

都會交通委員會是三藩市灣區九個縣的交通規劃和資助機構，力求消除關於州交通資金的一些迷思。

1. 迷思：州交通稅可以轉到通用基金。

事實：《加州憲法》禁止將交通收入來源從通用基金轉出或借給通用基金。

- 《加州憲法》第十九條自1976年以來保護汽油稅。
- 2010年，隨著提案22的通過，加州選民進一步保障汽油稅收入，禁止向通用基金提供甚至是短期貸款或是償還交通相關的一般責任債券的債款。
- 2018年6月，選民通過提案69，根據憲法將全部州交通資金來源專用於交通，進而為所有新的州交通資金（亦即新的車輛登記費和柴油銷售稅）提供保障。

2. 迷思：加州曾有劫取交通收入用於通用基金的歷史。

事實：實際情況完全相反。在1990年代和2000年，州議會轉向數十億美元的通用基金收入，用來修建和維護地方街道、公路和橋樑，並擴大本州的交通系統。

- 1971年，制定了將州銷售稅擴展到汽油的立法以支持通用基金，並由當時的州長雷根簽署生效。自2000年起，這筆通用基金來源的一部分（每年價值在15億到30億元之間）定期轉為交通用途。2010年，根據通稱為「汽油稅調換」的立法，汽油銷售稅最終以同等金額的每加侖汽油稅取代。這些源自通用基金收入的資金，現在根據憲法專用於交通。
- 自1990年以來，選民批准用通用基金償還的數十億元也已投入交通用途。

3. 迷思：由於人們開車增多，汽油稅每年產生額外的收入。

事實：隨著人口增加，汽車行駛里程增多。然而，由於燃油效率提高，開車者每英里消耗的汽油反而減少（因此支付較少的稅金）。



從1996到2016年，汽車行駛總里程增加30%，而汽油消耗量只提高15%。

此外，在那段期間，來自汽油稅的收入金額實際上顯著降低。這是因為從1994年到去年的汽油稅率一直保持在每加侖18分，但是由於通貨膨脹失去了40%的價值。

不妨這樣想：1994年，一條麵包花費1.59元。設想在2018年的今天你只有1.59元來買麵包，而此時一條麵包的平均花費是2.33元。你能買到多少麵包？不到一整條。

汽油稅也是如此：1994年，開車者每次加滿15加侖的油箱，要支付2.70元汽油稅。但在今天，那筆2.70元汽油稅的價值比不上1994年，現在只相當於1.62元左右。

4. 迷思：新的汽油和汽車稅每年花費加州家庭700多元。

事實：據加州財政部，由於參議院1號法案（2017年）批准的汽油稅和機動車登記費上調，一般開車者大概每天支付32分，每月10元，或是每年120元左右。

5. 迷思: 提案6每年將為家庭節省700多元。

事實: 透過削減緊迫的道路修補資金，提案6使一般家庭增加的修車費用，很可能高於預計因減稅節省的金額。

上面已經指出，據加州財政部，按照SB 1批准的新稅，一般加州開車者每年大約支付120元。研究交通問題的非營利組織TRIP估計，三藩市-奧克蘭和聖荷西城市化地區的居民由於在不良的路面上開車所花的修車費用，現在分別是每年1,049和983元。提案6削減各縣市用於支付緊急修路的資金，很可能導致車輛使用費升高。此外，油價由石油行業設定，不能保證削減汽油稅會使消費者在加油時少付錢。

6. 迷思： 只要減少浪費和提高Caltrans效率，我們就能修補道路。

事實: 若不穩定收入，將無法解決數十年的投資不足。

由於過去二十五年累積的投資不足，加州的地方和州級公路合計積壓的專案價值約1,370億元。

SB 1設立了新的審計與調查辦公室和獨立監察長來監督Caltrans，確保所有交通資金支出符合法律規定，並尋找進一步削減成本的機會。

