INITIATIVE MEDIDA DE INICIATIVA 985

UNA LEY Relacionada con la reducción de la congestión del tráfico en carreteras, autopistas, calles y caminos: que enmienda 46.61.165, 47.66.090, 47.56.403, 82.08.020, 43.17.200, 43.46.090, 47.56.030, 47.56.160, y 47.56.170 RCW; vuelve a decretar y enmienda 46.63.110 RCW; agrega una nueva sección al capítulo 35.21 RCW; agrega una nueva sección al capítulo 36.01 RCW; agrega una nueva sección al capítulo 47.01 RCW; agrega una nueva sección al capítulo 82.12 RCW; agrega una nueva sección al capítulo 46.68 RCW; crea nuevas secciones; y proporciona una fecha de vigencia.

APRUÉBESE POR EL PUEBLO DEL ESTADO DE WASHINGTON:

POLÍTICAS Y PROPÓSITOS

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 1.** Durante estos tiempos de dificultad económica, el pueblo merece una propuesta de sentido común para reducir la congestión del tráfico, mediante la implementación de estrategias básicas de alivio de la congestión y la mejora del sistema de transporte de Washington con un mejor uso de los recursos públicos existentes.

En 2005, los votantes de Washington aprobaron contundentemente la Iniciativa 900, concediéndole al auditor del estado el poder de realizar auditorías de desempeño integrales e independientes de los gobiernos estatales y locales. El auditor fue contratado por el pueblo para determinar maneras de que el gobierno preste servicios tan eficiente y efectivamente como sea posible. Por medio de un alcance extensivo con los ciudadanos, incluyendo grupos de enfoque y reuniones municipales, en 2006, el auditor del estado descubrió que el ochenta por ciento de los ciudadanos dijo que la reducción de la congestión del tráfico era su prioridad número uno para el transporte. La congestión del tráfico ocasiona costos increíbles para los ciudadanos, los comercios y el gobierno; es un aspecto importante del transporte y es un indicador de lo bien que funciona el sistema de transporte estatal. Reducir la congestión del tráfico significa minimizar las demoras de los viajes en vehículo, la cantidad de tiempo que implica para un vehículo ir del punto A al B. Por lo tanto, el auditor del estado contrató a la prestigiosa firma de auditoría de Talbot, Korvola y Warwick, LLP que cuenta con años de experiencia en auditorías de desempeño. Contrataron a expertos en el tema con experiencia reconocida internacionalmente en el manejo del tráfico y la congestión. Los miembros del equipo de auditoría tenían más de doscientos años de experiencia acumulada en auditorías de sistemas de transporte. En octubre de 2007, el auditor del estado difundió los resultados del informe de su auditoría de desempeño independiente "Manejo y Reducción de la Congestión". Su conclusión número uno fue que el alivio de la congestión del tráfico no es una prioridad máxima del departamento de transporte, de manera que la recomendación fundamental de la auditoría fue: "Comprometerse con el manejo y la reducción de la congestión como objetivo principal". La ira, la actitud defensiva, y el rechazo condescendiente del informe por parte del departamento de transporte, la legislatura, y la gobernadora fue rápido y decidido. El nuevo director del departamento de transporte rechazó las recomendaciones el mismo día en que fueron difundidas. La cámara de representantes y los comités de transporte del senado se negaron a reconocer el informe o incluso a realizar una audiencia pública según lo exigido en la Iniciativa 900. En la audiencia pública realizada por un comité legislativo no afiliado, los legisladores atacaron al auditor del estado incluso por traer a colación el tema. El jefe de personal de la gobernadora dijo que los ciudadanos no comprendían el transporte y simplemente daban por sentado lo que el gobierno hacía. Los legisladores citaron estatutos que ya no existían para defender el status quo. Algunos prometieron la retribución legislativa al auditor del estado e intervención en futuras auditorías, lo que es ilegal según la Iniciativa 900. El auditor del estado identificó y contrató a expertos reconocidos internacionalmente en problemas de transporte estatales, federales e internacionales. Sus recomendaciones son claras como el agua. Esta ley brinda a los votantes la oportunidad de implementar las estrategias recomendadas en el informe que tendrán un impacto inmediato sobre la reducción de la congestión del tráfico, utilizando la infraestructura y los recursos existentes. Después de ser aprobado por los votantes, es el deber del departamento de transporte, la legislatura, y la gobernadora escuchar al pueblo y hacer que el manejo y la reducción de la congestión del tráfico sean el objetivo principal del transporte. Como el Auditor del Estado Brian Sonntag dice en la carta que adjunta al informe: "Los ciudadanos han identificado la congestión como una prioridad, y por lo

tanto, también deben hacerlo el Departamento (de Transporte) y la Legislatura". A partir de la reacción del establecimiento a esta auditoría de desempeño del transporte queda claro que la única manera de que los votantes cambien la actitud de quienes están en el poder es mediante la aprobación de esta ley.

Esta iniciativa de ley abriría carriles para viaje compartido durante las horas no pico, exigiría la sincronización de los semáforos en avenidas y calles muy transitadas, aumentaría los fondos para la asistencia de emergencia en la carretera, y dedicaría una parte de la renta vehicular existente a estos propósitos.

La intención de las secciones 2 y 3 de esta ley: Todos pagamos impuestos por nuestros carriles para viaje compartido, de manera que todos deberíamos tener permitido usarlos durante un tiempo al menos. Esta ley impone un equilibrio razonable al permitir que nuestros carriles para viaje compartido estén abiertos a todos durante las horas no pico, es decir durante el mediodía y la tarde los días entre semana, y durante todo el día y la noche los fines de semana. La capacidad existente de las carreteras debe utilizarse para maximizar su efectividad. ¿Cómo podemos aumentar la capacidad de las carreteras y reducir la congestión del tráfico en nuestras autopistas y carreteras más congestionadas sin gastar miles de millones de dólares? Abriendo nuestros carriles para viaje compartido a todos durante las horas no pico. Esto aliviará rápida y significativamente y de manera rentable la congestión del tráfico, aumentará el flujo del tráfico en nuestras autopistas y carreteras más congestionadas y mostrará que el aumento de la capacidad de las carreteras tiene como resultado la reducción de la congestión del tráfico. Estas secciones no crean ni imponen nuevos peajes en los carriles para viaje compartido; pero si se imponen peajes o cargos en los carriles para viaje compartido, entonces estas secciones garantizan que la renta de peaje se utilice para reducir la congestión del tráfico.

La intención de las secciones 4 y 15(1)(b) de esta ley: debido a la aprobación de los votantes de la Iniciativa 960 en 2007, todos los peajes o cargos deben decidirse y aprobarse por una mayoría simple de votos de la Legislatura, y no ser impuestos unilateralmente por burócratas de la comisión de transporte. Dichas decisiones son muy importantes y tienen demasiado impacto para que las tomen personas que no sean nuestros representantes electos.

La intención de las secciones 5 y 6 de esta ley: Para aumentar el flujo del tráfico y reducir la congestión, cada ciudad debe sincronizar las señales de tráfico en avenidas y calles muy transitadas dentro de su jurisdicción. Las avenidas y calles muy transitadas incluyen los caminos de importancia regional y local e incluyen las avenidas y calles principales y secundarias. En las avenidas y calles muy transitadas fuera de una ciudad, el condado debe sincronizar las señales de tráfico. En las avenidas y calles muy transitadas que son la responsabilidad del estado y de otros gobiernos locales, es responsabilidad del estado o de otro gobierno local sincronizar las señales de tráfico. ¿Cuál es el sentido de tener un sistema Medic One de primera categoría si queda atascado en el tráfico? Sincronizar los semáforos garantiza el aumento del flujo del tráfico, la reducción de la congestión del tráfico y una mayor seguridad. El traslado de bienes hacia y desde los puertos, y otras necesidades de movilidad de carga, se ven dificultados por el tráfico que avanza lentamente en los semáforos sucesivos. Reducir la congestión y aumentar el flujo del tráfico es vital para la movilidad de carga. La sincronización de las señales de tráfico es un conjunto coordinado de planes de cronometraje para un grupo de señales en avenidas y calles que se utiliza para facilitar el flujo fluido del tráfico. El objetivo de sincronizar las señales de tráfico es permitir el avance por las avenidas y calles con mínimas detenciones en las intersecciones, mientras se minimiza la demora hacia la calle lateral. Sincronizar los semáforos genera velocidades más uniformes en las calles, aumenta el flujo del tráfico, reduce el tiempo de demora en las intersecciones, y crea oportunidades para que el tráfico de las calles laterales ingrese a la calle principal de forma segura. Esta ley ayuda a que las ciudades, los condados, y otros gobiernos financien estas mejoras.

La intención de la sección 7 de esta ley: Los accidentes de tránsito y otras obstrucciones temporales impiden ampliamente el flujo fluido del tráfico y deben resolverse y despejarse tan pronto como sea posible. Esto implica coordinación, comunicación, equipos, y mano de obra. Una autopista o camino bloqueados puede tener como resultado millas de embotellamientos y largas demoras. Una gran parte de toda la congestión del tráfico es causada por colisiones, vehículos averiados, derrames y otros eventos que impiden el flujo normal del tráfico. Un incidente inicial tiene el potencial para crear incidentes secundarios, como vehículos que se quedan sin

combustible o que se sobrecalientan, o colisiones que se producen por cambiar de carril y frenar bruscamente ante el embotellamiento del tráfico del incidente inicial. Cuanto más rápido se desbloquee el incidente inicial, menor será el tiempo que los automovilistas y el personal de respuesta estén expuestos a los peligros del tráfico y a la posibilidad de una colisión secundaria. El departamento de transporte del estado de Washington y otras entidades gubernamentales y compañías contratadas, incluyendo los operadores de grúas, deben asistir con prontitud en el retiro seguro, prudente y rápido de los vehículos y de otros escombros involucrados en los accidentes de tránsito u otras obstrucciones temporales. El pueblo desea que los caminos se despejen y que se asista a los conductores cuanto antes, para reducir la congestión y restaurar el flujo normal del tráfico. Esta ley proporciona un aumento de los fondos para estos programas.

Necesitamos arreglar lo que ya tenemos, utilizando los impuestos que ya estamos pagando. Los contribuyentes no pueden darse el lujo de pagar la opción mega-platino para cada mega-proyecto, en especial cuando es simplemente para satisfacer las preferencias estéticas de la elite de Seattle. Un ejemplo perfecto es la década de debate sobre el viaducto Alaska Way (Autopista 99), una autopista estatal importante de norte a sur por la que todos están pagando. El pueblo desea soluciones prácticas y pragmáticas que reduzcan la congestión del tráfico, no que la empeoren. Con mucha frecuencia el gobierno tiene una reacción automática: Si a su camioneta se le poncha un neumático, en lugar de repararlo, cambian la camioneta por una Mercedes. El pueblo desea una solución que reduzca la congestión del tráfico para los miles de vehículos que viajan en las autopistas estatales todos los días, pero como mínimo, no debería empeorar. Los contribuyentes ya pagan miles de millones de dólares en impuestos y esperan y demandan mejoras ahora, en lugar de promesas de décadas “menos malas” a partir de ahora. Los contribuyentes desean transparencia y responsabilidad y que el objetivo sea la resolución del problema en lugar de utilizarlo para presionar al público para que afronte otro aumento impositivo más. Para el pueblo es cosa del pasado obtener algo a cambio de los impuestos que pagan actualmente.

La intención de las secciones 8 y 9 de esta ley: Para reducir la congestión del tráfico, es esencial que los impuestos existentes sobre los vehículos se destinen a esta prioridad vital. Las compras de vehículos generan aproximadamente $850 millones por año en renta impositiva estatal, y resulta razonable y prudente utilizar el 15% de dichas rentas para reducir la congestión del tráfico. Las personas que compran vehículos desean que sus impuestos se destinen a la reducción de la congestión del tráfico en nuestros caminos, calles y autopistas a nivel estatal y local.

La intención de la sección 11 de esta ley: Para proporcionar rentas adicionales para los requisitos normativos de esta ley, el dinero recaudado de las multas y sanciones civiles de las cámaras en los semáforos se utilizará para reducir la congestión y aumentar el flujo del tráfico.

La intención de las secciones 12 a la 14 de esta ley: Para proporcionar rentas adicionales para los requisitos normativos de esta ley, todo proyecto de obras públicas relacionadas con el transporte no destinará un porcentaje de sus fondos a compras de arte, sino a reducir la congestión del tráfico. Los contribuyentes no tienen billeteras sin fondo, de manera que en lo posible, cada dólar debe destinarse a la prioridad máxima del pueblo: reducir la congestión del tráfico.

La intención de las secciones 15 a la 17 de esta ley: Estas secciones no crean ni imponen nuevos peajes; pero si se imponen peajes o cargos, entonces estas secciones garantizan que los contribuyentes estén protegidos. Se ha hablado de cobrarle a la gente de forma adicional sólo por el hecho de conducir en carreteras, autopistas, caminos, y calles existentes, incluyendo la incorporación de dispositivos del sistema de posicionamiento global (GPS) o transpondedores en vehículos u otros métodos para recaudar rentas. Si los ciudadanos deben pagar doble impuesto, entonces todos los peajes y cargos serán utilizados para reducir la congestión del tráfico.

Año tras año, los votantes de Washington han rechazado repetidamente la mentalidad de “lo mismo de siempre”, la única solución es un aumento de impuestos. Durante estos tiempos de dificultades económica, el pueblo merece una propuesta de sentido común para reducir la congestión y aumentar el flujo del tráfico, mediante la implementación de estrategias básicas de alivio de la congestión del tráfico y la mejora del sistema de transporte de Washington con un mejor uso de los recursos públicos existentes.

La reducción de la congestión del tráfico garantiza una economía creciente y próspera que es esencial para generar la renta impositiva necesaria para financiar los servicios del gobierno.

Esta iniciativa de ley acortará los tiempos de viaje inmediatamente en nuestras autopistas y carreteras, reducirá la congestión del tráfico, aumentará el flujo del tráfico, aumentará la seguridad y la movilidad de carga, y tendrá como resultado menos vehículos de marcha lenta, disminuyendo por lo tanto las emisiones de carbono, todo esto al maximizar el uso de los recursos públicos existentes.

ABRE LOS CARRILES PARA VIAJE COMPARTIDO A TODOS DURANTE LAS HORAS NO PICO

Sec. 2. Se enmiendan 46.61.165 y 1999 c 206 s 1 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

El departamento estatal de transporte y las autoridades locales están autorizadas, sujetas a los requisitos de esta sección, a reservar toda o una parte de cualquier autopista bajo sus jurisdicciones respectivas como carriles para viaje compartido, incluyendo cualquier carril o rampa designada para el uso exclusivo o preferencial de los vehículos de transporte público o los vehículos automotores privados que transporten no menos de un número especificado de pasajeros cuando ((~~dicha~~)) la limitación aumente la utilización eficiente de la autopista o contribuya a la conservación de los recursos energéticos. Las regulaciones que autorizan ((~~dicho~~)) el uso exclusivo o preferencial de una instalación de autopista ((~~serán declaradas~~)) son efectivas ((~~en todo momento o~~)) únicamente en los momentos especificados del día ((~~o~~)) y en los días especificados designados en esta sección. Para reducir la congestión del tráfico, debe utilizarse la capacidad existente de los caminos para maximizar su efectividad. El 4 de diciembre de 2008 o después, todos los carriles para viaje compartido deben abrirse durante las horas no pico para el uso de todo el tráfico de otra manera cumpliendo legalmente con las reglas del camino de este estado, incluyendo 46.61.100 RCW. Esta norma estará vigente para todos los carriles para viaje compartido el 1 de enero de 2009, y para todos los carriles para viaje compartido nuevos o ampliados designados después del 1 de enero de 2009, en cualquier carretera, autopista o camino en el estado. La señalización electrónica y no electrónica debe ampliarse y actualizarse considerablemente para garantizar que los conductores estén totalmente alerta a las normas exigidas según esta sección.

A los efectos de esta sección:

(1) Los "carriles para viaje compartido" son carriles para vehículos de múltiples pasajeros, incluyendo los carriles expresos, los carriles como los que establece 47.56.403 RCW, los carriles de desvío de salida y acceso en cualquier carretera, autopista, o camino en el estado.

(2) "Horas no pico" significa el mediodía y la tarde los días entre semana, y todo el día y la noche los fines de semana.

(a) Al "mediodía los días entre semana" es entre las 9:00 a.m. y las 3:00 p.m. de lunes a viernes;

(b) Por las "tardes los días entre semana" es entre las 06:00 p.m. y 06:00 a.m. de lunes a jueves;

(c) "Todo el día y toda la noche los fines de semana" es entre las 6:00 p.m. los viernes y las 6:00 a.m. los lunes;

(d) Las "horas pico" son entre las 6:00 a.m. y 9:00 a.m. y entre las 3:00 p.m. y las 6:00 p.m. de lunes a viernes.

(3) Durante las horas no especificadas como horas no pico según esta sección, el uso de los carriles para viaje compartido por parte de un vehículo automotor está limitado a aquéllos que transportan dos o más personas, excepto en el caso de una motocicleta, que puede usar un carril para viaje compartido si transporta una o más personas.

(4) Una entidad, autoridad o agencia gubernamental no evitará los requisitos de esta sección volviendo a designar un carril para viaje compartido con otro nombre o designación.

(5) Para reducir la congestión alentando al tráfico a que utilice los carriles para viaje compartido durante las horas no pico, no se cobrará peaje a ningún vehículo en un carril de peaje para vehículos de múltiples pasajeros según 47.56.403 RCW durante las horas no pico, y todo peaje o cargo impuesto y recaudado para dichos carriles durante las horas pico que supere los costos identificados en la sección 3 de esta ley debe ser depositado en la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico creada en la sección 10 de esta ley.

Esta sección no limita la operación de 46.44.080, 46.61.100, ó 46.61.135 RCW, por lo que continuará el uso restringido a los camiones de las calles de la ciudad.

La violación de una restricción del uso de autopistas prescrita por la autoridad apropiada según esta sección constituye una infracción de tránsito.

Sec. 3. Se enmiendan 47.66.090 y 2005 c 312 s 4 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

La cuenta de operaciones de los carriles de peaje para vehículos de múltiples pasajeros se crea en el tesoro del estado. El departamento depositará ((~~todas las~~)) sólo aquellas rentas que el departamento recibió como cargos de peaje cobrados a los usuarios de carriles de peaje para vehículos de múltiples pasajeros que son necesarios para cubrir los costos de la construcción y el funcionamiento de los carriles de peaje. El dinero de esta cuenta puede gastarse sólo si la legislatura lo considera apropiado. ((~~El dinero de esta cuenta puede utilizarse para, entre otros, servicio de deuda, planificación, administración, construcción, mantenimiento, funcionamiento, reparación, reconstrucción, aplicabilidad de la ley, y ampliación de los carriles de peaje para vehículos de múltiples pasajeros y para aumentar el transporte, de viaje compartido en camionetas y automóviles, y los servicios de reducción de viajes en el corredor. Una proporción razonable del dinero de esta cuenta debe destinarse a aumentar el transporte, el viaje compartido en camionetas y automóviles, y los servicios de reducción de viajes en el corredor. Una proporción razonable del dinero de esta cuenta debe destinarse a aumentar el transporte, el viaje compartido en camionetas y automóviles, y los servicios de reducción de viajes en el corredor.~~)) Todas las rentas de los cargos de peaje que superen estos costos deben destinarse a reducir la congestión del tráfico y depositarse en la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico creada en la sección 10 de esta ley.

Sec. 4. Se enmiendan 47.56.403 y 2005 c 312 s 3 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

(1) El departamento determinará, sujeto a los requisitos de 46.61.165, 47.66.090 RCW, y cualquier otra ley aplicable, el establecimiento, la construcción, y el funcionamiento de un proyecto piloto de carriles de peaje para vehículos de múltiples pasajeros en los carriles para vehículos de múltiples pasajeros de la carretera estatal 167 dentro del condado de King. El departamento puede emitir, comprar, y liquidar bonos, y depositarlos y gastarlos; garantizar y remitir asistencia financiera y otra asistencia para la construcción de carriles de peaje para vehículos de múltiples pasajeros, portar seguro, y tratar cualquier otra cuestión relacionada con el proyecto piloto de carriles de peaje para vehículos de múltiples pasajeros.

(2) Los peajes para los carriles de peaje para vehículos de múltiples pasajeros se establecerán de la siguiente manera:

(a) El proyecto de los cargos de peaje para los carriles de peaje para vehículos de múltiples pasajeros debe establecerse por la comisión de transporte y recaudarse de la forma que determine la comisión.

(b) Los cargos de peaje no serán gravados sobre los autobuses de transporte y las camionetas de viaje compartido que sean propiedad o que estén operados por una agencia pública.

(c) El departamento establecerá las normas de desempeño para el proyecto piloto del carril de peaje para vehículos de múltiples pasajeros de la carretera estatal 167. El departamento debe ajustar automáticamente el cargo de peaje, utilizando un cobro de peaje dinámico, para asegurar que los usuarios de vehículos de un ocupante que pagan peaje sólo tengan permitido ingresar al carril en la medida en que las velocidades promedio del vehículo en el carril se mantengan por encima de las 45 millas por hora al menos durante el 90% del tiempo durante las horas pico según se define en 46.61.165 RCW. El cargo de peaje puede variar en el monto según el momento del día, el nivel de congestión del tráfico dentro de la instalación de la autopista, la ocupación del vehículo, u otros criterios que la comisión considere apropiados. La comisión también puede variar los cargos de peaje para los vehículos de un ocupante que intrínsecamente tienen baja emisión, como los que funcionan con baterías eléctricas, gas natural, propano u otros combustibles de combustión limpia.

(d) La comisión revisará periódicamente los cargos de peaje para determinar si los mismos efectivamente mantienen el tiempo de viaje, la velocidad y la confiabilidad en las instalaciones de la autopista.

(3) El departamento controlará el proyecto piloto de carriles de peaje para vehículos de múltiples pasajeros de la carretera estatal 167 e informará anualmente a la comisión de transporte y a la legislatura sobre las operaciones y las conclusiones. Como mínimo, el departamento proporcionará datos del uso de la instalación y evaluará los impactos sobre:

(a) La eficiencia y la seguridad de la autopista;

(b) La efectividad para el tráfico;

(c) Los movimientos de la persona y el vehículo por modo;

(d) La habilidad para financiar las mejoras y los servicios de transporte por medio de los peajes; y

(e) Los impactos sobre todos los usuarios de la autopista. El departamento analizará los datos de uso agregados y realizará, si es necesario, encuestas por separado para evaluar el uso de la instalación en relación con la información geográfica, socioeconómica, y demográfica dentro del corredor para determinar las cuestiones reales y observadas del uso equitativo de la instalación.

(4) El departamento modificará el proyecto piloto para abordar los problemas de seguridad identificados y mitigar los impactos negativos para los usuarios de carriles de vehículos de múltiples pasajeros.

(5) La autorización para imponer peajes a los vehículos de múltiples pasajeros para el proyecto piloto de peaje para vehículos de múltiples pasajeros de la carretera estatal 167 vence si se aplica alguna de las dos condiciones siguientes:

(a) Si el departamento no ha autorizado contratos para comenzar la construcción de las instalaciones de peaje asociadas con este proyecto piloto dentro de los cuatro años posteriores al 24 de julio de 2005; o

(b) Cuatro años después de que haya comenzado la cobranza de peajes según esta sección.

(6) El departamento de transporte adoptará reglas que permitan que los transpondedores de identificación automática de vehículos que se utilizan para la cobranza electrónica de peajes sea compatible con otros dispositivos o transpondedores de pago electrónico del sistema de transbordadores del estado de Washington, otros sistemas de transporte público, u otros sistemas de cobranza de peajes en la medida en que la tecnología lo permita.

(7) La conversión de un único carril existente para vehículos de múltiples pasajeros en un carril de peaje para vehículos de múltiples pasajeros según lo propuesto para la SR-167 debe considerarse la excepción para este proyecto piloto.

(8) Una violación de las restricciones de los carriles correspondiente a los carriles de peaje para vehículos de múltiples pasajeros según esta sección constituye una infracción del tráfico.

(9) La actividad de adquisición asociada con este proyecto piloto será abierta y competitiva de acuerdo con el capítulo 39.29 RCW.

EXIGE SINCRONIZACIÓN DE LOS SEMÁFOROS EN AVENIDAS Y CALLES MUY TRANSITADAS

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 5.** Se agregará una nueva sección al capítulo 35.21 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

(1) Para reducir la congestión y aumentar el flujo del tráfico, cada ciudad debe sincronizar los semáforos en avenidas y calles muy transitadas dentro de su jurisdicción para optimizar el flujo del tráfico. Las avenidas y calles muy transitadas incluyen caminos de importancia regional y local e incluyen avenidas principales y secundarias, según se define en 35.78.010 RCW. En las avenidas y calles muy transitadas fuera de la ciudad, el condado debe sincronizar los semáforos para optimizar el flujo del tráfico. En las avenidas y calles muy transitadas que son la responsabilidad del estado o de otro gobierno local, el estado u otro gobierno local debe sincronizar los semáforos de las avenidas y calles para optimizar el flujo del tráfico. Las ciudades, los condados y otros gobiernos deben cooperar y coordinar sus esfuerzos para implementar este mandato de sincronización de los semáforos. Los fondos se asignarán de las rentas dedicadas de la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico, creada en la sección 10 de esta ley, para asistir los esfuerzos después del 1 de enero de 2008 por parte de las ciudades, los condados, y otros gobiernos para sincronizar los semáforos con el fin de optimizar el flujo del tráfico y reducir la congestión.

(2) El auditor del estado identificará y establecerá los parámetros de desempeño utilizando las mejores prácticas para la sincronización de los semáforos con el fin de optimizar el flujo del tráfico según esta sección. El auditor del estado investigará y registrará el progreso de los gobiernos locales para estos parámetros y proporcionará información sobre dicho progreso y otra información relevante para el público regularmente.

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 6.** Se agregará una nueva sección al capítulo 36.01 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

(1) Para reducir la congestión y aumentar el flujo del tráfico, cada condado debe sincronizar los semáforos en las avenidas y calles muy transitadas dentro de su jurisdicción para optimizar el flujo del tráfico. Las avenidas y calles muy transitadas incluyen caminos de importancia regional y local y avenidas principales y secundarias según se define en 35.78.010 RCW. En las avenidas y calles muy transitadas en una ciudad o pueblo incorporado, la ciudad o el pueblo debe sincronizar los semáforos para optimizar el flujo del tráfico. En las avenidas y calles muy transitadas que son la responsabilidad del estado o de otra entidad gubernamental, el estado u otra entidad gubernamental debe sincronizar los semáforos para optimizar el flujo del tráfico. Las ciudades, los condados y otros gobiernos deben cooperar y coordinar sus esfuerzos para implementar este mandato de sincronización de los semáforos. Los fondos de la renta dedicada se asignarán en la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico, creada en la sección 10 de esta ley, para asistir los esfuerzos después del 1 de enero de 2008 por parte de las ciudades, los condados, y otros gobiernos locales para sincronizar los semáforos con el fin de optimizar el flujo del tráfico y reducir la congestión.

(2) El auditor del estado identificará y establecerá los parámetros de desempeño utilizando las mejores prácticas para la sincronización de los semáforos con el fin de optimizar el flujo del tráfico según esta sección. El auditor del estado investigará y registrará el progreso de los gobiernos locales para estos parámetros y proporcionará información sobre dicho progreso y otra información relevante para el público regularmente.

AUMENTA LOS FONDOS PARA LA AYUDA DE EMERGENCIA EN LAS CARRETERAS

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 7.** Se agregará una nueva sección al capítulo 47.01 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

(1) Para reducir la congestión y aumentar el flujo del tráfico, el departamento de transporte y otras entidades gubernamentales deben responder rápidamente a los accidentes de tráfico y a otras obstrucciones en carreteras, autopistas, caminos, y calles, y despejar estos accidentes y obstrucciones tan pronto como sea posible. El departamento y otras entidades gubernamentales deben recibir un aumento de fondos para la ayuda de emergencia en las carreteras de los ingresos dedicados de la Cuenta de Alivio y Reducción de la Congestión del Tráfico creada en la sección 10 de esta ley. Para maximizar la flexibilidad y los tiempos de respuesta, el estado, el departamento, y otras entidades gubernamentales pueden y son alentadas a subcontratar servicios de asistencia de emergencia en carreteras a las compañías privadas, incluyendo los operadores de grúas.

(2) El auditor del estado identificará y establecerá parámetros de desempeño utilizando las mejores prácticas para la asistencia de emergencia en carreteras según esta sección, e investigará y registrará el progreso cumpliendo con este requisito, proporcionando ésta y otra información relevante al público regularmente.

DEDICA UNA PARTE DE LA RENTA EXISTENTE VEHICULAR PARA AYUDAR A FINANCIAR LA APERTURA DE CARRILES PARA VIAJE COMPARTIDO A TODOS DURANTE LAS HORAS NO PICO, AYUDA A FINANCIAR LA SINCRONIZACIÓN DE LOS SEMÁFOROS EN AVENIDAS Y CALLES MUY TRANSITADAS, Y AUMENTA LOS FONDOS PARA LA AYUDA DE EMERGENCIA EN CARRETERAS

Sec. 8. Se enmiendan 82.08.020 y 2006 c 1 s 3 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

(1) Se recaudará y se gravará un impuesto sobre cada venta minorista en este estado igual al 6.5% del precio de venta.

(2) Se recaudará y se gravará un impuesto adicional sobre cada alquiler minorista de automóviles, independientemente de si el vehículo tiene una licencia en este estado, igual al 5.9% del precio de venta. La renta recaudada según esta subsección se deberá depositar en la cuenta de transporte multimodal creada en 47.66.070 RCW.

(3) A partir del 1 de julio de 2003, se recauda y grava un impuesto adicional del 0.3% del precio de venta sobre cada venta minorista de vehículos automotores en este estado, aparte del impuesto a los alquileres de

automóviles minoristas que se establece en la subsección (2) de esta sección. La renta recaudada según esta subsección se deberá depositar en la cuenta de transporte multimodal creada en 47.66.070 RCW.

(4) A los fines de las subsecciones (3) y (8) de esta sección, "vehículo automotor" tiene el significado que se establece en 46.04.320 RCW, pero no incluye los tractores agrícolas o los vehículos agrícolas como se define en 46.04.180 y 46.04.181 RCW, ni los vehículos todo terreno y los que no son de carretera como se define en 46.09.020 RCW, ni las motos de nieve como se define en 46.10.010 RCW.

(5) A partir del 8 de diciembre de 2005, el 0.16% de los impuestos recaudados según la subsección (1) de esta sección estará dedicado a financiar auditorías de desempeño globales exigidas según 43.09.470 RCW. La renta identificada en esta subsección será depositada en la cuenta de auditorías de desempeño del gobierno creada en 43.09.475 RCW.

(6) Los impuestos gravados en este capítulo se aplicarán a las ventas minoristas sucesivas de la misma propiedad.

(7) Las tasas establecidas en esta sección corresponden a los impuestos gravados en el capítulo 82.12 RCW como se establece en 82.12.020 RCW.

(8) Para utilizar los recursos existentes de forma efectiva para reducir la congestión del tráfico, a partir del 4 de diciembre de 2008, el quince por ciento de los impuestos recaudados según la subsección (1) de esta sección sobre la venta minorista de aquellos vehículos gravados según la subsección (3) de esta sección será dedicado a reducir la congestión del tráfico y se depositará en la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico creada en la subsección 10 de esta ley. Esta subsección (8) de esta sección dedica una parte de la renta existente del impuesto sobre las ventas de vehículos y no aumenta los impuestos.

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 9.** Se agregará una nueva sección al capítulo 82.12 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

A partir del 4 de diciembre de 2008, el 15 por ciento de los impuestos recaudados según 82.12.020 RCW sobre los vehículos gravados según 82.08.020(3) RCW en base a la tasa en 82.08.020(1) RCW será dedicado a reducir la congestión del tráfico y será depositado en la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico creada en la sección 10 de esta ley.

CREA UNA "CUENTA DE REDUCCIÓN DE LA CONGESTIÓN DEL TRÁFICO"

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 10.** Se agregará una nueva sección al capítulo 46.68 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

(1) La Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico se crea por medio de la presente en el tesoro del estado como una subcuenta del fondo de vehículos automotores. Todos los recibos de: El 15 por ciento de los impuestos sobre las ventas y compras en otra jurisdicción dedicado en 82.08.020(8) RCW y en la sección 9 de esta ley; todos los peajes o cargos recaudados según 46.61.165(5) y 47.66.090 RCW; la renta de las infracciones dedicada a reducir la congestión del tráfico según 43.63.110 RCW; los fondos asignados apropiados según la sección 13 de esta ley; y todos los peajes o cargos recaudados según 47.56.030 y 47.56.170 RCW deben depositarse en la subcuenta. El dinero en la subcuenta puede gastarse sólo después de la apropiación. Los gastos de la subcuenta pueden utilizarse únicamente:

(a) Para pagar costos asociados con la apertura de carriles para viaje compartido a todos durante las horas no pico según lo exige 46.61.165 RCW, incluyendo la señalización nueva y modificada electrónica o no electrónica; la demarcación de carriles, las mejoras, y el mantenimiento; el mantenimiento y las mejoras de los bordes, incluyendo los reductores de velocidad;

(b) Para pagar costos asociados con la sincronización de los semáforos en avenidas y calles muy transitadas como se exige en las secciones 5 y 6 de esta ley;

(c) Para proporcionar un aumento de fondos para asistencia de emergencia en las carreteras, como se exige en la sección 7 de esta ley; y

(d) Para proporcionar fondos para las actividades del auditor del estado según se exige en esta sección y en las secciones 5, 6, y 7 de esta ley.

(2) Después del pago de los costos identificados en las subsecciones (1)(a) a (d) de esta sección, cualquier otro propósito que reduzca la congestión del tráfico mediante la reducción de los tiempos de demora de los vehículos gracias a la ampliación de la capacidad de los caminos y el uso de fines generales para mejorar el flujo del tráfico para todos los vehículos, podría proporcionarse mediante fondos de la subcuenta. Los propósitos para mejorar el flujo del tráfico para todos los vehículos no incluyen la creación, el mantenimiento, ni el funcionamiento de los senderos o carriles para bicicletas, los cruces para vida silvestre, paisajismo, terrenos de estacionamiento, transbordadores, trolebuses, autobuses, monorrieles, tranvías ligeros, o de carga pesada.

(3) La renta depositada en la subcuenta y no destinada debe retenerse en esta subcuenta.

(4) Para calcular el nivel de cumplimiento de las normas, los propósitos, y la intención de esta ley, el auditor del estado investigará y registrará los ingresos y los gastos exigidos según esta ley y comunicará ésta y otra información relevante al público regularmente.

DEDICA LOS INGRESOS POR CONCEPTO DE LAS CÁMARAS EN LOS SEMÁFOROS A LA "CUENTA DE REDUCCIÓN DE LA CONGESTIÓN DEL TRÁFICO"

Sec. 11. Se volverán a decretar y se enmendarán 46.63.110 y 2007 c 356 s 8 y 2007 c 199 s 28 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

(1) A una persona declarada responsable de una infracción de tránsito se le gravará una sanción monetaria. Ninguna sanción excederá los doscientos cincuenta dólares para cada infracción a menos que este capítulo o título lo autorice.

(2) La sanción monetaria por una violación de (a) 46.55.105(2) RCW es de doscientos cincuenta dólares por cada infracción; (b) 46.61.210(1) RCW es de quinientos dólares por cada infracción. Ninguna sanción impuesta por esta subsección (2) será reducida.

(3) La corte suprema prescribirá, por regla, una tabla de las sanciones monetarias impuestas para las infracciones del tráfico. Esta regla también especificará las condiciones bajo las que las cortes locales podrán ejercitar la discreción para gravar las multas y las sanciones por las infracciones del tráfico. La legislatura solicita respetuosamente a la corte suprema que ajuste esta tabla cada dos años debido a la inflación.

(4) Habrá una sanción de veinticinco dólares por no responder a una notificación de infracción de tránsito, excepto cuando la infracción se relacione con el estacionamiento, según lo definido por una ley, ordenanza, regulación o resolución local o el incumplimiento del pago de una sanción monetaria impuesta en conformidad con este capítulo. Un cuerpo legislativo local puede fijar una sanción monetaria que no exceda los veinticinco dólares por no responder a una notificación de infracción del tráfico relacionada con el estacionamiento, según lo definido por una ley, ordenanza, regulación o resolución local. La corte local, ya sea una corte municipal, policial o del distrito, debe imponer la sanción monetaria fijada por el cuerpo legislativo local.

(5) Las sanciones monetarias previstas en el capítulo 46.70 RCW que son civiles en su naturaleza y las sanciones que pueden evaluarse por violaciones del capítulo 46.44 RCW relacionadas con el tamaño, el peso y la carga de los vehículos automotores no están sujetas a la limitación en el monto de las sanciones monetarias que puedan imponerse en conformidad con este capítulo.

(6) Siempre que la corte imponga una sanción monetaria, una multa, un costo, un gravamen, u otra obligación monetaria según este capítulo, serán inmediatamente pagaderos. Si la corte determina, a su discreción, que una persona no puede pagar una obligación monetaria completa, y si no ha pasado más de un año después del 1 de julio de 2005, o la fecha en que la obligación monetaria venció y se convirtió en pagadera inicialmente, la corte pactará un plan de pago con la persona, a menos que dicha persona anteriormente haya recibido un plan de pago con respecto a la misma obligación monetaria, o a menos que la persona no cumpla con ningún plan de pago existente o anterior, en cuyo caso la corte puede, a su discreción, implementar un plan de pago. Si la corte ha notificado al departamento que la persona no ha pagado o cumplido y la persona ha pactado posteriormente un plan de pago y realizó un pago inicial, la corte notificará al departamento que la infracción ha sido adjudicada, y el departamento revocará cualquier suspensión de la licencia o el privilegio de conducir de dicha persona por no responder a dicha infracción. "Plan de pago", según se utiliza en esta sección, significa un plan que exige pagos

razonables basados en la capacidad financiera de la persona que debe pagar. La persona puede pagar voluntariamente un monto en cualquier momento además de los pagos exigidos en el plan de pago.

(a) Si un pago exigido bajo el plan de pago está en mora o si la persona no completa un programa de restitución comunitaria en la fecha establecida o después según el plan de pago, a menos que la corte determine que hay una buena razón del mismo y ajuste el plan de pago o el plan de restitución comunitaria respectivamente, la corte notificará al departamento sobre la falta de cumplimiento de dicha persona a cumplir con las condiciones del plan, y el departamento suspenderá la licencia o el privilegio de conducir de dicha persona hasta que todas las obligaciones monetarias, incluyendo aquellas impuestas en las subsecciones (3) y (4) de esta sección, hayan sido pagadas, y la corte haya autorizado que se completó la restitución comunitaria, o hasta que al departamento se le haya notificado que la corte ha pactado un pago o un acuerdo de restitución comunitaria con nueva fecha con la persona.

(b) Si una persona no ha pactado un plan de pago con la corte y no ha pagado el total de la obligación monetaria en la fecha establecida para el pago o después, la corte notificará al departamento sobre la mora. El departamento suspenderá la licencia o el privilegio de conducir de la persona hasta que las obligaciones monetarias se hayan pagado, incluyendo aquéllas impuestas bajo las subsecciones (3) y (4) de esta sección, o hasta que la persona haya pactado un plan de pago según esta sección.

(c) Si el plan de pago fuera administrado por la corte, ésta puede gravar sobre la persona una tarifa administrativa razonable para que sea completamente retenida por la ciudad o el condado con jurisdicción. La tarifa administrativa no deberá exceder los diez dólares por infracción o los veinticinco dólares por plan de pago, cualquiera que sea menor.

(d) Ninguna parte de esta sección impide que una corte contrate entidades externas para administrar su sistema de plan de pago. Cuando se utilizan entidades externas para la administración del plan de pago, la corte puede imponer a la persona una tarifa razonable por dichos servicios administrativos, que será calculada en forma periódica, porcentual, o de otra forma.

(e) Si una corte autorizara que se disponga en la jurisdicción un programa de restitución comunitaria para infractores, la corte puede permitir la conversión de todas o de una parte de las obligaciones monetarias adeudadas según esta sección en restitución comunitaria autorizada por la corte en lugar de pagos periódicos si la persona no puede realizar pagos periódicos razonables.

(7) Además de cualquier otra sanción impuesta en esta sección y sin sujeción a la limitación de la subsección (1) de esta sección, a una persona declarada culpable de una infracción de tránsito se le impondrá:

(a) Una tarifa de cinco dólares por infracción. Bajo ninguna circunstancia esta tarifa será reducida o cancelada. La renta de esta tarifa será enviada al tesorero del estado para que lo deposite en la cuenta fiduciaria de servicios médicos de emergencia y del sistema de cuidados de trauma según 70.168.040 RCW;

(b) Una tarifa de diez dólares por infracción. Bajo ninguna circunstancia esta tarifa será reducida o cancelada. La renta de esta tarifa será enviada al tesorero del estado para que la deposite en la cuenta de la autoridad de prevención contra el robo de automóviles de Washington; y

(c) Una tarifa de dos dólares por infracción. La renta de esta tarifa será enviada al tesorero del estado para que la deposite en la cuenta de lesiones cerebrales traumáticas establecida en 74.31.060 RCW.

(8)(a) Además de cualquier otra sanción impuesta en esta sección y sin sujeción a la limitación de la subsección (1) de esta sección, a una persona declarada culpable de una infracción del tráfico que no sea de 46.61.527 RCW se le impondrá una sanción adicional de veinte dólares. La corte no podrá reducir, cancelar, ni suspender la sanción adicional a menos que la corte declare que el infractor es indigente. Si una corte autorizara que se disponga en la jurisdicción un programa de restitución comunitaria para infractores, la corte permitirá que los infractores compensen toda o una parte de la sanción adeudada según esta subsección (8) mediante la participación en el programa de restitución comunitaria autorizado por la corte.

(b) Ocho dólares y cincuenta centavos de la sanción adicional según (a) de esta subsección serán remitidos al tesorero del estado. La renta restante de la sanción adicional debe ser remitida según los capítulos 2.08, 3.46, 3.50, 3.62, 10.82, y 35.20 RCW. El dinero remitido según esta subsección al tesorero del estado debe ser

depositado, como lo establece 43.08.250 RCW. El resto de la renta que reciba el tesorero del condado o de la ciudad según esta subsección debe ser depositado en el fondo de gasto corriente del condado o de la ciudad. La renta que será depositada en el fondo de gasto corriente del condado o de la ciudad de las infracciones emitidas según 46.63.170 RCW será dedicada, en cambio, a reducir la congestión del tráfico y se depositará en la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico creada en la sección 10 de esta ley. El dinero retenido por la ciudad o el condado según esta subsección constituirá un reembolso por todos los pasivos según 43.135.060 RCW.

(9) Si un procedimiento legal, como un embargo, ha comenzado a cobrar algún monto en mora adeudado por la persona por concepto de una sanción impuesta por la corte según esta sección, la corte puede, a su discreción, pactar un plan de pago.

(10) La sanción monetaria por la violación de 46.37.395 RCW es de: (a) Doscientos cincuenta dólares por la primera violación; (b) quinientos dólares por la segunda violación; y (c) setecientos cincuenta dólares por cada violación posterior.

DEDICA LA RENTA ANTERIORMENTE ASIGNADA A ARTE PARA LA "CUENTA DE REDUCCIÓN DE LA CONGESTIÓN DEL TRÁFICO"

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 12.** Se enmiendan 43.17.200 y 2005 c 36 s 4 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

Todas las agencias estatales, incluyendo los departamentos, juntas, concejos, comisiones y corporaciones quasi públicas estatales, distribuirán, como un artículo no deducible, del dinero apropiado para la construcción original de cualquier edificio público, excepto para las apropiaciones realizadas después del 4 de diciembre de 2008 para los proyectos de obras públicas relacionadas con el transporte, un monto del 0.5% de la apropiación para que la comisión de arte del estado de Washington lo destine a la adquisición de obras de arte. Las obras de arte pueden colocarse en terrenos públicos, formar parte o incluirse en estructuras o edificios públicos, destacarse dentro o fuera de una estructura o edificio público, formar parte de una exhibición o colección portátil, o ser prestadas o exhibidas en otros establecimientos públicos. Además del costo de las obras de arte, el 0.5% de la apropiación según lo establecido en la presente debe utilizarse para permitir la administración del programa de artes visuales, incluyendo la conservación de la colección de arte estatal, por parte de la comisión de arte del estado de Washington y todos los costos para la instalación de las obras de arte. A los fines de esta sección, el edificio no incluirá cobertizos para construcción de carreteras, depósitos ni otros edificios de naturaleza temporal.

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 13.** Para proporcionar fondos adicionales con el fin de reducir la congestión del tráfico, todas las agencias estatales, incluyendo los departamentos, juntas, concejos, comisiones y corporaciones quasi públicas estatales, deben distribuir, como un artículo no deducible, del dinero apropiado después del 4 de diciembre de 2008 para cualquier proyecto de obras públicas relacionadas con el transporte, un monto del 0.5% de la apropiación dedicada a reducir la congestión del tráfico y debe depositarse en la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico creada en la sección 10 de esta ley. El pueblo advierte que su prioridad máxima es reducir la congestión del tráfico.

Sec. 14. Se enmiendan 43.46.090 y 1983 c 204 s 1 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

La legislatura reconoce la responsabilidad de este estado de promover la cultura y el arte y su interés en el desarrollo viable de sus artistas y artesanos mediante el establecimiento de la comisión de arte del estado de Washington. La legislatura declara como una norma de este estado que una parte de las apropiaciones de los gastos de capital, a excepción de lo establecido en 43.17.200 RCW y en la sección 13 de esta ley, sea reservada para la adquisición de obras de arte que se colocarán en edificios o terrenos públicos. Por medio de la presente se establece un programa de artes visuales que será administrado por la comisión de arte del estado de Washington.

PROTECCIÓN VITAL DE LOS CONTRIBUYENTES: EVITA QUE LOS POLÍTICOS DESVÍEN LOS INGRESOS POR CONCEPTO DE PEAJE AL FONDO GENERAL; LOS PEAJES PARA UN PROYECTO SE DESTINAN AL PROYECTO

Sec. 15. Se enmiendan 47.56.030 y 2002 c 114 s 19 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

(1) A excepción de lo permitido según el capítulo 47.46 RCW:

(a) El departamento de transporte estará a cargo de la construcción de todos los puentes de peaje y otras instalaciones de peaje, incluyendo los transbordadores del estado de Washington, y el funcionamiento y mantenimiento de los mismos.

(b) La comisión de transporte determinará y establecerá los peajes y los cargos sobre los mismos, sujetos a todas las leyes correspondientes, ejecutará todas las tareas y ejercerá todos los poderes relacionados con el financiamiento, el refinanciamiento, y la administración fiscal de todos los puentes de peaje y de otras instalaciones de peaje, incluyendo los transbordadores del estado de Washington, y el endeudamiento por bonos según se establece por ley. A excepción de las instalaciones de peaje de los transbordadores del estado de Washington, la renta de todos los peajes o cargos nuevos establecidos después del 4 de diciembre de 2008, que excedan el costo de construcción, funcionamiento, o mantenimiento de las instalaciones de peaje y las mejoras nuevas de capital en las carreteras, autopistas, caminos, puentes, y calles, será dedicada a reducir la congestión del tráfico y se depositarán en la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico, creada en la sección 10 de esta ley. A excepción de las instalaciones de peaje de los transbordadores del estado de Washington, ante la ausencia de mejoras de capital, la renta de los peajes o cargos nuevos después del 4 de diciembre de 2008, que excedan el costo de la recaudación de peajes o cargos será dedicada a reducir la congestión del tráfico y será depositada en la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico, creada en la sección 10 de esta ley.

(c) El departamento será responsable por completo del diseño de todas las instalaciones de peaje.

(d) A excepción de lo establecido en esta sección, el departamento procederá con la construcción de dichos puentes de peaje y otras instalaciones y las propuestas de los mismos por contrato en la forma de construcción de una autopista estatal, inmediatamente luego de que se disponga de fondos para dicha obra, y le dará seguimiento hasta finalizarla tan pronto como sea posible. El departamento está autorizado a negociar contratos por cualquier monto sin licitación según (d)(i) y (ii) de esta subsección:

(i) Los contratos de emergencia, para reparar los transbordadores o las instalaciones de terminales de transbordadores o el retiro de dichas instalaciones, siempre que el uso continuo de transbordadores o instalaciones de terminales de transbordadores constituya un peligro real o inmediato para el público que viaja o impida el uso prudente de dichos transbordadores o instalaciones; y

(ii) Los contratos de fuente única para las diques secos de buques, cuando existe un único licitador disponible de forma clara y legítima para realizar una obra relacionada con los diques secos para una clase o clases específicas de buques. Los contratos podrán establecerse para un solo dique seco de buques o para muchos de ellos, durante un período que no exceda los dos años.

(2) El departamento procederá con la adquisición de materiales, suministros, servicios y equipos necesarios para la asistencia, el mantenimiento y el uso de un transbordador, una terminal de transbordadores u otra instalación operada por los transbordadores del estado de Washington, de acuerdo con el capítulo 43.19 RCW excepto en los siguientes casos:

(a) A excepción de lo dispuesto en (d) de esta subsección, cuando el secretario del departamento de transporte determine por escrito que el uso de la invitación a licitación no corresponde o no es ventajoso para el estado y que puede ser necesario realizar evaluaciones competitivas, incluyendo evaluaciones técnicas o de desempeño entre las propuestas aceptables para completar la adjudicación del contrato, un contrato puede celebrarse mediante el uso de un método de propuestas selladas competitivas, y una petición formal para la solicitud de propuestas. Dicha petición formal para la solicitud de propuestas incluirá una descripción funcional de las necesidades y requisitos del estado y los factores significativos.

(b) Cuando se realizan compras mediante una petición formal para solicitud de propuestas, el contrato será adjudicado al proponente responsable cuya propuesta sellada competitiva esté determinada por escrito como la más ventajosa para el estado, considerando el precio y otros factores de evaluación establecidos en la solicitud de propuestas. No se utilizarán factores significativos al evaluar una propuesta que no estén especificados en la solicitud de propuestas. Los factores que podrán considerarse al evaluar las propuestas incluyen, sin ser militativos, a: El precio; la capacidad de mantenimiento; la confiabilidad; los intereses; los niveles de desempeño; el costo del ciclo de vida si corresponde según esta sección; el costo de transporte o entrega; el

cronograma de entrega ofrecido; el costo de instalación; el costo de los repuestos; la disponibilidad de las partes y el servicio ofrecido; y lo siguiente:

(i) La habilidad, la capacidad y la destreza del proponente para ejecutar el contrato o proporcionar el servicio exigido;

(ii) El carácter, la integridad, la reputación, el juicio, la experiencia y la eficiencia del proponente;

(iii) Si el proponente puede ejecutar el contrato dentro del plazo especificado;

(iv) La calidad de ejecución de los contratos o servicios prestados anteriormente;

(v) El cumplimiento anterior y existente por parte del proponente de las leyes relacionadas con el contrato o los servicios;

(vi) El objetivo, los criterios apreciables definidos en la solicitud de propuestas. Estos criterios pueden incluir, sin ser limitativos, conceptos como descuentos, costos de entrega, costos de los servicios de mantenimiento, costos de instalación y de transporte; y

(vii) Cualquier otra información que esté relacionada con la decisión de adjudicar el contrato.

(c) Cuando se realizan compras mediante el proceso de solicitud de propuestas de propuestas, las propuestas recibidas serán evaluadas según los factores de evaluación establecidos en la solicitud de propuestas. Cuando se emite una solicitud de propuestas para la adquisición de equipos o sistemas de propulsión que incluyan un motor, dicha solicitud debe especificar el uso de un análisis del costo del ciclo de vida que incluya una evaluación de la eficiencia del combustible. Cuando se utiliza un análisis del costo del ciclo de vida, al costo del ciclo de vida se le dará por lo menos la misma importancia relativa que al elemento del precio inicial especificado en los documentos de solicitud de propuestas. El departamento puede rechazar todas y cada una de las propuestas recibidas. Si las propuestas no son rechazadas, la adjudicación será otorgada al proponente cuya propuesta sea más ventajosa para el departamento, considerando el precio y otros factores de evaluación establecidos en la solicitud de propuestas.

(d) Si el departamento adquiere equipos o sistemas grandes (por ej., eléctricos, de propulsión) necesarios para la asistencia, el mantenimiento, y el uso de un transbordador operado por los transbordadores del estado de Washington, el departamento procederá con una petición formal de solicitud de propuestas según esta subsección (2) sin una determinación de necesidad por parte del secretario.

Sec. 16. Se enmiendan 47.56.160 y 1984 c 7 s 258 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

A excepción de las rentas que se depositarán en la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico según 47.56.030(1)(b) RCW, ((~~A~~))todos los peajes u otras rentas recibidas del funcionamiento de un puente o puentes de peaje construidos con el producto de los bonos emitidos y vendidos por medio de la presente serán pagados al tesorero del estado por parte del departamento. El tesorero los depositará inmediatamente como depósitos de demanda en un depositario o depositarios autorizados por la ley para recibir los depósitos de las rentas estatales. El depósito se hará en el crédito de un fondo de fideicomiso especial designado como el fondo de rentas de peaje del puente o los puentes de peaje en particular que produzcan los peajes o la renta, cuyo fondo será un fondo de fideicomiso y en todo momento se mantendrá separado y apartado de todos los demás fondos.

Sec. 17. Se enmiendan 47.56.170 y 1984 c 7 s 259 RCW cuyo tenor literal será el siguiente:

Del dinero depositado en el fondo de cada construcción por separado según 47.56.160 RCW, el tesorero del estado transferirá al lugar o a los lugares de pago nombrados en los bonos las sumas que sean necesarias para pagar el interés a medida que se venza en todos los bonos vendidos y pendientes para la construcción de un puente en particular o puentes de peaje durante el período de la construcción real y durante el período de seis meses inmediatamente posterior. El tesorero del estado transferirá posteriormente del fondo de cada renta de peaje por separado al lugar o a los lugares de pago nombrados en los bonos las sumas que sean necesarias para pagar el interés sobre los bonos y liquidar el capital de los mismos a medida que los pagos de intereses y la liquidación de bonos venzan para todos los bonos emitidos y vendidos para la construcción del puente en particular o los puentes de peaje que producen los peajes o las rentas depositados en el fondo de rentas de peaje. Todos los fondos transferidos para el pago de capital o interés sobre los bonos emitidos para cualquier puente de peaje en particular serán separados y aplicados únicamente para el pago de dicho capital o interés. Los procedimientos que autoricen la emisión de bonos

pueden prever el establecimiento de un fondo o fondos de reserva fuera de los peajes y otras rentas que no son necesarios para el pago del capital e interés, ya que los mismos vencen actualmente y para la preservación y continuación del fondo de una forma que será determinada por medio de la presente. Los procedimientos también exigirían la aplicación inmediata de todo el dinero excedente en el fondo de rentas de peaje para el retiro de los bonos previo a su vencimiento, por exigencia o compra, de dicha forma y en base a dichos términos, y el pago de las primas que se considere conveniente a juicio del departamento.

El dinero restante en cada fondo de rentas de peaje por separado después de proporcionar el monto exigido para el interés y la amortización de los bonos, como se establece en esta sección, será retenido y aplicado como se establece en los procedimientos que autorizan la emisión de los bonos. Si los procedimientos que autorizan la emisión de los bonos no exigen que las rentas excedentes se retengan y apliquen de una manera en particular, serán ((~~destinadas y utilizadas para cualquier otro propósito inherente a la construcción, el funcionamiento, y el mantenimiento del puente o los puentes de peaje según lo determine el departamento~~)) dedicadas a reducir la congestión del tráfico y serán depositadas en la Cuenta de Reducción de la Congestión del Tráfico, creada en la sección 10 de esta ley.

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 18.** Esta ley no impide ni prohíbe que el departamento de transporte o cualquier otra agencia o cuerpo gubernamental local o estatal destinen o gasten otras rentas de otras fuentes para financiar los costos asociados con la apertura de carriles para viaje compartido a todos durante las horas no pico, la sincronización de los semáforos en avenidas y calles muy transitadas, o el aumento de los fondos para la asistencia de emergencia en las carreteras, según lo exige esta ley.

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 19.** A los fines de cumplir con la intención, políticas y propósitos de esta ley sus disposiciones se interpretarán libremente.

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 20.** Ninguno de los subencabezados de esta ley forma parte de la ley.

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 21.** Si alguna de las disposiciones de esta ley o su aplicación a una persona o circunstancia carece de validez, el resto de la ley o la aplicación de sus disposiciones a otra persona o circunstancia no se verán afectadas.

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 22.** Esta ley se conocerá y citará como la Ley de Reducción de la Congestión del Tráfico de 2008.

NUEVA SECCIÓN. **Sec. 23.** Esta ley entra en vigor el 4 de diciembre de 2008.