lo siguiente con La Iniciativa de Ferrocarril y Transporte Seguro, Moderno y Accesible:

(a) Sin aumentar impuestos, extender el actual impuesto sobre transacciones minoristas y uso a la misma tasa de un cuarto de centavo ($\frac{1}{4}$ -centavo) para:

(1) Continuar proporcionando un sistema regional ferroviario y sendero ciclista y peatonal limpio y seguro, y ofrecer transporte accesible, conveniente y a precio accesible para todos, entre los que se incluyen personas mayores, estudiantes, trabajadores esenciales y hogares de bajos ingresos.

(2) Aprovechar el financiamiento local para obtener subvenciones federales, estatales, regionales y locales.

(3) Llevar a cabo la expansión planificada del sistema ferroviario y del sendero ciclista y peatonal y continuar ampliando ambos mientras se trabaja en la preservación del corredor y en el desarrollo del proyecto de la alineación ferroviaria Este/Oeste.



Medida en la Boleta Electoral Local: B

Texto Completo de la Medida B (Continuo)

(4) Seguir aumentando el volumen récord de pasajeros y el uso del sendero ciclista y peatonal al registrar millones de viajes en tren y en el corredor anualmente.

(5) Aliviar la congestión vehicular, mejorar el tiempo de recorrido y la confiabilidad, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y proporcionar una alternativa a estar detenido en el tráfico, al mismo tiempo que se disminuyen de manera eficaz las millas recorridas en vehículo y las emisiones relacionadas con el transporte.

(6) Dar mantenimiento y modernizar la infraestructura de SMART para garantizar que el sistema siga siendo seguro y operable, y que satisfaga las necesidades de la comunidad.

(7) Proporcionar rendición de cuentas y proteger a los contribuyentes con medidas de rendición de cuentas estrictas a través de un Comité de Supervisión Ciudadana y auditorías independientes, con el fin de proteger la inversión pública y garantizar que los fondos se utilicen según lo previsto por los votantes.

(8) Garantizar que el financiamiento de la medida se destine directamente a las prioridades del Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marin.

Sección 4. Definiciones.

A los efectos de este capítulo, se aplicarán las siguientes definiciones:

(a) "Ley" se refiere a "La Iniciativa de Ferrocarril y Transporte Seguro, Moderno y Accesible".

(b) "Junta" o "Junta Directiva" se refiere a la Junta Directiva del Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marin.

(c) "Comité de Supervisión Ciudadana" se refiere al Comité de Supervisión Ciudadana establecido por la Junta de conformidad con la Sección 20 de esta Ley.

(d) "Distrito" o "SMART" se refiere al Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marin.

(e) "Fondo" se refiere al Fondo de la Iniciativa SMART.

(f) "Fecha Operativa" se refiere al 1 de abril de 2029.

Sección 5. Propósito.

Esta Ley será aplicable en el territorio incorporado y no incorporado de los Condados de Sonoma y Marin.

Se adopta esta Ley para alcanzar los siguientes objetivos, entre otros, y dispone que las disposiciones de la misma se interpreten para lograr esos objetivos:

(a) Imponer un impuesto sobre transacciones minoristas y uso de conformidad con las disposiciones de la Parte 1.6 (a partir de la Sección 7251) de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos, y la Sección 105115 del Código de Servicios Públicos que autoriza al Distrito a adoptar esta ordenanza fiscal, la cual entrará en vigor si la mayoría de los electores que votan sobre la medida aprueban la imposición del impuesto en una elección convocada con dicho fin.

(b) Adoptar una ordenanza del impuesto sobre transacciones minoristas y uso que incorpore disposiciones idénticas a las de la Ley del Impuesto sobre Ventas y Uso del Estado de California en la medida en que dichas disposiciones no sean incompatibles con los requisitos y limitaciones contenidos en la Parte 1.6 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos.

(c) Adoptar una ordenanza del impuesto sobre transacciones minoristas y uso que imponga dicho impuesto y establezca la medida correspondiente, de modo que pueda ser administrado y recaudado por el Departamento de Administración de Impuestos y Cuotas de California de una manera que se adapte lo más posible y requiera la menor desviación posible de los procedimientos legales y administrativos existentes que dicho Departamento sigue para la administración y recaudación de los Impuestos sobre las Ventas y Uso del Estado de California.

(d) Adoptar una ordenanza del impuesto sobre transacciones minoristas y uso que pueda administrarse de manera que sea, en la mayor medida posible, congruente con las disposiciones de la Parte 1.6 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos, minimice el costo de recaudación de los impuestos sobre transacciones y uso y, al mismo tiempo, minimice la carga de mantenimiento de registros para las personas sujetas al pago de impuestos de conformidad con las disposiciones de esta ordenanza.

Sección 6. Contrato Con el Estado.

Antes de la fecha operativa, el Distrito celebrará un contrato con el Departamento de Administración de Impuestos y Cuotas de California para llevar a cabo todas las funciones relacionadas con la administración y operación de esta ordenanza del impuesto sobre transacciones y uso; siempre y cuando, si el Distrito no hubiera celebrado un contrato con el Departamento de Administración de Impuestos y Cuotas de California antes de la fecha operativa, lo haga, no obstante, y, en tal caso, la fecha operativa será el primer día del primer trimestre natural siguiente a la ejecución de dicho contrato.

Sección 7. Tasa de Impuesto sobre las Transacciones.

Por el privilegio de vender bienes personales tangibles al por menor, se establece por la presente un impuesto a todos los minoristas en el territorio incorporado y no incorporado del Distrito a una tasa de la cuarta parte del uno por ciento (0.25%) de los ingresos brutos de cualquier minorista por la venta de todos los bienes personales tangibles vendidos al por menor en dicho territorio en la fecha operativa de esta ordenanza y después de ella.

Sección 8. Lugar De Venta.

Para los fines de esta ordenanza, todas las ventas al por menor se consideran realizadas en el establecimiento del minorista, a menos que los bienes personales tangibles vendidos sean entregados por el minorista o su agente a un destino fuera del estado o a un transportista común para su entrega a un destino fuera del estado. Los ingresos brutos procedentes de dichas ventas incluirán los gastos de entrega, cuando dichos gastos estén sujetos al impuesto estatal sobre las ventas y uso, independientemente del lugar en el que se realice la entrega. En caso de que un minorista no tenga un establecimiento permanente en el Estado o tenga más de un establecimiento, el lugar o lugares en los que se consideren realizadas las ventas al por menor se determinarán de conformidad con las normas y reglamentos que prescriba y adopte el Departamento de Administración de Impuestos y Cuotas de California.

Sección 9. Tasa de Impuesto sobre el Uso.

Se establece por la presente un impuesto especial sobre el almacenamiento, uso u otro consumo en el Distrito de bienes personales tangibles comprados a cualquier minorista a partir de la fecha operativa de esta ordenanza para su almacenamiento, uso u otro consumo en dicho territorio, a una tasa de un cuarto del uno por ciento (0.25%) del precio de venta de los bienes. El precio de venta deberá incluir los cargos por entrega cuando dichos cargos estén sujetos al impuesto estatal sobre ventas o uso, independientemente del lugar al que se realice la entrega.

Sección 10. Adopción De Disposiciones De La Ley Estatal.

Excepto cuando se disponga lo contrario en esta ordenanza y excepto en la medida en que sean incompatibles con las disposiciones de la Parte 1.6 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos, todas las disposiciones de la Parte 1 (a partir de la Sección 6001) de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos se adoptan por el presente y forman parte de esta ordenanza como si estuvieran completamente establecidas en la misma.

Sección 11. Limitaciones Sobre La Adopción De Leyes Estatales Y La Recaudación De Impuestos Sobre El Uso.

Al adoptar las disposiciones de la Parte 1 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos:

(a) Siempre que se mencione o se haga referencia al Estado de California como agencia tributaria, deberá sustituirse el nombre de este Distrito. Sin embargo, la sustitución no se efectuará cuando:



Medida en la Boleta Electoral Local: B

Texto Completo de la Medida B (Continuo)

(1) La palabra "Estado" se utiliza como parte del título de Contralor del Estado, Tesorero del Estado, Tesoro del Estado o de la Constitución del Estado de California;

(2) El resultado de dicha sustitución requeriría la adopción de medidas por o contra este Distrito o cualquier agencia, funcionario o empleado del mismo, en lugar de por o contra el Departamento de Administración de Impuestos y Cuotas de California, en el desempeño de las funciones inherentes a la administración u operación de esta ordenanza.

(3) En esas secciones, entre las que se incluyen, entre otras, las secciones que se refieren a los límites exteriores del Estado de California, en las que el resultado de la sustitución sería:

(A) Proporcionar una exención de este impuesto con respecto a determinadas ventas, almacenamiento, uso u otro consumo de bienes personales tangibles que de otra manera no estarían exentos de este impuesto, mientras que dichas ventas, almacenamiento, uso u otro consumo sigan estando sujetos al impuesto por parte del Estado de conformidad con las disposiciones de la Parte 1 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos, o;

(B) Imponer este impuesto con respecto a determinadas ventas, almacenamiento, uso u otro consumo de bienes personales tangibles que no estarían sujetos al impuesto por parte del Estado de conformidad con dicha disposición de ese código.

(4) En las secciones 6701, 6702 (excepto en su última oración), 6711, 6715, 6737, 6797 o 6828 del Código de Ingresos e Impuestos.

(b) La palabra "Distrito" se sustituirá por la palabra "Estado" en la frase "comerciante minorista que ejerza su actividad comercial en este Estado" en la Sección 6203 y en la definición de dicha frase en la Sección 6203.

(1) "Un minorista con actividad comercial en el Distrito" incluirá también a cualquier minorista que, en el año natural precedente o en el año natural en curso, tenga ventas totales combinadas de bienes personales tangibles en este estado o para su entrega en el Estado por parte del minorista y de todas las personas relacionadas con el minorista que superen los quinientos mil dólares (\$500,000). Para los fines de esta sección, una persona está relacionada con otra persona si ambas personas están relacionadas entre sí de conformidad con la Sección 267(b) del Título 26 del Código de los Estados Unidos y los reglamentos correspondientes.

Sección 12. No Se Requiere Un Permiso.

Si se ha expedido un permiso de vendedor a un minorista de conformidad con la Sección 6067 del Código de Ingresos e Impuestos, no se requerirá un permiso adicional para realizar transacciones en virtud de esta ordenanza.

Sección 13. Exenciones Y Exclusiones.

(a) Se excluirá de la medida del impuesto sobre las transacciones y del impuesto sobre el uso el importe de cualquier impuesto sobre las ventas o sobre el uso establecido por el Estado de California o por cualquier ciudad, ciudad y condado, o condado de conformidad con la Ley Uniforme Bradley-Burns sobre el Impuesto Local de Ventas y Uso o la cantidad de cualquier impuesto sobre las transacciones o uso administrado por el Estado.

(b) Quedan exentos del cómputo de la cantidad del impuesto sobre las transacciones los ingresos brutos procedentes de:

(1) Ventas de bienes personales tangibles, que no sean combustible o productos derivados del petróleo, a operadores de aeronaves para ser utilizados o consumidos principalmente fuera del Distrito en el que se realiza la venta y directa y exclusivamente en el uso de dichas aeronaves como transportistas comunes de personas o bienes conforme a la autoridad de las leyes de este Estado, de los Estados Unidos o de cualquier gobierno extranjero.

(2) Ventas de bienes para ser utilizados fuera del Distrito que se envían a un punto fuera del Distrito, de conformidad con el contrato de venta, mediante la entrega a dicho punto por el minorista o su agente, o mediante la entrega por el minorista a un transportista para su envío a un

consignatario en dicho punto. Para los fines de este párrafo, se considerará cumplida la entrega en un punto fuera del Distrito:

(A) Con respecto a los vehículos (que no sean vehículos comerciales) sujetos a registro de conformidad con el Capítulo 1 (a partir de la Sección 4000) de la División 3 del Código de Vehículos, aeronaves con licencia de conformidad con la Sección 21411 del Código de Servicios Públicos y embarcaciones no documentadas registradas de conformidad con la División 3.5 (a partir de la Sección 9840) del Código de Vehículos, mediante el registro en una dirección fuera del Distrito y mediante una declaración bajo pena de perjurio, firmada por el comprador, en la que se indique que dicha dirección es, de hecho, su lugar de residencia principal; y

(B) Con respecto a los vehículos comerciales, mediante el registro en un establecimiento fuera del Distrito y una declaración bajo pena de perjurio, firmada por el comprador, de que el vehículo será operado desde esa dirección.

(3) La venta de bienes personales tangibles si el vendedor está obligado a suministrar los bienes por un precio fijo de conformidad con un contrato celebrado antes de la fecha operativa de esta ordenanza.

(4) El arrendamiento de bienes personales tangibles que constituya una venta continuada de dichos bienes, por cualquier periodo de tiempo durante el cual el arrendador esté obligado a arrendar los bienes por una cantidad fijada por el contrato de arrendamiento celebrado antes de la fecha operativa de esta ordenanza.

(5) Para los fines de los subpárrafos (3) y (4), de la presente sección, se considerará que la venta o arrendamiento de bienes personales tangibles no está obligada de conformidad con un contrato o arrendamiento por cualquier periodo de tiempo durante el cual cualquiera de las partes del contrato o arrendamiento tenga el derecho incondicional de rescindir el contrato o arrendamiento mediante notificación, ya sea que dicho derecho se ejerza o no se ejerza.

(c) Quedan exentos del impuesto sobre el uso establecido por esta ordenanza, el almacenamiento, uso u otro consumo en este Distrito de bienes personales tangibles:

(1) Los ingresos brutos de cuya venta hayan estado sujetos a un impuesto sobre las transacciones de conformidad con cualquier ordenanza fiscal sobre transacciones y uso administrada por el estado.

(2) Excepto el combustible o los productos derivados del petróleo adquiridos por operadores de aeronaves y utilizados o consumidos por dichos operadores directa y exclusivamente en el uso de dichas aeronaves como transportistas comunes de personas o bienes a cambio de pago o compensación de conformidad con un certificado de conveniencia y necesidad pública expedido de conformidad con las leyes de este Estado, de los Estados Unidos o de cualquier gobierno extranjero. Esta exención es adicional a las exenciones previstas en las Secciones 6366 y 6366.1 del Código de Ingresos e Impuestos del Estado de California.

(3) Si el comprador está obligado a adquirir los bienes por un precio fijo de conformidad con un contrato celebrado con anterioridad a la fecha operativa de esta ordenanza.

(4) Si la posesión o el ejercicio de cualquier derecho o facultad sobre los bienes personales tangibles surge de conformidad con un contrato de arrendamiento que constituya una compra continuada de dichos bienes durante cualquier periodo de tiempo por el cual el arrendatario esté obligado a arrendar los bienes por una cantidad fijada por un contrato de arrendamiento celebrado antes de la fecha operativa de esta ordenanza.

(5) Para los fines de los subpárrafos (3) y (4) de esta sección, el almacenamiento, uso u otro consumo, o la posesión o el ejercicio de cualquier derecho o facultad sobre bienes personales tangibles se considerará que no está obligado de conformidad con un contrato o arrendamiento por cualquier periodo de tiempo para el que cualquiera de las partes del contrato o arrendamiento tiene el derecho incondicional de rescindir el contrato o arrendamiento mediante notificación, independientemente de si se ejerce tal derecho o no se ejerce.



Medida en la Boleta Electoral Local: B

Texto Completo de la Medida B (Continuo)

(6) Excepto según lo dispuesto en el subpárrafo (7), un minorista que ejerza su actividad comercial en el Distrito no estará obligado a recaudar el impuesto sobre el uso por parte del comprador de bienes personales tangibles, a menos que el minorista envíe o entregue los bienes en el Distrito o participe dentro del Distrito en la realización de la venta de los bienes, incluyendo, entre otros actos, la solicitud o recepción del pedido, ya sea directa o indirectamente, en un establecimiento del minorista en el Distrito o a través de cualquier representante, agente, promotor, solicitante, subsidiaria o persona en el Distrito bajo la autoridad del minorista.

(7) "Un minorista que ejerza su actividad comercial en el Distrito" incluirá también a cualquier minorista de cualquiera de los siguientes: vehículos sujetos a registro de conformidad con el Capítulo 1 (a partir de la Sección 4000) de la División 3 del Código de Vehículos, aeronaves con licencia de conformidad con la Sección 21411 del Código de Servicios Públicos, o embarcaciones no documentadas registradas de conformidad con la División 3.5 (a partir de la Sección 9840) del Código de Vehículos. Dicho minorista estará obligado a recaudar el impuesto sobre el uso de cualquier comprador que registre u obtenga la licencia del vehículo, embarcación o aeronave en una dirección del Distrito.

(d) Cualquier persona sujeta al impuesto sobre el uso de conformidad con esta ordenanza puede acreditar contra ese impuesto cualquier impuesto sobre las transacciones o reembolso del impuesto sobre las transacciones pagado a un distrito que imponga o a un minorista responsable de un impuesto sobre transacciones de conformidad con la Parte 1.6 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos con respecto a la venta a la persona de los bienes cuyo almacenamiento, uso u otro consumo esté sujeto al impuesto sobre el uso.

Sección 14. Enmiendas.

Todas las enmiendas posteriores a la fecha de inicio de vigencia de esta ordenanza a la Parte 1 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos relacionadas con los impuestos sobre la venta y el uso y que no sean incongruentes 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, se convertirán automáticamente en parte de esta ordenanza, siempre que, sin embargo, ninguna de dichas enmiendas tenga por efecto modificar la tasa del impuesto establecido por esta ordenanza.

Sección 15. Prohibición De Recaudación.

No se emitirá ninguna orden judicial, mandato u otro proceso legal o equitativo en ninguna demanda, acción o procedimiento en ningún tribunal contra el Estado o el Distrito, o contra cualquier funcionario del Estado o del Distrito, para impedir o prohibir la recaudación de conformidad con esta ordenanza, o la Parte 1.6 de la División 2 del Código de Ingresos e Impuestos, de cualquier impuesto o cualquier cantidad del impuesto que deba recaudarse.

Sección 16. Fondo De La Iniciativa SMART

A través de la presente se establece en la tesorería del Distrito un fondo especial denominado Fondo de la Iniciativa SMART, el cual será mantenido por el Distrito.

Sección 17. Recepción de los Ingresos

Todos los ingresos generados por esta Ley se depositarán en el Fondo de la Iniciativa SMART.

Los usos y gastos de los fondos asignados al Fondo de la Iniciativa SMART se regirán por los requisitos establecidos en la Sección 19 y estarán sujetos a ellos.

Sección 18. Uso de los Ingresos

Los fondos del Fondo de la Iniciativa SMART se utilizarán para reembolsar al Distrito los costos impuestos por el Departamento de Administración de Impuestos y Cuotas de California para administrar y operar este impuesto de conformidad con la Sección 6.

Los fondos restantes del Fondo serán apropiados de conformidad con lo dispuesto en la Sección 19.

Sección 19. Plan de Gastos.

(a) De acuerdo con el párrafo (2) de la subdivisión (b) de la Sección 105115 del Código de Servicios Públicos, los ingresos del Fondo de la Iniciativa SMART se gastarán de manera consistente con el propósito de proporcionar un sistema de tránsito ferroviario bajo la jurisdicción del Distrito, incluyendo (1) operaciones y mantenimiento; (2) capital y estado de buena reparación, (3) y mantenimiento de reservas.

(b) Para financiar los proyectos de capital esenciales necesarios para realizar y mejorar el sistema ferroviario y del sendero ciclista y peatonal SMART, la Junta puede asignar los ingresos generados por esta Ley con el propósito de fungir como aportación local de contrapartida a subvenciones federales, estatales, regionales, locales o privadas, entre los que se incluyen el financiamiento de proyectos y subvenciones descritos en el Plan Estratégico de SMART 2025–2030.

(c) Los ingresos depositados en el Fondo de la Iniciativa SMART se utilizarán para apoyar las operaciones y el mantenimiento del sistema, garantizar su viabilidad a largo plazo e impulsar futuras expansiones. A tal fin, podrán realizarse gastos para los siguientes fines, entre otros:

- (1) Incremento del Número de Pasajeros y Mejora del Servicio Ferroviario de Pasajeros. Para ayudar a alcanzar el objetivo de 5,000 pasajeros diarios y proporcionar un servicio ferroviario de alta calidad, los ingresos podrán financiar:
 - (A) Servicio ferroviario de pasajeros seguro, limpio, confiable y accesible
 - (B) Programas de tarifas de precio accesible y fáciles de usar
 - (C) Mejora de las conexiones de transporte en el primer/último tramo
 - (D) Coordinación con las agencias de transporte locales en el Condado de Marin y el Condado de Sonoma
 - (E) Opciones mejoradas de estacionamiento para automóviles y bicicletas
 - (F) Ajustes a los niveles de servicio basados en la demanda de pasajeros
 - (G) Mejoras en la experiencia del usuario
 - (H) Actividades de mercadotecnia, difusión de información y comunicaciones
 - (I) Mantenimiento del sistema
 - (J) Expansión y reemplazo de la flotilla
 - (K) Adopción de tecnologías de flotas con bajas y cero emisiones
 - (L) Infraestructura y operaciones resilientes al clima
 - (M) Programas de desarrollo y capacitación de la fuerza laboral

(2) Mejorar y Ampliar el Sistema del Sendero Ciclista y Peatonal. Para desarrollar y mantener una red del sendero ciclista y peatonal segura, conectada y fácil de usar, los ingresos podrán financiar:

- (A) Construcción para cerrar tramos faltantes en el sendero ciclista y peatonal SMART y el sendero Great Redwood Trail
- (B) Construcción del sendero ciclista y peatonal asociada con extensiones ferroviarias
- (C) Mantenimiento del sendero ciclista y peatonal existente en buen estado de conservación
- (D) Mejora de las instalaciones y servicios del sendero ciclista y peatonal, como señalización, orientación, seguridad y conectividad
- (E) Mejoras en el sitio web y herramientas digitales del sendero ciclista y peatonal
- (F) Desarrollo de planes para segmentos futuros del sendero ciclista y peatonal y mejoras

(3) Impulso a la Conectividad Regional. Para terminar el sistema ferroviario y sendero ciclista y peatonal desde Larkspur hasta Cloverdale y explorar futuras expansiones, los ingresos podrán financiar:

- (A) Finalización de los proyectos de ferrocarril y sendero ciclista y peatonal financiados actualmente
- (B) Iniciativas de búsqueda de subvenciones para apoyar extensiones no financiadas
- (C) Planificación y desarrollo de corredores ferroviarios Este/Oeste
- (D) Expansión de la flotilla ferroviaria, patios e instalaciones de apoyo

(4) Apoyo del Movimiento de Carga y el Servicio Ferroviario Futuro. En consonancia con el mandato legal de SMART de dar cabida al transporte de carga y preservar futuros corredores ferroviarios, los ingresos podrán destinarse a financiar:

- (A) Diseño compatible con el transporte de carga para nuevas extensiones ferroviarias



Medida en la Boleta Electoral Local: B

Texto Completo de la Medida B (Continuo)

(B) Preservación del corredor ferroviario de pasajeros Este/Oeste
(C) Desarrollo continuo del proyecto para el servicio de pasajeros en la alineación Este/Oeste en el futuro.

votos afirmativos, las disposiciones de esta medida prevalecerán en su totalidad, y todas las disposiciones de la otra medida o medidas serán nulas y sin efecto.

Sección 20. Comité de Supervisión Ciudadana

La administración de los ingresos provenientes del impuesto estará sujeta a revisión por parte del Comité de Supervisión Ciudadana, tal como lo establece la Junta, con el objetivo de verificar que los ingresos se inviertan de manera congruente con el propósito del impuesto. El Comité de Supervisión Ciudadana recibirá la auditoría anual, llevará a cabo una audiencia pública y emitirá un informe anualmente para proporcionarle al público información sobre cómo se están gastando los ingresos fiscales. La audiencia tendrá lugar en una reunión pública sujeta a la Ley Ralph M. Brown.

Sección 21. Informe Anual.

El Director Financiero del Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marín deberá preparar anualmente un informe que establezca la cantidad de fondos recaudados y gastados; y el estado de las operaciones y proyectos financiados por esta Ley.

Sección 22. Límite Anual de Asignaciones.

El límite de asignaciones del Distrito se ajustará periódicamente por la suma total recaudada mediante la aplicación de esta Ley.

Sección 23. Fecha de Finalización.

Esta Ley permanecerá en vigor durante treinta (30) años a partir de su fecha de inicio de vigencia y quedará derogada por ministerio de esta sección en esa fecha, salvo que antes de esa fecha se adopte una medida posterior que elimine o extienda la fecha de finalización.

Sección 24. Fecha de Inicio de Vigencia.

Esta ordenanza se considerará adoptada en la fecha en que la Junta del Distrito declare el resultado de la votación, y entrará en vigor 10 días después de esa fecha. Aunque esta ordenanza se considerará vigente una vez adoptada por mayoría simple de los electores que participen en la votación, el nuevo plazo y las disposiciones fiscales y tributarias relacionadas de esta Ley no entrarán en vigor hasta el 1 de abril de 2029.

Sección 25. Divisibilidad.

Si alguna disposición de esta ordenanza o la aplicación de la misma a cualquier persona o circunstancia fuere declarada inválida, el resto de la ordenanza y la aplicación de dicha disposición a otras personas o circunstancias no se verán afectadas por ello.

Sección 26. Enmienda.

Con excepción de las enmiendas que modifiquen la cantidad del impuesto establecido por esta Ley, la Junta Directiva del Distrito podrá enmendar esta Ley sin someter la enmienda a la aprobación de los votantes, siempre y cuando la enmienda sea congruente con esta Ley y promueva sus propósitos tal como fue promulgada por los votantes.

Sección 27. Interpretación Liberal

La presente medida constituye un ejercicio del poder de iniciativa de los Electores del Distrito de Transporte Ferroviario de Sonoma-Marín para establecer un impuesto especial destinado a financiar los fines establecidos en la Ley, y se deberá interpretar de manera liberal para dar cumplimiento a dichos fines.

Sección 28. Medidas en Conflicto

La presente Ley tiene carácter integral. Es la intención de los Electores del Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marín que, en caso de que esta medida y una o más medidas relacionadas con un impuesto especial en el Distrito de Transporte Ferroviario del Área de Sonoma-Marín aparezcan en la misma boleta electoral, las disposiciones de la otra medida o medidas se considerarán en conflicto con esta medida. En el supuesto de que esta medida reciba un mayor número de