

# GOBIERNO DE PUERTO RICO

## SENADO

20ma Asamblea  
Legislativa



3ra Sesión  
Ordinaria

### CALENDARIO DE ÓRDENES ESPECIALES DEL DÍA

#### JUEVES, 21 DE MAYO DE 2026

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<b>P. del S. 1110</b>  <i>(Por el señor Santos Ortiz)</i>	<b>GOBIERNO</b>  <i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</i>	Para enmendar los Artículos 1, 2 y 3 de la Ley Núm. <del>56 de 25 de abril de 2023</del> <u>56-2023</u> , conocida como "Ley del Día de la Actividad Física en Puerto Rico", a los fines de declarar el mes de abril de cada año como el "Mes de la Actividad Física Inclusiva en Puerto Rico" y el 6 de abril como el "Día de la Actividad Física Inclusiva en Puerto Rico", y para otros fines relacionados.
<b>P. del S. 1198</b>  <i>(Por el señor Sánchez Álvarez)</i>	<b>TRANSPORTACIÓN, TELECOMUNICACIONES, SERVICIOS PÚBLICOS Y ASUNTOS DEL CONSUMIDOR</b>  <i>(Sin Enmiendas)</i>	Para derogar la Ley Núm. 7 de 8 de junio de 1972, según enmendada, comúnmente llamada como la "Ley del Medallón", por haberse constituida esta, en una Ley obsoleta e inoficiosa; y para otros fines relacionados.

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<p><b>P. del S. 1199</b></p> <p><i>(Por el señor Sánchez Álvarez)</i></p>	<p><b>TRANSPORTACIÓN, TELECOMUNICACIONES, SERVICIOS PÚBLICOS Y ASUNTOS DEL CONSUMIDOR</b></p> <p><i>(Sin Enmiendas)</i></p>	<p>Para derogar la Ley Núm. 78 de 17 de junio de 1955, comúnmente llamada "Ley para Prohibir la Conducción o Transportación de Pasajeros en Vehículos de Motor No Diseñados para Tal Conducción o Transportación, y sus Excepciones", por haberse constituido esta, en una Ley obsoleta e inoficiosa; y para otros fines relacionados.</p>
<p><b>R. del S. 36</b></p> <p><i>(Por el señor Sánchez Álvarez)</i></p>	<p><b>TRANSPORTACIÓN, TELECOMUNICACIONES, SERVICIOS PÚBLICOS Y ASUNTOS DEL CONSUMIDOR</b></p> <p><i>(Segundo Informe Parcial)</i></p>	<p>Para ordenar a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, llevar a cabo una investigación exhaustiva de la conceptualización, financiamiento, programación, diseño, construcción y uso de los sistemas viales y de transportación colectiva en Puerto Rico, así como, sobre las facilidades de estacionamiento y tránsito; seguridad de los sistemas viales; puentes y vías de acceso; estudio de la transportación; estudio de nuevos métodos de transporte estatal y local; obras públicas estatales, vías públicas; y facilidades de transportación marítima o aérea en la jurisdicción de Puerto Rico; y para otros fines relacionados.</p>
<p><b>R. del S. 81</b></p> <p><i>(Por el señor Matías Rosario)</i></p>	<p><b>SEGURIDAD PÚBLICA Y ASUNTOS DEL VETERANO</b></p> <p><i>(Séptimo Informe Parcial)</i></p>	<p>Para ordenar a la Comisión de Seguridad Pública y Asuntos del Veterano del Senado de Puerto Rico, realizar investigaciones continuas sobre los aspectos concernientes a la seguridad pública de Puerto Rico, tanto a nivel estatal, como municipal que repercuten sobre el cumplimiento a cabalidad del</p>

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
R. del S. 168	ASUNTOS INTERNOS	<p>derecho ciudadano al libre disfrute de la vida y la propiedad; evaluar los planes, programación, obra pública, organización y la prestación de los servicios ordenados a las agencias gubernamentales de seguridad pública y la seguridad civil en casos de emergencia; verificar el cumplimiento de dichas agencias con las leyes y los reglamentos aplicables, así como los funcionarios responsables de ejecutar dichas gestiones inherentes a sus puestos; investigar los aspectos concernientes a los servicios que se brindan y reciben los veteranos y que repercuten en el disfrute de su derecho a recibir los servicios que le garantice una mejor calidad de vida; cualquier otro asunto que afecte la seguridad pública y los asuntos de los veteranos en Puerto Rico.</p>
<i>(Por la señora Soto Aguilú)</i>	<i>(Con enmiendas la Exposición de Motivos y en el Resuélvese)</i>	<p>Para ordenar a la Comisión de lo Jurídico del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación exhaustiva sobre la aplicación, implementación y vigencia de la Ley 131 de 13 de mayo de 1943, según enmendada, conocida como “Ley para la Protección de los Derechos Civiles”; evaluar su efectividad frente a las realidades sociales y jurídicas del Puerto Rico contemporáneo; considerar posibles actualizaciones legislativas que garanticen su cumplimiento sustantivo y su alineación con principios constitucionales y estándares internacionales; y para otros fines relacionados.</p>

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
R. del S. 230	ASUNTOS INTERNOS	Para ordenar a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, a realizar una investigación exhaustiva sobre la viabilidad de implantar sistemas automatizados de inspección vehicular de emisiones – conocidos como “Self-Service Vehicle Emissions Inspection Kiosks” – para atender las necesidades de inspección periódica de flotas gubernamentales y municipales, con el objetivo de reducir costos operacionales, aumentar la eficiencia y asegurar el cumplimiento ambiental en el sector público; y para otros fines relacionados.
<i>(Por la señora Soto Aguilú)</i>	<i>(Con enmiendas la Exposición de Motivos; en el Resuélvese y en el Título)</i>	

ORIGINAL

RECIBIDO MAY 13 26AM 9:53

TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20<sup>ma</sup>. Asamblea  
Legislativa

3<sup>ra</sup>. Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1110

INFORME POSITIVO

13 de mayo de 2026

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Gobierno del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del Proyecto del Senado 1110, recomienda a este Alto Cuerpo su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El Proyecto del Senado 1110 (en adelante, P. del S. 1110), tiene como propósito enmendar los Artículos 1, 2 y 3 de la Ley Núm. 56 de 25 de abril de 2023, conocida como "Ley del Día de la Actividad Física en Puerto Rico", a los fines de declarar el mes de abril de cada año como el "Mes de la Actividad Física Inclusiva en Puerto Rico" y el 6 de abril como el "Día de la Actividad Física Inclusiva en Puerto Rico", y para otros fines relacionados.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La Ley 56-2023, conocida como "Ley del Día de la Actividad Física en Puerto Rico", se creó con el propósito de declarar el 6 de abril de cada año como el Día de la Actividad Física en Puerto Rico. La medida propuesta busca enmendar el Artículo 1 de la Ley 56-2023 para declarar el mes de abril de cada año como "El mes de la Actividad Física en Puerto Rico" y el 6 de abril de cada año como el "Día de la Actividad Física Inclusiva en Puerto Rico". Durante todo el mes de abril bajo lo que estipula este esfuerzo legislativo, se promoverá la realización de actividades deportivas, recreativas y de ejercicio físico en todo Puerto Rico.

## ALCANCE DEL INFORME

La Comisión de Gobierno del Senado de Puerto Rico, como parte del estudio y evaluación del P. del S. 1110, solicitó memoriales explicativos a las siguientes agencias y entidades: Departamento de Recreación y Deportes (DRD), Departamento de Estado (DE). A pesar de nuestras solicitudes, el Departamento de Recreación y Deportes no compareció ante la Comisión.

A continuación, se expone lo expresado por las entidades que comparecieron por escrito.

### DEPARTAMENTO DE ESTADO

El Departamento de Estado (DE) avala la medida expresamente. El DE expuso que el Proyecto del Senado 1110 representa una iniciativa legislativa de genuino valor social y de política pública. Aplauda el buen criterio de la Asamblea Legislativa al identificar que la jornada de un solo día resulta insuficiente para transformar conductas arraigadas y alcanzar a toda la ciudadanía con el mensaje de la importancia de una vida activa y saludable. La medida amplía el horizonte temporal de la conmemoración elevando su compromiso ético al integrar el principio de inclusión como elemento definitorio de la política pública.

El DE presentó en su memorial recomendaciones para dotar la medida con herramientas adicionales que la coloquen en posición para potencialmente ser una de las piezas legislativas de mayor alcance práctico en la historia de la política de salud pública de Puerto Rico. El DE recomienda (1) Incorporar una definición operacional del término "Inclusiva", (2) Establecer métricas de evaluación y rendición de cuentas, (3) Ampliar expresamente el mandato de inclusión al calendario de actividades, (4) considerar la participación del sector privado y la sociedad civil, (5) Actualizar la denominación en toda la ley de manera uniforme. Finalmente, el DE reconoce la solidez de la propuesta y avala la medida propuesta.

### IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley Núm. 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de Gobierno del Senado de Puerto Rico certifica que el P. del S. 1110 no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

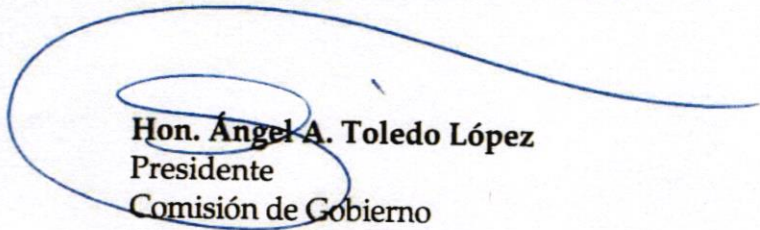
## CONCLUSIÓN

La Comisión de Gobierno del Senado de Puerto Rico efectuó un análisis minucioso del P. del S. 1110, según fue referido junto a los comentarios del Departamento de Estado.

La Comisión de Gobierno considera que la enmienda que propone el P. del S. 1110 persigue una intención legítima que refuerza el compromiso que tiene esta Asamblea Legislativa con la salud de los puertorriqueños promoviendo hábitos saludables. Esta Comisión coincide con el DE en que la medida tiene un gran valor social y que incorporar una definición operacional del concepto "inclusiva" resulta necesario. De la misma manera, ampliar expresamente el mandato de inclusión al calendario de actividades es meritorio para garantizar que el principio de inclusión, incorporado en el nombre de la conmemoración, se traduzca en compromisos programáticos concretos. A su vez, atendemos la recomendación de considerar la participación del sector privado y la sociedad civil añadiendo a la medida una disposición para exhortar al DRD a colaborar con entidades privadas, organizaciones sin fines de lucro y organizaciones comunitarias.

**POR TODO LO ANTES EXPUESTO**, la Comisión de Gobierno del Senado de Puerto Rico tiene a bien presentar ante este Alto Cuerpo el Informe Positivo sobre el **Proyecto del Senado 1110**, recomendando su aprobación con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

**RESPECTUOSAMENTE SOMETIDO.**



**Hon. Ángel A. Toledo López**  
Presidente  
Comisión de Gobierno  
Senado de Puerto Rico

# ENTIRILLADO ELECTRÓNICO GOBIERNO DE PUERTO RICO

20<sup>ma.</sup> Asamblea  
Legislativa

3<sup>ra.</sup> Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

### P. del S. 1110

26 de febrero de 2026

Presentado por el señor *Santos Ortiz*

*Referido a la Comisión de Gobierno*

#### LEY

Para enmendar los Artículos 1, 2 y 3 de la Ley Núm. ~~56 de 25 de abril de 2023~~ 56-2023, ~~conocida como "Ley del Día de la Actividad Física en Puerto Rico"~~, a los fines de declarar el mes de abril de cada año como el "Mes de la Actividad Física Inclusiva en Puerto Rico" y el 6 de abril como el "Día de la Actividad Física Inclusiva en Puerto Rico", y para otros fines relacionados.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley 56-2023, ~~conocida como "Ley del Día de la Actividad Física en Puerto Rico"~~, se creó con el propósito de declarar el 6 de abril de cada año como el Día de la Actividad Física en Puerto Rico. Reconociendo la importancia de la actividad física entendemos que debemos promover más que una fecha en el calendario; un mes completo que les permita explorar las múltiples formas de integrar el movimiento en sus vidas. Un mes de actividades variadas daría espacio para que las escuelas, los centros comunales y las familias organicen eventos permitiendo que cada comunidad adapte la celebración a su realidad, sus recursos y sus tradiciones, haciendo el mensaje más profundo y accesible para todos. En honor a la accesibilidad que persigue este esfuerzo legislativo añadimos la palabra "inclusiva" al Mes y Día de la Actividad Física en Puerto Rico. Para los efectos de esta medida, el término "actividad física inclusiva" se refiere a actividades

físicas, deportivas y recreativas diseñadas o adaptadas para fomentar la participación de personas de todas las edades, capacidades físicas y condiciones de salud.

Para las organizaciones comunitarias e internacionales y para las federaciones deportivas como; Agita Mundo, la Red de Actividad Física de Puerto Rico, así como; la Asociación de Educación Física y Recreación de Puerto Rico que trabajan incansablemente promoviendo la salud, extender la conmemoración a un mes entero representa una herramienta de trabajo invaluable. Un solo día limita el impacto de sus esfuerzos y la capacidad de llegar a los rincones más apartados de la isla. Con un mes por delante, se multiplican las oportunidades para colaborar con los municipios, las escuelas y los centros de salud, tejiendo una red de apoyo que sostenga el mensaje de vida activa durante todo el año, no solo en abril sino como legado para el futuro.

Extender la celebración durante todo el mes de abril es un acto de fe en la capacidad de nuestro pueblo para transformarse. Es darle a cada niño, cada joven y cada adulto la oportunidad de encontrar, en algún momento de esas cuatro semanas, la chispa que lo motive a moverse, a jugar y a cuidar de su cuerpo. Esta enmienda no es solo un cambio de palabras en la ley, sino una declaración de principios de que en Puerto Rico la salud y el bienestar se celebran, se promueven y se viven con la intensidad y la constancia de un mes completo dedicado a la vida activa.

**DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:**

- 1 Sección 1.- Se denomina la Ley 56-2023 como la "Ley del Mes de la Actividad Física
- 2 Inclusiva en Puerto Rico".
- 3 Sección 1-2.- Se enmienda el Artículo 1 de la Ley Núm. 56-2023, para que lea como
- 4 sigue:
- 5 "Artículo 1.

1 Se declara el [día 6] mes de abril de cada año como el "[Día] Mes de la Actividad  
2 Física Inclusiva en Puerto Rico" [; y para otros fines relacionados.] y el 6 de abril de cada  
3 año como el "Día de la Actividad Física Inclusiva en Puerto Rico". Durante este mes, se  
4 promoverá la realización de actividades deportivas, recreativas y de ejercicio físico en todo Puerto  
5 Rico."

6 Sección 2-3.- Se enmienda el Artículo 2 de la Ley Núm. 56-2023, para que lea como  
7 sigue:

8 "Artículo 2.

9 El Gobernador o la Gobernadora emitirá una proclama con diez días de  
10 anticipación, en la que exhortará a toda la comunidad puertorriqueña [a llevar a cabo  
11 actividades deportivas que conlleven actividad física, el ejercicio y la recreación,  
12 conforme a la declaración del 6 de abril como el "Día Mes de la Actividad Física  
13 Inclusiva en Puerto Rico".] a unirse a la conmemoración del Mes de la Actividad Física  
14 Inclusiva y del Día de la Actividad Física Inclusiva, y a participar en actividades deportivas,  
15 recreativas y de ejercicio físico que promuevan la salud, el bienestar y la inclusión."

16 Sección 3-4.- Se enmienda el Artículo 3 de la Ley Núm. 56-2023, para que lea como  
17 sigue:

18 "Artículo 3.

19 El Departamento de Recreación y Deportes adoptará las medidas que sean  
20 necesarias para la consecución de los objetivos de esta Ley, mediante la organización,  
21 promoción y celebración de actividades destinadas a la conmemoración del [Día] Mes de

1 la Actividad Física *Inclusiva* en Puerto Rico y del Día de la Actividad Física *Inclusiva* en  
2 Puerto Rico, [y] para crear conciencia en el pueblo puertorriqueño sobre la salud física.”

3 Sección 4-5.- El Departamento de Recreación y Deportes y el Departamento de  
4 Educación en coordinación con el Departamento de Salud, ~~deberán~~ deberá desarrollar y  
5 promover un calendario de actividades accesibles e inclusivas a lo largo del mes de abril  
6 de cada año, fomentando la participación ciudadana y la integración de los municipios,  
7 agencias gubernamentales, las escuelas y las organizaciones comunitarias para el logro de  
8 los fines de esta Ley. Para el cumplimiento de los fines de esta Ley, el Departamento de  
9 Recreación y Deportes podrá colaborar con el Departamento de Educación, el Departamento de  
10 Salud, con entidades privadas, y con organizaciones comunitarias.

11 Sección 5-6.- Si cualquier palabra, inciso, sección, artículo o parte de esta Ley fuese  
12 declarado inconstitucional o nulo por un tribunal, tal declaración no afectará,  
13 menoscabará o invalidará las restantes disposiciones y partes de esta Ley, sino que su  
14 efecto se limitará a la palabra, inciso, oración, artículo o parte específica y se entenderá  
15 que no afecta o perjudica en sentido alguno su aplicación o validez en el remanente de  
16 sus disposiciones.

17 Sección 6-7.- Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.

ORIGINAL

RECIBIDO MAY13'26PM3:01

GOBIERNO DE PUERTO RICO

TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

20<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

3<sup>ra</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

**P. del S. 1198**

INFORME POSITIVO

13 de mayo de 2026

AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, recomienda la aprobación del P. del S. 1198, sin enmiendas.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El P. del S. 1198 tiene como propósito "...derogar la Ley Núm. 7 de 8 de junio de 1972, según enmendada, comúnmente llamada como la "Ley del Medallón", por haberse constituida esta, en una Ley obsoleta e inoficiosa; y para otros fines relacionados".

De entrada, es menester señalar la importancia que reviste al proyecto de autos. Estimamos que la Exposición de Motivos de la medida, explica por sí misma lo imperativo de aprobarse, al plantearnos que

[1] La Ley Núm. 7 de 8 de junio de 1972, según enmendada, comúnmente llamada como la "Ley del Medallón", establece que toda persona natural o jurídica a quien la Comisión de Servicio Público (ahora el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos) le expida o le haya expedido una autorización, franquicia o un vehículo o empresa de vehículos públicos, distribuidores de gas licuado de petróleo, un vehículo de motor dedicado a la transportación de compras y dedicado a la transportación de compras de pasajeros como incidental al servicio principal, un vehículo de motor dedicado a la transportación de escolares, un vehículo de motor dedicado al acarreo de otros vehículos (grúa), un vehículo de motor dedicado al acarreo de carga general en vehículos de motor y un vehículo de motor dedicado a la transportación de carga de agregados en su totalidad para fines industriales o comerciales a una persona dedicada a dicha actividad, podrá

solicitar de la Comisión que otorgue un medallón en representación de dicha autorización o franquicia.

El medallón así otorgado podrá ser enajenado o gravado previa autorización de la Comisión de Servicio Público y solamente por el tenedor o un adquirente por compra o traspaso previamente declarado elegible por la Comisión. En ningún caso la Comisión autorizará más de tres (3) transacciones de gravamen anualmente, las cuales en cualquier caso no tendrá límite de dinero cuando el propósito para solicitar las mismas sean reparar un vehículo de motor.

Básicamente, la Ley Núm. 7 de 8 de junio de 1972, según enmendada, se promulgó bajo la premisa de que los operadores independientes de taxímetros, así como los integrantes de empresas cooperativas y otras empresas que se dedican a la operación de taxímetros, prestan un indispensable servicio público que, conlleva grandes sacrificios personales y poca remuneración. Sin embargo, fue la queja entonces que la Comisión de Servicios Públicos había adoptado como norma el no autorizar la enajenación o gravamen de las franquicias, temiendo que esto pudiera propiciar la formación de monopolios u oligopolios, y teniendo, además, que en una u otra forma, la autorización para enajenar o gravar una franquicia, obre en perjuicio del mejor interés público.

Por ello, en aquel momento, se entendió necesario permitírseles la utilización de sus franquicias en forma tal que puedan disfrutar de un nivel de vida adecuado, asegurando a la vez, que no se desvirtúe el principio de interés público bajo el cual fueron concedidas.

1022  
Ahora bien, con la adopción del Reglamento 9358 de 7 de febrero de 2022, conocido como "Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos", el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos de Puerto Rico estableció los criterios que han de seguirse para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, el Transporte Comercial y las personas bajo la jurisdicción del Negociado, incluyendo aquellos vehículos que por su naturaleza caen bajo la clasificación de Transporte Comercial, indistintamente de que los mismos sean utilizadas para fines privados o para ofrecer servicios mediante paga, así como garantizar que los procedimientos administrativos se efectúen de manera rápida, justa y económica, asegurando la solución equitativa de los casos ante la consideración de este Organismo.

Asimismo, el Código se emitió con el fin de adelantar la Política Pública del Gobierno de Puerto Rico, según expuesta en la Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público, Ley 75-2017, de "simplificar y agilizar los trámites administrativos relacionados con la regulación, el licenciamiento y la fiscalización de los servicios públicos y del Transporte Comercial, de manera que se salvaguarde la seguridad sin que se entorpezca el desarrollo económico y la más amplia disponibilidad de servicios al público".

Mediante la aprobación de este reglamento se viabiliza la tramitación de los procedimientos administrativos del Negociado.

Mediante el Código, el Negociado lleva a cabo funciones para reglamentar e investigar; emite decisiones implementando la facultad que le ha sido conferida a través de la Ley de Servicio Público de Puerto Rico, expidiendo autorizaciones, licencias, certificados, permisos, concesiones, acreditaciones, privilegios, franquicias, imputaciones y adjudicaciones sobre las empresas de servicio público, el Transporte Comercial y las personas bajo la jurisdicción del Negociado, incluyendo aquellos vehículos que por su naturaleza caen bajo la clasificación de Transporte Comercial, indistintamente de que los mismos sean utilizadas para fines privados o para ofrecer servicios mediante paga.

Por tanto, existiendo una Ley y un Código Reglamentario moderno que provee para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, así como transporte comercial, no hay razón para que la Ley Núm. 7 de 8 de junio de 1972, según enmendada, permanezca vigente. De hecho, somos de la opinión que, al promulgarse la Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público, se debió derogar la Ley 7, antes citada. Sin embargo, tal vez por inadvertencia o desconocimiento, ello no ocurrió.

Con esta Ley, esta Asamblea Legislativa de Puerto Rico cumple con la política pública de modernizar la estructura gubernamental, eliminando la redundancia, consolidando funciones y simplificando procesos, en beneficio de toda nuestra ciudadanía.

### ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Para la debida evaluación del proyecto de marras, la Comisión recibió memorial explicativo del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos de la Junta Reglamentadora de Servicio Público, quienes se expresaron a favor del mismo.

Comentaron que

...mediante la aprobación de la Ley Núm. 75-2017, Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público, se legisló una Política Pública para facilitar la forma de realizar negocios en Puerto Rico, esto al definir la facultad de la Agencia para otorgar permisos, al establecerse que este proceso es uno de licenciamiento, conforme lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, Ley Núm. 38-2017, según enmendada. Igualmente, para facilitar la redacción de reglamentos y su aprobación, se autorizó en la figura exclusiva del Presidente, la firma de todos los reglamentos, de esta forma recae en una sola persona la responsabilidad de determinar la Política Pública de la Agencia. En vista de ello, el NTSP aprobó el Reglamento 9358 del 7 de febrero de 2022, mediante el cual se facilitó y/o agilizó el proceso para reglamentar e investigar; emitir decisiones implementando la facultad que le ha sido conferida

mediante Ley, aprueba tarifas, expide autorizaciones, licencias, certificados, permisos, concesiones, acreditaciones, privilegios, franquicias, imputaciones y adjudicaciones sobre las empresas de servicio público, el Transporte Comercial y las personas bajo la jurisdicción del Negociado, incluyendo aquellos vehículos que por su naturaleza caen bajo la clasificación de Transporte Comercial, indistintamente de que los mismos sean utilizadas para fines privados o para ofrecer servicios mediante paga.

A tenor con lo anterior, sostuvieron que "...debido a los cambios y la transformación que ha ocurrido en el funcionamiento del NTSP, la "Ley del Medallón" no se utiliza, resultando la misma en una Ley obsoleta e inoficiosa. Por lo antes expuesto, endosamos el PS 1198 por la "Ley del Medallón" ser una Ley obsoleta. (...)". (Énfasis nuestro).

Examinado el proyecto en sus méritos, entendemos que el mismo requiere ser aprobado con prontitud. En apretada síntesis, este proyecto busca derogar la Ley Núm. 7 de 8 de junio de 1972, según enmendada, comúnmente llamada como la "Ley del Medallón", por haberse constituida esta, en una Ley obsoleta e inoficiosa. Cabe destacar que, con la promulgación del Reglamento 9358 de 7 de febrero de 2022, conocido como "Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos", el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos de Puerto Rico autoriza, reglamenta y fiscaliza las empresas de servicio público y el transporte comercial, entre otros. Tal y como se menciona en la Exposición de Motivos del proyecto objeto de análisis, ya existiendo una Ley y un Código Reglamentario moderno que provee para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, así como transporte comercial, no hay razón para que la Ley del Medallón permanezca vigente.

Para finalizar, es preciso indicar que la Sección 1 del Artículo III de la Constitución de Puerto Rico<sup>1</sup>, delega a la Rama Legislativa la potestad de aprobar leyes. Por su parte, la Sección 17 del referido Artículo III<sup>2</sup>, delinea el proceso legislativo a observarse para que una legislación presentada se convierta en ley. Asimismo, la Sección 19 del mismo

<sup>1</sup> Esta Sección, específicamente, dispone que "[e]l Poder Legislativo se ejercerá por una Asamblea Legislativa, que se compondrá de dos Cámaras -el Senado y la Cámara de Representantes- cuyos miembros serán elegidos por votación directa en cada elección general."

<sup>2</sup> Esta Sección, específicamente, dispone que "[n]ingún proyecto de ley se convertirá en ley a menos que se imprima, se lea, se remita a comisión y ésta lo devuelva con un informe escrito; pero la cámara correspondiente podrá descargar a la comisión del estudio e informe de cualquier proyecto y proceder a la consideración del mismo. Las cámaras llevarán libros de actas donde harán constar lo relativo al trámite de los proyectos y las votaciones emitidas a favor y en contra de los mismos. Se dará publicidad a los procedimientos legislativos en un diario de sesiones, en la forma que se determine por ley. No se aprobará ningún proyecto de ley, con excepción de los de presupuesto general, que contenga más de un asunto, el cual deberá ser claramente expresado en su título, y toda aquella parte de una ley cuyo asunto no haya sido expresado en el título será nula. La ley de presupuesto general sólo podrá contener asignaciones y reglas para el desembolso de las mismas. Ningún proyecto de ley será enmendado de manera que cambie su propósito original o incorpore materias extrañas al mismo. Al enmendar cualquier artículo o sección de una ley, dicho artículo sección será promulgado en su totalidad tal como haya quedado enmendado. Todo proyecto de ley para obtener rentas se originará en la Cámara de Representantes, pero el Senado podrá proponer enmiendas o convenir en ellas como si se tratara de cualquier otro proyecto de ley."

Artículo<sup>3</sup>, establece los requisitos constitucionales relativos a la aprobación de proyectos de ley, por los Cuerpos Legislativos y el Gobernador de Puerto Rico.

Expuesto ello, y a base de los preceptos constitucionales antes descritos, es imperativo reconocer que la aprobación del P. del S. 1198 es un ejercicio válido de la facultad de esta Asamblea Legislativa, según es aquí fundamentado.

### IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

Del análisis realizado por esta Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, a tenor con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", no surge que la medida tenga impacto fiscal sobre las finanzas municipales.

### CONCLUSIÓN

Es tarea de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico crear y aprobar política pública, la cual surge como respuesta a los cambios sociales que motivan la actualización del estado de derecho que rige el destino de todos los que aquí residimos. Por ello, podemos concluir que el propósito que origina la presentación de la medida ante nuestra consideración es una acción cobijada dentro del amplio poder que tiene esta Rama, la cual fuera conferida por nuestros constituyentes.

Por todo lo anterior, la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, recomienda la aprobación del Proyecto del Senado 1198, sin enmiendas.

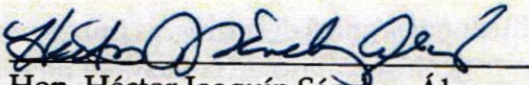
<sup>3</sup> Esta Sección, específicamente, dispone que "[c]ualquier proyecto de ley que sea aprobado por una mayoría del número total de los miembros que componen cada cámara se someterá al Gobernador y se convertirá en ley si éste lo firma o si no lo devuelve con sus objeciones a la cámara de origen dentro de diez días (exceptuando los domingos) contados a partir de la fecha en que lo hubiese recibido.

Cuando el Gobernador devuelva un proyecto, la cámara que lo reciba consignará las objeciones del Gobernador en el libro de actas y ambas cámaras podrán reconsiderar el proyecto, que de ser aprobado por dos terceras partes del número total de los miembros que componen cada una de ellas, se convertirá en ley.

Si la Asamblea Legislativa levanta sus sesiones antes de expirar el plazo de diez días de haberse sometido un proyecto al Gobernador, éste quedará relevado de la obligación de devolverlo con sus objeciones, y el proyecto sólo se convertirá en ley de firmarlo el Gobernador dentro de los treinta días de haberlo recibido.

Toda aprobación final o reconsideración de un proyecto será en votación por lista."

**Respetuosamente sometido,**



Hon. Héctor Joaquín Sánchez Álvarez  
Presidente

Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos  
y Asuntos del Consumidor

# GOBIERNO DE PUERTO RICO

20<sup>ma</sup>. Asamblea  
Legislativa

3<sup>ra</sup>. Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

### P. del S. 1198

14 de abril de 2026

Presentado por el señor *Sánchez Álvarez*

*Referido a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor*

#### LEY

Para derogar la Ley Núm. 7 de 8 de junio de 1972, según enmendada, comúnmente llamada como la “Ley del Medallón”, por haberse constituida esta, en una Ley obsoleta e inoficiosa; y para otros fines relacionados.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley Núm. 7 de 8 de junio de 1972, según enmendada, comúnmente llamada como la “Ley del Medallón”, establece que toda persona natural o jurídica a quien la Comisión de Servicio Público (ahora el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos) le expida o le haya expedido una autorización, franquicia o un vehículo o empresa de vehículos públicos, distribuidores de gas licuado de petróleo, un vehículo de motor dedicado a la transportación de compras y dedicado a la transportación de compras de pasajeros como incidental al servicio principal, un vehículo de motor dedicado a la transportación de escolares, un vehículo de motor dedicado al acarreo de otros vehículos (grúa), un vehículo de motor dedicado al acarreo de carga general en vehículos de motor y un vehículo de motor dedicado a la transportación de carga de agregados en su totalidad para fines industriales o comerciales a una persona dedicada a dicha actividad, podrá solicitar de la Comisión que otorgue un medallón en representación de dicha autorización o franquicia.

El medallón así otorgado podrá ser enajenado o gravado previa autorización de la Comisión de Servicio Público y solamente por el tenedor o un adquirente por compra o traspaso previamente declarado elegible por la Comisión. En ningún caso la Comisión autorizará más de tres (3) transacciones de gravamen anualmente, las cuales en cualquier caso no tendrá límite de dinero cuando el propósito para solicitar las mismas sean reparar un vehículo de motor.

Básicamente, la Ley Núm. 7 de 8 de junio de 1972, según enmendada, se promulgó bajo la premisa de que los operadores independientes de taxímetros, así como los integrantes de empresas cooperativas y otras empresas que se dedican a la operación de taxímetros, prestan un indispensable servicio público que, conlleva grandes sacrificios personales y poca remuneración. Sin embargo, fue la queja entonces que la Comisión de Servicios Públicos había adoptado como norma el no autorizar la enajenación o gravamen de las franquicias, temiendo que esto pudiera propiciar la formación de monopolios u oligopolios, y teniendo, además, que en una u otra forma, la autorización para enajenar o gravar una franquicia, obre en perjuicio del mejor interés público.

Por ello, en aquel momento, se entendió necesario permitírseles la utilización de sus franquicias en forma tal que puedan disfrutar de un nivel de vida adecuado, asegurando a la vez, que no se desvirtúe el principio de interés público bajo el cual fueron concedidas.

Ahora bien, con la adopción del Reglamento 9358 de 7 de febrero de 2022, conocido como “Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos”, el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos de Puerto Rico estableció los criterios que han de seguirse para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, el Transporte Comercial y las personas bajo la jurisdicción del Negociado, incluyendo aquellos vehículos que por su naturaleza caen bajo la clasificación de Transporte Comercial, indistintamente de que los mismos sean utilizadas para fines privados o para ofrecer servicios mediante paga, así como garantizar que los procedimientos administrativos se efectúen de manera rápida, justa y económica,

asegurando la solución equitativa de los casos ante la consideración de este Organismo. Asimismo, el Código se emitió con el fin de adelantar la Política Pública del Gobierno de Puerto Rico, según expuesta en la Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público, Ley 75-2017, de “simplificar y agilizar los trámites administrativos relacionados con la regulación, el licenciamiento y la fiscalización de los servicios públicos y del Transporte Comercial, de manera que se salvaguarde la seguridad sin que se entorpezca el desarrollo económico y la más amplia disponibilidad de servicios al público”. Mediante la aprobación de este reglamento se viabiliza la tramitación de los procedimientos administrativos del Negociado.

Mediante el Código, el Negociado lleva a cabo funciones para reglamentar e investigar; emite decisiones implementando la facultad que le ha sido conferida a través de la Ley de Servicio Público de Puerto Rico, expidiendo autorizaciones, licencias, certificados, permisos, concesiones, acreditaciones, privilegios, franquicias, imputaciones y adjudicaciones sobre las empresas de servicio público, el Transporte Comercial y las personas bajo la jurisdicción del Negociado, incluyendo aquellos vehículos que por su naturaleza caen bajo la clasificación de Transporte Comercial, indistintamente de que los mismos sean utilizadas para fines privados o para ofrecer servicios mediante paga.

Por tanto, existiendo una Ley y un Código Reglamentario moderno que provee para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, así como transporte comercial, no hay razón para que la Ley Núm. 7 de 8 de junio de 1972, según enmendada, permanezca vigente. De hecho, somos de la opinión que, al promulgarse la Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público, se debió derogar la Ley 7, antes citada. Sin embargo, tal vez por inadvertencia o desconocimiento, ello no ocurrió.

Con esta Ley, esta Asamblea Legislativa de Puerto Rico cumple con la política pública de modernizar la estructura gubernamental, eliminando la redundancia, consolidando funciones y simplificando procesos, en beneficio de toda nuestra ciudadanía.

**DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:**

1      Sección 1.- Se deroga la Ley Núm. 7 de 8 de junio de 1972, según enmendada,  
2 comúnmente llamada como la “Ley del Medallón”, por haberse constituida esta, en  
3 una Ley obsoleta e inoficiosa.

4      Sección 2.- Vigencia.

5      Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.

ORIGINAL

RECIBIDO MAY 13 26 PM 3:02  
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

3<sup>ra</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1199

INFORME POSITIVO

13 de mayo de 2026

AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, recomienda la aprobación del P. del S. 1199, sin enmiendas.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El P. del S. 1199 tiene como propósito "...derogar la Ley Núm. 78 de 17 de junio de 1955, comúnmente llamada "Ley para Prohibir la Conducción o Transportación de Pasajeros en Vehículos de Motor No Diseñados para Tal Conducción o Transportación, y sus Excepciones", por haberse constituido esta, en una Ley obsoleta e inoficiosa; y para otros fines relacionados".

De entrada, es menester señalar la importancia que reviste al proyecto de autos. Estimamos que la Exposición de Motivos de la medida, explica por sí misma lo imperativo de aprobarse, al plantearnos que

[1] la Ley Núm. 78 de 17 de junio de 1955, comúnmente llamada "Ley para Prohibir la Conducción o Transportación de Pasajeros en Vehículos de Motor No Diseñados para Tal Conducción o Transportación, y sus Excepciones", prohíbe la conducción o transportación de pasajeros, mediante paga o gratuitamente, en vehículos de motor que por su estructura no hubieren sido expresamente diseñados para tal conducción o transportación, como vehículos pesados de motor, vehículos comerciales y remolques.

A tenor con lo anterior, se autorizó a la Comisión de Servicio Público (ahora el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos) a conceder permisos especiales y establecer la reglamentación pertinente para la conducción o

transportación de personas en vehículos comerciales o pesados para fines agrícolas, industriales, comerciales u otros que se consideren justificados.

Sin embargo, con la adopción del Reglamento 9358 de 7 de febrero de 2022, conocido como "Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos", el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos de Puerto Rico estableció los criterios que han de seguirse para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, el Transporte Comercial y las personas bajo la jurisdicción del Negociado, incluyendo aquellos vehículos que por su naturaleza caen bajo la clasificación de Transporte Comercial, indistintamente de que los mismos sean utilizadas para fines privados o para ofrecer servicios mediante paga, así como garantizar que los procedimientos administrativos se efectúen de manera rápida, justa y económica, asegurando la solución equitativa de los casos ante la consideración de este Organismo. Asimismo, el Código se emitió con el fin de adelantar la Política Pública del Gobierno de Puerto Rico, según expuesta en la Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público, Ley 75-2017, de "simplificar y agilizar los trámites administrativos relacionados con la regulación, el licenciamiento y la fiscalización de los servicios públicos y del Transporte Comercial, de manera que se salvaguarde la seguridad sin que se entorpezca el desarrollo económico y la más amplia disponibilidad de servicios al público". Mediante la aprobación de este reglamento se viabiliza la tramitación de los procedimientos administrativos del Negociado.

Mediante el Código, el Negociado lleva a cabo funciones para reglamentar e investigar; emite decisiones implementando la facultad que le ha sido conferida a través de la Ley de Servicio Público de Puerto Rico, expidiendo autorizaciones, licencias, certificados, permisos, concesiones, acreditaciones, privilegios, franquicias, imputaciones y adjudicaciones sobre las empresas de servicio público, el Transporte Comercial y las personas bajo la jurisdicción del Negociado, incluyendo aquellos vehículos que por su naturaleza caen bajo la clasificación de Transporte Comercial, indistintamente de que los mismos sean utilizadas para fines privados o para ofrecer servicios mediante paga.

Por tanto, existiendo una Ley y un Código Reglamentario moderno que provee para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, así como transporte comercial, no hay razón para que la Ley Núm. 78 de 17 de junio de 1955, permanezca vigente. De hecho, somos de la opinión que, al promulgarse la Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público, se debió derogar la Ley 78, antes citada. Sin embargo, tal vez por inadvertencia o desconocimiento, ello no ocurrió.

Con esta Ley, esta Asamblea Legislativa de Puerto Rico cumple con la política pública de modernizar la estructura gubernamental, eliminando la redundancia, consolidando funciones y simplificando procesos, en beneficio de toda nuestra ciudadanía.

## ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Para la debida evaluación del proyecto de marras, la Comisión recibió memorial explicativo del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos de la Junta Reglamentadora de Servicio Público, quienes se expresaron a favor del mismo.

Comentaron que

...mediante la aprobación de la Ley Núm. 75-2017, Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público, se legisló una Política Pública para facilitar la forma de realizar negocios en Puerto Rico, esto al definir la facultad de la Agencia para otorgar permisos, al establecerse que este proceso es uno de licenciamiento, conforme lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, Ley Núm. 38-2017, según enmendada. Igualmente, para facilitar la redacción de reglamentos y su aprobación, se autorizó en la figura exclusiva del Presidente, la firma de todos los reglamentos, de esta forma recae en una sola persona la responsabilidad de determinar la Política Pública de la Agencia. En vista de ello, el NTSP aprobó el Reglamento 9358 del 7 de febrero de 2022, mediante el cual se facilitó y/o agilizó el proceso para reglamentar e investigar; emitir decisiones implementando la facultad que le ha sido conferida mediante Ley, aprueba tarifas, expide autorizaciones, licencias, certificados, permisos, concesiones, acreditaciones, privilegios, franquicias, imputaciones y adjudicaciones sobre las empresas de servicio público, el Transporte Comercial y las personas bajo la jurisdicción del Negociado, incluyendo aquellos vehículos que por su naturaleza caen bajo la clasificación de Transporte Comercial, indistintamente de que los mismos sean utilizadas para fines privados o para ofrecer servicios mediante paga.

A tenor con lo anterior, sostuvieron que "...debido a los cambios y la transformación que ha ocurrido en el funcionamiento del NTSP, la Ley 78-1955 es una Ley obsoleta e inoficiosa. Por lo antes expuesto, endosamos el PS 1199 por la Ley 78-1955 "Ley para Prohibir la Conducción o Transportación de Pasajeros en Vehículos de Motor No Diseñados para Tal Conducción o Transportación, y sus Excepciones" ser una Ley obsoleta. (...)". (Énfasis nuestro).

Examinado el proyecto en sus méritos, entendemos que el mismo requiere ser aprobado con prontitud. En apretada síntesis, este proyecto busca derogar la Ley Núm. 78 de 17 de junio de 1955, comúnmente llamada "Ley para Prohibir la Conducción o Transportación de Pasajeros en Vehículos de Motor No Diseñados para Tal Conducción o Transportación, y sus Excepciones", por haberse constituida esta, en una Ley obsoleta e inoficiosa. Cabe destacar que, con la promulgación del Reglamento 9358 de 7 de febrero de 2022, conocido como "Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos", el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos de Puerto Rico autoriza, reglamenta y fiscaliza las empresas de servicio público y el transporte comercial, entre otros. Tal y como se menciona en la Exposición de Motivos del proyecto objeto de

análisis, ya existiendo una Ley y un Código Reglamentario moderno que provee para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, así como transporte comercial, no hay razón para que la Ley Núm. 78 de 17 de junio de 1955 permanezca vigente.

Para finalizar, es preciso indicar que la Sección 1 del Artículo III de la Constitución de Puerto Rico<sup>1</sup>, delega a la Rama Legislativa la potestad de aprobar leyes. Por su parte, la Sección 17 del referido Artículo III<sup>2</sup>, delinea el proceso legislativo a observarse para que una legislación presentada se convierta en ley. Asimismo, la Sección 19 del mismo Artículo<sup>3</sup>, establece los requisitos constitucionales relativos a la aprobación de proyectos de ley, por los Cuerpos Legislativos y el Gobernador de Puerto Rico.

Expuesto ello, y a base de los preceptos constitucionales antes descritos, es imperativo reconocer que la aprobación del P. del S. 1199 es un ejercicio válido de la facultad de esta Asamblea Legislativa, según es aquí fundamentado.

### IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

Del análisis realizado por esta Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, a tenor con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", no surge que la medida tenga impacto fiscal sobre las finanzas municipales.

<sup>1</sup> Esta Sección, específicamente, dispone que "[e]l Poder Legislativo se ejercerá por una Asamblea Legislativa, que se compondrá de dos Cámaras -el Senado y la Cámara de Representantes- cuyos miembros serán elegidos por votación directa en cada elección general."

<sup>2</sup> Esta Sección, específicamente, dispone que "[n]ingún proyecto de ley se convertirá en ley a menos que se imprima, se lea, se remita a comisión y ésta lo devuelva con un informe escrito; pero la cámara correspondiente podrá descargar a la comisión del estudio e informe de cualquier proyecto y proceder a la consideración del mismo. Las cámaras llevarán libros de actas donde harán constar lo relativo al trámite de los proyectos y las votaciones emitidas a favor y en contra de los mismos. Se dará publicidad a los procedimientos legislativos en un diario de sesiones, en la forma que se determine por ley. No se aprobará ningún proyecto de ley, con excepción de los de presupuesto general, que contenga más de un asunto, el cual deberá ser claramente expresado en su título, y toda aquella parte de una ley cuyo asunto no haya sido expresado en el título será nula. La ley de presupuesto general sólo podrá contener asignaciones y reglas para el desembolso de las mismas. Ningún proyecto de ley será enmendado de manera que cambie su propósito original o incorpore materias extrañas al mismo. Al enmendar cualquier artículo o sección de una ley, dicho artículo sección será promulgado en su totalidad tal como haya quedado enmendado. Todo proyecto de ley para obtener rentas se originará en la Cámara de Representantes, pero el Senado podrá proponer enmiendas o convenir en ellas como si se tratara de cualquier otro proyecto de ley."

<sup>3</sup> Esta Sección, específicamente, dispone que "[c]ualquier proyecto de ley que sea aprobado por una mayoría del número total de los miembros que componen cada cámara se someterá al Gobernador y se convertirá en ley si éste lo firma o si no lo devuelve con sus objeciones a la cámara de origen dentro de diez días (exceptuando los domingos) contados a partir de la fecha en que lo hubiese recibido.

Cuando el Gobernador devuelva un proyecto, la cámara que lo reciba consignará las objeciones del Gobernador en el libro de actas y ambas cámaras podrán reconsiderar el proyecto, que de ser aprobado por dos terceras partes del número total de los miembros que componen cada una de ellas, se convertirá en ley.

Si la Asamblea Legislativa levanta sus sesiones antes de expirar el plazo de diez días de haberse sometido un proyecto al Gobernador, éste quedará relevado de la obligación de devolverlo con sus objeciones, y el proyecto sólo se convertirá en ley de firmarlo el Gobernador dentro de los treinta días de haberlo recibido.

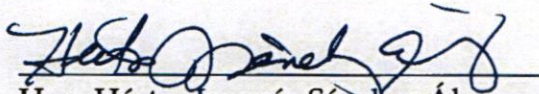
Toda aprobación final o reconsideración de un proyecto será en votación por lista."

## CONCLUSIÓN

Es tarea de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico crear y aprobar política pública, la cual surge como respuesta a los cambios sociales que motivan la actualización del estado de derecho que rige el destino de todos los que aquí residimos. Por ello, podemos concluir que el propósito que origina la presentación de la medida ante nuestra consideración es una acción cobijada dentro del amplio poder que tiene esta Rama, la cual fuera conferida por nuestros constituyentes.

Por todo lo anterior, la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, recomienda la aprobación del Proyecto del Senado 1199, sin enmiendas.

**Respetuosamente sometido,**



Hon. Héctor Joaquín Sánchez Álvarez

Presidente

Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos  
y Asuntos del Consumidor

# GOBIERNO DE PUERTO RICO

20<sup>ma</sup>. Asamblea  
Legislativa

3<sup>ra</sup>. Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

### P. del S. 1199

14 de abril de 2026

Presentado por el señor *Sánchez Álvarez*

*Referido a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor*

#### LEY

Para derogar la Ley Núm. 78 de 17 de junio de 1955, comúnmente llamada “Ley para Prohibir la Conducción o Transportación de Pasajeros en Vehículos de Motor No Diseñados para Tal Conducción o Transportación, y sus Excepciones”, por haberse constituida esta, en una Ley obsoleta e inoficiosa; y para otros fines relacionados.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley Núm. 78 de 17 de junio de 1955, comúnmente llamada “Ley para Prohibir la Conducción o Transportación de Pasajeros en Vehículos de Motor No Diseñados para Tal Conducción o Transportación, y sus Excepciones”, prohíbe la conducción o transportación de pasajeros, mediante paga o gratuitamente, en vehículos de motor que por su estructura no hubieren sido expresamente diseñados para tal conducción o transportación, como vehículos pesados de motor, vehículos comerciales y remolques.

A tenor con lo anterior, se autorizó a la Comisión de Servicio Público (ahora el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos) a conceder permisos especiales y establecer la reglamentación pertinente para la conducción o transportación de personas en vehículos comerciales o pesados para fines agrícolas, industriales, comerciales u otros que se consideren justificados.

Sin embargo, con la adopción del Reglamento 9358 de 7 de febrero de 2022, conocido como “Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos”, el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos de Puerto Rico estableció los criterios que han de seguirse para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, el Transporte Comercial y las personas bajo la jurisdicción del Negociado, incluyendo aquellos vehículos que por su naturaleza caen bajo la clasificación de Transporte Comercial, indistintamente de que los mismos sean utilizadas para fines privados o para ofrecer servicios mediante paga, así como garantizar que los procedimientos administrativos se efectúen de manera rápida, justa y económica, asegurando la solución equitativa de los casos ante la consideración de este Organismo. Asimismo, el Código se emitió con el fin de adelantar la Política Pública del Gobierno de Puerto Rico, según expuesta en la Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público, Ley 75-2017, de “simplificar y agilizar los trámites administrativos relacionados con la regulación, el licenciamiento y la fiscalización de los servicios públicos y del Transporte Comercial, de manera que se salvaguarde la seguridad sin que se entorpezca el desarrollo económico y la más amplia disponibilidad de servicios al público”. Mediante la aprobación de este reglamento se viabiliza la tramitación de los procedimientos administrativos del Negociado.

Mediante el Código, el Negociado lleva a cabo funciones para reglamentar e investigar; emite decisiones implementando la facultad que le ha sido conferida a través de la Ley de Servicio Público de Puerto Rico, expidiendo autorizaciones, licencias, certificados, permisos, concesiones, acreditaciones, privilegios, franquicias, imputaciones y adjudicaciones sobre las empresas de servicio público, el Transporte Comercial y las personas bajo la jurisdicción del Negociado, incluyendo aquellos vehículos que por su naturaleza caen bajo la clasificación de Transporte Comercial, indistintamente de que los mismos sean utilizadas para fines privados o para ofrecer servicios mediante paga.

Por tanto, existiendo una Ley y un Código Reglamentario moderno que provee para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, así como

transporte comercial, no hay razón para que la Ley Núm. 78 de 17 de junio de 1955, permanezca vigente. De hecho, somos de la opinión que, al promulgarse la Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público, se debió derogar la Ley 78, antes citada. Sin embargo, tal vez por inadvertencia o desconocimiento, ello no ocurrió.

Con esta Ley, esta Asamblea Legislativa de Puerto Rico cumple con la política pública de modernizar la estructura gubernamental, eliminando la redundancia, consolidando funciones y simplificando procesos, en beneficio de toda nuestra ciudadanía.

**DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:**

- 1 Sección 1.- Se deroga la Ley Núm. 78 de 17 de junio de 1955, comúnmente llamada
- 2 “Ley para Prohibir la Conducción o Transportación de Pasajeros en Vehículos de
- 3 Motor No Diseñados para Tal Conducción o Transportación, y sus Excepciones”, por
- 4 haberse constituida esta, en una Ley obsoleta e inoficiosa.
- 5 Sección 2.- Vigencia.
- 6 Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.

ORIGINAL

RECIBIDO MAY 13 26 PM 3:00  
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

3<sup>ra</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

2DO. INFORME PARCIAL SOBRE LA  
R. DEL S. 36

13 de mayo  
de abril de 2026

AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor, previo estudio y consideración de la R. del S. 36, tiene a bien recomendar la aprobación de este segundo informe parcial, con sus correspondientes hallazgos, conclusiones y recomendaciones.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. del S. 36 tiene el propósito de ordenar a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, Llevar a cabo una investigación exhaustiva de la conceptualización, financiamiento, programación, diseño, construcción y uso de los sistemas viales y de transportación colectiva en Puerto Rico, así como, sobre las facilidades de estacionamiento y tránsito; seguridad de los sistemas viales; puentes y vías de acceso; estudio de la transportación; estudio de nuevos métodos de transporte estatal y local; obras públicas estatales, vías públicas; y facilidades de transportación marítima o aérea en la jurisdicción de Puerto Rico; y para otros fines relacionados.

Se nos señala en su Exposición de Motivos que, la transportación, las telecomunicaciones y los servicios públicos son pilares fundamentales para el desarrollo económico y la calidad de vida de Puerto Rico. El buen funcionamiento de la infraestructura relacionada a estas áreas impacta directamente la vida cotidiana de los puertorriqueños. Por ello, es esencial que los fondos públicos destinados a su construcción y mantenimiento se utilicen de manera efectiva, y que las entidades gubernamentales y privadas que proveen servicios relacionados a estas áreas operen ágil y responsablemente, teniendo como norte la satisfacción de los usuarios.

Expuesto lo anterior, el Senado de Puerto Rico considera necesario y conveniente, ordenar a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor, realizar un estudio abarcador y continuo sobre los temas bajo su jurisdicción. Esto, con el propósito de velar por el buen desempeño de las entidades públicas y privadas concernidas y generar recomendaciones de políticas públicas que fomenten el desarrollo socioeconómico de la Isla.

Valga indicar que, esta Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, tiene autoridad para velar por la conceptualización, financiamiento, programación, diseño, construcción y uso de los sistemas viales y de transportación colectiva en Puerto Rico, así como sobre las facilidades de estacionamiento y tránsito; seguridad de los sistemas viales; puentes y vías de acceso; estudio de la transportación; estudio de nuevos métodos de transporte estatal y local; obras públicas estatales, vías públicas; y facilidades de transportación marítima o aérea.

Con las disposiciones contenidas en Resolución objeto de análisis, el Senado de Puerto Rico cumple con su rol constitucional de fiscalizar el adecuado funcionamiento de la estructura gubernamental, para que esta sirva a los mejores intereses de los ciudadanos.

### **TRÁMITE PROCESAL**

Para el cabal análisis de esta medida, la Comisión llevó a cabo una Vista Pública el pasado 22 de agosto de 2025 en el Municipio de Culebra.

### **INTRODUCCIÓN**

Este segundo informe parcial sobre la R. del S. 36 tiene como propósito documentar las gestiones realizadas por Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor para atender los permisos requeridos a operadores de negocios que se dediquen al alquiler de vehículos de motor en el Municipio de Culebra, así como los endosos expedidos por la Autoridad de Conservación y Desarrollo de Culebra.

Como parte de este estudio, se obtuvieron los comentarios escritos de los departamentos de Asuntos del Consumidor; y de Desarrollo Económico y Comercio, los del Gobierno Municipal de Culebra, del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos, Policía de Puerto Rico y Carlos Jeep Rental.

### **HALLAZGOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES PRELIMINARES**

En ponencia escrita, nos dijo el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio que, la Ley 161-2009, según enmendada, supra, creó el Permiso Único con el propósito de

consolidar e incorporar trámites en una sola solicitud, para simplificar los procedimientos y reducir el tiempo de evaluación y adjudicación de las solicitudes requeridas para iniciar o continuar la operación de un negocio. En lo atinente a la gobernanza del permiso único sobre las actividades comerciales, el Artículo 8.4A de la Ley 161-2009, en parte dispone:

[t]odo edificio existente o nuevo, con usos no residenciales, así como todo negocio nuevo o existente, obtendrá el Permiso Único para iniciar o continuar sus operaciones, el cual incluirá: permiso de uso; certificación de exclusión categórica; certificación para la prevención de incendios; certificación de salud ambiental; licencias sanitarias; y cualquier otro tipo de licencia o autorización aplicable requerida para la operación de la actividad o uso del negocio.

(...)

Disponiéndose que la Oficina de Gerencia de Permisos será la entidad encargada de expedir las certificaciones y licencias necesarias para la expedición de un Permiso Único.

De lo anterior se puede colegir que, como regla general, todo predio que sea destinado para una actividad no residencial requiere de la expedición de un permiso único. Relacionado con las actividades comerciales a llevarse a cabo en el Municipio de Culebra, estas requieren, en parte, de los permisos y consultas que evalúa y adjudica la OGPe. Los establecimientos que se dedican al alquiler de vehículos de motor no constituyen una excepción a la obtención de permisos, independientemente del lugar donde ubiquen. Por lo tanto, todo negocio que se dedique al alquiler de autos en Culebra debe obtener, previo del inicio de sus operaciones, un permiso único expedido por la OGPe, o Profesional Autorizado, según aplique.

Es menester aclarar que, la naturaleza del trámite de solicitud de permiso dependerá de la calificación que ostente el predio sobre el que se propone la actividad comercial. En específico, se considerará si la actividad propuesta es una de índole ministerial, permitida vía excepción, o prohibida expresa o implícitamente según el Reglamento Conjunto para la Evaluación y Expedición de Permisos Relacionados al Desarrollo, Uso de Terrenos y Operación de Negocios, aprobado el 16 de junio de 2023. Para aquellos distritos en que el alquiler de vehículos sea de carácter ministerial, bastará la presentación de la solicitud del permiso único, ya sea ante la OGPe o por conducto de un Profesional Autorizado. En los casos que no son ministeriales, será necesaria su evaluación mediante un trámite discrecional ante la Junta Adjudicativa o el Secretario Auxiliar de la OGPe, según aplique ya sea mediante una variación en use o una consulta de ubicación. Los trámites discrecionales no constituyen un permiso por lo que, una vez aprobada la variación o la consulta podrá el proponente de la actividad comercial solicitar el permiso correspondiente.

Ahora bien, dependiendo de la actividad comercial de la que se trate, los proyectos requieren de endosos o recomendaciones por parte de las Agencias o Municipios correspondientes. En el caso del Municipio de Culebra, por su alto valor ecológico y propiedades particulares, se creó, entre otras, la Ley 66 de 22 de junio de 1975, según enmendada, conocida como "Ley de Conservación y Desarrollo de Culebra". La referida Ley, a su vez, creó la Autoridad de Conservación y Desarrollo de Culebra como una corporación pública o instrumentalidad municipal adscrita al Municipio de Culebra con personalidad jurídica propia encargada de la formulación, adopción y administración de los planes y programas para la conservación, uso y desarrollo de Culebra, conforme con la política pública establecida en la Ley, las normas y reglamentos de la Junta de Calidad Ambiental y con el Plano Regulador y el mapa de zonificación adoptado por la Junta de Planificación de Puerto Rico para la isla de Culebra, entre otros. En virtud de los artículos de la Ley 66-1975, específicamente del Artículo 6, toda obra propuesta dentro de los límites de la Isla Municipio de Culebra, requieren de un endoso favorable emitido por la Autoridad.

Cónsono con lo anterior, el Artículo 1.2 de la Ley 161-2009, según enmendada, supra, dispone en parte que nada de lo dispuesto en esta Ley podía interpretarse como que enmienda, deroga o modifica la política pública del Gobierno de Puerto Rico sobre la Isla Municipio de Culebra, de conformidad con las disposiciones de la Ley Núm. 66 de 22 de junio de 1975, según enmendada. Esta disposición de ley ratifica, entre otras cosas, el requisito de solicitar endosos de la Autoridad de Conservación y Desarrollo de Culebra como parte de la evaluación de los permisos expedidos por la OGPe para el Municipio de Culebra.

*HM*

Por su parte, comentó que la Resolución 36, objeto de análisis, en síntesis busca mejorar la calidad y eficiencia de los servicios de transporte público en Puerto Rico, y que se trata de un mandato necesario, toda vez que, las limitaciones en el transporte, no solo interfieren con el derecho constitucional que cobija a toda persona a la libre movilidad, como parte de la libertades individuales y la dignidad humana; sino que también, la ineficiencia en la transportación pone en peligro la seguridad y la salud de sus residentes y visitantes e impide el intercambio comercial y el desarrollo económico.

Dicho esto, vieron como totalmente atinado el que se lleven a cabo análisis y estudios tendentes a conocer la situación en el transporte - en su caso, marítimo - de modo que puedan conocer las razones reales por las que se extralimitan los viajes de materia prima y de construcción, como lo es el asfalto, así como la falta de embarcaciones, así como el auscultar las diversas alternativas que redunden en mejoras al sistema de transportación y el servicio que reciben sus residentes y visitantes.

En el caso del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos, expresaron ser creados por virtud de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada,

conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto Rico" (Ley Núm. 109), con el propósito de proteger a la comunidad mediante la reglamentación y fiscalización de las compañías que proveen servicios públicos. Para lograr este objetivo, la Ley Núm. 109 reconoce, en su Artículo 36, la facultad del NTSP para adoptar las reglas necesarias para el ejercicio de sus funciones y deberes.

Como entidad gubernamental encargado de implementar la Ley Núm. 109, el Negociado tiene poderes amplios que la Asamblea Legislativa le ha delegado. En lo pertinente, la Ley establece que tiene facultad para otorgar toda autorización de carácter público para cuyo otorgamiento no se haya fijado otro procedimiento de ley. El NTSP tiene facultad para reglamentar las empresas de vehículos privados dedicados al comercio, incluyendo todos los vehículos de motor comercial.

Igualmente, en cumplimiento con sus responsabilidades, el NTSP aprobó el Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y Otros Servicios Públicos, Reglamento 9358 del 7 de febrero de 2022 (Código de Reglamentos). Mediante este Código, el Negociado ha establecido los criterios para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, el transporte comercial y las personas bajo su jurisdicción.

El Código de Reglamentos define una empresa de vehículos de alquiler (VA) como toda persona natural o jurídica que sea dueña, arriende, controle, explote o administre un local destinado al alquiler de vehículos a corto plazo. La autorización correspondiente se identifica con las siglas "VA", seguidas por el número asignado a cada concesionario. Asimismo, se define vehículo de alquiler como todo vehículo de motor movido por fuerza distinta a la muscular, incluyendo motoras terrestres, E-Scooters, equipo pesado de construcción y jardinería, y vehículos de uso diario para exámenes de conducir, que sean objeto de alquiler a corto plazo y conducidos por el arrendatario o la persona que este designe. No se consideran vehículos de alquiler aquellos utilizados para trabajos en propiedad privada o de uso personal por su propio dueño.

Los concesionarios de empresas de vehículos de alquiler deben registrar el inventario de vehículos cada seis (6) meses, cumpliendo con el pago del arancel correspondiente.

El NTSP emite certificados para los siguientes servicios autorizados bajo una Empresa de Vehículos de Alquiler (VA):

- a. VA (Local) | Local de Empresa de Vehículos de Alquiler
- b. VA (ERT) | Alquiler de Vehículos a través de Red de Transporte
- c. VA (E-Scooter) | Vehículo de Alquiler E-Scooter
- d. VA (Golf Cart) | Vehículo de Alquiler Golf Cart
- e. VA (Motora) | Vehículo de Alquiler Motora
- f. VA (Vehículo Comercial) | Vehículo de Alquiler Comercial

- g. VA (Vehículo No Comercial) | Vehículo de Alquiler No Comercial
- h. VA (Vehículo CERT) | Vehículo de Alquiler para Conductor de Empresa de Red de Transporte.

En resumen, cualquier persona natural o jurídica que desee dedicarse al alquiler de vehículos, como mínimo debe solicitar y obtener una autorización de Franquicia de Vehículos de Alquiler, una autorización de Local de Empresa de Vehículos de Alquiler y presentar cada seis meses, un inventario con los vehículos que tiene disponible para ser alquilados.

Actualmente, registrados ante el NTSP con dirección de negocios en el Municipio de Culebra, existe una empresa con dos locales. Con conocimiento que opera en Culebra, pero con dirección de negocios en Ceiba, existe otra empresa en los registros del NTSP.

Para terminar, favorecen colaborar con el Senado de Puerto Rico para establecer un marco regulatorio robusto, flexible y adaptado a la realidad actual. Cónsono con lo anterior, dijeron estar comprometidos en continuar procurando una efectiva regulación en beneficio de todos los puertorriqueños.

Respecto a la Policía de Puerto Rico, se limitaron a señalar que, culminando el año 2024 se expidieron 617 boletos por estacionamiento y entre enero y julio de 2025, se habían expedido 511 boletos de estacionamientos.

*hbr*  
Nos dijo Carlos Jeep Rental que, el Municipio de Culebra, al igual que el Municipio de Vieques, son islas con un muy limitado y pequeño sistema vial y geográfico que requiere especial atención de las agencias reguladores. Culebra tiene una extensión geográfica de apenas unos 10.23 millas cuadradas (26.49 kilómetros cuadrados) incluyendo sus cayos. Cuenta con una población de 1,792 residentes de acuerdo con el censo decenal de 2020 del US. Census Bureau. La isla municipio de Culebra es reconocida internacionalmente por sus atractivos turísticos, de la cual depende económicamente. Según la Compañía de Turismo de Puerto Rico (2024), antes de la pandemia, esta Isla atraía a más de 600 mil visitantes anuales, quienes no solo disfrutaban de sus aguas cristalinas, sino también de actividades turísticas como la pesca, paseos en botes, el snorkeling, buceo, el surf y el senderismo. De acuerdo a la plataforma Airbnb (2024), en Culebra se encuentran registradas 521 propiedades activas destinadas a alquileres a corto plazo, de las cuales el 75% están en Airbnb, el 11% en Vrbo, y el 14% en ambas plataformas.

Entienden que, como la isla de Culebra está situada al este de Puerto Rico, a unas 20 millas de la costa de Fajardo, es totalmente dependiente de rutas marítimas o aéreas para entrar y salir.

Referente a la transportación terrestre, mencionaron que, geográficamente sus rutas o carreteras arteriales principales son la PR-250, (conecta con el aeropuerto y muelle), PR-251 (conecta con el barrio Flamenco), y la PR-252 (conecta con barrio San Isidro), todas las cuales conectan con calles/caminos vecinales. Esta limitación vial en el territorio de Culebra requiere prudencia en cualquier planificación futura relacionada a carreteras, estacionamientos, y la presencia de vehículos para que cualquier determinación redunde en el beneficio y la seguridad de los residentes y sus visitantes.

Actualmente, en Culebra operan ya unas cuatro (4) compañías de alquiler de autos y carros de golf; todas debidamente autorizadas por el NTSP (Carlos Jeep Rental, Culebra UTV Rental, Jerry's Jeep Rental y Chocos Bronco Rental). Igualmente, existen aproximadamente veinte (20) taxis independientes, y hasta el momento, no existen controles debidamente establecidos para limitar que autos de visitantes sean traídos desde la Isla Grande a Culebra.

Es de conocimiento general que, durante las frecuentes demandas de visitantes y turistas, las únicas carreteras principales en Culebra se congestionan excesivamente, y la falta de estacionamiento afecta también el tránsito por el espacio tan limitado que existe. Estas congestiones viales pueden afectar los servicios de los primeros respondedores de emergencias y por tanto la salud y vidas de los ciudadanos y visitantes.

*John*  
Mediante el Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos (Reglamento Núm. 9358 del 7 de febrero de 2022), el NTSP debe fiscalizar y tomar acción para no aprobar empresas adicionales de alquiler de vehículos y taxis independientes. Esto obviamente, mientras persista el inventario existente y no se reduzca la presencia de estas compañías. Es deber del NTSP de crear un balance entre el desarrollo económico y la protección de los intereses y a seguridad vial de los ciudadanos en Culebra. Esta misión y visión requiere que en el NTSP sea juicioso y detallado al momento de evaluar y estudiar cualquier aumento de nuevas empresas de transporte de servicios públicos a las ya establecidas en Culebra. Esto pudiese conllevar el efectuar vistas públicas no-discrecionales para poder obtener el insumo de la comunidad y residentes.

Igualmente, el Municipio de Culebra y su legislatura Municipal, quienes conocen de cerca las necesidades de sus constituyentes, pudiesen muy bien mediante ordenanzas y decretos limitar el número de autos que visitantes/turistas locales y extranjeros puedan traer en ferry a Culebra, protegiendo así y dando prioridad a los comerciantes y residentes de Culebra.

Sobre transportación marítima, expusieron que es un recurso vital para la conexión con la isla principal de Puerto Rico, y es inadecuada y poco confiable, afectando tanto a los residentes como a los turistas. Esta situación no solo compromete el bienestar de los

culebrenses, sino que también genera tensiones entre la necesidad de desarrollo económico y la capacidad de la para sostener dicho desarrollo.

El servicio actual HM Ferries es sumamente deficiente, y es de conocimiento general que desvían los ferries destinados a Culebra, para la Isla de Vieques. Como mencionáramos anteriormente, no existe unos controles para la entrada de vehículos de visitantes a Culebra, quienes aprovechan a traer todas sus provisiones desde la Isla Grande en detrimento de los comercios de provisiones de Culebra. Por ello, nos exhortaron a tomar acción imponiendo restricciones mediante legislación u ordenanzas de limitación de vehículos, y favorecer los vehículos de residentes y comerciantes de Culebra.

Para atender lo anterior, sugirieron lo siguiente:

Acuerdo por Consentimiento o Memorando de Entendimiento entre el Municipio de Culebra y el Negociado de Transporte y Otros Servicios Públicos (NTSP) para establecer una moratoria en la evaluación de solicitudes nuevas para la entrada de nuevas compañías de Alquiler de Vehículos y Taxis (privados o independientes) a Culebra.

Ordenanza Municipal — Usando el Acuerdo por Consentimiento o Memorando de Entendimiento entre Culebra y NTSP, el Alcáide y la Legislatura Municipal pudieran mediante una ordenanza reforzar la moratoria en la entrada de nuevas empresas de alquiler de vehículos y taxis, así como la limitación para establecer controles para la entrada de vehículos por parte de visitantes y no residentes a Culebra.

Proyecto de Ley – La Legislatura estatal de PR puede también proponer un proyecto de ley donde se establezca una moratoria en la evaluación de solicitudes nuevas para la entrada de nuevas compañías de Alquiler de Vehículos y Taxis (privados o independientes) a Culebra, así como ordenar mecanismos de controles para la entrada de vehículos por parte de visitantes y no residentes.

Carta Circular del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos donde establezcan lo mismo, una moratoria en la evaluación de solicitudes nuevas para la entrada de nuevas compañías de Alquiler de Vehículos y aprobación de Taxis (privados o independientes) a Culebra.

Enmienda al Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos. El propósito es que para los casos de solicitudes nuevas para la entrada de nuevas compañías de Alquiler de Vehículos y Taxis (privados o independientes) a Culebra se establezca que la Vista Pública es obligatoria, se requiera un Aviso Público para la misma, y la notificación del Municipio de Culebra. Actualmente el Código del NTSP exige una vista pública cuando se trata de servicios públicos no regulados bajo el

Código, o cuando a discreción del Juez Administrativo entienda que la solicitud merece que se lleve a cabo una vista pública.

Finalmente, señaló el DACO que no tiene injerencia ni jurisdicción sobre los sistemas viales, la transportación colectiva ni las obras públicas estatales, ya que su marco regulatorio se limita únicamente a la fiscalización de las áreas de estacionamiento público en lo que respecta a tarifas licencias, rotulación y condiciones de servicio para los consumidores. No obstante, el DACO reconoce la relevancia de este mandato legislativo y enfocó su ponencia en el impacto sobre, sus funciones, especialmente en la fiscalización de estacionamientos públicos mediante su reglamentación.

El DACO ejerce jurisdicción regulatoria sobre estacionamientos públicos en virtud de la Ley Núm. 120 de 7 de junio de 1973, según enmendada, conocida como la "Ley para Regular el Negocio de Áreas para el Estacionamiento público de Vehículos de Motor", que faculta al DACO a investigar y examinar, motu proprio o mediante querrela, a operadores de estacionamientos públicos para verificar cumplimiento normativo. Además, esta ley otorga facultades para expedir, suspender o revocar licencias a dichos operadores. Para ejercer estas facultades, el DACO promulgó el Reglamento Núm. 6753 (23 de enero de 2004) que regula en detalle los aspectos operativos y de protección al consumidor en las áreas de estacionamiento público. El Reglamento Núm. 6753 establece varias obligaciones al operador y funciones de fiscalización, tales como:

1. Licencias: Toda persona que opera un estacionamiento público debe tener licencia del DACO, y exhibirla visiblemente.
2. Condiciones físicas y de seguridad: El espacio debe estar bien iluminado, limpio, señalizado y contar con accesibilidad para personas con impedimentos.
3. Rotulación y boletos: Se exigen rótulos visibles con información clara: (operador, horario, tarifas, capacidad), boletos detallados y formularios de reclamación disponibles.
4. Responsabilidad del operador: Aunque algunos establecen cláusulas exonerativas, el DACO reconoce que los operadores pueden responsables por daños si hay negligencia.

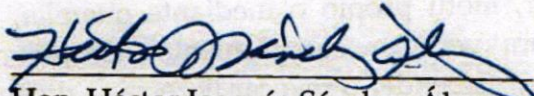
Asimismo, el DACO realiza operativos sorpresa e inspecciones activas para garantizar el cumplimiento del reglamento. Además, el secretario del DACO está facultado en ley para imponer multas administrativas de hasta \$10,000 dólares por violación al Reglamento Núm. 6753. DACO ya tiene plena capacidad fiscalizadora mediante inspecciones activas, imposición de multas, revocación de licencias y monitoreo, todo dentro del marco del Reglamento Núm. 6753 y la Ley Núm. 120.

Evaluated los comentarios vertidos por las distintas entidades privadas y públicas que presentaron memoriales ante nosotros, esta Comisión de Transportación,

Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor procederá a solicitarle comentarios al Departamento de Transportación y Obras Públicas, a los efectos de proveer estudios de tránsito, con el propósito de corroborar cuales son las necesidades viales reales del Municipio de Culebra e identificar alternativas viables que permitan atender los problemas planteados por los comparecientes. Una vez recibamos dicha información, estaremos en mejor posición de rendir un informa más abarcador sobre las situaciones descritas en este segundo informe parcial.

Por las consideraciones antes expuestas, esta Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, recomienda la aprobación de este segundo informe parcial sobre la R. del S. 36, con sus correspondientes hallazgos, conclusiones y recomendaciones.

**Respetuosamente sometido,**



Hon. Héctor Joaquín Sánchez Álvarez

Presidente

Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos  
y Asuntos del Consumidor

**ORIGINAL**

**GOBIERNO DE PUERTO RICO**

20<sup>ma</sup>. Asamblea  
Legislativa

3<sup>ra</sup>. Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

**R. del S. 81**

**SÉPTIMO INFORME PARCIAL**

18 de mayo de 2026

**AL SENADO DE PUERTO RICO:**

TRAMITES Y RECORDS SENADO PR  
RECIBIDO MAY18\*26AM9:57

*gmck*

La Comisión de Seguridad Pública y Asuntos del Veterano del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración de la R. del S. 81, presenta a este Alto Cuerpo su Séptimo Informe Parcial, con sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones sobre la investigación y trámite realizado.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

*(mm)*  
La Resolución del Senado 81, según fuera aprobada por el Senado de Puerto, ordenó a la Comisión de Seguridad Pública y Asuntos del Veterano del Senado de Puerto Rico "realizar investigaciones continuas sobre los aspectos concernientes a la seguridad pública de Puerto Rico, tanto a nivel estatal como municipal, que repercuten sobre el cumplimiento a cabalidad del derecho ciudadano al libre disfrute de la vida y la propiedad; evaluar los planes, programación, obra pública, organización y la prestación de los servicios ordenados a las agencias gubernamentales de seguridad pública y la seguridad civil en casos de emergencia; verificar el cumplimiento de dichas agencias con las leyes y los reglamentos aplicables, así como los funcionarios responsables de ejecutar dichas gestiones inherentes a sus puestos; investigar los aspectos concernientes a los servicios que se brindan y reciben los veteranos y que repercuten en el disfrute de su derecho a recibir los servicios que le garantice una mejor calidad de vida; cualquier otro asunto que afecte la seguridad pública y los asuntos de los veteranos en Puerto Rico."

**INTRODUCCIÓN**

En virtud de la Resolución del Senado 81, esta Comisión realizó una Vista Pública para investigar la implementación de la Ley 40-2020, según enmendada, conocida como "Ley del Fideicomiso para el Retiro de la Policía" y de la Ley Núm. 11 de 22 de agosto de

1933, según enmendada, conocida como, "Ley de Máquinas de Juegos de Azar", a los fines de evaluar las gestiones realizadas por las agencias concernientes, determinar el grado de cumplimiento con dichas leyes y establecer un término claro para que los policías retirados puedan recibir los beneficios económicos que le corresponden; y para otros fines relacionados.

### ALCANCE DEL INFORME

La Regla 13 del "Reglamento del Senado de Puerto Rico", según enmendado, aprobado el 30 de junio, mediante la Resolución del Senado 255, dispone sobre las funciones y las facultades que tienen las comisiones permanentes del Senado. Al amparo de esta disposición y conforme fuera aprobada la R. del S. 81 por el pleno del Senado, la Comisión de Seguridad Pública y Asuntos del Veterano presenta este Séptimo Informe Parcial.

### VISTA PÚBLICA

*CM*  
El martes 14 de abril de 2026, a partir de las 10:00am, se llevó a cabo la Vista Pública en el Salón de Audiencias Luis Negrón López, en la que participó el Senador Gregorio Matías Rosario, en su capacidad de Presidente de la Comisión de Seguridad Pública y Asuntos del Veterano, la Senadora Roxanna Soto Aguilú y la Senadora Ada Álvarez Conde, quienes, en el ejercicio de sus funciones constitucionales de fiscalización legislativa, formularon múltiples interrogantes dirigidas a examinar de manera exhaustiva los aspectos fiscales, operacionales, administrativos y regulatorios relacionados con la implantación de la Ley 40-2020, según enmendada, y la Ley Núm. 11 de 22 de agosto de 1933, según enmendada. Las intervenciones de los legisladores estuvieron orientadas a evaluar el grado de cumplimiento de las agencias concernidas con la política pública establecida, la efectividad de los mecanismos de generación y administración de recaudos, la viabilidad financiera y sostenibilidad del Fideicomiso para el Retiro de la Policía, así como la existencia de estructuras operacionales adecuadas para garantizar la distribución oportuna de los beneficios a los policías retirados.

Comparecieron como deponentes la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico (AAFAF), la Junta de Retiro del Gobierno de Puerto Rico, la Comisión de Juegos del Gobierno de Puerto Rico y la Policía de Puerto Rico, quienes, mediante sus respectivos representantes, ofrecieron ponencias detalladas en las que expusieron el estado de situación de la implementación de ambas leyes, las gestiones realizadas en el ámbito de sus competencias, los avances alcanzados y los retos identificados en el proceso. Durante el curso de la Vista, los deponentes atendieron las preguntas formuladas por los senadores, proveyeron información técnica y operacional sobre sus respectivas áreas de responsabilidad, y, en múltiples instancias, asumieron compromisos formales de someter información adicional requerida por la Comisión,

incluyendo datos financieros, proyecciones, informes operacionales, desglose de recaudos, criterios de elegibilidad y detalles sobre los procesos de distribución de beneficios, todo ello con el propósito de permitir a esta Asamblea Legislativa continuar evaluando de manera informada el cumplimiento con la política pública bajo investigación y adoptar las determinaciones que en derecho correspondan.

### **Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal (AAFAF)**

La Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico compareció ante la Comisión de Seguridad Pública y Asuntos del Veterano del Senado de Puerto Rico en atención a la Resolución del Senado 81. En su exposición, la AAFAF delineó el marco legal que rige su creación y funciones, señalando que fue instituida mediante la Ley 2-2017 con el propósito de fungir como agente fiscal, asesor financiero y ente coordinador del Gobierno de Puerto Rico, asumiendo responsabilidades previamente ejercidas por el Banco Gubernamental de Fomento. En ese sentido, enfatizó que su ámbito de competencia se circunscribe principalmente a velar por el cumplimiento con el Plan Fiscal certificado bajo PROMESA, la ejecución del presupuesto gubernamental, y la supervisión de los procesos de reestructuración de deuda y obligaciones fiscales del Estado.

*MR* A tenor con dichas facultades, la AAFAF expresó que ha participado activamente en el proceso de implantación de la Ley 40-2020, particularmente mediante la coordinación interagencial con la Junta de Retiro del Gobierno de Puerto Rico y la Comisión de Juegos. Indicó que, como resultado de estos esfuerzos, el Fideicomiso para el Retiro de la Policía fue formalmente constituido el 2 de diciembre de 2024 mediante escritura pública, dotándolo de personalidad jurídica independiente y estableciendo su función primordial como vehículo fiduciario para la administración, custodia y distribución de los beneficios económicos dirigidos a los miembros elegibles de la Policía de Puerto Rico.

La entidad destacó que el diseño estructural del Fideicomiso responde directamente a las exigencias del Plan Fiscal certificado, particularmente en cuanto a la necesidad de implementar mecanismos de financiamiento que no representen cargas adicionales al Fondo General. En ese contexto, subrayó que el Fideicomiso opera como un instrumento autofinanciado, nutrido principalmente por los recaudos provenientes de la industria de máquinas de juegos de azar en ruta, conforme a lo dispuesto en la Ley Núm. 11-1933, según enmendada.

En cuanto a los resultados obtenidos, la AAFAF señaló que, conforme a la información suministrada por la Comisión de Juegos, al mes de marzo de 2026 se habían generado recaudos acumulados ascendentes a \$29,785,823.27, de los cuales \$9,080,178.13 fueron destinados al Fideicomiso para el Retiro de la Policía, evidenciando un flujo de

ingresos que, a su juicio, refleja avances tangibles en la implementación de la política pública establecida.

Asimismo, resaltó que la Junta de Retiro ha desarrollado un andamiaje administrativo y operacional robusto para la gestión de los beneficios, incluyendo la implementación de sistemas de validación de elegibilidad, criterios definidos para la evaluación de solicitudes, mecanismos de control y transparencia, así como el desarrollo de plataformas digitales dirigidas a optimizar la administración del Fideicomiso.

No obstante, durante el curso de la Vista Pública, los miembros de la Comisión sometieron una serie de interrogantes dirigidas a profundizar en los aspectos fiscales, operacionales y de sostenibilidad del Fideicomiso. En particular, se requirió a la AAFAF que detallara la viabilidad financiera del modelo a largo plazo dentro del marco del Plan Fiscal certificado, incluyendo la compatibilidad de los desembolsos proyectados con las restricciones impuestas por la Junta de Supervisión y Administración Financiera para Puerto Rico.

De igual forma, se solicitó información específica sobre la validación de los ingresos provenientes de la Ley Núm. 11-1933, su consistencia con las proyecciones actuariales del sistema de retiro, y cualquier evaluación de riesgo fiscal que haya sido realizada en torno a la implementación del Fideicomiso. Asimismo, se indagó sobre la existencia de análisis relacionados con la estabilidad y suficiencia de los recaudos para sostener las obligaciones futuras del sistema.

Ante tales requerimientos, la AAFAF manifestó su disposición a someter información suplementaria que incluya análisis financieros detallados, proyecciones de ingresos, validaciones fiscales y cualquier otra documentación pertinente que permita a la Comisión evaluar con mayor precisión la sostenibilidad del modelo implantado.

En conclusión, la AAFAF reafirmó su compromiso con la implementación efectiva de la Ley 40-2020, destacando su rol como ente asesor y fiscalizador dentro del marco de PROMESA, y reiteró su intención de continuar colaborando con las agencias concernidas para asegurar el cumplimiento de la política pública establecida.

#### **Junta de Retiro del Gobierno de Puerto Rico**

La Junta de Retiro del Gobierno de Puerto Rico compareció ante la Comisión en cumplimiento con la solicitud de comentarios en torno a la Resolución del Senado 81, reconociendo que el propósito principal de dicha medida es investigar la implementación de la Ley 40-2020 y la Ley Núm. 11-1933, así como establecer un término claro para la distribución de los beneficios económicos a los policías retirados.

En su exposición, la Junta de Retiro explicó que la Ley 40-2020 dispuso la creación del Fideicomiso para el Retiro de la Policía, el cual fue formalizado mediante escritura pública el 2 de diciembre de 2024, estableciendo la estructura jurídica y administrativa necesaria para su operación. Indicó que, en virtud de dicha ley, la Junta funge como fiduciario del Fideicomiso, con la responsabilidad de administrar sus activos, establecer los mecanismos de distribución de beneficios y asegurar el cumplimiento con las disposiciones legales aplicables.

A tales fines, la entidad señaló que procedió a la redacción del "Reglamento para la Administración y Distribución de los Activos del Fideicomiso para el Retiro de la Policía", el cual fue sometido a la consideración de la Junta de Supervisión Fiscal conforme a los requerimientos de PROMESA, y posteriormente aprobado por la Junta de Directores de la propia entidad mediante resolución formal en septiembre de 2025.

Además, informó que se suscribió un contrato con el Banco Popular de Puerto Rico para la custodia de los fondos del Fideicomiso, así como para fungir como agente pagador, garantizando así la integridad y seguridad de los recursos depositados.

*CM* En términos operacionales, la Junta de Retiro detalló que ha desarrollado un sistema integral para la administración de beneficios, el cual incluye la identificación y validación de participantes elegibles mediante la integración de múltiples bases de datos, la definición de criterios de elegibilidad que consideran factores como edad, años de servicio y aportaciones, así como la implementación de procesos automatizados para la evaluación de solicitudes y la gestión de desembolsos.

En cuanto a los recaudos, la entidad informó que el primer depósito al Fideicomiso se recibió el 11 de febrero de 2026, y que, al 28 de febrero de 2026, se habían acumulado tres depósitos que totalizaban \$6,929,665.55. Posteriormente, indicó que, al 9 de abril de 2026, el balance del Fideicomiso ascendía a \$9,080,178.13, reflejando un flujo continuo de ingresos provenientes de la Comisión de Juegos.

Durante la Vista Pública, los integrantes de la Comisión dirigieron múltiples interrogantes a la Junta de Retiro, particularmente en relación con la operacionalización efectiva del Fideicomiso. Asimismo, se solicitó que la entidad precisara el calendario proyectado para la distribución de los beneficios, incluyendo la fecha estimada para el primer desembolso, la metodología de cálculo de los pagos, y la estructura de distribución que se adoptará para garantizar equidad y transparencia en el proceso.

Ante dichos requerimientos, la Junta de Retiro manifestó que proyecta que la primera distribución de beneficios pueda llevarse a cabo para el 30 de junio de 2026, sujeto a la culminación de los procesos administrativos y la validación final de los participantes elegibles.

Además, durante el curso de la Vista Pública, los miembros de la Comisión formularon diversas interrogantes dirigidas a esclarecer aspectos medulares relacionados con la elegibilidad de los beneficiarios y los criterios aplicables para la distribución de los fondos del Fideicomiso. En ese contexto, la Junta de Retiro informó que cualifican para los beneficios aquellos policías acogidos a la Ley 3, así como los policías retirados a partir del año 2013 en adelante, incluyendo aquellos que ingresaron al servicio público desde el 31 de diciembre de 1999, estimándose que aproximadamente 1,746 policías recibirán beneficios durante el presente año fiscal mediante un pago único de alrededor de \$12,000. No obstante, surgieron planteamientos por parte del Presidente de la Comisión en torno al requisito de presentar una certificación negativa del Seguro Social como condición para recibir el beneficio, cuestionándose la razonabilidad de dicho requisito en casos donde los policías no cualifican para dicho sistema, así como las implicaciones prácticas de exigir dicha gestión a personas retiradas.

De igual forma, los integrantes de la Comisión señalaron que el reglamento aplicable no dispone expresamente que los pagos del Fideicomiso estén exentos de tributación. Además, se requirió a la Junta de Retiro la remisión de sus informes anuales correspondientes a los años 2021 al 2025. Por otro lado, se cuestionó si el cómputo del Seguro Social responde a una imposición de la Junta de Supervisión y Administración Financiera, a lo cual el Presidente de la Comisión requirió evidencia documental que sustente dicha determinación, así como información sobre las alternativas disponibles para eliminar dicho requisito. Asimismo, se plantearon interrogantes sobre la composición de los fondos del Fideicomiso, particularmente en cuanto a la procedencia de los mismos, a lo que la Junta indicó que no incluyen ingresos provenientes de otras fuentes como multas u otros conceptos.

En su conclusión, la entidad sostuvo que ha ejecutado de manera diligente las acciones necesarias para la implementación del Fideicomiso, estableciendo un marco legal, reglamentario y operacional sólido que permitirá la administración eficiente y transparente de los fondos, en beneficio de los miembros elegibles de la Policía de Puerto Rico.

### **Comisión de Juegos del Gobierno de Puerto Rico (CJ)**

La Comisión de Juegos del Gobierno de Puerto Rico compareció ante la Comisión de Seguridad Pública y Asuntos del Veterano del Senado de Puerto Rico en cumplimiento con la solicitud de comentarios en torno a la Resolución del Senado 81. En su memorial, expuso que, en cumplimiento con el mandato legislativo, ha dirigido sus esfuerzos hacia la implantación efectiva de la Ley Núm. 11 mediante un enfoque integral que abarca el otorgamiento de licencias, la fiscalización de la industria, la generación y distribución de recaudos, y el fortalecimiento de los mecanismos regulatorios y de supervisión.

La entidad indicó que la implementación de dicha ley ha transitado desde una fase inicial de estructuración normativa hacia una etapa de ejecución operacional concreta, caracterizada por resultados medibles y un fortalecimiento progresivo de la capacidad institucional para regular esta industria. En ese sentido, señaló que el proceso de licenciamiento ha permitido establecer un marco regulatorio formal que viabiliza la operación ordenada de la industria, a la vez que asegura la captación de ingresos dirigidos a fines públicos prioritarios, particularmente el financiamiento del Fideicomiso para el Retiro de la Policía.

En términos fiscales, la Comisión de Juegos informó que, conforme a los datos acumulados hasta el mes de marzo de 2026, los recaudos generados ascienden a \$29,785,823.27, de los cuales \$9,080,178.13 han sido asignados al Fideicomiso para el Retiro de la Policía, mientras que el resto ha sido distribuido entre el Fondo General, los municipios y la propia Comisión de Juegos.

A su vez, destacó que estos resultados evidencian que la política pública adoptada por la Asamblea Legislativa ha comenzado a materializarse en ingresos reales y sostenidos, contribuyendo de manera directa al fortalecimiento del sistema de retiro de los miembros de la Policía de Puerto Rico.

En el plano operacional, la Comisión de Juegos detalló que ha llevado a cabo múltiples iniciativas de fiscalización, incluyendo inspecciones rutinarias, intervenciones de impacto, procesos de verificación interagencial y la imposición de multas administrativas por incumplimientos a la ley. Indicó que, al 16 de marzo de 2026, se habían emitido 133 avisos de multa, ascendentes a un total de \$4,220,000.00, reflejando un esfuerzo sostenido de cumplimiento regulatorio.

Asimismo, informó que ha iniciado procesos de ocupación y confiscación de máquinas no autorizadas, logrando la incautación de decenas de máquinas ilegales, así como la retención de dinero en efectivo producto de operaciones ilícitas, lo que evidencia un cambio hacia una fase activa de ejecución y cumplimiento de la ley.

De igual forma, la Comisión de Juegos resaltó que ha fortalecido su componente operacional mediante la capacitación de su personal, incluyendo el adiestramiento de Oficiales de Investigación y Regulación en la Academia de la Policía de Puerto Rico, lo cual redundará en una mayor capacidad investigativa y de intervención.

Durante la Vista Pública, los integrantes de esta Comisión Legislativa sometieron una serie de interrogantes dirigidas a evaluar con mayor profundidad la efectividad del modelo regulatorio implantado. En particular, se requirió a la Comisión de Juegos que proveyera información detallada sobre el número total de máquinas licenciadas en comparación con aquellas identificadas como ilegales, el nivel de cumplimiento de los

operadores autorizados, y el estado del proceso de interconexión de las máquinas, elemento esencial para garantizar la trazabilidad y fiscalización de los recaudos.

Asimismo, se solicitó un desglose de los ingresos generados, incluyendo la metodología utilizada para su distribución, la frecuencia de los depósitos al Fideicomiso, y las proyecciones de recaudos a corto y mediano plazo, particularmente en función del ritmo actual de licenciamiento y fiscalización.

De igual forma, los senadores indagaron sobre los mecanismos de supervisión utilizados para prevenir la operación clandestina de máquinas ilegales, y la efectividad de las intervenciones realizadas hasta la fecha.

La Comisión de Juegos manifestó su disposición a someter información suplementaria que incluya datos desglosados sobre licenciamiento, fiscalización, recaudos y proyecciones, así como cualquier otra información que permita a la Comisión Legislativa evaluar el grado de cumplimiento con la política pública establecida.

4R  
Por otro lado, durante la Vista Pública, la Comisión de Juegos informó que actualmente existen aproximadamente 23,000 máquinas interconectadas al sistema regulatorio. No obstante, el Presidente de la Comisión legislativa planteó cuestionamientos en torno a los mecanismos de coordinación inmediata entre la Comisión de Juegos y la Policía de Puerto Rico, particularmente en situaciones en las que un agente del orden público identifique posibles irregularidades en establecimientos comerciales. A tales efectos, la Comisión de Juegos indicó que cuenta con un portal digital mediante el cual tanto la ciudadanía como los agentes del orden público pueden notificar la existencia de máquinas ilegales, lo que constituye una herramienta adicional de apoyo a la fiscalización. Asimismo, surgieron planteamientos relacionados con la necesidad de fortalecer los mecanismos de comunicación interagencial y la accesibilidad de información operativa para facilitar la intervención oportuna en casos de incumplimiento.

Finalmente, la Comisión de Juegos sostuvo que la implementación de la Ley Núm. 11 ha producido resultados positivos y tangibles, tanto en términos de recaudo como de fortalecimiento regulatorio, y reafirmó su compromiso con la implantación efectiva de la política pública dirigida a sostener el financiamiento del Fideicomiso para el Retiro de la Policía.

### **Policía de Puerto Rico (PPR)**

La Policía de Puerto Rico compareció ante la Comisión de Seguridad Pública y Asuntos del Veterano del Senado de Puerto Rico en atención a la Resolución del Senado 81, con el propósito de informar sobre las gestiones realizadas en torno a la

implementación de la Ley 40-2020 y la Ley Núm. 11-1933, particularmente en lo relacionado con la fiscalización de las máquinas de juegos de azar y su impacto en la generación de fondos para el Fideicomiso para el Retiro de la Policía.

En su exposición, la Policía indicó que ha trabajado de manera coordinada con la Comisión de Juegos del Gobierno de Puerto Rico para adelantar la implantación de la política pública establecida en dichas leyes, destacando que estos esfuerzos han permitido avanzar hacia una fase activa de ejecución operacional.

Entre los avances más significativos, la Policía resaltó la aprobación del Reglamento Núm. 9718, titulado "Reglamento Conjunto de Confiscaciones de Máquinas de Juegos de Azar en Ruta", el cual establece procedimientos uniformes para la ocupación, confiscación y disposición de máquinas ilegales, constituyendo una herramienta fundamental para la fiscalización efectiva de esta industria.

Asimismo, informó que, en coordinación con la Comisión de Juegos, ha llevado a cabo operativos conjuntos dirigidos a intervenir con establecimientos que operan máquinas de juegos de azar en violación de la ley. Como resultado de estas intervenciones, se han ocupado múltiples máquinas ilegales, se han impuesto multas administrativas significativas y se ha incautado dinero en efectivo producto de estas operaciones ilícitas.

En términos específicos, la Policía detalló que el 26 de febrero de 2026 se realizaron intervenciones en varios establecimientos, logrando la ocupación de 17 máquinas ilegales y la imposición de multas por violaciones a la ley. Posteriormente, el 6 de marzo de 2026, se llevaron a cabo nuevas intervenciones en las que se ocuparon 29 máquinas adicionales, junto con la incautación de dinero en efectivo, y la imposición de multas que alcanzaron los \$145,000.00 en conjunto.

La entidad también destacó que estos operativos han requerido la movilización de recursos significativos, incluyendo personal de múltiples divisiones especializadas, unidades K-9, servicios técnicos y la colaboración de policías municipales, lo que evidencia la complejidad de estas intervenciones y la necesidad de una coordinación interagencial efectiva.

No obstante, señaló que el volumen de máquinas confiscadas ha generado retos operacionales, particularmente en cuanto a la disponibilidad de infraestructura adecuada para su almacenamiento y manejo, indicando que actualmente estas se encuentran bajo custodia en facilidades en Cataño, las cuales han comenzado a presentar limitaciones de capacidad.

Asimismo, la Policía informó que ha participado en procesos de adiestramiento ofrecidos por la Comisión de Juegos, así como en la capacitación de personal de dicha Comisión bajo la Ley 144-2020, fortaleciendo así la capacidad operacional conjunta para la fiscalización de esta industria.

Durante la Vista Pública, los miembros de la Comisión Legislativa dirigieron interrogantes a la Policía de Puerto Rico con el propósito de evaluar la sostenibilidad y efectividad de los operativos realizados. En ese contexto, se requirió información detallada sobre los recursos necesarios para mantener estos esfuerzos, incluyendo necesidades de personal, equipo, vehículos e infraestructura.

De igual forma, se solicitó un inventario actualizado de las máquinas confiscadas, su estado actual, los procedimientos para su disposición final, y los costos asociados al manejo y almacenamiento de las mismas.

Asimismo, se indagó sobre el impacto directo de estos operativos en la generación de recaudos para el Fideicomiso, la coordinación con otras agencias y municipios, y la planificación estratégica para continuar ampliando estos esfuerzos de fiscalización.

Ante tales requerimientos, la Policía manifestó su disposición a someter información suplementaria detallando estos aspectos, incluyendo evaluaciones operacionales, necesidades presupuestarias y métricas de efectividad.

Además, en el curso de la Vista Pública, el Presidente de la Comisión formuló interrogantes dirigidas a evaluar la capacidad operacional de la Policía de Puerto Rico para intervenir eficazmente en la fiscalización de las máquinas de juegos de azar en ruta. En ese contexto, la Policía informó que estará remitiendo a todos sus miembros los requisitos legales y reglamentarios aplicables a este tipo de máquinas, con el propósito de ampliar el conocimiento institucional y asegurar una intervención uniforme a nivel operacional. No obstante, el Presidente de la Comisión requirió información adicional sobre el sistema que será implementado para orientar a los agentes en la identificación de máquinas ilegales, incluyendo los protocolos de intervención y los mecanismos de comunicación con la Comisión de Juegos. Asimismo, se destacó la necesidad de establecer procesos claros y accesibles que permitan a los agentes del orden público actuar de manera informada y efectiva ante posibles violaciones a la ley.

En su conclusión, la Policía de Puerto Rico reafirmó su compromiso con la implementación efectiva de la política pública dirigida a garantizar un retiro digno para sus miembros, destacando que los avances alcanzados en la fiscalización de las máquinas de juegos de azar constituyen un componente esencial para el financiamiento del Fideicomiso para el Retiro de la Policía.

## HALLAZGOS

Del análisis integral de los memoriales explicativos presentados por las entidades deponentes, así como de las expresiones vertidas durante la Vista Pública celebrada en atención a la Resolución del Senado 81, esta Comisión formula los siguientes hallazgos:

En primer lugar, surge con claridad que el andamiaje jurídico necesario para la implementación de la Ley 40-2020 ha sido formalmente establecido. En particular, se constató la creación del Fideicomiso para el Retiro de la Policía mediante escritura pública, así como la aprobación de reglamentación dirigida a su administración y distribución de fondos. De igual forma, se evidenció la designación de la Junta de Retiro del Gobierno de Puerto Rico como fiduciario del referido Fideicomiso, con responsabilidad directa sobre la administración de los recursos.

No obstante, a pesar de la existencia de dicho marco legal y administrativo, la Comisión advierte que la implementación efectiva del Fideicomiso aún se encuentra en una etapa inicial, particularmente en lo relativo a la distribución de beneficios a los policías retirados, quienes, al momento de la Vista Pública, no habían comenzado a recibir los pagos correspondientes.

En segundo lugar, la evidencia presentada refleja que la Ley Núm. 11-1933, según enmendada, ha comenzado a generar recaudos significativos a través del proceso de licenciamiento, fiscalización e intervención sobre las máquinas de juegos de azar en ruta. En ese sentido, se constató que al mes de marzo de 2026 se habían acumulado cerca de treinta millones de dólares en recaudos, de los cuales una porción considerable ha sido destinada al Fideicomiso para el Retiro de la Policía.

En tercer lugar, se evidenció que la Comisión de Juegos y la Policía de Puerto Rico han avanzado significativamente en la fase operacional de implementación de la Ley Núm. 11, particularmente mediante la realización de operativos conjuntos, la imposición de multas administrativas, la ocupación de máquinas ilegales y el fortalecimiento de los procesos de fiscalización. Estos esfuerzos reflejan un cambio de una fase normativa a una fase activa de ejecución.

No obstante, también se identificaron limitaciones operacionales importantes, incluyendo la necesidad de mayor infraestructura para el almacenamiento de máquinas confiscadas, recursos adicionales para sostener los operativos, y la ausencia de información consolidada sobre el universo total de máquinas ilegales versus las debidamente licenciadas.

Asimismo, se identificó la ausencia de proyecciones financieras detalladas que permitan evaluar la sostenibilidad del Fideicomiso a largo plazo, así como la falta de claridad en cuanto a la validación actuarial de los beneficios proyectados.

Finalmente, esta Comisión observa que, aunque las agencias comparecientes manifestaron disposición a colaborar y a proveer información adicional, una cantidad significativa de datos esenciales para la evaluación completa del asunto quedó pendiente de ser sometida, lo que limita, al momento, la capacidad de esta Asamblea Legislativa para ejercer una fiscalización plenamente informada.

### CONCLUSIONES

A la luz de los hallazgos antes expuestos, esta Comisión concluye que, si bien, se ha logrado establecer las bases legales, reglamentarias y administrativas necesarias para la implementación del Fideicomiso para el Retiro de la Policía, el cumplimiento pleno de la política pública establecida en la Ley 40-2020 aún no se ha materializado en su aspecto más crítico: la distribución efectiva de beneficios a los policías retirados.

La evidencia presentada demuestra que el componente de generación de ingresos, sustentado principalmente en la implementación de la Ley Núm. 11-1933, ha comenzado a rendir frutos concretos, reflejando un modelo con potencial de sostenibilidad fiscal. Sin embargo, la ausencia de una ejecución del componente de distribución de beneficios revela una implementación parcial de la política pública.

De igual forma, se concluye que persisten lagunas significativas en la información provista por las agencias, particularmente en lo relativo a proyecciones actuariales, sostenibilidad fiscal, universo de beneficiarios y mecanismos específicos de distribución, lo cual evidencia la necesidad de fortalecer los procesos de planificación, transparencia y rendición de cuentas.

Por otro lado, la Comisión reconoce los avances logrados por la Comisión de Juegos y la Policía en la fiscalización de la industria de máquinas de juegos de azar, destacando que estos esfuerzos constituyen un elemento esencial para la viabilidad del Fideicomiso. No obstante, estos avances deben ser complementados con una ejecución eficiente del componente de distribución para lograr el cumplimiento cabal de la política pública.

En síntesis, esta Comisión concluye que la implementación de la Ley 40-2020 se encuentra en una etapa de transición entre estructuración y ejecución, requiriendo intervenciones adicionales de carácter administrativo, fiscal y legislativo para garantizar su efectividad.

## RECOMENDACIONES

En consideración a los hallazgos y conclusiones previamente expuestos, esta Comisión emite las siguientes recomendaciones:

En primer lugar, se recomienda que la Junta de Retiro del Gobierno de Puerto Rico establezca y publique un calendario claro, detallado y vinculante para la distribución de los beneficios del Fideicomiso, incluyendo fechas específicas para los primeros desembolsos, así como los criterios y metodología utilizados para el cálculo de los pagos.

En segundo lugar, se recomienda que la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal someta a esta Comisión un análisis fiscal y actuarial completo del Fideicomiso, que incluya proyecciones de ingresos y egresos, evaluación de riesgos y validación de la sostenibilidad del modelo a largo plazo, conforme a los parámetros del Plan Fiscal certificado.

En tercer lugar, se recomienda que la Comisión de Juegos provea un informe detallado que incluya el número total de máquinas licenciadas, el estimado de máquinas ilegales en operación, el estado del proceso de interconexión, y un desglose completo de los recaudos generados y su distribución.

En cuarto lugar, se recomienda que la Policía de Puerto Rico desarrolle un plan operacional estructurado que identifique los recursos necesarios para sostener los operativos de fiscalización, incluyendo necesidades de personal, infraestructura y equipo, así como un protocolo claro para el manejo y disposición de las máquinas confiscadas.

En quinto lugar, se recomienda la creación de un mecanismo formal de coordinación interagencial que garantice la integración de esfuerzos entre la AAFAF, la Junta de Retiro, la Comisión de Juegos y la Policía de Puerto Rico, con el fin de asegurar la trazabilidad de los fondos y la eficiencia en la ejecución de la política pública.

Finalmente, esta Comisión continuará con la investigación ordenada mediante la Resolución del Senado 81, incluyendo la celebración de vistas adicionales de ser necesario, hasta tanto se logre la implementación completa y efectiva de la Ley 40-2020 y se garantice que los policías retirados reciban los beneficios económicos que en derecho les corresponden.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Seguridad Pública y Asuntos del Veterano del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, tiene a bien presentar este Séptimo Informe Parcial de la R. del S. 81 y recomienda se reciba y se apruebe.

Respetuosamente sometido,



**Gregorio B. Matías Rosario**  
Presidente

Comisión de Seguridad Pública y Asuntos del Veterano

**ORIGINAL**

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20<sup>ma.</sup> Asamblea  
Legislativa

3<sup>ra.</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

**R. del S. 168**

**INFORME POSITIVO**

13 9 de abril de 2026

TRAMITES Y RECORDS SENADO PR  
RECIBIDO ABR13'26PM 2:46

*Jmcr*

**AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Asuntos Internos del Senado de Puerto Rico, previo análisis y consideración de la Resolución del Senado 168, recomienda su aprobación con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

La R. del S. 168, según presentada, propone ordenar a la Comisión de lo Jurídico del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación exhaustiva sobre la aplicación, implementación y vigencia de la Ley 131 de 13 de mayo de 1943, según enmendada, conocida como "Ley para la Protección de los Derechos Civiles"; evaluar su efectividad frente a las realidades sociales y jurídicas del Puerto Rico contemporáneo; considerar posibles actualizaciones legislativas que garanticen su cumplimiento sustantivo y su alineación con principios constitucionales y estándares internacionales.

Esta Comisión reconoce y reafirma que la protección de los derechos civiles constituye uno de los pilares fundamentales de todo sistema democrático. La Ley 131 de 13 de mayo de 1943, representó un avance significativo, estableciendo una política pública contra el discrimen en Puerto Rico, incluso antes de marcos normativos federales más robustos en esa materia.

La Constitución de Puerto Rico consagra principios fundamentales como la dignidad del ser humano y la igualdad ante la ley. No obstante, la realidad social y jurídica del Puerto Rico contemporáneo ha evolucionado considerablemente. Nuevas categorías de protección forman hoy parte esencial del análisis moderno de derechos

*[Handwritten mark]*

civiles. La existencia de un andamiaje jurídico más amplio, compuesto por la Constitución de Puerto Rico, particularmente la Carta de Derechos, así como legislación especial contra el discrimen y el desarrollo jurisprudencial, tanto del Tribunal Supremo de Puerto Rico, como del tribunal federal, han reafirmado el carácter dinámico y expansivo de los derechos fundamentales.

Sin embargo, a pesar de su vigencia, la Ley 131-1943 no ha evolucionado al mismo ritmo que las transformaciones sociales, jurídicas e institucionales del País. Nuevas dimensiones de protección frente al discrimen hoy forman parte integral del análisis de derechos civiles, tanto en el ámbito local como internacional.

Cónsono con lo anterior, la Ley 131-1943 aparenta carecer de mecanismos operacionales efectivos que aseguren su aplicación real. La ausencia de reglamentación y protocolos uniformes entre agencias, el desconocimiento generalizado de sus disposiciones y su limitada utilización en foros administrativos y judiciales sugieren una brecha significativa entre su vigencia formal y su efectividad práctica.

En ese contexto, a través de la investigación propuesta en la R. del S. 168 la Asamblea Legislativa podrá ejercer su función constitucional de fiscalización para determinar la efectividad de la política pública antidiscriminatoria; evaluar los reglamentos, protocolos y mecanismos existentes de implementación; analizar la utilización de la Ley 131 de 1943 en procesos administrativos y judiciales; identificar vacíos normativos o deficiencias en el lenguaje legal; y, formular recomendaciones dirigidas a modernizar y fortalecer el marco jurídico vigente.

Por todo lo antes expuesto, la Comisión de Asuntos Internos del Senado de Puerto Rico recomienda la aprobación de la Resolución del Senado 168 con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



Thomas Rivera Schatz  
Presidente

(ENTIRILLADO ELECTRONICO)

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20<sup>ma.</sup> Asamblea  
Legislativa

1<sup>ra.</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

**R. del S. 168**

2 de mayo de 2025

Presentada por la señora *Soto Aguilú*

*Referida a la Comisión de Asuntos Internos*

**RESOLUCIÓN**

Para ordenar a la Comisión de lo Jurídico del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación exhaustiva sobre la aplicación, implementación y vigencia de la Ley 131 de 13 de mayo de 1943, según enmendada, conocida como "Ley para la Protección de los Derechos Civiles"; evaluar su efectividad frente a las realidades sociales y jurídicas del Puerto Rico contemporáneo; considerar posibles actualizaciones legislativas que garanticen su cumplimiento sustantivo y su alineación con principios constitucionales y estándares internacionales; y para otros fines relacionados.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La protección de los derechos civiles constituye la base esencial sobre la cual se construye todo sistema democrático. Estos derechos, que incluyen la igualdad ante la ley, la libertad de expresión, de pensamiento, de religión, de reunión pacífica, el acceso sin discriminación a servicios públicos y privados, y la protección contra tratos injustos o denigrantes, son condiciones fundamentales para la convivencia justa, la estabilidad institucional y el respeto a la dignidad humana.

En Puerto Rico, la defensa de los derechos civiles ha tenido una trayectoria legal y social marcada por importantes avances, pero también por notables desafíos. En 1943, en un contexto histórico de profundas desigualdades raciales, exclusiones ideológicas y

*Q*

segregación social, la Asamblea Legislativa aprobó la Ley 131, *supra*. Esta legislación estableció como política pública del Gobierno de Puerto Rico la prohibición de todo acto de discriminación por motivo de raza, color, sexo, religión, ideas políticas o condición social, y estableció mecanismos para la investigación y sanción de tales actos.

Esta ley fue una de las primeras normas antidiscriminatorias promulgadas en el ámbito legislativo puertorriqueño. Su aprobación antecedió por más de dos décadas al reconocimiento formal de muchos de estos derechos en leyes federales y en la jurisprudencia constitucional de los Estados Unidos y del propio Tribunal Supremo de Puerto Rico. En su momento, representó un avance ~~progresista~~ importante en la institucionalización del respeto a la dignidad humana como norma jurídica aplicable a la acción, tanto del Estado como de particulares.

Sin embargo, el contexto en el cual se promulgó la Ley 131, *supra*, ha cambiado sustancialmente. La sociedad puertorriqueña actual enfrenta nuevas formas de exclusión, discriminación y marginación que no estaban previstas en el texto original de la ley. Hoy día, los derechos civiles abarcan también la protección de personas por razón de orientación sexual, identidad de género, diversidad funcional, estatus migratorio, edad avanzada, estatus socioeconómico, condición de salud mental o física, apariencia corporal, nacionalidad, entre otros factores que no se recogen expresamente en el lenguaje de 1943.

Adicionalmente, se ha desarrollado un marco robusto de tratados internacionales y jurisprudencia comparada sobre derechos humanos que establece obligaciones positivas para los Estados y una interpretación dinámica de los derechos fundamentales. Organismos como el Comité de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, el Sistema Interamericano de Derechos Humanos y diversas convenciones internacionales ratificadas por Estados Unidos —como la Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial— han ampliado el contenido normativo de estos derechos, así como las expectativas de cumplimiento estatal.

A pesar de su relevancia histórica, la Ley 131 ha sido progresivamente invisibilizada o marginada dentro del esquema jurídico contemporáneo. Muchas

agencias gubernamentales desconocen su contenido, no existen reglamentos que la hagan operativa, no se le da publicidad institucional y no se identifican con claridad procedimientos o foros especializados para canalizar denuncias al amparo de sus disposiciones. Aún cuando continúa siendo parte del cuerpo de leyes vigentes, su aplicación efectiva ha sido limitada, si no inexistente, en los contextos administrativos y judiciales del presente.

Esta falta de implementación representa una omisión preocupante del Estado frente a su deber de garantizar mecanismos de protección eficaces contra actos de discriminación y violación de derechos. La sola existencia de una ley no garantiza el ejercicio de los derechos que en ella se consagran si no se acompaña de políticas públicas, estructuras institucionales y mecanismos de fiscalización que la viabilicen.

En la práctica, muchas personas enfrentan barreras estructurales que limitan su acceso a la justicia en casos de discrimen. Las víctimas de violaciones a derechos civiles frecuentemente desconocen qué recursos tienen disponibles, temen represalias, desconfían del sistema o se enfrentan a procesos burocráticos ineficaces. Esto genera impunidad, invisibilización y desconfianza institucional.

A la luz de estas realidades, es deber del Senado de Puerto Rico llevar a cabo una investigación rigurosa y actualizada sobre la vigencia, aplicación y relevancia actual de la Ley para la Protección de los Derechos Civiles. El proceso legislativo debe examinar si la letra de la ley responde a las exigencias de una sociedad diversa, pluralista y moderna, y si existen deficiencias normativas, reglamentarias o estructurales que impiden que esta legislación cumpla su propósito original.

Más aún, la investigación legislativa puede permitir identificar oportunidades para fortalecer el marco de derechos civiles mediante reformas que lo armonicen con el ordenamiento jurídico actual, que promuevan una cultura de respeto a la diferencia y que reafirmen el compromiso del Estado con la equidad, la inclusión y la dignidad de todas las personas.

#### **RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:**

1 Sección 1.- Se ordena a la Comisión de lo Jurídico del Senado de Puerto Rico,



1 realizar una investigación exhaustiva sobre la aplicación, implementación y vigencia  
2 de la Ley 131 de 13 de mayo de 1943, según enmendada, conocida como "Ley para la  
3 Protección de los Derechos Civiles" a los fines de evaluar su efectividad frente a las  
4 realidades sociales y jurídicas del Puerto Rico contemporáneo; considerar posibles  
5 actualizaciones legislativas que garanticen su cumplimiento sustantivo y su  
6 alineación con principios constitucionales y estándares internacionales. La  
7 investigación incluirá, pero no se limitará a:

8 a) Una evaluación del conocimiento, aplicación y fiscalización de la Ley 131-1943  
9 por parte de las agencias de seguridad, justicia, educación, salud y  
10 administración pública en general.

11 b) Un análisis de la existencia o ausencia de reglamentos, protocolos, programas  
12 o procedimientos para aplicar y hacer cumplir esta ley.

13 c) Una revisión de la jurisprudencia, quejas formales, querrelas administrativas o  
14 procesos judiciales incoados al amparo de esta ley en los últimos veinte (20) años.

15 d) La identificación de lagunas o limitaciones en el lenguaje actual de la ley  
16 respecto a nuevas realidades sociales y derechos reconocidos.

17 e) Recomendaciones sobre posibles enmiendas legislativas para modernizar su  
18 contenido y garantizar su vigencia efectiva.

19 Sección 2.- La Comisión deberá rendir un informe final con sus hallazgos,  
20 conclusiones y recomendaciones dentro de un término no mayor de ~~noventa (90)~~  
21 ciento ochenta (180) días a partir de la aprobación de esta Resolución.



- 1 Sección 3.- Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su
- 2 aprobación.

*g*

**ORIGINAL**

**GOBIERNO DE PUERTO RICO**

20<sup>ma.</sup> Asamblea  
Legislativa

3<sup>ra.</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

**R. del S. 230**

**INFORME POSITIVO**

20 de abril de 2026



2026ECIBRIDOABR21PM4:09:54  
TRAMITES Y RECORDS SENADO

**AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Asuntos Internos del Senado de Puerto Rico, previo análisis y consideración, recomienda la aprobación de la Resolución del Senado 230, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

La Resolución del Senado 230, según referida, propone ordenar a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación para evaluar la viabilidad de implantar los sistemas automatizados de inspección vehicular para las inspecciones periódicas de las flotas del Gobierno de Puerto Rico y los municipios.

En diversas jurisdicciones de los Estados Unidos y de otros países, se ha iniciado la implementación de estaciones automatizadas de inspección de emisiones, conocidas como "Self-Service Vehicle Emissions Inspection Kiosks". Esto es una alternativa tecnológica que permite a entidades gubernamentales, flotas privadas y ciudadanos realizar inspecciones de forma rápida, confiable y a menor costo, sin la intervención directa de personal. Estos sistemas emplean sensores calibrados, inteligencia artificial y conexiones con redes regulatorias para emitir resultados certificados en cuestión de minutos.



La adopción de este tipo de estaciones automatizadas podría representar para el Gobierno de Puerto Rico y para los municipios una oportunidad para avanzar en la modernización, la eficiencia y la reducción de costos operacionales. Entre los beneficios que ofrece este modelo, se encuentran la disminución de la dependencia de contratistas externos para llevar a cabo inspecciones, la agilización del cumplimiento de la reglamentación ambiental vigente y la reducción del tiempo en que los vehículos oficiales permanecen fuera de servicio. Asimismo, se promueve la reducción del gasto público asociado a los procesos de inspección y certificación, así como el fortalecimiento de los mecanismos de recopilación de datos para la planificación y la fiscalización de flotas. De igual forma, estas tecnologías podrían integrarse a plataformas interagenciales, promoviendo una política pública más coherente en materia de movilidad sostenible, cumplimiento ambiental y digitalización de los servicios gubernamentales.

No obstante, antes de considerar su implantación en Puerto Rico, es necesario evaluar su viabilidad técnica, legal, presupuestaria y operacional. Además, es meritorio identificar los ajustes que podrían requerir los reglamentos del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), de la Junta de Calidad Ambiental, adscrita al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, y de otras agencias con injerencia en el manejo de flotas oficiales y la política ambiental.

Por todo lo cual, la Comisión de Asuntos Internos del Senado de Puerto Rico recomienda la aprobación de la Resolución del Senado 230, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



Thomas Rivera Schatz  
Presidente

# (ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)

## GOBIERNO DE PUERTO RICO

20<sup>ma</sup> Asamblea  
Legislativa

1<sup>ra</sup> Sesión  
Ordinaria

### SENADO DE PUERTO RICO

## R. del S. 230

12 de junio de 2025

Presentada por la señora *Soto Aguilú*

*Referida a la Comisión de Asuntos Internos*

### RESOLUCIÓN

Para ordenar a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, a realizar una investigación exhaustiva sobre la viabilidad de implantar sistemas automatizados de inspección vehicular de emisiones —conocidos como “Self-Service Vehicle Emissions Inspection Kiosks”— para atender las necesidades de inspección periódica de flotas gubernamentales y municipales, con el objetivo de reducir costos operacionales, aumentar la eficiencia y asegurar el cumplimiento ambiental en el sector público; y para otros fines relacionados.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Gobierno de Puerto Rico y sus municipios operan miles de vehículos oficiales, incluyendo flotas para servicios esenciales como seguridad pública, mantenimiento, transporte, salud, emergencias y administración general. La operación, mantenimiento y cumplimiento reglamentario de estas flotas representa un costo significativo en el presupuesto público, en especial cuando se trata de los procesos recurrentes de inspección mecánica y de emisiones dispuestos por la reglamentación vigente.

En diversas jurisdicciones de los Estados Unidos y otros países, se han comenzado a implantar estaciones automatizadas de inspección de emisiones —comúnmente conocidas como “Self-Service Vehicle Emissions Inspection Kiosks”— como una alternativa tecnológica que permite a las agencias gubernamentales, flotas corporativas e

incluso a los ciudadanos, realizar inspecciones rápidas, económicas y confiables, sin necesidad de intervención humana directa. Estos kioscos utilizan sensores calibrados, inteligencia artificial y redes conectadas a sistemas regulatorios para emitir resultados certificados en cuestión de minutos.

La utilización de estas estaciones automatizadas puede representar para el Gobierno de Puerto Rico una oportunidad de innovación, eficiencia y reducción de costos operacionales. El modelo permite:

- Minimizar la dependencia de contratistas externos para realizar inspecciones;
- Agilizar el cumplimiento con la reglamentación ambiental vigente;
- Reducir el tiempo fuera de servicio de vehículos oficiales;
- Disminuir el gasto público relacionado con inspección y certificación;
- Mejorar los mecanismos de recopilación de datos para fines de planificación de flotas y fiscalización.

Además, estas tecnologías podrían integrarse a plataformas interagenciales, promoviendo una política pública coherente en materia de movilidad sostenible, cumplimiento ambiental y digitalización gubernamental.

No obstante, para considerar su implantación en Puerto Rico, es necesario evaluar su viabilidad técnica, legal, presupuestaria y operativa, así como los ajustes que requerirían los reglamentos del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), la Junta de Calidad Ambiental, (adscrita al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales), y otras agencias con injerencia en el manejo de flotas oficiales y la política ambiental.

Esta investigación permitirá determinar si la adopción de esta tecnología es compatible con el marco legal vigente, si se justifica económicamente para el Gobierno de Puerto Rico y sus municipios, y si podría constituir una práctica innovadora que mejore los servicios públicos y optimice el uso de fondos públicos.

**RESUÉLVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:**

1 Sección 1.- Se ordena a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones,  
2 Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, a realizar  
3 una investigación exhaustiva sobre la viabilidad de implantar sistemas automatizados  
4 de inspección vehicular de emisiones —conocidos como “Self-Service Vehicle  
5 Emissions Inspection Kiosks”— para atender las necesidades de inspección periódica  
6 de flotas gubernamentales y municipales, con el objetivo de reducir costos  
7 operacionales, aumentar la eficiencia y asegurar el cumplimiento ambiental en el  
8 sector público.

9 Sección 2.- La investigación incluirá, pero sin limitarse a:

10 (a) Un análisis de la cantidad, tipo y distribución de las flotas vehiculares  
11 oficiales del Gobierno de Puerto Rico y ~~sus~~ los municipios.

12 (b) El costo actual de los procesos de inspección y certificación de emisiones  
13 para dichas flotas.

14 (c) Una evaluación técnica y operativa de los modelos existentes de “Self-  
15 Service Inspection Kiosks” en otras jurisdicciones.

16 (d) El marco legal y reglamentario que podría requerir enmiendas para permitir  
17 su implantación.

18 (e) Las posibles alianzas público-privadas o mecanismos de adquisición  
19 ~~tecnológica~~ que permitirían su implementación.

20 (f) Las economías de escala, eficiencias logísticas y ahorros proyectados a corto,  
21 mediano y largo plazo.

1 Sección 3.- La Comisión ~~rendirá~~ deberá rendir un informe ~~con sus~~ ante el Senado de  
2 Puerto Rico que contenga los hallazgos, conclusiones y recomendaciones, en un término  
3 no mayor de noventa (90) días, a partir de la aprobación de esta Resolución.

4 Sección 4.- Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su  
5 aprobación.

