

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va.</sup> Asamblea  
Legislativa

1<sup>ra.</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

**P. del S. 452**

2 de mayo de 2017

Presentado por el señor *Nazario Quiñones*

*Referido a las Comisiones de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura; de Asuntos Municipales; y de Hacienda*

**LEY**

Para enmendar el Artículo 23.06 de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, con el fin de que el Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas establezca, mediante reglamento, un Sistema de Revisión y Calibración de los Equipos Electrónicos utilizados para detectar infracciones de tránsito; implantar el Sistema mediante Alianzas Público Privadas Participativas; delegar a los municipios la facultad de establecer sistemas automáticos de control de tránsito; redistribuir los fondos provenientes de las multas administrativas generadas por el sistema automático de control de tránsito; y para otros fines relacionados.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El propósito primordial de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, es velar por la seguridad pública en nuestras carreteras, simplificar los trámites gubernamentales relacionados con la expedición de permisos, minimizar la intervención de las autoridades públicas y fortalecer las sanciones aplicables por violaciones a la Ley con la intención de reducir los accidentes graves y las fatalidades en nuestras vías públicas. Para cumplir con dichos fines, se han realizado varias enmiendas a la antes citada Ley para introducir nuevos mecanismos con el objetivo de mejorar la seguridad en el tránsito.

El 1 de octubre de 2014, entró en vigor el “Sistema de Monitoreo Electrónico de Intersecciones y Tránsito” (SIMONE), también conocido como el sistema de “foto multas”, mediante el Reglamento para Implementar un Sistema Automático de Control de Tránsito en las

Intersecciones de Alto Riesgo<sup>1</sup>, que detectaría infracciones a las leyes de tránsito de manera electrónica. El sistema sólo fue instalado en semáforos e intersecciones que cuentan con un flujo de tránsito diario de más de 5,000 conductores (Annual Average Daily Traffic), también identificadas como “de alto riesgo”. Las cámaras ubicadas en diversos semáforos detectaban a aquellos conductores que iban a exceso de velocidad, rebasaban un semáforo rojo o manejaban un vehículo de motor sin el debido registro. A pesar de que el sistema de “foto multas” se implantó con la intención de mejorar la seguridad en nuestras carreteras, fue producto de gran escrutinio y crítica pública por múltiples irregularidades en su manejo, provocando que fuera eliminado al poco tiempo.

Uno de los problemas principales del sistema de “foto multas” fue el proceso de revisión administrativa para impugnar las multas. Los conductores no sabían cual era el proceso para revisar y someter quejas sobre las multas expedidas. Específicamente no se estableció qué entidad estaría a cargo de este proceso, si el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) o a la compañía privada que instaló el sistema.

Además, la falta de confiabilidad en la calibración de las cámaras y radares que detectaban las infracciones generó gran incertidumbre entre los conductores, pues ante un posible proceso de revisión de las multas, se desconocía si el equipo estaba debidamente calibrado al momento de detectar las infracciones.

En el pasado, el sistema automático de control de tránsito fue instaurado por una compañía privada. Esta contratación generó mucha controversia toda vez que se llevó a cabo sin una subasta formal o pública, a pesar de representar un gasto gubernamental de aproximadamente \$6,000,000.00. Según se conoce, este contrato fue cancelado debido a las faltas que presentaba el sistema, reembolsándose así el dinero pagado a los conductores multados.

Otro obstáculo que tuvo el sistema fue la dificultad que enfrentaron los municipios al momento de querer establecer sus propios sistemas automáticos de control de tránsito. La “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico” le permite al Secretario delegar a funcionarios, empleados del DTOP, agencias gubernamentales y empresas privadas la operación de los sistemas automáticos de control de tránsito. Sin embargo, dicha autoridad no le fue conferida a los municipios. Algunos municipios intentaron implementar el sistema de “foto multas” en sus

---

<sup>1</sup> Reglamento Núm. 8394 del Departamento de Transportación y Obras Públicas, Departamento de Estado, 25 de octubre 2013.

respectivas jurisdicciones, no obstante, se vieron forzados a eliminar el sistema debido a que la Ley Núm. 22-2000 se los impedía. Cabe mencionar que la Ley Núm. 81-1991, según enmendada, conocida como “Ley de Municipios Autónomos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 1991” le otorga a los municipios autonomía en el orden jurídico, económico y de la libre administración de sus bienes y de los asuntos de su competencia o jurisdicción, lo cual incluye el poder de reglamentar las carreteras municipales.

Según estudios realizados en los Estados Unidos ha quedado demostrado que el uso de los sistemas automático de control de tránsito reduce el número de accidentes en las vías de alto riesgo e igualmente la velocidad en la cual los conductores conducen por las mismas. A su vez, al no ser necesaria la presencia de agentes del orden público en estas vías, permite que se concentren sus esfuerzos en combatir la criminalidad en otras áreas.

De los argumentos antes esbozados, se desprende la necesidad de enmendar la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico, para regular y mejorar el sistema automático de control de tránsito, y permitir su implementación nuevamente en las vías de alto riesgo en nuestra isla. Para contar con un proceso de revisión uniforme y confiable, la presente medida establece que el proceso será idéntico al que se realiza para cualquier otra multa administrativa de tránsito evitando así la confusión y garantizando a los ciudadanos su derecho a un debido proceso de ley. Además se le delega la facultad de calibrar regularmente el sistema, así como establecer dicho procedimiento mediante reglamentación, al Secretario del DTOP. Asimismo, se establece que las subastas se llevarán a cabo mediante el procedimiento contemplado para ello en la Ley Núm. 29-2009, según enmendada, conocida como “Ley de Alianzas Público Privadas Participativas”. De esta manera, se garantiza una mayor transparencia en el otorgamiento de dicho contrato y permite que se evalúen propuestas de diferentes compañías para escoger aquella que sea más eficiente y con un costo menor al erario público.

Por último, debido a la conveniencia de conferirle a los municipios el poder de adoptar sus propios sistemas automáticos de control de tránsito, se enmienda el Artículo 23.06 para darles esta potestad.

Por las razones antes expuestas, esta Asamblea Legislativa considera necesario enmendar el Artículo 23.06 de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico” para implementar nuevamente los sistemas automáticos de control de tránsito en las vías de alto riesgo y así mejorar la seguridad en las carreteras de nuestra isla.

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

1 Artículo 1.- Se enmienda el Artículo 23.06 de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada,  
2 para que se lea como sigue:

3 “Artículo 23.06- Sistema automático de control de tránsito

4 (a) Se faculta y autoriza al Secretario, de conformidad con lo dispuesto en el  
5 Artículo 20.02 de esta Ley, a utilizar y operar sistemas automáticos de control  
6 de tránsito en las intersecciones de las vías públicas que estadísticamente  
7 representen alto riesgo para conductores y peatones, que incluya el uso de  
8 aparatos electrónicos [y/o] y mecanizados de probada exactitud, a los fines de  
9 expedir boletos de multas administrativas por las violaciones de las secciones  
10 de este capítulo que puedan ser detectadas de esta forma.

11 Previo a la instalación de algún sistema automático de control de tránsito en las  
12 vías públicas de Puerto Rico, el Secretario deberá preparar un reglamento para  
13 designar dichas intersecciones de “Alto Riesgo”, el cual incluirá el método de  
14 evaluación de estadísticas e información, tales como pero sin limitarse a las  
15 siguientes: el flujo de tránsito en esa zona, las intervenciones por violación a la  
16 ley, la cantidad de accidentes y violaciones que se han visto envueltos en dichas  
17 áreas y la duración de la luz amarilla. Dicho reglamento será publicado,  
18 circulado y sometido a vistas públicas antes de hacerse oficial.

19 *Igualmente, el Secretario deberá preparar un reglamento mediante el cual se*  
20 *regule e inspeccione la calibración y el mantenimiento de las cámaras para*  
21 *detectar las infracciones. Dicho reglamento deberá contener disposiciones*  
22 *relativas al término de calibración de las cámaras y el procedimiento para*

1 *llevar a cabo las inspecciones por un Técnico de Sistemas de Control o*  
2 *“Control Systems Technician” (CST).*

3 *(b) El sistema automático de control de tránsito será implantado conforme a lo*  
4 *establecido en la Ley Núm. 29-2009, según enmendada, conocida como ‘Ley de*  
5 *Alianzas Público Privadas Participativas’.*

6 **[(b)]** (c) Detectada una violación a esta Ley mediante el uso de los sistemas a que se  
7 refiere el inciso (a) anterior, se emitirá una certificación juramentada por un  
8 representante del Secretario o la Autoridad de Carreteras y Transportación de  
9 Puerto Rico, o del operador por contrato o de la persona o entidad que esté a  
10 cargo del sistema automático de control de tránsito, instalado en una facilidad  
11 de tránsito a los efectos de que un determinado vehículo cometa una infracción  
12 a esta Ley, basada dicha certificación en fotos, microfotografías, video o  
13 cualquier otra forma de registro de imagen que constituirá evidencia prima  
14 facie, en cualquier procedimiento, de que el vehículo así identificado cometió la  
15 violación imputada. Tales fotografías, microfotografías, video o imagen  
16 registrada o de similar naturaleza serán admitidas en evidencia en cualquier  
17 procedimiento para el cobro de la multa, además del peaje, cuando así fuera el  
18 caso, siempre que las mismas se hagan disponibles a la parte afectada, durante  
19 cualquier etapa del proceso de imposición y cobro de la multa y peaje, si la  
20 parte afectada lo solicita por escrito, oportunamente. La imagen captada por  
21 dicho equipo deberá limitarse a la tablilla y al vehículo. En ningún momento,  
22 podrá utilizarse una imagen que muestre rasgos característicos de los ocupantes  
23 del vehículo. Las infracciones de movimiento cometidas en violación a este

1 Artículo serán consideradas como faltas administrativas que se adjudicarán a  
2 los records de identidad del dueño del vehículo de motor o del usuario del  
3 sistema de Auto Expreso a nombre del cual está el sello electrónico, si éste  
4 puede ser identificado por el dueño del vehículo fehacientemente o del  
5 conductor certificado, en aquellos casos en que el vehículo con el cual se  
6 cometió la infracción está sujeto a un contrato de arrendamiento financiero o de  
7 ventas al por menor a plazos.

8 [(c)] (d) Al imponer multas, *foto-multas* y cobrar peaje mediante este sistema, se seguirá  
9 el siguiente procedimiento:

10 (1) Se enviará una notificación inicial mediante correo electrónico, o mensaje  
11 de texto o por llamada automatizada, veinticuatro (24) horas de cometida  
12 la infracción en la que se informe al dueño del vehículo o al conductor  
13 certificado, en aquellos casos en que el vehículo con el cual se cometió la  
14 infracción esté sujeto a un contrato de arrendamiento financiero o de  
15 ventas al por menor a plazos, según surja de los records del DTOP, en la  
16 que se informará que ha habido una infracción al sistema de pago  
17 electrónico por falta de balance a la cuenta que indique el monto del  
18 balance adeudado al sistema de Auto Expreso y en donde se establezca un  
19 término de setenta y dos (72) horas desde la infracción para realizar el  
20 pago de peaje o de lo contrario se emitirá una multa de quince (15) dólares.

21 *En el caso de multas por cualquier otra violación o infracción de*  
22 *movimiento se llevará a cabo el mismo procedimiento de notificación. La*  
23 *multa por infracción será aquella establecida en esta Ley.*

1                   Será responsabilidad de todo titular de vehículo de motor mantener la  
2                   información de registro al día.

3                   (2) Una segunda notificación al dueño del vehículo que cometió la infracción,  
4                   o al conductor certificado, en aquellos casos en que el vehículo con el cual  
5                   se cometió la infracción está sujeto a un contrato de arrendamiento  
6                   financiero o de ventas al por menor a plazos, según surja de los records del  
7                   DTOP, se enviará por correo postal a la última dirección de éste, y por  
8                   correo electrónico, según los referidos records.

9                   Dicha notificación deberá ser depositada en el correo postal no más tarde  
10                  de noventa (90) días, a contarse luego de haber transcurrido setenta y dos  
11                  (72) horas de la infracción imputada. El incumplimiento con el término de  
12                  noventa (90) días para realizar esta notificación, conllevará la eliminación  
13                  de la multa imputada, excepto el cargo correspondiente al costo del peaje.

14                  (3) El Secretario mantendrá un registro de la fecha, el nombre y la dirección  
15                  postal y de correo electrónico a que cada notificación se haga; y dicho  
16                  registro constituirá evidencia prima facie en cualquier procedimiento  
17                  relacionado al cobro de la multa y el peaje cuando ese fuere el caso, de que  
18                  la notificación de la infracción se hizo.

19                  (4) Dicha notificación contendrá como mínimo:

20                  (i) El nombre y la dirección del dueño del vehículo que cometió la  
21                  infracción, según ello surge de los records del DTOP. En los casos de  
22                  vehículos de motor sujetos a contratos de arrendamiento financiero o  
23                  de ventas al por menor a plazos, la notificación contendrá, como

1                   mínimo, el nombre y la dirección del conductor certificado del  
2                   vehículo de motor con el cual se cometió la infracción, según ello  
3                   surge de los records del Departamento;

4                   (ii) el número de tablilla del vehículo **[envuelto]** involucrado en la  
5                   violación, según ello surge de las fotos, microfotos, imágenes de video  
6                   o de similar naturaleza que se utilicen para identificar el vehículo que  
7                   cometió la violación; y el número de registro de tal vehículo según  
8                   surge de los registros del DTOP, balance de la tarjeta de Auto Expreso  
9                   y la velocidad en que discurrió por la estación automatizada;

10                   *En el caso de cualquier otra violación o infracción de movimiento,*  
11                   *además de las fotos, microfotos, imágenes de video o de similar*  
12                   *naturaleza, también se incluirá cualquier otra información necesaria*  
13                   *para evidenciar la infracción cometida en contravención de esta Ley.*

14                   (iii) la fecha, lugar y hora en que tal violación ocurrió;

15                   (iv) el número de identificación de la unidad o equipo que tomó las fotos,  
16                   microfotos, imágenes de video o de similar naturaleza en que se basa  
17                   la determinación de infracción;

18                   (v) el número del caso asignado por el Departamento de Transportación y  
19                   Obras Públicas, la Autoridad de Carreteras y Transportación o la  
20                   entidad contratada por éstos para operar el sistema automático de  
21                   control de tránsito, *foto multas* o el sistema de cobro de peaje;

1 (vi) se le advertirá de su derecho a pedir la celebración de una vista dentro  
2 de los treinta (30) días siguientes a la notificación o que de lo  
3 contrario la multa advendrá final y firme y no podrá ser cuestionada;

4 (vii) la parte que impugne la multa tendrá el peso de la prueba para  
5 demostrar que la violación imputada no se cometió.

6 **[(d)]** (e) El Secretario proveerá mediante reglamento al efecto, todo lo concerniente a la  
7 vista administrativa a que se refiere este Artículo, la que será de naturaleza  
8 adjudicativa. Esta vista administrativa no conllevará costo para el titular del  
9 vehículo. *El sistema de revisión judicial de las multas registradas mediante los*  
10 *sistemas automáticos de control de tránsito se llevará conforme al Artículo*  
11 *23.05 (l) de esta Ley.*

12 **[(e)]** (f) Para cumplir con las funciones dispuestas en este Artículo, el Secretario tendrá  
13 facultad para delegar dicha autoridad en otros funcionarios, empleados del  
14 Departamento, agencias gubernamentales, *municipios y sus instrumentalidades*  
15 o contratar empresas privadas para la operación de los sistemas y envío de las  
16 notificaciones de multas administrativas.

17 **[(f)]** (g) Las decisiones que tome el Secretario al amparo de esta sección serán revisables  
18 judicialmente de conformidad con lo dispuesto en la “Ley de Procedimiento  
19 Administrativo Uniforme”, Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, según  
20 enmendada.

21 **[(g)]** (h) **[Los fondos que se recauden por concepto de las multas administrativas**  
22 **generadas por el sistema automático de control de tránsito ingresarán en**  
23 **una cuenta especial a favor de la Autoridad. Estos recaudos deberán ser**

1           **utilizados por la Autoridad para sufragar aquellos gastos necesarios en la**  
2           **implantación y operación de los sistemas automáticos que se autorizan en**  
3           **esta Ley y los fines corporativos de la Autoridad.]**

4           *Los fondos que se recauden por concepto de las multas administrativas*  
5           *generadas por el sistema automático de control de tránsito se distribuirán de la*  
6           *siguiente forma:*

7           *(a) 25% para el Sistema de Retiro de los Policías afectados por la ley 3 - 2013*  
8           *de Puerto Rico;*

9           *(b) 5% al Centro Molecular de Puerto Rico;*

10          *(c) 5% para el pago de las horas extras de la Policía de Puerto Rico y para el*  
11          *cumplimiento con la deuda existente a los policías del país;*

12          *(d) 15% para la infraestructura y compra de equipo para el Centro Médico de*  
13          *Puerto Rico; y*

14          *(e) 25% para el pago de la deuda de Puerto Rico.*

15          *(f) 25% restante se distribuirá entre los municipios donde esten ubicados los*  
16          *sistemas de foto multas de manera proporcional.*

17          Artículo 2.- Proceso de Orientación y Educación al público

18          Se le ordena al Secretario del DTOP a que, previo a la implementación de esta Ley, lleve  
19          a cabo un proceso de orientación y educación al público sobre el sistema automático de  
20          control de tránsito, su funcionamiento y el proceso de revisión de las multas expedidas  
21          electrónicamente. Dicho proceso se llevará a cabo mediante una colaboración entre el  
22          Departamento de Transportación y Obras Públicas y el Departamento de Educación para que  
23          a través de los medios de comunicación masivos se le informe al público sobre el

1 funcionamiento del sistema. De igual manera, se mantendrá una página en el internet y la  
2 información será publicada en las páginas cibernéticas de las agencias correspondientes.

3 Artículo 3.- Separabilidad

4 Si cualquier disposición de esta Ley o su aplicación a cualquier persona o circunstancia  
5 fuere declarada nula, su nulidad no afectará otras disposiciones o aplicaciones de la Ley que  
6 puedan mantenerse en vigor sin recurrir a la disposición o aplicación anulada. Para este fin las  
7 disposiciones de esta Ley son separables.

8 Artículo 4.- Vigencia

9 Esta Ley comenzará a regir a partir del 1 de enero de 2018.