

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

SENADO

19^{na.} Asamblea
Legislativa



5^{ta.} Sesión
Ordinaria

CALENDARIO DE ÓRDENES ESPECIALES DEL DÍA

JUEVES, 30 DE MARZO DE 2023

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<p>P. del S. 716 (A-62)</p> <p><i>(Por los señores Rivera Schatz, Ríos Santiago; la señora Jiménez Santoni; el señor Matías Rosario; la señora Moran Trinidad; el señor Neumann Zayas; las señoras Padilla Alvelo, Riquelme Cabrera, Soto Tolentino; y el señor Villafañe Ramos)</i></p>	<p>INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA</p> <p><i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</i></p>	<p>Para enmendar el Artículo 12 de la Ley 111-2020, conocida como “Ley de Protección Social por Accidentes de Vehículos de Motor”, a los fines de autorizar a la Junta de Directores <u>de la Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles</u> a establecer una prima distinta <u>y mayor</u>, por un plazo de cinco (5) años consecutivos, para las tablillas <u>licencias de vehículos de motor y licencias de conducir</u> que tienen reportado en su historial un accidente en el que su conductor fue declarado culpable <u>convicto</u> por <u>cualquiera de los delitos dispuestos en el Artículo 7.04 tipificados en los Artículos 7.01, 7.02 o 7.03</u> de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, por conducir o hacer funcionar un vehículo de motor bajo los efectos de bebidas embriagantes, drogas o sustancias controladas; enmendar el Artículo 7.04<u>(e)</u> de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico” con el propósito de establecer dicha <u>prima como</u> pena especial para toda persona que sea</p>

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
		<p>sentenciada por conducir bajo los efectos de bebidas embriagantes, drogas o sustancias controladas; y para otros fines relacionados. <u>convicta por quebrantar cualquiera de los mencionados Artículos 7.01, 7.02 o 7.03, la cual constituirá un gravamen sobre su licencia de conducir y su(s) vehículo(s) de motor; y para otros fines relacionados.</u></p>
<p>P. del S. 779</p> <p><i>(Por los señores Zaragoza Gómez, Vargas Vidot; y la señora Rosa Vélez)</i></p>	<p>INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA</p> <p>(Segundo Informe) <i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</i></p>	<p>Para añadir un nuevo <u>adicionar un</u> Artículo 21.07 a la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, con el propósito de requerir mayor transparencia sobre el servicio al cliente que brinda <u>el operador del sistema AutoExpreso</u> Auto Expreso y/o cualquier otra entidad pública, privada o Alianza Público Privada que se dedique a la emisión y administración de multas de tránsito automáticas utilizando medios tecnológicos o el Sistema Automático de Control de Tránsito, requiriendo la publicación de los tiempos de espera, la proporción de llamadas telefónicas contestadas, los recursos digitales de impugnación de multas de tránsito atendidos y el porcentaje de multas indebidamente emitidas, por parte de estas entidades; establecer un tiempo límite de <u>veinte (20)</u> minutos de espera para atender llamadas de ciudadanos que busquen objetar multas otorgadas automáticamente utilizando medios tecnológicos o el Sistema Automático de Control de Tránsito; <u>establecer límites</u>, límites sobre la proporción de llamadas telefónicas contestadas, los recursos digitales de impugnación de multas atendidos y el porcentaje de multas</p>

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
		indebidamente emitidas por parte de AutoExpreso y/o el Sistema Automático de Control de Tránsito se pena de la suspensión temporera de la capacidad para emitir multas automáticas; y para otros fines relacionados.
<p>P. del S. 893</p> <p><i>(Por las señoras Rosa Vélez y Trujillo Plumey; el señor Zaragoza Gómez)</i></p>	<p>BIENESTAR SOCIAL Y ASUNTOS DE LA VEJEZ</p> <p><i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</i></p>	<p>Para establecer la “Carta de derechos de los y las <u>Derechos y Responsabilidades de las Personas</u> Profesionales del Trabajo Social en Puerto Rico”; establecer la facultad de la Procuraduría del Trabajo <u>Departamento del Trabajo y Recursos Humanos</u> para fiscalizar el cumplimiento con las disposiciones de esta ley; reconocer la legitimación activa del Colegio de Profesionales del Trabajo Social en de Puerto Rico para instar acciones administrativas <u>o judiciales</u> para exigir su cumplimiento; establecer penalidades; y para otros fines relacionados.</p>
<p>P. del S. 1016</p> <p><i>(Por el señor Ruiz Nieves)</i></p>	<p>INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA</p> <p><i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</i></p>	<p>Para enmendar el Artículo 23.05 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como la “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico” ₂ para reconocer el derecho ciudadano a que se desestime una sanción administrativa en su contra cuando el Estado Libre Asociado no presenta evidencia en su contra que pueda ser cuestionada por el alegado infractor; <u>establecer que solo se permitirá la imposición de multas por una misma infracción durante un periodo de veinticuatro (24) horas; establecer que los recargos por atrasos en el pago de las mismas no podrán excederse más allá de doce (12) meses;</u> y para otros fines <u>relacionados</u>.</p>

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<p>P. del S. 1040</p> <p><i>(Por el señor Dalmau Santiago)</i></p>	<p>INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA</p> <p><i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</i></p>	<p>Para añadir los incisos (v) y (w) al Artículo 23.05 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como la “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, a los fines de disponer sobre las facultades de la Secretaría de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico para reglamentar todo lo relacionado con las operaciones y funcionamiento del Cuerpo de Ordenamiento del Tránsito (COT), en aras de optimizar sus funciones; <u>prohibir expresamente la contratación de entidades privadas para desempeñar las funciones y responsabilidades del Cuerpo de Ordenamiento de Tránsito; establecer métricas de desempeño;</u> disponer sobre los recaudos que <u>este Cuerpo</u> genere mediante la expedición de multas; y para otros fines relacionados.</p>
<p>R. del S. 604</p> <p><i>(Por el señor Aponte Dalmau)</i></p>	<p>ASUNTOS INTERNOS</p> <p><i>(Con enmiendas en el Resuélvese)</i></p>	<p>Para ordenar a las comisiones de Gobierno y de Proyectos Estratégicos y Energía del Senado de Puerto Rico a realizar una investigación exhaustiva sobre la efectividad, ejecución y conveniencia del mecanismo dispuesto en el ordenamiento jurídico sobre la adquisición de seguros para el Gobierno de Puerto Rico, sus Municipios, sus corporaciones y autoridades públicas.</p>

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<p>P. de la C. 1470 (A-092)</p> <p><i>(Por las y los representantes Méndez Núñez, Rodríguez Aguiló, González Mercado, Aponte Hernández, Ramos Rivera, Meléndez Ortiz, Torres Zamora, Charbonier China, Morales Rodríguez, Morey Noble, Navarro Suárez, Parés Otero, Pérez Cordero, Pérez Ortiz, Lebrón Rodríguez, Morales Díaz, Franqui Atilés, Román López, Peña Ramírez, Bulerín Ramos y Del Valle Correa)</i></p>	<p>ASUNTOS MUNICIPALES Y VIVIENDA</p> <p><i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos y en el Decrétase)</i></p>	<p>Para enmendar los Artículos 2 y 12, añadir un nuevo Artículo 13 y reenumerar el actual Artículo 13 como Artículo 14 de la Ley Núm. 47 de 26 de junio de 1987, según enmendada, conocida como “Ley de Coparticipación del Sector Público y Privado para la Nueva Operación de Vivienda”, a los fines de modificar la fórmula para establecer los topes para viviendas unifamiliares y multifamiliares, variar el mecanismo de ajuste administrativo; y enmendar la Sección 6060.05 de la Ley 60-2019, según enmendada, conocida como “Código de Incentivos de Puerto Rico”, con el propósito de establecer un nuevo límite al precio de compraventa de las propiedades bajo los beneficios del Programa de Impulso a la Vivienda; y para otros fines relacionados.</p>

ORIGINAL

RECIBIDO OCT 28 2022 10:43 AM
SECRETARÍA DE LEGISLACIÓN SENADO PR

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

4^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 716

INFORME POSITIVO

28 de octubre de 2022

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisión"), previo estudio y consideración del **Proyecto del Senado 716**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El **Proyecto del Senado 716** (en adelante, "**P. del S. 716**"), incorporando las enmiendas propuestas, tiene como propósito enmendar el Artículo 12 de la Ley 111-2020, conocida como "Ley de Protección Social por Accidentes de Vehículos de Motor", a los fines de autorizar a la Junta de Directores de la Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles a establecer una prima distinta y mayor, por un plazo de cinco (5) años consecutivos, para las licencias de vehículos de motor y de conducir que tienen reportado en su historial un accidente en el que su conductor fue convicto por cualquiera de los delitos tipificados en los Artículos 7.01, 7.02 o 7.03 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", por conducir o hacer funcionar un vehículo de motor bajo los efectos de bebidas embriagantes, drogas o sustancias controladas; enmendar el Artículo 7.04(e) de la Ley 22-2000, con el propósito de establecer dicha prima como pena especial para toda persona convicta por quebrantar cualquiera de los mencionados Artículos 7.01, 7.02 o 7.03, la cual constituirá un gravamen sobre su licencia de conducir y su(s) vehículo(s) de motor; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

La Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" (en adelante, "Ley 22"), rige la conducta que deben observar las personas al conducir vehículos en las vías públicas. De igual manera, y en lo pertinente a la medida presentada ante esta Comisión, el P. del S. 716, busca autorizar a la Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles (ACAA) a establecer una prima mayor, por un plazo consecutivo de cinco años, para las licencias de vehículos de motor y de licencias de conducir, a aquellos conductores convictos por violar las disposiciones de la Ley 22-2000 relativas a la conducción de vehículos en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias controladas.

En otras palabras, este proyecto busca que la Junta de Directores de la ACAA tenga el poder para imponer una prima de seguro más alta a todas aquellas personas que tengan una convicción por conducir bajo los efectos de sustancias embriagantes o controladas. Por otra parte, implementando lo antes mencionado, se busca que las arcas de la ACAA tengan acceso a una mayor cantidad de ingresos y, a su vez, disuadir a los conductores que practican la conducta irresponsable de conducir ebrios o drogados.

Para atender lo antes esbozado, el P. del S. 716, presentado por el gobernador, Pedro R. Pierluisi, enmienda la Ley 22 y la Ley 111-2020 de la ACAA.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La medida ante la consideración de esta Comisión indica que, durante los pasados años ha habido un incremento en los accidentes de tránsito que han sido causado por personas que operan vehículos bajo los efectos de algún tipo de sustancia embriagante o controlada. Por lo que, cada año fiscal la ACAA compensa en reclamaciones de servicios y beneficios cantidades millonarias. Es sabido que conducir bajo los efectos de bebidas embriagantes, drogas o sustancias controladas constituye una amenaza directa a la seguridad pública y propende a un mayor número de accidentes de tránsito. Esto se traduce en mayores gastos para la corporación pública, que impactan su solidez financiera y autosuficiencia. Por tanto, los esfuerzos del Gobierno deben ir dirigidos a combatir este mal, en la forma más abarcadora y enérgica posible, y establecer consecuencias para aquellos accidentes en los que se ha obrado en claro menoscabo a la diligencia que se espera de los conductores autorizados a transitar por nuestras vías.

El 24 de enero de 2022, el Proyecto del Senado 716 fue referido a esta Comisión y se solicitaron comentarios a la Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles (ACAA), al Departamento de Seguridad Pública (DSP), al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y a la Oficina de Servicios Legislativos (OSL). A continuación, se presenta un resumen de lo expresado por estas agencias, organizado en el orden en que fueron recibidos los comentarios en la Comisión.

Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles (ACAA)

El subdirector ejecutivo de la Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles, Wilson Galarza Tolentino, sometió comentarios escritos en torno al P. del S. 716, en los cuales apoya la pieza legislativa y presentó una serie de planteamientos y recomendaciones para que sean evaluados por la Comisión. Primeramente, Galarza Tolentino destacó que tanto las familias puertorriqueñas como el gobierno y, a su vez, la ACAA, se ven afectados directamente a consecuencia de los constantes accidentes que provocan las personas que conducen un vehículo bajo los efectos de sustancias controladas o alcohol. "A raíz de la intervención de la Agencia (ACAA) en prestar los servicios que se ofrecen en cada accidente en el que se ven involucradas personas que conducen bajo los efectos de bebidas embriagantes, drogas o sustancias controladas, nos hemos percatado que se han elevado dichos tipos de caso en los años recientes, así como se ha visto afectado nuestro presupuesto", indicó el funcionario. Es por lo antes mencionado que él considera que la aprobación del proyecto redundaría en un beneficio directo a la agencia, ya que "[e]l dinero destinado a nuestra Agencia (ACAA) garantizaría mejores servicios y beneficios a sus asegurados y ayudaría a que... cuente con recursos que le permitan innovar futuros proyectos que repercuten en beneficios a nuestros asegurados".

La ACAA recomienda que se le añada al proyecto una enmienda al Artículo 7.04 de la Ley 22-2000, con el fin de que esta incluya una disposición que establezca un mandato por parte de la Oficina de Administración de Tribunales (OAT) para que los jueces que dicten las sentencias sobre los casos por violación de los Artículos 7.01, 7.02 y 7.03 de la Ley 22 le notifiquen a la agencia, para que esta pueda contar con un registro de las personas a quienes se les impondría la prima correspondiente a la que se hace alusión en el proyecto. Finalmente, Galarza Tolentino estableció su apoyo al proyecto con las enmiendas sugeridas.

Departamento de Seguridad Pública (DSP)

El Departamento de Seguridad Pública, a través de su subsecretario, Rafael A. Riviere Vázquez, sometió sus comentarios y recomendaciones sobre el P. del S. 716. El DSP, luego de haber hecho un breve resumen de la Exposición de Motivos del Proyecto, expresa que los agentes del orden público deben hacer cumplir las disposiciones de la Ley 22-2000.

Riviere Vázquez indica que el uso de alcohol "[e]s una de las causas más frecuentes de accidentes mortales en las carreteras del País. Tan es así, que, según la Comisión para la Seguridad en el Tránsito, alrededor del cuarenta y ocho por ciento (48%) de las muertes habidas en nuestras vías públicas son por causa del uso del alcohol por parte de los conductores". Al concluir, luego de indicar que respaldan toda iniciativa que propenda

la seguridad en las vías públicas del país, el DSP le sugiere respetuosamente a la Comisión auscultar la posición de la ACAA sobre lo pretendido en el Proyecto.

Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP)

La secretaria del Departamento de Transportación y Obras Públicas, Hon. Eileen M. Vélez Vega, sometió sus comentarios sobre el P. del S. 716, donde se pronunció a favor de la aprobación del proyecto. Sin embargo, estableció que, para cumplir con lo establecido en el mismo, conlleva un desembolso adicional de \$250,000. El DTOP sugiere que dichos fondos sean asignados a través de trámite legislativo y que se consulte con la ACAA y con la Oficina de Gerencia y Presupuesto (OGP), para verificar que la asignación vaya a conformidad con la Ley 53-2021. Luego de ser identificados los fondos, “[l]a Directoría de Servicios al Conductor, [estaría presta] a coordinar con la ACAA, el procedimiento a seguir para identificar el gravamen a ser anotado en el récord del conductor y/o dueño del vehículo de motor...”.

Por otro lado, la secretaria Vélez Vega sugiere que el DTOP coordine en conjunto a la Junta de Directores de la ACAA, lo concerniente a la cantidad en que se fijará la prima propuesta en este proyecto de ley. “[P]ara agilizar el trámite y procesamiento de lo antes indicado, entendemos recomendable que la ACAA establezca mediante la vía cibernética, el debido enlace con la Administración de Tribunales, así como con nuestra agencia a esos efectos”, puntualizó la funcionaria. Finalmente, establece que el Departamento está en comunicación con la ACAA para “tener todos los mecanismos administrativos listos...” para implementar apropiadamente la legislación propuesta.

Oficina de Servicios Legislativos (OSL)

La Comisión solicitó una evaluación a la Oficina de Servicios Legislativos (OSL) para que indicara si el P. del S. 716, en su perspectiva, constituía una medida impositiva que debiera atenderse en primer plano por la Cámara de Representantes. La OSL expresó lo siguiente.

Según el Artículo III, Sección 17 de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, específicamente en la última oración de dicha disposición, “[t]odo proyecto de ley para obtener rentas se originará en la Cámara de Representantes, pero el Senado podrá proponer enmiendas o convertir en ellas como si se tratara de cualquier otro proyecto de ley”. La situación específica que concierne al P. del S. 716 deriva en determinar si este proyecto, que establece una prima especial de seguro de accidentes a aquellas personas que sean convictas por manejar bajo los efectos de sustancias controladas o bebidas alcohólicas, es o no una medida que impone rentas, según lo establecido en nuestra Constitución.

Por consiguiente, la OSL cita la Opinión del Secretario de Justicia 1985-17, donde se establece que la razón por la cual existe disposición constitucional antes citada es una meramente histórica, que proviene de la Ley Jones y que, a su vez, se origina en Inglaterra y los Estados Unidos. La opinión citada, indica que es necesario interpretar el extracto de la Constitución federal -"bill for raising revenues"- de forma restrictiva, como ha sido la norma en los EE. UU. Debido a lo planteado anteriormente, la Oficina de Servicios Legislativos concluye que: -la interpretación de la referida disposición constitucional tiene que ser restrictiva; y que la frase "proyecto de ley para obtener rentas", más bien "se refiere a cuando se impone o aumenta una contribución y no incluye cuando se reduce o se elimina la existente". De igual forma, en lo que atañe al P. del S. 716, entienden que el mismo no constituye una medida para aumentar o fijar una contribución.

El memorial concluye definiendo los términos "seguro" y "prima de seguro" e indica que, aunque el proyecto pueda incidentalmente generar ingresos, estos no constituyen una renta, dentro del contexto de la medida. Así pues, queda establecido por la OSL que no existe ningún tipo de impedimento para que esta Comisión proceda a considerar el P. del S. 716 antes que la Cámara de Representantes. Finalmente, aclarado el asunto, presentaron una observación donde plantean que según lo expuesto en el Artículo 7.04 de la Ley 22-2000, la Junta de la ACAA ya cuenta con la facultad de hacer lo propuesto en la medida.

ENMIENDAS PROPUESTAS

La Comisión introdujo enmiendas para mejoras ortográficas a todo el texto del proyecto. Asimismo, se clarificó que los delitos para los cuales aplica la legislación son los artículos 7.01, 7.02 y 7.03 de la Ley 22. Se eliminó del proyecto la disposición que establecía que se afectaría la capacidad de las personas de comprar o vender vehículos de motor. Además, se acogieron enmiendas presentadas por la OSL aplazando la fecha de vigencia del proyecto en caso de convertirse en Ley.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico certifica que la pieza legislativa bajo análisis no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo

estudio y consideración del **Proyecto del Senado 716**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

Respetuosamente sometido,



HON. ELIZABETH ROSA VÉLEZ
Presidenta
Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,
Urbanismo e Infraestructura

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
GOBIERNO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

3^{ra.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 716

18 de enero de 2022

Presentado por los señores *Rivera Schatz, Ríos Santiago*; la señora *Jiménez Santoni*; el señor *Matías Rosario*; la señora *Moran Trinidad*; el señor *Neumann Zayas*; las señoras *Padilla Alvelo, Riquelme Cabrera, Soto Tolentino*; y el señor *Villafañe Ramos*

Referido a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura

LEY

Para enmendar el Artículo 12 de la Ley 111-2020, conocida como "Ley de Protección Social por Accidentes de Vehículos de Motor", a los fines de autorizar a la Junta de Directores de la Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles a establecer una prima distinta y mayor, por un plazo de cinco (5) años consecutivos, para las ~~tablillas~~ licencias de vehículos de motor y ~~licencias~~ de conducir que tienen reportado en su historial un accidente en el que su conductor fue ~~declarado culpable~~ convicto por cualquiera de los delitos ~~dispuestos en el Artículo 7.04 tipificados en los Artículos 7.01, 7.02 o 7.03~~ de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", por conducir o hacer funcionar un vehículo de motor bajo los efectos de bebidas embriagantes, drogas o sustancias controladas; enmendar el Artículo 7.04(e) de la Ley 22-2000, ~~según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico"~~ con el propósito de establecer dicha prima como pena especial para toda persona ~~que sea sentenciada por conducir bajo los efectos de bebidas embriagantes, drogas o sustancias controladas; y para otros fines relacionados.~~ convicta por quebrantar cualquiera de los mencionados Artículos 7.01, 7.02 o 7.03, la cual constituirá un gravamen sobre su licencia de conducir y su(s) vehículo(s) de motor; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley Núm. 138 de 26 de junio de 1968, actualmente derogada según enmendada, conocida como “Ley de Protección Social por Accidentes de Automóviles”, se aprobó ante la necesidad y conveniencia de establecer en Puerto Rico un Sistema de Seguro y Compensación por Accidentes de Tránsito, en virtud de una instrumentalidad pública a la que se denominó Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles (en adelante, “ACAA”) y se le encomendó administrar este sistema.

Transcurridos cincuenta y dos años desde la aprobación de la Ley Núm. 138, antes citada, el 14 de agosto de 2020 se derogó dicho estatuto y se aprobó la Ley 111-2020, conocida como “Ley de Protección Social por Accidentes de Vehículos de Motor”, para que la ACAA pueda podiese adaptarse a las necesidades actuales. Especialmente, la nueva legislación respondió al aumento considerable en la cantidad de vehículos de motor que transitan por nuestras vías; situaciones nuevas que han obligado a la corporación pública a promulgar cartas circulares, reglamentos y procedimientos para atender estos asuntos; adelantos en la ciencia y servicios de salud que requieren ser comprendidos en una nueva legislación para continuar ofreciendo mejores servicios y beneficios a sus asegurados; e incluso para mantener la solidez financiera y autosuficiencia de la ACAA, sin tener que recurrir al fondo general del Gobierno de Puerto Rico.

Cada año fiscal la ACAA compensa en reclamaciones de servicios y beneficios cantidades millonarias. Es sabido que conducir bajo los efectos de bebidas embriagantes, drogas o sustancias controladas constituye una amenaza directa a la seguridad pública y propende a un mayor número de accidentes de tránsito. Esto se traduce en mayores gastos para la corporación pública, que impactan su solidez financiera y autosuficiencia. Por tanto, los esfuerzos del Gobierno deben ir dirigidos a combatir este mal, en la forma más abarcadora y enérgica posible, y establecer consecuencias para aquellos accidentes, en los que ~~en donde~~ se ha obrado en claro menosprecio a la diligencia que se espera de los conductores autorizados a transitar por nuestras vías.

Esta Asamblea Legislativa considera necesario y meritorio enmendar el Artículo 12 de la Ley 111-2020, *supra*, a los fines de autorizar a la Junta de Directores de la ACAA a establecer una prima distinta y mayor, por un plazo de cinco (5) años consecutivos, para aquellos vehículos de motor y licencias de conducir que tienen reportado en su historial un accidente por la comisión de ~~delito un accidente en~~ cualquiera de los delitos ~~dispuestos en el Artículo 7.04~~ tipificados en los Artículos 7.01, 7.02 o 7.03 de la Ley 22-2000, según enmendada, por conducir o hacer funcionar un vehículo de motor bajo los efectos de bebidas embriagantes, drogas o sustancias controladas. Además, enmendar el inciso (e) del Artículo 7.04 de la Ley 22-2000, ~~según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico"~~, con el propósito de establecer dicha prima como pena especial.

Con esta Ley se asegura ~~aseguramos~~ que los responsables de violar la ley sean también responsables con la ACAA, de manera que esta ~~ésta~~ continúe proveyendo servicios de calidad y beneficios adecuados a los lesionados y sus dependientes; y a la vez, ~~establecer~~ se fijan mayores consecuencias a una conducta que atenta contra la seguridad y tranquilidad de la ciudadanía.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Se enmienda el Artículo 12 de la Ley 111-2020, conocida como "Ley de
2 Protección Social por Accidentes de Vehículos de Motor", para que se lea como sigue:

3 "Artículo 12.- Junta de Directores.

4 A. ...

5 B. ...

6 1. ...

7 ...

8 5. ...

1 La mayoría de los miembros ...

2 El Gobernador podrá destituir ...

3 La Junta elegirá uno ...

4 La Junta fijará la prima que deberá pagar cada vehículo de motor al momento de
5 registrar el mismo en el Departamento de Transportación y Obras Públicas de acuerdo
6 con su clasificación, uso, riesgo de accidentes y con la experiencia o el estudio actuarial
7 correspondiente. La Junta estará autorizada a establecer primas distintas para vehículos
8 comerciales, motocicletas y para cualquier otro vehículo de motor que por experiencia
9 represente un alto riesgo en la seguridad del tránsito, sin que esta relación se considere
10 una limitación a la facultad de incluir otros. *Además, la Junta estará autorizada a establecer*
11 *una prima ~~distinta, para que~~ mayor a la del resto de los vehículos de motor por un plazo de cinco*
12 *(5) años consecutivos, para las ~~tablillas~~ licencias de vehículos de motor y ~~licencias~~ de conducir*
13 *que ~~tienen~~ tengan reportado en su historial un accidente en el que su conductor ~~fue declarado~~*
14 *~~culpable por la Comisión los delitos por en el Artículo 7.04~~ haya sido convicto por la comisión de*
15 *cualquiera de los delitos tipificados en los Artículos 7.01, 7.02 o 7.03 de la Ley 22-2000, según*
16 *enmendada, por conducir o hacer funcionar un vehículo de motor bajo los efectos de bebidas*
17 *embriagantes, drogas o sustancias controladas, ~~tengan que pagar una prima mayor a la del resto~~*
18 *~~de los vehículos de motor.~~*

19 La Junta nombrará un Director Ejecutivo, ...

20 C. ...

21 1. ...

22 ...

1 6. ...”

2 Sección 2.- Se enmienda el Artículo 7.04 de la Ley 22-2000, según enmendada,
3 conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, para que se lea como sigue:

4 “Artículo 7.04.— Penalidades.

5 (a)...

6 ...

7 (d)...

8 (e) En todo caso donde una persona resulte convicta por violar lo dispuesto en
9 los Artículos 7.01, 7.02 o 7.03 de esta Ley, además de las penas antes dispuestas, se le
10 impondrá como pena especial sufragar el costo de los análisis químicos y/o físicos, a los
11 que fue sometido por la Policía de Puerto Rico y/o por el Departamento de Salud. El
12 costo de la prueba química o física será determinado por la agencia que haya realizado
13 la prueba. Será el deber de la agencia informar el costo de la prueba al Departamento de
14 Justicia, a través del Fiscal de Distrito en donde hayan ocurrido los hechos. *El Tribunal*
15 ~~tribunal~~ *impondrá, además, una pena especial por la comisión de este delito, que cualquiera de*
16 *los delitos tipificados en los Artículos 7.01, 7.02 o 7.03 de esta Ley. A tal efecto, ordenará a la*
17 *persona convicta por cualquiera de estos delitos a pagar la prima especial que disponga la*
18 *Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles por un plazo de cinco (5)*
19 *años consecutivos, en virtud del Artículo 12 de la Ley 111-2000, según enmendada. El tribunal*
20 *advertirá a la persona así convicta que dicha pena será efectiva y estará vigente por dicho periodo*
21 *plazo, desde el momento en que quede facultada a poder continuar conduciendo vehículos de*
22 *motor, y que la misma ~~constituye~~ constituirá un gravamen, sobre su licencia de conducir y su(s)*

1 ~~vehículo(s) de motor, de manera que se afecte su capacidad de comprar y vender vehículos de~~
2 ~~motor.~~ "

3 Sección 3.- ~~Autorización~~ Reglamentación.

4 La Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles
5 establecerá mediante reglamentación el procedimiento administrativo para fixar y
6 asegurar el pago de la prima especial que instaurará en virtud de esta Ley cuando se
7 reporte en el historial de una licencia de conducir o de un vehículo de motor algún
8 accidente bajo los parámetros establecidos en esta Ley.

9 Sección 4.-Vigencia.

10 Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación a los
11 únicos efectos de que la Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles
12 adopte la reglamentación mencionada en la Sección 3 de esta Ley dentro de los noventa (90) días
13 de su aprobación. Las restantes disposiciones de esta Ley entrarán en vigor a partir de los
14 noventa (90) días de su aprobación.

ORIGINAL

RECIBIDO MAR 20 2023 PM 11:19
TRAMITE Y RECORDS SENADO PR

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

5^{ta}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 779

SEGUNDO INFORME POSITIVO

20 de marzo de 2023

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisión"), previo estudio y consideración del **Proyecto del Senado 779**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Segundo Informe.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El **Proyecto del Senado 779** (en adelante, "**P. del S. 779**"), incorporando las enmiendas propuestas, tiene como propósito adicionar un Artículo 21.07 a la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", con el propósito de requerir mayor transparencia sobre el servicio al cliente que brinda el operador del sistema AutoExpreso o cualquier otra entidad pública, privada o Alianza Público Privada que se dedique a la emisión y administración de multas de tránsito automáticas utilizando medios tecnológicos o el Sistema Automático de Control de Tránsito, requiriendo la publicación de los tiempos de espera, la proporción de llamadas telefónicas contestadas, los recursos digitales de impugnación de multas de tránsito atendidos y el porcentaje de multas indebidamente emitidas, por parte de estas entidades; establecer un tiempo límite de veinte (20) minutos de espera para atender llamadas de ciudadanos que busquen objetar multas otorgadas automáticamente utilizando medios tecnológicos o el Sistema Automático de Control de Tránsito; establecer límites sobre la proporción de llamadas telefónicas contestadas, los recursos digitales de impugnación de multas atendidos y el porcentaje de multas indebidamente emitidas por parte de AutoExpreso o el Sistema Automático de Control de Tránsito; y para otros fines relacionados.

GW

INTRODUCCIÓN

Poco más de una década atrás, el sistema de peajes instalado en las autopistas de Puerto Rico cambió de manera trascendental. Se abandonó el uso de canastas para introducir monedas y brazos mecánicos para que el conductor se detuviera a hacer los depósitos. Este sistema fue sustituido por un sistema automático o digitalizado que consiste en la instalación de un sello en la parte superior del vehículo, así como un lector en las instalaciones de los peajes. Este sistema se denominó AutoExpreso.

Con el paso de los años, se fue modificando la estructura física de los peajes, para ubicar unas vigas de metal que contienen los lectores de AutoExpreso. De esta forma, se buscó resolver los grandes problemas de estancamiento vehicular en las áreas donde ubicaban las estaciones de peaje. El sistema de AutoExpreso ha permitido la digitalización de todo el proceso de pagar los peajes.

Sin embargo, desde su creación, el sistema ha tenido fallas técnicas, así como poco apoyo de los ciudadanos en registrarse, lo que ha provocado varios problemas. Uno de estos problemas es la emisión masiva de multas, muchas de ellas emitidas de manera incorrecta. Otro de los retos del sistema ha sido el servicio al cliente y los procesos para solucionar las quejas e inquietudes de los usuarios del sistema. Actualmente, el sistema es operado por la compañía privada Professional Account Management, LLC, quien mantiene un contrato con la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT).

En aras de tener mecanismos de rendición de cuentas y transparencia para el ciudadano, los senadores Zaragoza Gómez, Vargas Vidot y Rosa Vélez presentaron el P. del S. 779, que busca establecer la obligación de la ACT y el operador de AutoExpreso de mantener disponible una serie de información sobre el servicio al cliente del sistema, así como imponer penalidades por no cumplir con esa obligación.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

En primer lugar, resulta menester discutir brevemente la importancia del gobierno abierto y lo que implica. Según la Organización de Estados Americanos, gobierno abierto consiste en "una cultura de gobernanza basada en políticas públicas y prácticas innovadoras y sostenibles que se basan a su vez en unos principios de transparencia, rendición de cuentas y participación que promueven la democracia y el crecimiento inclusivo". Como se menciona, la transparencia y la rendición de cuentas son pilares del gobierno abierto.

Por un lado, a mayor transparencia el ciudadano le reconoce mayor credibilidad a las entidades gubernamentales y la gestión pública en sí. Igualmente, la transparencia promueve el sano y eficiente uso de los recursos públicos. Por otra parte, la rendición de cuentas busca garantizar que los funcionarios y organismos gubernamentales informen

ErO

al público sobre la toma de decisiones y el uso de los recursos públicos. Además, supone que hay unas consecuencias cuando no se utilizan de manera correcta.

El P. del S. 779 busca fomentar precisamente la transparencia y la rendición de cuentas en el Sistema de AutoExpreso, uno que ha sido tan controversial desde su creación. En síntesis, es el Artículo 22.02 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" (en adelante, "Ley 22"), el que se encarga de regular todo lo relacionado a la interacción del ciudadano con el Sistema de AutoExpreso.

Sin embargo, el Capítulo XXI de la Ley 22, titulado "Disposiciones generales", abarca distintas disposiciones de diversos temas. De ahí que, el P. del S. 779 busca añadir un nuevo Artículo 21.07 a ese Capítulo, donde dispone las reglas de rendición de cuentas que la ACT o el operador del Sistema AutoExpreso deben cumplir. De manera sucinta, el P. del S. 779 exige que la ACT publique de manera actualizada mensualmente, los siguientes datos:

- Tiempos de espera promedio por cliente registrados en todas aquellas interacciones relacionadas con el servicio al cliente que este provee;
- proporción de llamadas telefónicas contestadas en relación con la totalidad de llamadas recibidas;
- tiempo promedio de resolución de los recursos digitales de impugnación de multas de tránsito atendidos; y
- porcentaje de multas de tránsito indebidamente emitidas por la entidad en relación con la totalidad de multas de tránsito emitidas.

Por otra parte, es menester discutir que el texto original del P. del S. 779 establecía que, en caso de incumplir con las condiciones antes dispuestas, el sistema perdería la facultad de emitir multas de tránsito por un año calendario. Así fue informado positivamente por esta Comisión en septiembre de 2022. No obstante, el informe fue devuelto a Comisión y hubo discrepancias con ese lenguaje, debido a que esa sanción que proponía el proyecto, pudiera afectar los ingresos de la ACT e incumplir con el plan fiscal. Por tal razón, en este Segundo Informe se abandona ese lenguaje.

Una vez se recibió la medida en la Comisión, se solicitaron comentarios al DTOP y a la Oficina de Servicios Legislativos (OSL). Con la comparecencia escrita de ambas entidades, a continuación, se incluye un resumen de sus memoriales.

Oficina de Servicios Legislativos (OSL)

La Oficina de Servicios Legislativos presentó un memorial firmado por su directora, Lcda. Mónica Freire Florit, en el cual expresan que no media impedimento legal

alguno para la aprobación de la pieza legislativa, ya que se encuentra cimentada en la autoridad constitucional delegada al DTOP.

La OSL apuntala sobre el desarrollo histórico del DTOP que, el Plan de Reorganización Núm. 6 de 1971, le delegó a este la responsabilidad sobre la planificación, promoción y la coordinación de la actividad gubernamental en el campo de la transportación, y la de formular la política general sobre transportación terrestre. Asimismo, expresa OSL que, en virtud de las pautas aprobadas por la Asamblea Legislativa en el Artículo 23.08 de la Ley 22-2000, se facultó al Secretario del DTOP para establecer y operar sistemas automáticos de control, estando dentro de sus fines la expedición de boletos de multas administrativas por el quebrantamiento a las normas dispuestas por ley y reglamentación. No obstante, indicó la OSL que, no se planteó disponer la publicación en la página web del DTOP, el término de respuesta de las llamadas de los ciudadanos por concepto de impugnación de multas, tal y como propone el P. del S. 779.

Asimismo, menciona la OSL que, a pesar de que el DTOP tiene que mantener un registro con información sobre la persona a la que se le imputa haber infringido la Ley 22, nada se menciona sobre la publicación relativa a los tiempos de espera, la proporción de llamadas telefónicas contestadas, los recursos digitales de impugnación de multas de tránsito atendidos y el por ciento de multas indebidamente emitidas por parte de la entidad operadora del sistema, tal como propone el P. del S. 779. En ese sentido, expresa que no habría impedimento legal a que se hiciera dicho requerimiento.

Por otra parte, la OSL sugiere que se analice si hubiese algún impacto económico al penalizar al sistema de AutoExpreso por no cumplir los parámetros impuestos por el P. del S. 779, en la medida que se suspendería temporalmente la emisión de multas de tránsito de forma automática. A esos efectos, la OSL apuntala que, de ser así, conllevaría la intervención de la Junta de Control Fiscal para validar la Ley. La OSL concluye su escrito expresando que “lo dispuesto en el P. del S. 779, relativo a requerir la publicación en la página web del DTOP sobre los tiempos de espera, porción de llamadas contestadas, y el porcentaje de multas emitidas erróneamente, estaría dentro del marco de acción jurídico del aludido del DTOP...”.

Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP)

El Departamento de Transportación y Obras Públicas presentó un memorial firmado por su secretaria, Hon. Eileen M. Vélez Vega, en el cual expresaron no favorecer la aprobación del P. del S. 779. En específico, puntualiza el DTOP lo siguiente:

Professional Account Management (PAM) es el operador actual del Sistema de AutoExpreso. La empresa se encuentra bajo contrato desde el 2019 con la ACT y Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico (Metropistas)

para tales efectos. El P. del S. 779 busca la publicación y el cumplimiento de ciertas métricas relacionadas al servicio al cliente de AutoExpreso, el cual cae bajo la responsabilidad contractual de PAM. En la actualidad, la ACT monitorea constantemente el rendimiento de PAM y el comportamiento del sistema de AutoExpreso para asegurar la calidad del servicio a sus clientes. La información relacionada a la cantidad de llamadas telefónicas contestadas en relación con el total de llamadas recibidas en el centro de atención telefónica es provista por PAM a la ACT, al igual que la información sobre los recursos de revisión que presentan los clientes de AutoExpreso.

Los ingresos recibidos por la emisión de multas de AutoExpreso pertenecen a la ACT, los cuales forman parte de su plan fiscal. PAM es el encargado de operar el sistema de AutoExpreso, pero la empresa no recibe ningún ingreso adicional por la emisión de multas. El P. del S. 779 busca establecer ciertas métricas y condiciones, las cuales serían responsabilidad de PAM. El no cumplir con las condiciones establecidas en este proyecto resultaría en la paralización de la emisión de multas de AutoExpreso, lo cual afectaría directamente los ingresos de la ACT. La ACT tiene la autoridad para ordenar la cancelación de la emisión de multas de ser necesario. Para la ACT es de suma importancia garantizar a sus clientes que el sistema de AutoExpreso es uno confiable, y por tal razón la ACT se encuentra en constante comunicación y monitoreo de PAM para asegurar que ese sea el caso. De la ACT determinar que existe algún problema con el sistema de AutoExpreso, el cual pueda resultar en un efecto adverso a sus clientes, la misma siempre ha actuado responsablemente, tal y como sucedió durante los eventos del ciberataque al sistema de AutoExpreso el pasado 16 de abril, donde el Director Ejecutivo ordenó detener la emisión de multas hasta nuevo aviso.

La ACT favorece cualquier medida que busque brindar mayor transparencia a sus clientes. Sin embargo, dado que en la actualidad PAM se rige por los términos y condiciones del contrato vigente, la ACT necesitaría enmendar este contrato, con el consentimiento de PAM y Metropistas, para incluir la responsabilidad de reportar la información según establecido en el P. del S. 779. De lo contrario, la ACT no tendría el mecanismo contractual para asegurar el cumplimiento de estas. Por tal razón, el condicionar la emisión de multas al cumplimiento de las métricas y condiciones bajo la responsabilidad de PAM, según establecidas en el P. del S. 779, presentaría un reto para la ACT.

La ACT se encuentra en proceso de publicar un RFP para la contratación de un nuevo operador de AutoExpreso. La ACT espera poder

GRU

culminar este proceso para finales del 2022, firmando un nuevo contrato con el proponente agraciado, lo cual permitiría incluir nuevas cláusulas las cuales no forman parte del contrato actual de AutoExpreso.

ENMIENDAS PROPUESTAS

La Comisión introdujo varias enmiendas al título, a la exposición de motivos y a la parte decretativa de la medida legislativa, para mejorar la ortografía del texto. Además, se eliminó el lenguaje que buscaba penalizar a la ACT en caso de no cumplir con lo dispuesto en la Ley. Ello, en aras de atender las preocupaciones del DTOP en su memorial.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico certifica que la pieza legislativa bajo análisis no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del **Proyecto del Senado 779**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Segundo Informe.

Respetuosamente sometido,



HON. ELIZABETH ROSA VÉLEZ

Presidenta

Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,
Urbanismo e Infraestructura

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

3^{ra}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 779

2 de marzo de 2022

Presentado por los señores *Zaragoza Gómez, Vargas Vidot*; y la señora *Rosa Vélez*
Referido a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura

LEY

ERU
Para ~~añadir un nuevo~~ adicionar un Artículo 21.07 a la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", con el propósito de requerir mayor transparencia sobre el servicio al cliente que brinda el operador del sistema AutoExpreso ~~Auto-Expreso y/o~~ cualquier otra entidad pública, privada o Alianza Público Privada que se dedique a la emisión y administración de multas de tránsito automáticas utilizando medios tecnológicos o el Sistema Automático de Control de Tránsito, requiriendo la publicación de los tiempos de espera, la proporción de llamadas telefónicas contestadas, los recursos digitales de impugnación de multas de tránsito atendidos y el porcentaje de multas indebidamente emitidas, por parte de estas entidades; establecer un tiempo límite de veinte (20) minutos de espera para atender llamadas de ciudadanos que busquen objetar multas otorgadas automáticamente utilizando medios tecnológicos o el Sistema Automático de Control de Tránsito; establecer límites, ~~límites~~ sobre la proporción de llamadas telefónicas contestadas, los recursos digitales de impugnación de multas atendidos y el porcentaje de multas indebidamente emitidas por parte de AutoExpreso ~~y/o~~ el Sistema Automático de Control de Tránsito ~~se pena de la suspensión temporera de la capacidad para emitir multas automáticas~~; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La rendición de cuentas y la fiscalización son elementos imprescindibles de un buen gobierno. Sin estos, se pueden perder las salvaguardas necesarias para asegurar que

a quienes les fue ~~encomendada~~ encomendada la dirección del poder popular la utilicen ~~lo~~ ~~usen~~ correctamente ~~se pierden~~. Por esta razón, esta Asamblea Legislativa encuentra necesario atender el particular de las multas automáticas del Sistema AutoExpreso ~~Auto~~ ~~Expreso~~.

La presente Ley tiene como objetivo brindar transparencia a las métricas, estándares y tiempos de espera sobre el servicio al cliente del sistema de AutoExpreso ~~y/o~~ el Sistema Automático de Control de Tránsito. Debido al incremento en el número de multas automáticas emitidas de manera errónea y del alza en los tiempos de espera reportados por clientes del Sistema AutoExpreso, esta Asamblea Legislativa entiende necesario regular este particular; ~~así como lo han~~ hecho las enmiendas introducidas a la Ley 22-2000, por medio de la Ley Núm. 3-2019, ~~las~~ cuales hicieron cambios en ~~reformó~~ el proceso de notificación y revisión de multas del Sistema AutoExpreso.

A tono con esta intención, la presente Ley establece que el Sistema AutoExpreso ~~y/o~~ el Sistema Automático de Control de Tránsito vendrá obligado a recopilar, mantener y publicar mensualmente los tiempos de espera promedio por cliente registrados en todas aquellas interacciones relacionadas con el servicio al cliente que este provee. De igual forma, este ~~éste~~ deberá recopilar, mantener y publicar, mensualmente, la proporción de llamadas telefónicas contestadas, el tiempo promedio de resolución de los recursos digitales de impugnación de multas de tránsito y el porcentaje de multas de tránsito indebidamente emitidas.

De igual forma AutoExpreso ~~y/o~~ el Sistema Automático de Control de Tránsito recopilará, mantendrá y publicará mensualmente la proporción de llamadas telefónicas contestadas en relación con la totalidad de llamadas recibidas, el tiempo promedio de resolución de los recursos digitales de impugnación de multas de tránsito atendidos y el porcentaje de multas de tránsito indebidamente emitidas por la entidad en relación con la totalidad de multas de tránsito emitidas. Por último, el Sistema AutoExpreso ~~y/o~~ el Sistema Automático de Control de Tránsito deberá mantener la publicación de todos los

EAU

datos requeridos por esta ley mensualmente en su página web, en formato de tabla y formato de hoja de cálculo.

Esta Asamblea Legislativa entiende que, tomadas en conjunto, estas reformas ayudarán a que el Sistema AutoExpreso cuente con las guías, directivas y salvaguardas necesarias para asegurar un funcionamiento transparente y eficiente a los clientes de este ~~sistema~~ Sistema vial.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Título.

2 Esta Ley podrá ser citada como "Ley de Rendición de Cuentas sobre el Servicio al
3 Cliente ~~de~~ de los Sistemas de Multas Automáticas de Puerto Rico".

4 Sección 2.- Propósito.

5 Esta Ley es promulgada con la intención de imponer un esquema de rendición
6 de cuentas sobre el servicio al cliente del sistema de AutoExpreso ~~y/o~~ el Sistema
7 Automático de Control de Tránsito, según definido bajo la Ley Núm. 22-2000, según
8 enmendada, ~~conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico".~~

9 Sección 3.- Definiciones.

10 (a) "Multas de tránsito automáticas utilizando medios tecnológicos" se refiere a
11 la imposición de multas de tránsito contemplada ~~bajo~~ al amparo de los
12 Artículos 22.02 y 23.08 de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, ~~conocida~~
13 como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico".

14 (b) "Recursos digitales de impugnación de multas de tránsito" se refiere a
15 cualquier proceso de revisión y apelación de multas de tránsito que
16 AutoExpreso ~~y/o~~ el Sistema Automático de Control de Tránsito haya(n)

1 establecido internamente para determinar la validez de una multa de tránsito
2 impugnada por algún ciudadano.

3 (c) "Secretario" se refiere al Secretario del Departamento de Transportación y
4 Obras Públicas.

5 Sección 4.- Se ~~añade un nuevo~~ adiciona un Artículo 21.07 a la Ley Núm. 22-2000,
6 según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para
7 que lea como sigue:

8 *"Artículo 21.07. – Publicación de datos sobre Servicio al Cliente.*

9 *A- Rendición de cuentas del Sistema AutoExpreso.*

10 *AutoExpreso y/o el Sistema Automático de Control de Tránsito vendrá obligado a*
11 *recopilar, mantener y publicar mensualmente los tiempos de espera promedio por cliente*
12 *registrados en todas aquellas interacciones relacionadas con el servicio al cliente que este provee.*

13 *De igual forma, AutoExpreso y/o el Sistema Automático de Control de Tránsito*
14 *recopilará, mantendrá y publicará mensualmente la proporción de llamadas telefónicas*
15 *contestadas en relación con la totalidad de llamadas recibidas, el tiempo promedio de resolución*
16 *de los recursos digitales de impugnación de multas de tránsito atendidos y el porcentaje de multas*
17 *de tránsito indebidamente emitidas por la entidad en relación con la totalidad de multas de*
18 *tránsito emitidas.*

19 *AutoExpreso y/o el Sistema Automático de Control de Tránsito deberá mantener la*
20 *publicación de todos los datos requeridos por esta ley mensualmente en su página web, en*
21 *formato de tabla y formato de hoja de cálculo descargable."*

1 ~~Sección 4. Parámetros para la suspensión temporera de la capacidad de emitir multas de~~
2 ~~tránsito automáticas utilizando medio tecnológicos.~~

3 ~~—— Disponiéndose que, en la eventualidad de que AutoExpreso y/o el Sistema Automático de~~
4 ~~Control de Tránsito incumpla con las condiciones establecidas en este inciso, perderá la facultad~~
5 ~~de emitir multas de tránsito automáticas utilizando medios tecnológicos por un período de un~~
6 ~~año calendario desde el momento que el Secretario certifique tal incumplimiento a raíz de las~~
7 ~~alguna de las siguientes condiciones:~~

8 ~~(a) Que no cumpla con la publicación mensual de datos sobre Servicio al Cliente~~
9 ~~requerido por esta ley.~~

10 ~~(b) Que de la publicación mensual de datos sobre Servicio al Cliente se desprenda que el~~
11 ~~tiempo promedio de espera para atender llamadas de ciudadanos que busquen objetar~~
12 ~~multas de tránsito otorgadas exceda los veinte (20) minutos en ese mes o cualquiera~~
13 ~~de los anteriores;~~

14 ~~(c) Que de la publicación mensual de datos sobre Servicio al Cliente se desprenda que el~~
15 ~~por ciento de llamadas telefónicas no contestadas sea mayor al diez por ciento (10%)~~
16 ~~de la totalidad de llamadas recibidas;~~

17 ~~(d) Que de la publicación mensual de datos sobre Servicio al Cliente se desprenda que el~~
18 ~~tiempo para atender recursos digitales de impugnación de multas de tránsito sea~~
19 ~~mayor a 15 días calendarios; o~~

20 ~~(e) Que de la publicación mensual de datos sobre Servicio al Cliente se desprenda que el~~
21 ~~por ciento de multas de tránsito emitidas indebidamente es mayor de diez por ciento~~
22 ~~(10%) de la totalidad de multas de tránsito emitidas.~~

1 Sección 5.- Cláusula de Cumplimiento.

2 Se autoriza al Departamento de Transportación y Obras Públicas y cualquier otra
3 agencia, departamento o instrumentalidad del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a
4 crear, enmendar o derogar cualquier reglamentación vigente para cumplir con el
5 propósito establecido en esta Ley.

6 Sección 6.- Supremacía.

7 Esta Ley tendrá supremacía sobre cualquier otra disposición que contravenga los
8 propósitos de la misma.

9 Sección 7.- Cláusula de separabilidad.

ERO
10 Si cualquier cláusula, párrafo, subpárrafo, oración, palabra, letra, artículo,
11 disposición, sección, subsección, título, capítulo, subcapítulo, acápite o parte de esta Ley
12 fuera anulada o declarada inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a tal
13 efecto dictada no afectará, perjudicará, ni invalidará el remanente de esta Ley. El efecto
14 de dicha sentencia quedará limitado a la cláusula, párrafo, subpárrafo, oración, palabra,
15 letra, artículo, disposición, sección, subsección, título, capítulo, subcapítulo, acápite o
16 parte de la misma que así hubiere sido anulada o declarada inconstitucional. Si la
17 aplicación a una persona o a una circunstancia de cualquier cláusula, párrafo,
18 subpárrafo, oración palabra, letra, artículo, disposición, sección, subsección, título,
19 capítulo, subcapítulo, acápite o parte de esta Ley fuera invalidada o declarada
20 inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a tal efecto dictada no afectará ni
21 invalidará la aplicación del remanente de esta Ley a aquellas personas o circunstancias
22 en que se pueda aplicar válidamente. Es la voluntad expresa e inequívoca de esta

1 Asamblea Legislativa que los tribunales hagan cumplir las disposiciones y la aplicación
2 de esta ley en la mayor medida posible, aunque se deje sin efecto, anule, invalide,
3 perjudique o declare inconstitucional alguna de sus partes, o aunque se deje sin efecto,
4 invalide o declare inconstitucional su aplicación a alguna persona o circunstancia. Esta
5 Asamblea Legislativa hubiera aprobado esta Ley sin importar la determinación de
6 separabilidad que el Tribunal pueda hacer.

7 Sección 8.- Vigencia.

8 Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

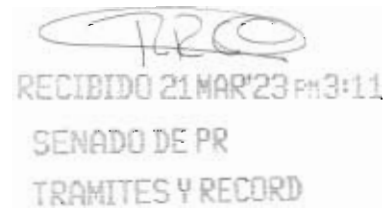
5^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 893

INFORME POSITIVO

21 de marzo de 2023



AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, recomienda la aprobación del P. del S. 893 con enmiendas.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El P. del S. 893 propone “[e]stablecer la “Carta de derechos de los y las Profesionales del Trabajo Social en Puerto Rico”; establecer la facultad de la Procuraduría del Trabajo para fiscalizar el cumplimiento con las disposiciones de esta ley; reconocer la legitimación activa del Colegio de Profesionales del Trabajo Social en Puerto Rico para instar acciones administrativas para exigir su cumplimiento; establecer penalidades; y para otros fines relacionados.”

INTRODUCCIÓN

De acuerdo con la Federación Internacional de Trabajadores Sociales, entidad que, a nivel mundial, agrupa a distintas organizaciones del Trabajo Social, establecen que el trabajo social como profesión incluye aspectos tales como facilitar el cambio social, el desarrollo social, la cohesión social, el fortalecimiento y la liberación de las personas. Los anteriores sobre principios generales como lo es el valor intrínseco y la dignidad de los seres humanos, no hacer daño, el respeto a la diversidad y la defensa de los derechos humanos y la justicia social.

Considerando los preceptos mencionados se ha presentado el P. del S. 893 para hacer valer aquellos principios básicos donde se proteja a las personas profesionales del trabajo social en Puerto Rico, promover el que haya mejores condiciones laborales para estos, así como garantizar el desarrollo continuo de los espacios de acción en donde estos puedan desempeñarse con excelencia en beneficio de la sociedad.

Se expone, además, como parte de la Exposición de Motivos de la legislación situaciones particulares que inciden sobre las personas profesionales del trabajo social, que incluyen, salarios y condiciones de trabajo las cuales no se ajustan a las realidades presentes ni a los requerimientos más elementales para ejercer la profesión. Estas particularidades tienen como consecuencia la emigración de estos profesionales a otras jurisdicciones donde existan mejores condiciones de trabajo y otros que deciden abandonar la profesión identificando otras profesiones de menores responsabilidades y riesgos. Las serias dificultades de reclutamiento y retención de profesionales del trabajo social, empeora seriamente la provisión de servicios esenciales a la ciudadanía en áreas de salud, seguridad, protección, bienestar, prevención, vivienda y educación, entre otras, vulnerando así sus derechos sociales y económicos. Se debe comprender y valorar la estrecha relación entre las condiciones laborales las personas profesionales del trabajo social y los derechos de la ciudadanía a servicios sociales esenciales, de calidad y accesibles.

ALCANCE DEL INFORME

La Comisión de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez para atender esta legislación solicitó y recibió comentarios del **Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico**, la **Oficina de Servicios Legislativos** y el **Departamento de la Familia**.

De otra parte, a pesar de las gestiones realizadas por la Comisión **no se recibieron los comentarios** de las siguientes entidades: **Departamento del Trabajo y Recursos Humanos**, **Departamento de Justicia** ni del **Departamento de Educación**.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La **POSICIÓN DEL COLEGIO DE PROFESIONALES DEL TRABAJO SOCIAL DE PUERTO RICO**, en adelante "Colegio", a través del presidente de la Junta Directiva, señor Larry Alicea Rodríguez.

La posición del Colegio se resume en un aval al P. del S. 893, consideran lo propuesto sería un reconocimiento de la Asamblea Legislativa de la profesión de

Trabajo Social como un componente indispensable en la lucha contra la pobreza, así como un mecanismo las personas profesionales del trabajo social como parte de la clase trabajadora en Puerto Rico.

El Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico se fundó en el año 1940, creado como un proyecto visionario impulsado y defendido por una generación de jóvenes que, en aquel entonces, tomaron como base la colegiación compulsoria como única alternativa viable para poder afrontar, unificadamente, los grandes retos profesionales de la época. El Colegio agrupa a más de 7,000 personas profesionales del trabajo social fundamentando sus acciones en los principios y valores esbozados en un Código de Ética donde se destaca el respeto a la dignidad humana, la justicia social, la equidad, la democracia participativa, la solidaridad y sobre todo la autodeterminación.

Se explica también que el Trabajo Social como profesión ha estado vinculado desde sus comienzos a las realidades de las personas en desventaja social, incluso fue una profesión iniciada por mujeres y, en la actualidad, enfatizan sigue estando compuesta, mayoritariamente, por mujeres. Tiene casi cien años de lucha visibilizando las situaciones de vida de las poblaciones marginadas, distinguiéndose por acciones profesionales en la defensa y ampliación de los derechos humanos.

Como parte del análisis de la legislación realizado por el Colegio se menciona que el Trabajo Social ha jugado un papel esencial en la construcción del Puerto Rico moderno. Se remonta al período del 1930 al 1960 donde el gobierno asumió la responsabilidad de desarrollar las comunidades y las personas profesionales del trabajo social se les contrató, entre otras cosas, para desarrollar, gerenciar y ejecutar proyectos socioeconómicos.

Pese a este proceso se señala que desde los años noventa hasta el presente, la privatización ha venido transformando la visualización de los servicios públicos como obligación estatal para convertirlos, ideológicamente, en "beneficios". Al entenderles de esa manera, dejaron de ser considerados ofrecimientos universales para convertirlos en asistenciales. A todo eso se le añaden dos elementos adicionales: la rampante corrupción y la politización de las instituciones. Estas problemáticas, en su conjunto, siguen afectando el óptimo funcionamiento de las dependencias encargadas de lo social, pero especialmente minando su credibilidad.

No cabe duda, de que estas alteraciones han perjudicado, paulatinamente, el ejercicio óptimo de la profesión tanto en los espacios públicos como en los privados. Por eso, es imperativo reconocer que las actuales condiciones laborales del Trabajo Social impiden realizar las funciones de la mejor forma posible. Por ejemplo, se menciona la constante falta de recursos técnicos y humanos, la sobre carga de casos por la ausencia de reclutamiento, espacios de trabajo deteriorados e insalubres, poca o ninguna seguridad a la hora de manejar casos o situaciones peligrosas, inestabilidad en el

empleo por cambios político-partidistas, la sustitución de plazas de Trabajo Social por la de Manejadores de Casos y salarios de misera. Una mirada a la prensa del país revela que hay plazas de trabajo social, pero las condiciones de trabajo junto con el bajo salario no advienen a ser atractivas para el ejercicio de la profesión. Incluso, se menciona que el Departamento de la Familia ha aceptado públicamente que no ha podido llenar las vacantes disponibles para ejercer la profesión.

El Colegio menciona que como institución han recibido solicitudes de distintas jurisdicciones para reclutar profesionales del Trabajo Social entre ellas: Arizona, New York, Texas, Massachussets, Connecticut, Chicago, California. Entre los beneficios que se ofrecen para reclutar está un salario tres veces mayor y una carga de trabajo menor a la realidad del Puerto Rico. Todas y cada una las mencionadas, según el Colegio, limitan el pleno ejercicio profesional y afectan implacablemente la salud física y mental de las personas trabajadores sociales en Puerto Rico.

De otra parte, el Colegio enfatiza en el rol que han desempeñado las personas trabajadoras sociales en la fase de primera respuesta en escenarios de emergencia como fueron los huracanes Irma y María, los terremotos y la pandemia del COVID-19. No obstante, entienden el Gobierno continúa negando el reconocimiento de esa labor y presencia, los riesgos asumidos por estos, y peor aún, la justicia salarial. En términos generales, el Colegio califica el escenario laboral y económico de la profesión como sumamente precario. Las problemáticas antes planteadas tuvieron como resultados la migración forzada de personas profesionales del trabajo social y con esto el abandono total o parcial de la profesión. Incluso se da el escenario de aquellos que han decidido, voluntaria e involuntariamente, ocupar espacios laborales fuera de su preparación. Por ejemplo, mencionan las personas trabajadoras sociales laborando en cadenas de restaurantes y megatiendas donde logran mejores condiciones salariales y de empleo. En síntesis, mientras las condiciones laborales y la compensación salarial no mejoren, será cada vez más difícil reclutar y retener al personal, ya que muchas personas profesionales del trabajo social continuarán prefiriendo emplearse en oficios de menor responsabilidad y riesgos.

Se expresa que, si las condiciones actuales en el ejercicio de la profesión del Trabajo Social persisten, la provisión de servicios esenciales en áreas de salud, seguridad, protección, bienestar, prevención, vivienda y educación seguirá deteriorándose. Es imprescindible comprender, la estrecha relación que existe entre un Trabajo Social equipado, fortalecido y saludable y la defensa de los derechos sociales de la ciudadanía.

Finalizan mencionando la importancia de establecer una, "Carta de derechos de los y las Profesionales del Trabajo Social en Puerto Rico", como modo para proteger a las personas profesionales del trabajo social de la explotación laboral y de cualquier presión externa que pueda empujarlas a cometer faltas éticas. Destacan que el P. del S.

893 no solo persigue establecer derechos básicos en el ejercicio de la profesión, también impone responsabilidades como una parte importante del compromiso ético y político profesional. Mencionan la legislación crea los instrumentos para fiscalizar el cumplimiento de sus disposiciones las cuales incluyen acciones administrativas penales por incumplimiento.

La **POSICIÓN DE LA OFICINA DE SERVICIOS LEGISLATIVOS**, en adelante "Oficina", a través su directora, licencia Mónica Freire Florit.

Como parte de los distintos asuntos atendidos como parte del Memorial Explicativo de la Oficina de Servicios Legislativos se menciona que no existe impedimento legal para la aprobación del P. del S. 893. No obstante, destacan la legislación su viabilidad estaría sujeta a las disposiciones de la Ley Púb. Núm. 114-187 de 30 de junio de 2016 (130 Stat. 549), conocida como "*Puerto Rico Oversight, Management, and Economic Stability Act*", por sus siglas como PROMESA. Lo anterior considerando el P. del S. 893 establece la imposición de multas o penalidades de incumplirse con sus disposiciones que pudiera tener un impacto económico sobre el Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

En sus comentarios la Oficina de Servicios Legislativos hace referencia a distintos reportajes en distintos medios de comunicación en los cuales el Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico (CPTSPR) afirma, entre otros, que los servicios a las familias y niñez en la en Puerto Rico se están afectando por las condiciones laborales y el bajo salario de los trabajadores sociales que laboran en el Departamento de la Familia. Además, sobre las advertencias del incremento en la en la fuga de estos profesionales a otras jurisdicciones en los Estados Unidos de América, porque "*éstas son las profesiones más precarizadas en el gobierno. Cada uno de nuestros compañeros puede estar trabajando entre 35 y 45 casos de familias, y trabajan en las áreas más vulnerables de Puerto Rico: la atención a la niñez, la vejez, la investigación de los maltratos en la familia, la comparecencia al tribunal o la evaluación del proceso de adopción de niños, la certificación de hogares de crianza...*".

La Oficina expone que el ordenamiento constitucional de Puerto Rico faculta a la Asamblea Legislativa a aprobar leyes en protección de la vida, la salud y el bienestar del pueblo, aspecto que hace del P. del S. 893 un paso hacia esa dirección al perseguir establecer una Carta de Derechos para mejorar las condiciones laborales de los profesionales del trabajo social en Puerto Rico, además de desglosar unas obligaciones básicas que estos deben cumplir. Mencionan también que la legislación reconoce a toda persona que ostente algún derecho de los reconocidos en la legislación, la potestad de acudir al Departamento del Trabajo y Recursos Humanos para reclamarlo, así como cualquier beneficio que le corresponda, o para solicitar la suspensión de una actuación en contra de lo provisto por la Medida. Asuntos para los cuales el mencionado Departamento le corresponderá, a su vez: (1) divulgar y notificar las disposiciones de esta Ley al sector público (agencias estatales, los municipios y la Rama Judicial) y al

sector privado (organizaciones privadas, con o sin fines de lucro), para la ejecución de los derechos reconocidos en esta; y (2) adoptar un reglamento para regir los procesos administrativos de fiscalización e investigación, incluyendo la imposición de multas a quienes quebranten cualquier disposición de esta Ley.

Mencionan también que el P. del S. 893 dispone que los fondos producto de las multas fijadas por el quebrantamiento de las disposiciones de la Ley serán depositados en un Fondo Especial bajo la custodia del Departamento de Hacienda; y que cada año fiscal, estos sean distribuidos en partes iguales entre la Junta Examinadora de Profesionales del Trabajo Social y el Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico. De otra parte, este Proyecto confiere al mencionado Colegio legitimación activa para iniciar procedimientos administrativos, ante la Procuraduría del Trabajo, contra personas naturales y jurídicas, incluyendo el Estado. Ello, a fin de asegurar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley.

En atención a lo previamente expresado, sugieren que, en vez de acudir a la Procuraduría del Trabajo, se disponga para que el referido Colegio pueda recurrir al Negociado de Asuntos Legales (NAL) del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos para iniciar procedimientos administrativos (añadimos "o judiciales") contra quienes quebranten las disposiciones contenidas en el proyecto. Esto, porque la Procuraduría desempeña unas funciones generales de asesoría, mientras que el Negociado provee un servicio directo y esencial a la comunidad mediante la representación legal en casos referidos por el Negociado de Normas del Trabajo (NNT); el Seguro Social para Choferes (Choferil); el Seguro de Incapacidad No Ocupacional Temporera (SINOT); la Unidad Antidiscrimen (UAD); y la Secretaría Auxiliar de Recursos Humanos.

LA POSICIÓN DEL DEPARTAMENTO DE LA FAMILIA, en adelante "Departamento", y su secretaria interina, Ciení Rodríguez Troche.

La posición del Departamento por de su secretaria interina es avalar la aprobación del P. del S. 893 reconociendo la valiosa labor que llevan a cabo las personas profesionales del trabajo social a favor de la sociedad.

Se menciona en los comentarios recibidos con relación a la legislación objeto de este informe que las personas profesionales del trabajo social han desempeñado un papel de gran importancia al responder ante estas situaciones a favor de la ciudadanía. En Puerto Rico, como ejemplo de lo mencionado, está la participación de estos en situaciones catastróficas y de desastres como los huracanes y terremotos, al igual que la emergencia de salud a causa del COVID-19, que, en el caso de las personas profesionales del Trabajo Social de la Administración de Familias y Niños (ADFAN) del Departamento de la Familia, son considerados primeros respondedores ante este tipo de situación. Se les describe como funcionarios sumamente comprometidos los cuales

en su mayoría están disponibles para servir a las familias de Puerto Rico las veinticuatro (24) horas del día, siete (7) días a la semana. De igual manera, por la naturaleza de sus funciones son catalogados como servidores públicos de alto riesgo. Ello, porque entre otros asuntos, tienen la difícil tarea de remover de sus hogares a personas menores de edad en situación de peligro, en los casos de maltrato. Labor que realizan muchas veces en lugares de alta incidencia criminal, exponiendo su vida y su seguridad.

Asimismo, se expone como las personas profesionales del trabajo social se insertan en diversos aspectos de la sociedad y, por ende, sus aportaciones, tienen un impacto directo en toda la ciudadanía. Estos profesionales laboran en la investigación social; el análisis y formulación de política social; la gestión y administración de programas sociales; y acciones profesionales de asistencia social, socioeducativas, terapéuticas, docentes y forenses, entre otras.

En aspectos relacionados con el Departamento de la Familia se menciona cuenta con alrededor de 1,009 trabajadores sociales activos quienes atienden las poblaciones más vulnerables con dedicación, empeño y acciones diarias, donde a pesar de las circunstancias difíciles, se enfatiza estos cumplen su función con esmero y diligencia. De igual forma, se indica como un aspecto relevante hacer hincapié en la necesidad imperante de más trabajadores sociales y por eso el resaltar su figura y promover la importancia de estos mediante la creación de una Carta de Derechos resulta en un elemento vital para la protección de la profesión.

Como parte de los asuntos contenidos en la legislación, el Departamento de la Familia en sus reconoce como aspectos muy importantes contenido en el Artículo 3 de la legislación los siguientes:

- Beneficios marginales, retiro y salario digno de acuerdo con la jornada laboral, funciones, responsabilidades, preparación académica y experiencia profesional.
- Lugares de trabajo saludables y seguros, libres de abuso, con cargas de trabajo razonables, según estipula la Sección 16 de la Carta de Derechos establecida en el Artículo II de la Constitución de Puerto Rico.
- Garantía del proceso administrativo en el escenario laboral conforme al debido proceso de ley en casos de quejas o querrelas y reparo público de la integridad profesional en los casos que así lo amerite.
- Autonomía en el ejercicio de la profesión, sin la obligación de ofrecer servicios incompatibles con la que reglamenta la profesión y de los principios contemplados en el Código de Ética del Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico.



El Departamento establece las anteriores, aunque son disposiciones a las cuales cualquier trabajador debería tener derecho, por la naturaleza de las funciones de muchas personas profesionales del trabajo social en Puerto Rico, se entiende necesario que estos consten en una Carta de Derechos específica para que, en caso de tener que llevar a cabo una reclamación a su favor, no estén sujetos a interpretación, sino que, solo conlleve evidenciar si estos fueron garantizados o no.

En materia de las disposiciones relacionadas con implementar sus derechos y las disposiciones contenidas en la legislación en los Artículos 5, 7 y 8, el Departamento de la Familia concurre con que sea el Departamento del Trabajo y Recursos Humanos la agencia delegada para reclamar cualquier derecho o beneficio por parte de estos profesionales. No obstante, otorgan deferencia a los comentarios y recomendaciones que estos puedan exponer, reconociendo que son la agencia con la pericia en tramitar o dilucidar reclamaciones, así como con controversias laborales de los trabajadores en Puerto Rico.

Finalmente, se expone estar de acuerdo con el Artículo 10 de la legislación, en el cual se propone se le otorgue al Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico legitimación activa para iniciar procedimientos administrativos ante el Departamento del Trabajo y Recursos Humanos contra personas naturales y jurídicas, incluyendo el Estado, con el propósito de asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en la legislación. Esto por ser cónsono con el Artículo 2 de la Ley Núm. 171 del 11 de mayo de 1940, según enmendada, conocida como "Ley del Colegio y de la Junta Examinadora de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico".

ENMIENDAS TRABAJADAS POR LA COMISIÓN

Las enmiendas que se han incorporado a esta legislación, tanto de estilo como sustantivas, han sido parte del análisis realizado en la Comisión y de recomendaciones recibidas por entidades participantes con sus comentarios.

- Tanto en el Título como en el Texto Decretativo se hicieron correcciones para dejar establecido cómo se conocerá esta legislación de ser convertida en ley. El cambio responde a que se propone crear una Carta de Derechos para las personas profesionales que ejercen la profesión del trabajo social en Puerto Rico, pero también hay un Artículo en el cual se establecen responsabilidades en el ejercicio de la profesión.
- Se ha empleado el utilizar el lenguaje inclusivo.
- Se realizaron enmiendas para aclarar o definir con mayor los conceptos contenidos en el Artículo correspondiente a las Definiciones de Términos.

- En el Artículo 3 se estableció un nuevo lenguaje que constituye la introducción a las disposiciones relacionadas con los derechos que se establecen para las personas profesionales del trabajo social en Puerto Rico.
- Tanto en el Artículo 3 como en el Artículo 4 se incorporó un lenguaje para precisar derechos y responsabilidades en función de revisión de literatura relacionada con el tema del trabajo social. Estas consistentes en consignar la importancia del ejercicio de la profesión con el mayor rigor posible.
- Se eliminó el Artículo 6, puesto que resulta redundante habiéndose atendido como parte de las disposiciones contenidas en el Artículo 2 de la legislación.
- Se acogió la recomendación de la Oficina de Servicios Legislativos respecto a darle mayor rigor al Departamento del Trabajo y Recursos Humanos en las distintas responsabilidades que tendrá en la implementación, supervisión y fiscalización y reglamentación de esta legislación.
- En el Artículo 7, entendiéndose será un departamento de Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico responsable sobre las disposiciones esta legislación, se incorporaron las recomendaciones para que se rijan por las disposiciones de la Ley 38-2017, según enmendada, conocida como "Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico."
- Como se establece la imposición multas por incumplimiento con las disposiciones de esta legislación, Artículo 8, se aclara el lenguaje sobre cuáles serán las entidades que se recibirán la distribución de fondos y se detalla el uso específico de cómo se utilizarán estos.
- En la vigencia de la legislación se incorporó una disposición que permita establecer un periodo de tiempo para se cumpla con la reglamentación correspondiente respecto a las disposiciones contenidas en la legislación.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

De conformidad con la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", no se requirió de comentarios a los municipios u entidades que agrupan o están relacionados con estos. Las disposiciones contenidas en esta legislación, particularmente las que hacen a alusión a aspectos como salario o de beneficios marginales, las cuales pudieran interpretarse como de impacto fiscal, se han establecido unas salvedades en la cuales se consideren las circunstancias financieras de las entidades públicas o privadas para su implementación, así como de la legislación



laboral aplicable. Además, del carácter prospectivo de la legislación de esta ser convertida en ley.

CONCLUSIÓN

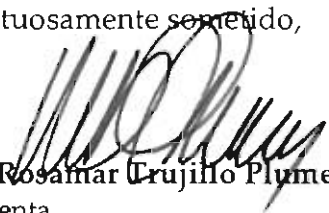
Los profesionales del trabajo social en Puerto Rico constituyen una profesión de gran impacto en su ejercicio tanto en el sector público como en el privado. Desde la perspectiva del sector público, son unos profesionales de alta demanda en áreas tan esenciales como lo es la educación, a través de sus servicios y ejecutorias a través del Departamento de Educación y en el Departamento de la Familia. En este último con diversas responsabilidades, entre ellas, en atender la solución o mitigación de los problemas sociales de Puerto Rico, mediante el estudio los problemas sociales y el diseño de planes de acción dirigido a la solución o mitigación de dichos problemas. De igual manera, en ejecutar los programas de servicios sociales o de naturaleza relacionada dando énfasis al aspecto de rehabilitación mediante el esfuerzo de los propios individuos y con visión de la interrelación entre individuos, familias y comunidades. Asuntos trascendentales en el funcionamiento efectivo del Departamento respecto a su Ley Orgánica. Se añaden, además, las particularidades del contexto social vigente en Puerto Rico donde existen realidades innegables como altos índices criminalidad, y la violencia contra personas menores de edad, las mujeres, las personas adultas mayores y de manera general, donde su rol profesional es vital para la sociedad.

De otra parte, los derechos que se han consignado a través de la historia en los contextos sociales, laborales, civiles y humanos, entre otros, han sido el resultado de instancias o circunstancias donde las personas han experimentado abusos, opresión, discriminación, marginación o recibido un trato distinto donde se hace latente la desigualdad o el menosprecio a su dignidad. También los derechos han sido parte de esa estructura social mediante la cual se fundamenta el orden, los deberes y responsabilidades de las personas e instituciones en aras de preservar y propiciar la sana convivencia en las sociedades.

En función de los anteriores, se han creado las Cartas de Derechos en diversas modalidades, por ejemplo, las enfocadas en profesiones. Todas en la búsqueda de enumerar esos deberes y responsabilidades mediante la cual se establezcan unos lineamientos básicos en el ejercicio de una profesión para beneficio de esta, de los individuos y la sociedad general, así como de las relaciones entre los profesionales respecto a cualquier relación obrero patronal con entidades públicas o privadas. Lo propuesto mediante esta legislación en cónsono con los fines mencionados respecto a las personas profesionales del trabajo social en Puerto Rico.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la **Comisión de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez** del Senado de Puerto Rico, previo estudio, análisis y consideración, **recomienda la aprobación del P. del S. 893** con las enmiendas en el Entrillado Electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



Hon. Rosamar Cruzillo Plumey
Presidenta
Comisión de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez



(Entirillado Electrónico)
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na} Asamblea
Legislativa

3^{ra} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 893

9 de mayo de 2022

Presentado por las señoras Rosa Vélez y Trujillo Plumey; y el señor Zaragoza Gómez.

Coautora la señora González Arroyo

Referido a la Comisión de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez

LEY

Para establecer la “Carta de ~~derechos de los y las~~ Derechos y Responsabilidades de las Personas Profesionales del Trabajo Social en Puerto Rico”; establecer la facultad ~~de la Procuraduría del Trabajo~~ Departamento del Trabajo y Recursos Humanos para fiscalizar el cumplimiento con las disposiciones de esta ley; reconocer la legitimación activa del Colegio de Profesionales del Trabajo Social ~~en~~ de Puerto Rico para instar acciones administrativas o judiciales para exigir su cumplimiento; establecer penalidades; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los De acuerdo con la Federación Internacional de Trabajadores Sociales, una organización que a nivel mundial agrupa organizaciones de trabajo social, esta establece que los deberes básicos de la profesión del trabajo social incluyen facilitar el cambio social, el desarrollo social, la cohesión social, el fortalecimiento y la liberación de las personas. Los principios generales del trabajo social son el respeto por el valor intrínseco y la

dignidad de los seres humanos, no hacer daño, el respeto a la diversidad y la defensa de los derechos humanos y la justicia social.¹

En Puerto Rico, las personas y los profesionales del trabajo social son regulados por las disposiciones de la Ley Núm. 171 de 11 de mayo de 1940, según enmendada, conocida como ~~Ley del Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico (CPTSPR)~~ "Ley del Colegio y de la Junta de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico". ~~Esta entidad~~ Respecto al Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico, en adelante "Colegio", este representa más de siete mil (7,000) profesionales licenciados que se desempeñan en diversidad de agencias y entidades del sector público y privado realizando labores esenciales de servicios de intervención y como primera línea de asistencia en casos de emergencias sociales. A esto se suman las nuevas licencias que anualmente otorga la Junta Examinadora de Profesionales del Trabajo Social.

Como parte de su Código de Ética, el CPTSPR ha reconocido que el o la profesional del Código de Ética Profesional del Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico se reconoce que las personas profesionales del trabajo social se ~~compromete~~ comprometen con las personas, y ~~organiza~~ organizan su acción profesional para, ~~junto a éstas,~~ enfrentar la desigualdad, la inequidad, la explotación, el discrimen, y otras manifestaciones de la opresión que degraden la dignidad humana. Se valora el compromiso ético-político de estos los y las profesionales del trabajo social para asumir acciones profesionales críticas hacia las condiciones que atenten contra la dignidad de las personas y su entorno. Además, ~~desde el trabajo social~~ se reconoce que todas las personas tienen el derecho al acceso y a la participación justa y equitativa de servicios garantizados en virtud de los derechos humanos.² Por lo cual, se ~~entienden~~ entiende que los ~~propios~~ derechos y responsabilidades de ~~los y~~ las personas profesionales del trabajo social son indispensables para garantizar la calidad y el acceso de los servicios sociales a la ciudadanía.

¹ Federación Internacional de Trabajadores Sociales; <https://www.ifsw.org/what-is-social-work/global-definition-of-social-work/definicion-global-del-trabajo-social/>

² Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico; Código de Ética Profesional (2017)

~~Las y los profesionales del Trabajo Social~~ Las personas profesionales del trabajo social no han contado con un salario justo y condiciones laborales dignas, a pesar de su esencial labor. En la medida en que no existen las condiciones laborales necesarias para garantizar la excelencia en el desempeño profesional, ~~muchas profesionales~~ muchos de ellos deciden abandonar la profesión identificando otras ocupaciones de menores responsabilidades y riesgos o emigrando de Puerto Rico. Las serias dificultades de reclutamiento y retención de profesionales del trabajo social, empeora seriamente la provisión de servicios esenciales a la ciudadanía en áreas de salud, seguridad, protección, bienestar, prevención, vivienda y educación, entre otras, ~~vulnerando~~ menoscabándose así sus derechos sociales y económicos. Se debe comprender y valorar la estrecha relación entre las condiciones laborales de ~~los y las~~ personas profesionales del trabajo social y los derechos de la ciudadanía a servicios sociales esenciales, de calidad y accesibles. Por ello, esta Asamblea Legislativa reconoce a las ~~y los~~ personas profesionales del trabajo social como recursos esenciales para la atención integrada de las necesidades de los sectores más vulnerados ~~del país y como recursos~~ e imprescindibles en la consecución de las condiciones de bienestar social y equidad a las que ~~aspiramos~~ debe aspirar como sociedad.

En ese contexto, esta Asamblea Legislativa, promulga esta "Carta de ~~derechos de los y las~~ Derechos y Responsabilidades de las Personas Profesionales del Trabajo Social en Puerto Rico" a los fines de hacer valer principios básicos de protección a estos profesionales, promover las mejores condiciones laborales y garantizar el desarrollo continuo de los espacios de acción en la ~~que las y los profesionales del trabajo social~~ qual estos puedan desempeñarse con excelencia en beneficio de la sociedad.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

- 1 Artículo 1.- Título
- 2 Esta ~~Ley~~ ley se conocerá y podrá ser citada como "Carta de Derechos ~~de los y las~~
- 3 y Responsabilidades de las Personas Profesionales del Trabajo Social en Puerto Rico"

1 Artículo 2. – Definiciones.

2 ~~Para propósitos de esta Ley, los siguientes términos tendrán el significado y~~
3 ~~alcance que para cada uno se exprese, excepto cuando del contexto claramente se~~
4 ~~indique un significado diferente~~ A los efectos de esta ley, los siguientes términos tendrán el
5 significado que a continuación se expresa:

- 6 a) ~~Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico (CPTSPR) – es el~~
7 Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico como entidad que
8 ~~representa los intereses de la profesión y que protege a los profesionales en el~~
9 ~~Ejercicio~~ la profesión y a las personas profesionales del trabajo social en Puerto
10 Rico en virtud de la Ley Núm. 171 de 11 de mayo de 1940, según enmendada.
- 11 b) Junta Examinadora de Profesionales del Trabajo Social - cuerpo autorizado
12 para expedir licencias para la práctica de ~~Trabajo Social~~ de la profesión de
13 trabajo social en Puerto Rico, en virtud de ~~la Ley~~ la Ley Núm. 171 del 11 de
14 mayo de 1940, según enmendada.
- 15 c) ~~Profesionales~~ Profesional del trabajo social - ~~Profesionales licenciados para~~
16 ~~ejercer en Puerto Rico por la Junta Examinadora de Profesionales del Trabajo~~
17 ~~Social de Puerto Rico, en virtud de la Ley Núm. 171 de 11 de mayo de 1940,~~
18 ~~según enmendada y que rige su acción profesional por el Código de Ética~~
19 toda persona que en virtud de las disposiciones contenidas en la Ley Núm. 171 de 11
20 de mayo de 1940, según enmendada, conocida como “Ley del Colegio y de la Junta de
21 Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico”, se le haya expedido una licencia por
22 la Junta Examinadora de Profesionales del Trabajo Social para el ejercicio de la

1 profesión del trabajo social en Puerto Rico y cuya acción profesional se rige por el
2 estricto cumplimiento y apego a toda normativa que rija la conducta ética de la
3 profesión.

4 d) Sector Público - La designación de sector público incluye a agencias estatales,
5 los municipios y el poder judicial son los departamentos, agencias, dependencias,
6 corporaciones públicas y demás entidades que conforman el Gobierno del Estado
7 Libre Asociado de Puerto Rico, incluyendo los municipios.

8 e) Sector Privado - La designación de sector privado incluye organizaciones
9 con o sin fines de lucro son todas las entidades, empresas u organizaciones con o
10 sin fines de lucro distintas del Gobierno.

11 f) Servicios profesionales - Aquellos servicios cuya prestación principal consista
12 del en el producto intelectual, creativo o artístico o el manejo, los
13 conocimientos y la experiencia sobre destrezas altamente especializadas en
14 trabajo social.

15 Artículo 3. - Derechos de las Personas Profesionales del Trabajo Social. ~~Los derechos~~
16 ~~sociales deben proveer a la ciudadanía garantía de servicios sociales de calidad,~~
17 ~~accesibles y en cantidad óptima. Esto, a su vez, está estrechamente vinculado a los~~
18 ~~derechos de las y los profesionales del Trabajo Social como una profesión esencial. A~~
19 ~~tales efectos, se reconocen los siguientes derechos a las y los profesionales del trabajo~~
20 ~~social en Puerto Rico~~

21 Los derechos sociales se han instituido en el ordenamiento de las sociedades como un
22 elemento fundamental para proteger y garantizar la dignidad del ser humano frente a cualquier

1 modalidad de desigualdad social. También para promover el que cada ser humano tenga acceso a
2 servicios de calidad tales como la salud y la educación, así como a posibilitar políticas públicas y
3 programas en función del desarrollo integral de la persona, en igualdad de oportunidades y donde
4 cada vez sea menor las situaciones o factores de riesgo donde el ser humano quede privado de
5 lograr mejores condiciones de vida. En ese proceso de vindicar los derechos sociales está el trabajo
6 social y la labor de las personas profesionales del trabajo social que, en el ejercicio de su profesión,
7 ayudan en el proceso de transformación del ser humano fundamentado en el valor que este tiene
8 en función de sus capacidades y del potencial para su desarrollo continuo en la vida social.

9 Las personas profesionales del trabajo social son un recurso con la capacidad de laborar en
10 diversos escenarios y con diversidad de enfoques metodológicos donde, entre otros, se investiga,
11 se planifica, se evalúa y modifican programas, servicios y políticas sociales en los cuales se brinda
12 asistencia en función de las necesidades de la sociedad, así como de individuos, grupos,
13 comunidades y entidades del sector público y del sector privado. La ejecución profesional se da en
14 función de las mejores prácticas establecidas y en cumplimiento de las normas y estándares éticos
15 que rigen la profesión. A tales fines y consecución de los mencionados, se establecen los
16 siguientes derechos para las personas profesionales del trabajo social en el Estado Libre Asociado
17 de Puerto Rico:

18 a) ~~Respeto y preservación~~ Observancia de las disposiciones establecidas en la Ley
19 Núm. 171 del 11 de mayo de 1940, según enmendada, ~~y conocida como la Ley de~~
20 ~~Colegiación de los Trabajadores Sociales~~ y de los principios en el Código de Ética
21 Profesional del Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico.

- 1 b) ~~Beneficios marginales, retiro y salario digno de acuerdo a~~ A un salario justo y
2 competitivo de acuerdo con estándares tales como la jornada laboral, funciones,
3 responsabilidades, preparación académica y experiencia profesional, así como a
4 beneficios marginales de conformidad de las leyes o normativas laborales aplicables o en
5 función de la capacidad o estructura financiera de la empresa u entidad pública o privada
6 que emplea o establece la relación profesional con la persona profesional del trabajo social.
- 7 c) Lugares de trabajo ~~saludables y seguros, libres de abuso, con cargas de trabajo~~
8 ~~razonables~~ libres abuso y violencia con una carga de trabajo razonable, además de
9 seguro y saludable, según estipula en consideración a la Sección 16 de la Carta de
10 Derechos establecida en el Artículo II de la Constitución de Puerto Rico.
- 11 d) Estructuras definidas de responsabilidad y autoridad en los lugares de empleo.
- 12 e) Supervisión periódica y accesible, por ~~personal de~~ una persona profesional del
13 trabajo social con igual o mayor preparación académica, que tenga los
14 conocimientos, destrezas y la experiencia adecuada para apoyar a el o la persona
15 profesional del trabajo social, particularmente en momentos de dificultad.
- 16 f) Garantía ~~del~~ de un proceso administrativo en el escenario laboral conforme al
17 debido proceso de ley en casos de quejas o querellas y reparo público de la
18 integridad profesional en ~~los casos~~ instancias que así ~~lo se~~ se amerite.
- 19 g) Participar y ser ~~consultados/as~~ consultados en el desarrollo, formulación, gestión
20 y evaluación de las políticas ~~sociales~~ y los programas sociales.
- 21 h) Espacio de trabajo que proteja y garantice la confidencialidad ~~de los sujetos~~
22 ~~humanos, de acuerdo a Código de Ética del Colegio de Profesionales del Trabajo~~

1 ~~Social de~~, el derecho a la intimidad y el uso apropiado de la información de la persona
2 sujeta a intervención por este, en observancia de la ley, código, normativas o estándares
3 éticos que rigen la profesión del trabajo social en Puerto Rico.

4 i) Oportunidades, en horas laborales, de aprendizaje permanente y de desarrollo
5 profesional ~~continuo~~ como parte de los requisitos de educación continuada de la
6 profesión, incluyendo en todo aquello que sostenga la acción profesional en áreas
7 especializadas.

8 j) Clara descripción del puesto de trabajo y de los requisitos de contratación, sobre
9 todo cuando se ~~trata~~ trate de áreas de interés de la población y de los servicios
10 profesionales ofrecidos a la ciudadanía.

11 k) Autonomía en el ejercicio de la profesión de trabajo social, sin la obligación de
12 ofrecer servicios incompatibles con ~~la Ley Reglamentadora de la profesión y de~~
13 ~~los principios contemplados en el Código de Ética del Colegio de Profesionales~~
14 ~~del Trabajo Social de~~ las leyes, códigos, normativas y estándares éticos que rigen la
15 profesión en Puerto Rico.

16 l) Escoger y participar de cualquier investigación relativa al trabajo social, siempre
17 que se protejan los derechos de ~~los sujetos humanos en~~ la persona sujeta a
18 intervención o investigación y se cumpla a cabalidad con las leyes, códigos, normativas
19 y estándares éticos que rigen la profesión en Puerto Rico.

20 m) ~~A participar~~ Participar en organizaciones que representen la profesión de trabajo
21 social y que tengan como finalidad defender y fiscalizar el ejercicio de esta, así

1 como de entidades científicas dirigidas a la producción de ~~conocimientos~~
2 conocimiento.

- 3 n) Apoyar y participar de las organizaciones y los movimientos sociales vinculados
4 a con la consolidación, exigibilidad y expansión de los derechos humanos.

5 Artículo 4. ~~Los y las profesionales del trabajo social en Puerto Rico tendrán las~~
6 ~~siguientes responsabilidades:~~ Responsabilidades de las Personas Profesionales del Trabajo
7 Social.

8 Las personas profesionales del trabajo social en Puerto Rico tendrán las siguientes
9 responsabilidades:

- 10 a) ~~Cumplir con los requisitos de licencia, colegiación y educación continua~~
11 ~~según lo requerido en la Ley Núm. 171 de 11 de mayo de 1940, según~~
12 ~~enmendada, y conocida como la Ley de Colegiación de los Trabajadores~~
13 ~~Sociales~~ a cabalidad con todos los requisitos de licencia, la educación continuada,
14 así como las leyes, códigos, normativas y estándares éticos que rigen la profesión
15 en Puerto Rico, aun cuando su nombramiento o título del puesto no sea
16 calificado como tal. ~~Esta incluye a todo/a practicante de la profesión. La~~
17 ~~misma es extendida, pero no se limita,~~ Esto incluye, pero no se limita, a toda
18 persona practicante de la profesión, a la práctica de la docencia, asesoría,
19 consultoría, supervisión-administración, dirección ejecutiva, especialista,
20 persona de confianza, investigación, práctica clínica, práctica forense,
21 dirección de programas o de índole similar, análisis y evaluación de
22 programas y políticas sociales, y cualquier plaza con independencia del

1 nombre del puesto, que requiere preparación formal en ~~Trabajo Social~~
2 trabajo social.

3 ~~b) Cumplir con los deberes de membresía del Reglamento del Colegio de~~
4 ~~Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico y sus principios y cánones~~
5 ~~éticos según establecidos en el Código de Ética.~~

6 ~~e) Desempeñar sus actividades profesionales con eficiencia y~~
7 ~~responsabilidad, observando la ley reglamentadora de la profesión y el~~
8 ~~Código de Ética del Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto~~
9 ~~Rico.~~

10 b) Desempeñar su práctica profesional, de manera objetiva y disciplinada en
11 observancia de la ley, códigos, normativas y estándares éticos que rigen la profesión
12 en Puerto Rico.

13 ~~d) c) Coordinar con sus centros de trabajo la respuesta en situaciones de~~
14 ~~Emergencia emergencia para garantizar la continuidad de los servicios~~
15 ~~esenciales a la ciudadanía.~~

16 d) Rechazar toda instancia en la cual se le solicite su intervención, y en el análisis o
17 consideración de esta, la persona profesional del trabajo social considera que se
18 violentan los principios más elementales del ejercicio de la profesión o se violenta la
19 ley, códigos, normativas y estándares éticos que rigen la profesión.

20 e) Ejercer la profesión brindando con el mejor servicio y dominio de la práctica
21 profesional, a todo aquel que así se lo requiera, en respeto a los derechos humanos de

1 la persona y sin incurrir en ninguna modalidad de discrimen y consciente del respeto
 2 a la diversidad y la dignidad del ser humano.

3 f) En su desempeño tener siempre presente el más estricto respeto por la
 4 confidencialidad, el derecho a la intimidad y el uso responsable de toda información
 5 relacionada con el ejercicio de su práctica profesional.

6 g) Mantener las mejores prácticas de colaboración en el escenario de trabajo, bien sea
 7 público o privado, y con toda entidad o persona que requiera de sus servicios en
 8 respeto de los derechos de quien esté sujeto a una intervención profesional;
 9 manteniéndole informado sobre los procedimientos de la práctica que pudieran
 10 comprometer su libre determinación o condiciones de vida.

11 Artículo 5.- Implementación

12 A los fines de implementar los derechos que se reconocen en esta ley en beneficio
 13 de las ~~y los~~ personas profesionales del trabajo social en Puerto Rico, se ordena al
 14 Departamento del Trabajo y Recursos Humanos a divulgar y notificar sus disposiciones
 15 a todas las entidades del sector privado y del sector público en donde se desempeñen
 16 profesionales licenciados del trabajo social, según definidos por la Ley Núm. 171 de 11
 17 de mayo de 1940, según enmendada.

18 ~~Artículo 6.- La designación de sector público incluye a agencias estatales, los~~
 19 ~~municipios y el poder judicial. La designación del sector privado incluye organizaciones~~
 20 ~~con o sin fines de lucro.~~

21 Artículo 7 6.- Procedimientos sobre Derechos Reconocidos

1 ~~Toda persona que ostente un derecho de los reconocidos~~ Toda persona profesional
2 del trabajo social en Puerto Rico que ostente algún derecho de los reconocidos por esta ley
3 podrá acudir al Departamento del Trabajo y Recursos Humanos para reclamar
4 cualquier derecho o beneficio que le corresponda o para solicitar que se suspenda una
5 actuación en violación a las disposiciones de la "Carta de ~~derechos de los y las~~ Derechos
6 y Responsabilidades de las Personas Profesionales del Trabajo Social en Puerto Rico" según
7 aprobada en esta ley.

8 Artículo 8 7.- Reglamentación

9 El Departamento del Trabajo y Recursos Humanos adoptará un reglamento, en
10 virtud de las disposiciones contenidas en la Ley 38-2017, según enmendada, conocida como "Ley
11 de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico", para regir los
12 procesos administrativos de fiscalización e investigación, incluyendo la imposición de
13 multas a quienes violenten alguna disposición de esta ~~Ley~~ ley, las cuales no excederán los
14 cinco mil (\$5,000) dólares por cada violación. ~~Este reglamento debe ser adoptado dentro del~~
15 ~~término de noventa (90) días, contados a partir de la fecha de la aprobación de esta Ley.~~

16 Artículo 9 8.- Distribución y Uso de Fondos Recaudados

17 Los fondos obtenidos como resultado de la imposición de multas por violación a
18 las disposiciones de esta ~~Ley~~ ley serán depositados en un Fondo Especial bajo la
19 custodia del Departamento de Hacienda. Cada año fiscal, los fondos depositados en
20 este Fondo Especial serán distribuidos en partes iguales entre el Departamento del Trabajo
21 y Recursos Humanos, la Junta Examinadora de Profesionales del Trabajo Social y el
22 Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico.

1 Los fondos que reciba el Departamento del Trabajo y Recursos Humanos, la Junta
2 Examinadora de Profesionales del Trabajo Social y el Colegio de Profesionales del Trabajo Social
3 de Puerto Rico como parte la distribución de fondos depositados en el Fondo Especial, deberán ser
4 utilizados exclusivamente para atender gastos administrativos u operacionales relacionados con
5 la supervisión, fiscalización e implementación de las disposiciones contenidas en esta ley, así
6 como en servicios directos a los profesionales del trabajo social relacionados con programas de
7 capacitación o educación continuada.

8 Artículo ~~10~~ 9- Legitimación Activa

9 Se otorga al Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico
10 legitimación activa para recurrir al Negociado de Asuntos Legales (NAL) del Departamento
11 del Trabajo y Recursos Humanos con la finalidad de iniciar procedimientos administrativos o
12 judiciales ~~ante la Procuraduría del Trabajo~~ contra personas naturales y jurídicas,
13 incluyendo el Estado, con el propósito de asegurar el cumplimiento de la presente ~~Ley~~
14 ley.

15 Artículo ~~11~~ 10.-Separabilidad

16 Si cualquier artículo, disposición, párrafo, inciso o parte de esta ~~Ley~~ ley fuese
17 declarada nula o inconstitucional por cualquier Tribunal competente, se entenderá que
18 el resto de sus disposiciones no se afectarán por tal dictamen y mantendrán su validez y
19 vigencia.

20 Artículo ~~12~~ 11.-Vigencia.

21 Esta ~~Ley~~ ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación a los
22 únicos fines de que el Departamento del Trabajo y Recursos Humanos adopte la reglamentación

- 1 necesaria de conformidad al Artículo 7, en un término de ciento veinte (120) días a partir de la
- 2 fecha de su aprobación, después del mencionado término entrarán vigor las disposiciones
- 3 restantes.



ORIGINAL

RECIBIDO MAR 20 23 PM 1:37
TRAMITE Y RECORDS SENADO PR

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

5^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1016

INFORME POSITIVO

20 de marzo de 2023

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisión"), previo estudio y consideración del **Proyecto del Senado 1016**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

ALCANCE DE LA MEDIDA

Ero
El **Proyecto del Senado 1016** (en adelante, "**P. del S. 1016**"), incorporando las enmiendas propuestas, tiene como propósito enmendar el Artículo 23.05 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para reconocer el derecho ciudadano a que se desestime una sanción administrativa en su contra cuando el Estado Libre Asociado no presenta evidencia en su contra que pueda ser cuestionada por el alegado infractor; establecer que solo se permitirá la imposición de multas por una misma infracción durante un periodo de veinticuatro (24) horas; establecer que los recargos por atrasos en el pago de las mismas no podrán excederse más allá de doce (12) meses; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

La Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" (en adelante, "Ley 22"), reglamenta todo lo concerniente al manejo en las vías públicas de Puerto Rico. En lo pertinente a la medida ante la consideración de esta Comisión, el artículo 23.05 de la Ley 22 dispone los procesos que deben seguir los agentes del orden público al expedir una falta administrativa de tránsito. Al expedir un boleto este debe ser preparado, impreso, identificado individualmente, y distribuido de

acuerdo con los reglamentos establecidos. Además, los agentes fecharán y firmarán el boleto, el cual debe expresar la falta o faltas administrativas que se hayan cometido y el monto de la multa o multas administrativas a pagarse.

En cuanto a esto, los infractores tienen derecho a presentar un recurso de revisión en el Tribunal correspondiente. El artículo 23.05 también dispone el procedimiento que debe seguir el ciudadano en este recurso. No obstante, como esboza la exposición de motivos de la medida, el ciudadano que impugna una multa de tránsito, debe satisfacer el pago de aranceles para iniciar el proceso de revisión judicial. Además, el referido artículo le establece a los infractores el tiempo que tienen para realizar el pago de las infracciones y los recargos que se le imponen una vez se excede de los treinta días.


Específicamente, los infractores tienen treinta días desde que se le expidió el boleto administrativo para realizar el pago sin recargos. Por otra parte, de realizar el pago antes de los treinta días, se le conceden ciertos descuentos. Los pagos de multas realizados dentro del periodo de quince días, el infractor tiene derecho a un descuento de 30% de la cantidad total de la infracción; de pagarse dentro del periodo de los treinta días, el infractor tiene derecho a un descuento de 15%. Los recargos por no pagar dentro de los treinta días se acumulan sin límite de tiempo hasta que la persona realice el pago.

Eru
Por esta razón, el P. del S. 1016, de la autoría del senador Ruiz Nieves, pretende enmendar el artículo 23.05 de la Ley 22, para tres fines: (1) para que sea derecho de los ciudadanos que se les desestime una multa administrativa cuando el Estado no provee evidencia que pueda ser cuestionada; (2) para establecer que solo se podrá imponer multas por una misma infracción durante un periodo de veinticuatro horas, y (3) para que los recargos por atrasos en el pago de estas no se excedan de doce meses.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La medida ante la consideración de esta Comisión busca salvaguardar los derechos del ciudadano pues, en los recursos de revisión, cuando el Estado no comparece, el infractor automáticamente no tiene la oportunidad de confrontar la evidencia en su contra, estripándolos del derecho al debido proceso de ley. Por esto, la medida busca que, en la ausencia de la parte peticionada, la multa impuesta será desestimada.

Por otra parte, esboza la exposición de motivos de la medida que, para evitar que los infractores caigan en un cuadro de ilegalidad por no pagar la multa impuesta, se busca establecer un límite en cuanto a los recargos por no pagar el boleto. La imposición de recargos sin un límite en ocasiones puede constituir un disuasivo al cumplimiento de las personas que no tengan los recursos económicos para pagar. Por esto, se busca que los recargos se acumulen hasta un máximo de doce meses luego de expedido el boleto.



Finalmente, la medida busca evitar la duplicidad en la imposición de boletos por un mismo evento. Por esta razón, propone que solo se debería imponer multas por la comisión de una misma infracción durante el periodo de veinticuatro horas. Es menester señalar que, se hizo la aclaración que esta duplicidad no es aplicable a las infracciones por exceso de velocidad, como sugerido por el Colegio de Abogados y Abogadas de Puerto Rico (CAAPR).

Una vez referido el P. del S. 1016 a esta Comisión, se solicitaron y recibieron comentarios por parte del Departamento de Seguridad Pública (DSP), de la Clínica de Asistencia Legal de la Universidad de Puerto Rico (CAL UPR), del CAAPR, del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y de la Oficina de Servicios Legislativos (OSL). Se le solicitaron comentarios a la Sociedad por la Asistencia Legal de Puerto Rico, no obstante, al momento de redactar este informe no se han recibido comentarios de estos. A continuación, un resumen de los memoriales recibidos por esta Comisión.

Departamento de Seguridad Pública (DSP)

Mediante comunicación escrita, el secretario del DSP, Alexis Torres Ríos, hace una serie de comentarios relacionados al P. del S. 1016. Luego de un breve resumen sobre la exposición de motivos de la medida, el DSP comienza su análisis citando el Artículo II, Sección 7 de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, donde se establece que “ninguna persona será privada de su libertad o propiedad sin debido proceso de ley, ni se negará a persona alguna en Puerto Rico la igual protección de las leyes”. Basándose en lo antes mencionado, el Departamento enumera ciertos requisitos que se deben satisfacer en un procedimiento administrativo “para que cumpla con el debido proceso de ley”. Estos criterios son los siguientes: “(1) notificación adecuada del proceso; (2) proceso ante un juez imparcial; (3) oportunidad de ser oído; (4) derecho a conainterrogar testigos y examinar evidencia presentada en su contra; (5) tener asistencia de abogado, y (6) que la decisión se base en el récord”.


El DSP opina que la enmienda propuesta por este Proyecto de Ley parte de la premisa de que, ante la ausencia de algún funcionario que represente al Estado, el ciudadano se ve en una posición de indefensión. Sin embargo, estos argumentan que los intereses tanto del ciudadano, como del Estado “son merecedores de consideraciones de gran importancia por lo que debe lograrse un balance en la protección de ambos”. El Departamento sostiene que “la no comparecencia del Estado o su representante a vista ante el Tribunal revisor puede estar atada a una situación imprevista y no a la falta de diligencia” y debido a eso sugieren que esos factores deben ser tomados en consideración. Además de lo antes mencionado, el DSP entiende que “el estado procesal de derecho vigente para la revisión de infracciones a la Ley Núm. 22, antes citada, permite al Tribunal evaluar estas circunstancias y determinar si la incomparecencia se

En U

debe a falta de diligencia del Estado o si por el contrario, obedece a una razón legítima. Eliminar esta discreción del Tribunal, equivale a imponerle al Estado una presunción de que su incomparecencia obedece a falta de diligencia, privándole de su derecho de presentar la evidencia en su poder invalidando con ello, un ejercicio legítimo de un deber”.

Adicional, el DSP entiende que el remedio propuesto por la medida para atender el problema de la ausencia de algún representante del Estado, le impone al gobierno “inflexibilidad en el proceso” y “la presunción de incorrección en el ejercicio de su deber”. Por lo que sugieren, que la medida debería considerar poner un límite fijo de la cantidad de suspensiones de vistas, “establecer las condiciones bajo las cuales se entiende excusada la ausencia del Estado o su representante, establecer que la incomparecencia inexcusable del Estado conlleva la desestimación de la infracción, entre otras”. En referencia a la enmienda propuesta al Art. 23.05 (c) de la Ley 22, el Departamento recomienda revisar el lenguaje actual del Proyecto. Finalmente, no favorecen la aprobación del P. del S. 1016, según redactado, y le sugieren a la Comisión que se le consulte al Departamento de Hacienda, la Oficina de Gerencia Presupuesto y a la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico.

Clínica de Asistencia Legal de la Universidad de Puerto Rico (CAL UPR)

 La profesora Susana Serrano Mondesí, en representación de la CAL UPR, le presentó sus comentarios y análisis a la Comisión sobre el P. del S. 1016. Inicialmente enumeran las enmiendas propuestas en el proyecto en cinco divisiones:

1. Enmienda al artículo 23.05(c) para incluir una frase que expresamente prohíba la imposición de multas administrativas por la comisión de una misma infracción durante el periodo de 24 horas.
2. Enmienda al artículo 23.05 (h) para establecer que los recargos mensuales por el pago tardío de la multa administrativa no podrán exceder de un máximo de 12 meses de recargos
3. Enmienda al artículo 23.05 (j) para eliminar la discreción que la ley actual le concede al Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (en adelante el “Secretario”) para cancelar el gravamen que pesa contra un ciudadano cuando el oficial que lo expide incurre en error o equivocación. El texto propuesto no dejará la cancelación del gravamen a discreción del Secretario, sino que lo obligará a así hacerlo.
4. Enmienda al artículo 23.05 (k) para obligar al Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas a transferir el título de vehículos que contengan gravamen anotados bajo esta ley si el gravamen es posterior a la fecha en que cambió de dueño el vehículo. En estos casos el Secretario deberá transferir el gravamen en cuestión al expediente del dueño anterior

5. Enmienda al artículo 23.05 (L) para incluir en el proceso de revisión de multas administrativas: (1) que la notificación que deba hacer el peticionario al Secretario sea una de carácter jurisdiccional, y (2) para obligar al Tribunal a desestimar una infracción cuando tras haberse instado el proceso de revisión, la parte peticionada (el Estado) no comparezca ni presente prueba para sostener la multa.

La Clínica expresa en su memorial explicativo estar de acuerdo con las enmiendas propuestas por la medida legislativa pues, entienden son en beneficio del pueblo puertorriqueño, al buscar evitar una indiscreción mucho más costosa en el bolsillo de los ciudadanos. Igualmente, concurren en cuanto a la onerosidad que supone la acumulación de recargos cuando un ciudadano no paga la multa administrativa, los cuales disuaden al mismo de no pagarlas si se encuentra en unas limitaciones económicas que no se lo permitan y mantenerse en un "cuadro de ilegalidad".

Esboza el memorial explicativo que, aunque la medida persigue un fin loable, señalan algunas enmiendas que pudieran suscitar controversia. En la exposición de motivos de la medida, apuntala *"obligar al Tribunal revisor [de la multa administrativa] a desestimar la multa impuesta"*, esto reflejándose en el inciso (L) que lee *"el Tribunal deberá desestimar la infracción"*. La Clínica entiende que, el uso de este lenguaje pudiera ser interpretado como una intrusión indebida de la Legislatura en la independencia de la Rama Judicial al buscar obligar al Tribunal a emitir un fallo en particular. Para esto, recomiendan reformular el lenguaje empleado para evitar la susceptibilidad a ser invalidado.

Conforme al inciso antes mencionado, el mismo tiene como fundamento el derecho a la confrontación de testigos, en este caso, cuando el un ciudadano inste un proceso de revisión sobre la multa administrativa y el Estado no comparezca a presentar prueba. No obstante, explican que este fundamento se hace de manera, incorrecta debido a que este es un proceso civil y el derecho a confrontar testigos en su contra solo está disponible para los acusados, en otras palabras, en los casos penales. Recomiendan que, en lugar de utilizar este fundamento, se aluda al Debido Proceso de Ley en el ámbito civil.

Como recomendación final, la Clínica destaca que se pudiera enmendar la Regla 304(14) de las de Evidencia, para que cuando el policía no comparece ante el tribunal, la presunción de validez queda nula.

Colegio de Abogados y Abogadas de Puerto Rico (CAAPR)

El CAAPR sometió un memorial explicativo sobre el P. del S. 1016, firmado por su presidente, Lcdo. Manuel A. Quilichini, y por el presidente de la Comisión de Legislación de dicha organización, Lcdo. Raúl O. Hernández González. Explican, en

síntesis, endosar la medida legislativa y, de igual forma, hacen recomendaciones para mejorar la sustancia del proyecto. Las recomendaciones sugeridas son:

1. Sustituir en la página 8, línea 4, “el Tribunal deberá desestimar la infracción” por “el Tribunal declarará Con Lugar el recurso de revisión y ordenará la eliminación de la multa administrativa, así como el gravamen anotado en el Registro de Vehículos de Motor o de la licencia de conducir del ciudadano”
2. Aclarar la propuesta para evitar la duplicidad de multas por la misma conducta si esta es cometida dentro del término de veinticuatro horas. Entienden que, a lo que se puede referir esta enmienda es al estacionamiento en zona indebida, pues es fácil comprender que un vehículo sea dejado mal estacionado y se debe limitar los boletos que se le puedan expedir a uno cada 24 horas. No obstante, se debe aclarar que en el caso de un conductor que maneja en exceso de velocidad se podrá expedir un boleto cada vez que incurra en la infracción.
3. En cuanto al límite de doce meses de recargos cuando el ciudadano incumple con el pago de una multa administrativa, les parece justo y razonable.

Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP)

El DTOP presentó un memorial explicativo en cuanto al P. del S. 1016, firmado por su secretaria, Eileen M. Vélez Vega, explicando en síntesis no avalar la aprobación de la medida. Comienzan exponiendo que cada caso es distinto, por lo que el proceso de revisión pudiera variar dependiendo el caso. En base a esto, entienden que, como parte de la independencia judicial, no se debe intervenir en la facultad del tribunal de adjudicar los casos conforme a los hechos que se le presenten y al derecho aplicable. Explican que, el hecho de que un policía no acuda a la vista no significa que no exista otra evidencia que sustente el que la persona cometió la infracción.

Igualmente, se desprende del memorial explicativo que, la Directoría de Servicios al Conductor interviene en este proceso al proveerle al Tribunal los datos del récord del conductor en el momento que se le notifica a la agencia al respecto. Cuando el Tribunal le notifica su decisión favorable hacia un conductor, la multa impuesta queda cancelada. Sugieren que, se debería enmendar lo relativo al medio de notificación al conductor sobre la cancelación de la multa administrativa, para que sea posible hacerla por medios electrónicos, como el CESCO Digital, además de enviarlo por escrito.

En lo relacionado a la limitación a que el término del recargo de los \$5.00 mensuales por el incumplimiento con el pago de multas, no sea por más de doce meses, pudiera representar un impacto fiscal, por lo que recomiendan que se les pida comentarios a la Autoridad de Asesoría y Agencia Fiscal, al Departamento de Hacienda y a la Oficina de Gerencia y Presupuesto.

Finalmente, esboza el memorial explicativo que, la medida legislativa interviene con la facultad del Secretario en cuanto a la cancelación de boletos, o adjudicación de estos al cambiar los términos de carácter discrecional a mandatorio.

Oficina de Servicios Legislativos (OSL)

La directora de la OSL, Lcda. Mónica Freire Florit, sometió un memorial explicativo sobre el P. del S. 1016, explicando, en síntesis, no tener objeción a la aprobación de la medida, sujeto a que se incorporen las enmiendas recomendadas. Comienzan el memorial exponiendo el procedimiento de revisión judicial para boletos de tránsito, seguido por una breve explicación sobre el debido proceso de ley y concluyendo con el análisis de la medida a ser considerada.

En cuanto al procedimiento de revisión judicial para boletos de tránsito, la OSL expone que mediante la Ley 22 se establece el procedimiento administrativo sobre las faltas administrativas de tránsito, específicamente en el artículo 23.05. Los agentes del orden público tienen la facultad de expedir boletos por cualquier violación a la Ley 22. En el mencionado artículo, apunta el memorial explicativo que, a cada conductor se le entrega una copia del boleto el cual contiene instrucciones para solicitar revisión judicial dentro del término de treinta días, esto si la persona afectada por la notificación de multa entiende que no se ha cometido una infracción. No obstante, no hay nada establecido en el caso que el oficial que emitió la multa no comparezca a la vista.

En lo pertinente al debido proceso de ley, la OSL esboza que, según la jurisprudencia, son varios los requisitos que todo procedimiento adversativo debe cumplir para garantizar las exigencias mínimas del debido proceso de ley. Las exigencias siendo: (1) notificación adecuada del proceso; (2) proceso ante un juez imparcial; (3) oportunidad de ser oído; (4) contrainterrogar testigos y examinar la evidencia presentada en su contra; (5) tener asistencia de abogadas, y (6) que la decisión se base en el expediente. Basado en el cuarto punto, la OSL explica que, se le viola el derecho al debido proceso de ley a las personas que se les impugna una multa y el día de la vista el oficial que expidió el boleto no comparece pues, la persona afectada no puede contrainterrogar al agente del orden público.

Finalmente, brindan varias sugerencias para mejorar la sustancia de la medida legislativa:

1. La incomparecencia del agente no debe conllevar por sí sola la desestimación de la multa pues, de existir una justa causa para su incomparecencia, el Tribunal debería aplazar la vista para una fecha posterior. Ante la incomparecencia injustificada de cualquiera de las dos partes, se procedería a la desestimación del recurso de revisión o a la desestimación de la multa.

2. Se debe añadir en el título de la medida la enmienda propuesta sobre que solo se permitirá la imposición de multas por una misma infracción durante un periodo de veinticuatro horas y, que los recargos por retrasos en el pago de las multas no podrán excederse más allá de doce meses.

ENMIENDAS PROPUESTAS

La Comisión introdujo enmiendas al título para añadir otras enmiendas a la ley que estaban contenidas en la parte decretativa, pero no así en el título. En la exposición de motivos se introdujeron enmiendas para mejorar el lenguaje. En la parte decretativa del texto se incorporó una enmienda recomendada por el CAAPR, en cuanto al lenguaje utilizado sobre la decisión a ser tomada por el Tribunal en casos que la parte peticionada del boleto expedido no comparezca a la revisión judicial. Finalmente, se acogió una enmienda recomendada por el CAAPR, para aclarar que la duplicidad en las multas no aplicaría a boletos expedidos por conducir en exceso de velocidad.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico certifica que la pieza legislativa bajo análisis no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del **Proyecto del Senado 1016**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



HON. ELIZABETH ROSA VÉLEZ

Presidenta

Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,
Urbanismo e Infraestructura

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

4^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1016

16 de septiembre de 2022

Presentado por el señor *Ruiz Nieves*

Referido a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura

LEY

Para enmendar el Artículo 23.05 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para reconocer el derecho ciudadano a que se desestime una sanción administrativa en su contra cuando el Estado Libre Asociado no presenta evidencia en su contra que pueda ser cuestionada por el alegado infractor; establecer que solo se permitirá la imposición de multas por una misma infracción durante un periodo de veinticuatro (24) horas; establecer que los recargos por atrasos en el pago de las mismas no podrán excederse más allá de doce (12) meses; y para otros fines relacionados.

ERW

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De conformidad con el artículo 23.05 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", toda persona tiene derecho a solicitar revisión judicial de las multas administrativas impuestas por violación a dicha ley. Así, el ordenamiento vigente dispone que el Secretario de Transportación y Obras Públicas deberá referir el expediente de la infracción al Tribunal revisor en anticipación a la celebración de la vista evidenciaría donde se discutiría la petición de revisión.

Por otra parte, el peticionario de la revisión judicial deberá acudir ante el magistrado a esbozar los argumentos de hecho y derecho en los que sostiene la improcedencia de la infracción y la correspondiente multa. Como parte promovente, su ausencia a la referida vista garantizaría -para todos los fines prácticos- la determinación judicial sosteniendo la determinación inicial de imposición de multa. Sin embargo, la ausencia de la parte peticionada (Estado Libre Asociado) no tendría el efecto automático de dejar sin efecto la multa impuesta, pues el Tribunal podría emitir su juicio solamente a base del limitadísimo expediente que tiene ante sí.

Nótese que el ciudadano que impugna una multa por violaciones a la “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico” tiene que satisfacer el pago de aranceles para iniciar el proceso de revisión judicial. Además, tiene que incurrir en los costos fiscales y personales asociados a la celebración de la referida evidenciaría ante el Tribunal. Como resultado, cuando el estado infractor no comparece a dicha vista, no existe quien someta oficialmente ante el Tribunal la evidencia que consta en el expediente de la supuesta infracción. La ausencia oficial también tiene el efecto de limitar el derecho del peticionario a contrainterrogar testigos e impugnar la evidencia utilizada en su contra.

Mediante la presente Ley se enmienda dicho artículo para disponer -entre otros asuntos- que la ausencia de la parte peticionada en el recurso de revisión de una multa administrativa por supuestas violaciones a la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico, resultará en la desestimación de ~~tiene el efecto de obligar al Tribunal revisor a desestimar~~ la multa impuesta. Lo contrario sería colocar en la más injusta indefensión a una parte que pierde su única oportunidad para impugnar una multa que considera improcedente o injusta sin haber tenido un debido proceso de ley ~~podido contrainterrogar testigos o confrontar la evidencia en su contra~~. En esa situación, la única alternativa que tiene ante sí el Tribunal es la concesión del remedio solicitado en la petición de revisión y la desestimación de la multa.

El Estado Libre Asociado que sanciona a un ciudadano por -alegadamente- haber violado las disposiciones de la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico le debe a ese

ciudadano el correspondiente debido proceso de ley por mandato constitucional, independientemente del monto de la multa impuesta o la relativa importancia que se le asigne en el trámite ante los Tribunales de Justicia.

De igual forma, se enmienda el referido artículo para evitar la duplicidad de multas por la misma conducta, sólo si esta ~~si ésta~~ es cometida dentro del término de veinticuatro (24) horas.

Además, por consideraciones de razonabilidad, se establece un límite a la cantidad de sanción que se puede imponer a un infractor por el incumplimiento de su obligación de pago de la multa impuesta. Actualmente, luego de pasados los treinta (30) días desde que se emitió la multa sin que la misma haya sido satisfecha, ~~aplicará~~ se aplica un recargo de diez (10) dólares. Luego de ese cargo, y para meses subsiguientes sin realizar el pago, se impone un recargo de cinco (5) dólares adicionales por cada mes de retraso. Mediante la presente legislación se busca limitar ~~limitamos~~ la imposición de ese recargo mensual a un tope de doce meses. Nótese que la imposición de multas, cargos y recargos en ocasiones constituye un disuasivo al cumplimiento del ciudadano que, por limitaciones económicas, podría preferir mantener el cuadro de ilegalidad en lugar de pagar cantidades que no tiene capacidad para satisfacer.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Se enmienda el Artículo 23.05 de la Ley 22-2000, según enmendada,
2 conocida como la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para que lea como
3 sigue:

4 "Artículo 23.05.- ~~Procedimientos Administrativos~~ Procedimiento Administrativo.

5 Con relación a las faltas administrativas de tránsito, se seguirán las normas
6 siguientes:

7 (a) ...

1 (b) ...

2 (c) Se faculta al Secretario, por medio del Cuerpo de Ordenamiento del Tránsito,
3 a expedir boletos por faltas administrativas relacionadas y adoptadas en virtud de esta
4 Ley que no constituyan violaciones por vehículos en movimiento.

5 Para cumplir con las funciones dispuestas en esta Ley, el Secretario tendrá
6 facultad para delegar dicha autoridad en otros funcionarios o empleados del
7 Departamento, a quienes deberá expedir una identificación a tal efecto. Dichos
8 funcionarios o empleados deberán mantener la identificación en un lugar visible
9 mientras realicen las funciones que les han sido delegadas por virtud de este Artículo.

10 La autorización conferida por virtud de este inciso no constituirá una limitación a los
11 poderes delegados por ley a la Policía, Policía Municipal o a cualquier agente del orden
12 público.

13 El Secretario deberá establecer los mecanismos necesarios para promover una
14 coordinación efectiva, en lo referente a la expedición de boletos por faltas
15 administrativas, y la subsecuente inscripción de los respectivos gravámenes, con la
16 Policía de Puerto Rico, con la Policía Municipal de los municipios correspondientes, con
17 la Comisión de Servicio Público y con el Cuerpo de Vigilantes del Departamento de
18 Recursos Naturales y Ambientales. *Para evitar la duplicidad de multas por un mismo evento,*
19 *sólo se permitirá la imposición de multas por la comisión de una misma infracción durante el*
20 *período de veinticuatro (24) horas, con la excepción de los boletos expedidos por conducir en*
21 *exceso de velocidad.*

22 (d) ...

1 (e) ...


2 (f) ...

3 (g) ...

4 (h) Será deber del infractor pagar todo boleto dentro de los treinta (30) días a
5 partir de la fecha de su expedición. Todo pago de infracción realizado dentro del
6 periodo de quince (15) días a partir de la fecha de la infracción tendrá derecho a un
7 descuento de treinta por ciento (30%) del monto total de la infracción. De no pagarse
8 dentro de quince (15) días, tendrá derecho a un descuento de quince por ciento (15%) si
9 se paga antes de cumplidos los treinta (30) días a partir de la fecha de la infracción.
10 Luego de pasados los treinta (30) días, aplicará un recargo de diez (10) dólares y a partir
11 de ahí, conllevará un recargo de cinco (5) dólares adicionales por cada mes de retraso,
12 *hasta un máximo de doce (12) meses.* El recargo podrá ser pagado junto al boleto en
13 cualquier colecturía antes del vencimiento de la fecha de pago del permiso del vehículo
14 de motor o de la licencia de conducir. En los casos de infracciones de movimiento, de no
15 realizarse el pago dentro de los sesenta (60) días de emitido, la misma será incluida en
16 la licencia de conducir del infractor o del conductor certificado. En el caso que se
17 extravíe el boleto de notificación de la multa administrativa y dicha multa no aparezca
18 aún en los registros correspondientes del Departamento, el infractor podrá efectuar el
19 pago mediante la radicación de una declaración al efecto, en la forma y manera en que
20 el Secretario disponga mediante el reglamento. Dicho pago será acreditado contra
21 cualquier multa pendiente expedida con anterioridad al mismo, en orden cronológico.

1 Toda persona que renueve su licencia de conducir solo vendrá obligada a pagar
2 aquellas multas correspondientes al término de la vigencia de su permiso. Ninguna
3 persona vendrá obligada a pagar multas de años anteriores al periodo de los tres (3)
4 años de vigencia de su licencia, salvo que el Departamento: (1) demuestre que nunca
5 fueron pagadas porque no se renovó la licencia de conducir correspondiente al periodo
6 donde aparece la multa; o (2) haya enviado por correo electrónico o por correo
7 certificado con acuse de recibo, con anterioridad a la culminación de este término, una
8 notificación de cobro al infractor a su última dirección conocida o en su defecto, haya
9 publicado en un periódico de circulación general una reclamación de pago de la multa o
10 multas atribuibles a dicho infractor.

11 (i) ...

 12 (j) Si previa investigación de la Policía o del funcionario con competencia para
13 ello, se determinare que el oficial del orden público que expidió el boleto incurrió en
14 error o equivocación, procederá a notificarlo al Secretario y este éste [podrá] procederá a
15 cancelar el gravamen. Asimismo, [podrá] el Secretario *deberá* cancelar el gravamen
16 cuando no hubiese concordancia entre el boleto expedido y el vehículo gravado.

17 (k) El Secretario [podrá] *deberá* transferir el título de vehículos que contengan
18 gravamen anotado de acuerdo con esta Ley si la imposición del gravamen es posterior a
19 la fecha en que cambió de dueño el vehículo, pero la infracción fue cometida antes del
20 traspaso del mismo. Se considerará como la fecha en que cambió de dueño el vehículo
21 la que aparezca en el traspaso formalizado al dorso del certificado de título del vehículo
22 de motor o arrastre. En dichos casos, el Secretario le dará curso a la transferencia del

1 título, pero transfiriendo el gravamen del vehículo en el expediente del dueño anterior,
2 e informándose al nuevo dueño. El gravamen constituido en virtud de una multa
3 administrativa creada por este Capítulo, tendrá preferencia sobre cualquier otro
4 gravamen constituido sobre un vehículo, incluyendo las hipotecas de bienes muebles y
5 las ventas condicionales.

6 (1) Si el dueño del vehículo, de la tablilla, el conductor certificado, el
7 concesionario de venta o el pasajero afectado por la notificación de multa
8 administrativa considera que no se ha cometido la violación que se le imputa, podrá
9 solicitar un recurso de revisión judicial dentro del término de treinta (30) días a partir
10 de la fecha de recibo de la notificación. Antes de notificar *la* multa administrativa, el
11 Secretario verificará quién era el propietario de la tablilla o conductor certificado, al
12 momento de la comisión de la falta y la anotará en su expediente.

13 *En U* El recurso de revisión se formalizará presentando una solicitud en la Secretaría
14 del Tribunal, en la cual se expondrán los fundamentos en que se apoya la impugnación
15 de la falta administrativa de tránsito. Radicado el recurso, el peticionario deberá
16 notificar el mismo al Secretario dentro de un término de cinco (5) días a contar de su
17 radicación. *La notificación al Secretario dentro del término dispuesto es de carácter*
18 *jurisdiccional.* Establecido el recurso de revisión, será deber del Secretario elevar al
19 Tribunal copia certificada de los documentos que obren en el expediente, dentro de un
20 término de diez (10) días, a contar de la fecha en que fuera notificado de la radicación
21 del recurso de revisión.

1 Recibidos los documentos, el Tribunal señalará la vista del recurso para tener
2 lugar en un término no mayor de sesenta (60) días a contar de la fecha del recibo de
3 dichos documentos. El Tribunal revisará en sus méritos las cuestiones de hecho y de
4 derecho que dieron lugar a la imposición y notificación de la falta administrativa de
5 tránsito. *La parte peticionaria de la revisión judicial tendrá derecho a confrontar la evidencia en*
6 *su contra y a someter su propia evidencia. No obstante, en aquellos casos donde no haya*
7 *comparecido personalmente la parte peticionada o no esté disponible la prueba testifical para ser*
8 *contrainterrogada, el Tribunal ~~deberá desestimar la infracción~~ declarará Con Lugar el recurso de*
9 *revisión y ordenará la eliminación de la multa administrativa, así como el gravamen anotado en*
10 *el Registro de Vehículos de Motor o de la licencia de conducir del ciudadano.* El Tribunal
11 dictará su resolución en el caso dentro de un término de cinco (5) días, a contar desde la
12 fecha en que se celebre la vista. El Tribunal notificará su resolución por medios
13 electrónicos al Secretario y por correo ordinario y electrónico al peticionario dentro del
14 término de los diez (10) días siguientes de haberse dictado la misma. La resolución
15 dictada será *de* carácter final y definitivo.

16 Este recurso estará sujeto al pago de los derechos de presentación que establezca
17 el Tribunal Supremo.

18 Al solicitarse el Recurso de Revisión, si el dueño del vehículo, de la tablilla, el
19 conductor certificado o el pasajero deseara que el gravamen o la anotación sea
20 cancelada de inmediato, el peticionario deberá llevar personalmente o por medio de
21 agente o enviar por correo al Departamento de Hacienda un cheque o giro postal a
22 nombre del Secretario del Departamento de Hacienda cubriendo el monto de la multa o

1 multas cuya revisión se solicita. Los pagos así hechos serán devueltos al peticionario tan
2 pronto el Secretario reciba notificación del Tribunal anulando la multa o multas
3 administrativas.

4 Cuando el peticionario sea dueño del vehículo, de la tablilla, conductor
5 certificado o pasajero y la resolución del Tribunal le sea favorable, tan pronto el
6 Secretario reciba la correspondiente notificación del Tribunal, procederá a cancelar el
7 gravamen o la anotación creada por la multa administrativa cuya nulidad ha decretado
8 el Tribunal y procederá, además, a dar aviso por escrito de ello al interesado. Además,
9 el Secretario tomará medidas para, y se asegurará de que, la multa o gravamen no
10 aparezca en el documento que anualmente se envía al dueño del vehículo para la
11 renovación de licencia del mismo. El dueño del vehículo o la persona que fue objeto de
12 la multa y resultó favorecida por la resolución judicial, no estará obligada a realizar
13 ninguna gestión para la eliminación de la multa ni para que esta no aparezca más en la
14 licencia del vehículo. El Departamento de Hacienda no denegará el cobro de derechos
15 ni la expedición del marbete de un vehículo cuando se le presente copia de la resolución
16 judicial que revocó la expedición del boleto. De hecho, cuando proceda con la
17 deducción de multas a un ciudadano, deberá enviar electrónicamente a la Directoría de
18 Servicios al Conductor, copia de la evidencia retenida, para su cancelación en el sistema
19 adoptado por el Departamento de Transportación y Obras Públicas.

20 Por el contrario, si la Resolución del Tribunal es adversa al peticionario,
21 subsistirá el gravamen o la anotación, el cual sólo podrá ser cancelado mediante el pago
22 de la multa o multas correspondientes.

1 (m) ...

2 (n) ...

3 (o) ...

4 (p) ...

5 (q) ...

6 (r) ...

7 (s) ...

8 (t) Será deber del Secretario notificar anualmente mediante correo ordinario a
9 todo infractor que haya acumulado *multas que totalicen* entre un (1) y novecientos
10 noventa y nueve (999) dólares durante un año natural, exhortándole a cumplir con el
11 deber ciudadano del pago de multas.

12 (u) ..."

13 Sección 2.- Se ordena al Departamento de Transportación y Obras Públicas a
14 realizar los cambios correspondientes para ajustar la reglamentación vigente a la
15 política pública contenida en la Sección ~~el Artículo~~ 1 de esta Ley.

16 Sección 3.- Vigencia.

17 Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.

ORIGINAL

RECIBIDO MAR 20 23 PH 21 56
TRAMITE Y RECORDS SENADO PR

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

5^{ta}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1040

INFORME POSITIVO

20 de marzo de 2023

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisión"), previo estudio y consideración del **Proyecto del Senado 1040**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

ALCANCE DE LA MEDIDA

En
El **Proyecto del Senado 1040** (en adelante, "P. del S. 1040"), incorporando las enmiendas propuestas, tiene como propósito añadir los incisos (v) y (w) al Artículo 23.05 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", con el propósito de disponer sobre las facultades de la Secretaría de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico para reglamentar todo lo relacionado con las operaciones y funcionamiento del Cuerpo de Ordenamiento del Tránsito, en aras de optimizar sus funciones; prohibir expresamente la contratación de entidades privadas para desempeñar las funciones y responsabilidades del Cuerpo de Ordenamiento de Tránsito; establecer métricas de desempeño; disponer sobre los recaudos que este Cuerpo genere mediante la expedición de multas; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

La Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" (en adelante, "Ley 22"), regula la conducta que deben observar los conductores de vehículos en las vías públicas a lo largo y ancho de nuestro archipiélago.

Como norma general, son los oficiales adscritos al Negociado de la Policía de Puerto Rico y a las policías municipales, los llamados a hacer cumplir las disposiciones de la Ley 22. Ello, mediante intervenciones con los conductores y la emisión de boletos o multas administrativas por las violaciones a la referida Ley 22. A modo de excepción a la norma general, la Ley 22 contempla la existencia del Cuerpo de Ordenamiento del Tránsito (COT), como un grupo de agentes del orden público adscritos al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), cuyas facultades les permiten intervenir en violaciones a la Ley 22 cuando los vehículos no estén en movimiento.

Por otra parte, es importante hacer mención de que la Ley Núm. 54 de 30 de mayo de 1973, según enmendada, conocida como "Ley de Administración, Conservación y Policía de las Carreteras Estatales de Puerto Rico" (en adelante, "Ley 54"), estableció una serie de responsabilidades y facultades del DTOP y de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT), en torno a las carreteras del País. Entre las funciones conferidas por esta ley están las de dar mantenimiento a las vías públicas, lo cual incluye el desyerbo, asfaltado y conservación de las mismas.

La emisión de boletos a través del programa del COT permite el ingreso de millones de dólares anualmente al erario. Sin embargo, este programa ha sufrido grandes recortes presupuestarios a través de los años, lo cual ha mermado la cantidad del personal asignado al COT y dejado un neto de reducción en los recaudos. Asimismo, el dinero que se recauda por concepto de las multas que expide el COT pasa al fondo general; por lo cual el dinero no ayuda necesariamente a la agencia en sus funciones. Por su parte, cada vez es menor el presupuesto disponible para la agencia realizar medidas de mantenimiento y conservación de las vías.

Ante la problemática antes esbozada, el P. del S. 1040, de la autoría del presidente del Senado, Hon. José L. Dalmau Santiago, tiene como propósitos: (1) disponer sobre los recaudos que este Cuerpo genere mediante la expedición de multas; (2) disponer que el dinero recaudado por concepto de multas emitidas por el COT se utilice para sufragar los costos operacionales de ese programa, y que el remanente se utilice para programas de mantenimiento y conservación de las vías públicas; (3) establecer métricas de desempeño operacional del COT en aras de medir la efectividad de este programa, y (4) prohibir expresamente la contratación de entidades privadas para desempeñar las funciones y responsabilidades del Cuerpo.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

El COT fue creado por la Ley 45 de 13 de diciembre de 1990, con el propósito de que la Policía de Puerto Rico (en adelante, "Policía") pudiera concretar sus esfuerzos en combatir la criminalidad. (Véase: Departamento de Transportación y Obras Públicas, *Informe de Transición 2020*, pp. 19-20, TRANSICIÓN 2020 (31 de octubre de 2022),

EHO

<https://transicion2020.pr.gov/Agencias/049/Informe%20status%20planes%20unidades%20administrativas/DTOP%20Informe%20de%20Transicion%202020.pdf>).

Este programa está adscrito a la Directoría de Obras Públicas del DTOP. Según surge del *Informe de Transición 2020*, presentado por el DTOP el 31 de octubre de 2020, el “programa orienta a los conductores y peatones; expide boletos por diferentes faltas administrativas y a conductores cuyos vehículos violan las dimensiones y pesos de sus cargas conforme al procedimiento administrativo establecido en el [Capítulo XXV] de la Ley 22-2000”. Explica el DTOP que:

El COT fue creado como un recurso de apoyo para la policía estatal y así [estos] concentrar sus esfuerzos en otras labores de seguridad como por ejemplo combatir la criminalidad. Esta área cuyo recurso financiero es principalmente por concepto de multas por faltas administrativas de tránsito emitidas en el área metropolitana y en el Programa de pesaje por Falta Administrativa Exceso de Peso, Falta Administrativa Excesos en Dimensiones (Programa de Pesaje) y Falta Administrativa por Área de Pesaje.

Surge de la Exposición de Motivos del P. del S. 1040 que, en sus orígenes el COT fue adscrito al DTOP para expedir multas administrativas relacionadas con el estacionamiento ilegal de vehículos en el Área Metropolitana de San Juan y surgió como parte del esfuerzo para controlar el marcado incremento de los vehículos estacionados en las aceras, en áreas verdes y en áreas prohibidas, que afectaban el acceso peatonal y obstaculizaban el flujo vehicular. Como parte de la evaluación para la adopción de esta iniciativa, se consideraron estrategias utilizadas en otras jurisdicciones, tales como las ciudades de Nueva York y San Francisco donde se implantó el concepto de los “Meter Maids”, que eran entidades municipales que estaban a cargo de reglamentar y hacer cumplir las disposiciones relacionadas con el estacionamiento en las vías públicas, a la vez que generaban un recaudo adicional al fisco de las ciudades. Se evidenció que estas entidades municipales generaban suficientes ingresos de las multas expedidas para costear sus gastos operacionales, con un significativo exceso de recaudos que se transferían a las arcas del municipio.

El COT, en sus inicios, se autofinanciaba mediante los ingresos que generaba por las multas expedidas, llegando a contar con una plantilla de unos setenta empleados que expedían miles de boletos anualmente. Sin embargo, con el paso del tiempo el COT fue objeto de cambios que afectaron su funcionamiento y eficiencia operacional. Uno de los cambios fue asignarle al COT las funciones relacionadas con la fiscalización de las normas relacionadas con el peso y medidas de los vehículos, establecidas en la Ley 22. Nótese que actualmente la referida Ley define a este Cuerpo como el programa de funcionarios o empleados del DTOP, en quienes el Secretario de dicho Departamento delega la facultad de expedir boletos por faltas administrativas relacionadas y adoptadas al amparo de la Ley 22, que no constituyan violaciones por vehículos en

ERO

movimiento, entre otras cosas. Otro cambio fue asignarle un presupuesto operacional fijo que fue objeto de una constante reducción anual que afectó dramáticamente sus operaciones. Los datos reflejan que para el año fiscal 2018-2019, el COT contaba con solo quince empleados, quienes expidieron unas 60,726 multas, para un recaudo de \$5,572,406. Para el año fiscal 2020-2021, el COT apenas contaba con once empleados, los cuales estaban destacados en el Área Metropolitana, Pesaje Semipermanente del Norte y Pesaje Semipermanente del Sur, los cuales expidieron unos 22,239 boletos, para un recaudo de \$2,356,249.

Resulta necesario dotar al COT con los mecanismos necesarios que le permitan realizar adecuadamente su función de intervenir con las violaciones de estacionamiento ilegal, las relativas a los semáforos inteligentes, y hacer cumplir las disposiciones relacionadas con peso y medidas de los vehículos, así como reafirmar la política pública de que el COT seguirá operando como un programa adscrito al DTOP, cuyas funciones no serán privatizadas. Para facilitar que el COT pueda ampliar su plantilla de empleados y pueda ser autosuficiente desde una perspectiva presupuestaria, se dispone que los recaudos por concepto de las multas expedidas ingresarán al Fondo Especial permanente, que será utilizado para sufragar los gastos operacionales del Cuerpo, incluyendo el pago de nómina, compra de equipos electrónicos y materiales para expedir las multas, y compra de vehículos para las labores del personal, entre otros.

El remanente de los recursos disponibles al final de cada año fiscal podrá ser utilizado por el Secretario del DTOP para sufragar actividades e iniciativas del próximo año fiscal, relacionadas con servicios de desyerbo en las áreas verdes de las vías públicas, compra de asfalto para la reparación de carreteras, labores de conservación y mantenimiento de infraestructura de transportación y otras, según sean necesarias.

La legislación dispone, además, que el Secretario del DTOP establecerá métricas de eficiencia y productividad para medir cada seis meses la efectividad operacional del COT. Las referidas métricas deberán incluir el volumen y monto de las multas expedidas, el número del personal adscrito al COT, el costo operacional del programa, el remanente de los recaudos transferidos al Fondo Especial del COT durante el período evaluado, y el detalle del monto utilizado y de las actividades realizadas con los remanentes de los recaudos depositados en el Fondo Especial, entre otros parámetros. El resultado de estas evaluaciones será remitido a la Secretaría de cada Cuerpo Legislativo en la Asamblea Legislativa, no más tarde del 15 de junio y del 15 de diciembre de cada año.

Una vez recibido el referido del P. del S. 1040 en la Comisión, se solicitaron comentarios al Departamento de Seguridad Pública (DSP), al DTOP, al Departamento de Hacienda y la Oficina de Servicios Legislativos (OSL). Al momento de la presentación de este informe se han recibido comentarios por parte del Departamento de Hacienda, el DTOP y la OSL, de los cuales se presenta un resumen a continuación.

ERU

Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP)

La secretaria del Departamento de Transportación y Obras Públicas, Hon. Eileen M. Vélez Vega, suscribió comentarios de esa agencia en torno al P. del S. 1040, en los cuales favorece la aprobación de la pieza legislativa en lo relativo a la creación del fondo especial, a ser designado como Fondo Especial Permanente, para autofinanciar los gastos operacionales del COT y a la autorización de utilizar los remantes de los recaudos para actividades relacionadas con servicios de desyerbo en las áreas verdes de las vías públicas, compra de asfalto para la reparación de carreteras, labores de conservación y mantenimiento de infraestructura de transportación y otras.

En primer lugar, el DTOP reseñó que es a través de la Ley 22-2000 que se le confieren al COT las facultades de poder intervenir en ciertos casos. "El COT desde su creación y en la actualidad, es una herramienta para el fortalecimiento y apoyo a las labores que realizan los distintos cuerpos del orden público, entre estos, la [Policía]. Su funcionamiento operacional es esencial ante el gran desarrollo de la infraestructura y el aumento de los vehículos que transitan en las carreteras".

Explica el DTOP que, el COT está facultado para expedir boletos por faltas administrativas según la disposición de la Ley 22-2000, que no constituyen violaciones por vehículos en movimiento. Se exceptúa de tal disposición lo establecido en el inciso (j) del artículo 8.02, relacionado con el semáforo inteligente y las multas relacionadas con el programa de pesaje del DTOP, según se dispone en el Artículo 15.06, por faltas administrativas de tránsito relacionadas con las violaciones a las dimensiones y peso de los vehículos y cargas. Estas disposiciones existen con el propósito de que los policías puedan centrarse en brindar mayor vigilancia y seguridad a la ciudadanía.

El DTOP esbozó que, "[e]n la actualidad el COT se encuentra adscrito a la Directoría de Obras Públicas, la cual es un brazo operacional del DTOP que tiene la responsabilidad de conservar la red oficial de 8,042 kilómetros de carreteras estatales en Puerto Rico. Para estas funciones, el DTOP cuenta con siete oficinas Regionales, las cuales en la actualidad cuenta con personal permanente muy limitado y ningún personal reclutado para proyectos". En lo que corresponde a los recaudos generados por el COT se brinda una tabla que el DTOP incluyó como parte de su memorial:

Año Fiscal	Número de Empleados	Boletos Electrónicos Emitidos	Equivalencia en Dinero	Recaudos por el Departamento de Hacienda
2017-2018	15	46,583	\$3,797,795	\$3,150,169
2018-2019	15	60,726	\$4,797,810	\$5,572,406
2019-2020	12	30,884	\$2,488,300	\$3,741,15
2020-2021	11	22,239	\$2,326,350	\$2,356,249
2021-2022	10	31,600	\$3,210,700	\$1,734,429

ERO

El DTOP enfatizó que, entre marzo a septiembre de 2020, el COT no emitió multas por faltas administrativas dado el cierre del gobierno por el COVID-19, lo cual explica la merma en la expedición de boletos en ese año.

De la información brindada por el DTOP referente a los recaudos se puede apreciar que el COT, aun con una reducida plantilla de empleados, puede generar ingresos sustanciales en el desempeño de sus deberes de expedir boletos por las infracciones administrativas de la Ley 22-2000 que le corresponde poner en vigor. Esto es cónsono con la experiencia de entidades que ejercen funciones similares en ciudades de los Estados Unidos de América, donde los recaudos consistentemente superan de forma sustancial los costos operacionales del organismo encargado de hacer cumplir las normas sobre estacionamiento en las vías públicas.

EL DTOP señaló no estar de acuerdo con prohibir la contratación de entidades privadas para desempeñar las funciones y responsabilidades del COT. Plantearon que la contratación de recursos externos le permitiría al DTOP contar con el personal necesario de acuerdo con el volumen de trabajo del Cuerpo, lo cual argumentan generaría economías para la agencia.

Es importante enfatizar que conforme surge del texto del P. del S. 1040, el DTOP está debidamente autorizado para contratar el personal necesario para el desempeño de sus responsabilidades. Esto surge claramente del texto del Artículo 23.05(v), el cual dispone que el DTOP establecerá mediante reglamento las normas para el reclutamiento del personal necesario conforme a los procesos establecidos para contratación de recursos humanos en el sector gubernamental. En otras palabras, el COT puede utilizar las diversas alternativas disponibles en el gobierno, tales como destaques interagenciales, contratación de personal temporero, movilidad de empleados entre agencias, conforme a la Ley del Empleador Único, u otras, para reforzar las actividades del Cuerpo.

Lo que el P. del S. 1040 persigue prohibir es el traspaso o privatización de los deberes y responsabilidades, ya sea de forma total, parcial o regional, que corresponden a las funciones inherentes del COT. Es por ello que se reafirma la política pública de mantener la prohibición establecida, la cual no afecta la capacidad del COT de ampliar de forma temporera la plantilla de sus funcionarios de conformidad con las necesidades de servicio de la entidad. Se reconoce que el expedir boletos y multas es una función que surge del poder del estado de hacer cumplir sus normas. Se entiende que delegar esta función a un ente privado, cuya motivación primordial es el ánimo de lucro, es contrario al mejor bienestar de la sociedad.

GRU

Departamento de Hacienda

El Departamento de Hacienda, a través de la Oficina de Asuntos Legislativos, suscribió los comentarios de esa agencia sobre el P. del S. 1040. Surge de los comentarios del Departamento de Hacienda que dicha agencia tiene jurisdicción sobre todo lo relacionado a la contabilidad, preparación y ejecución del presupuesto, así como lo pertinente a fondos especiales y disposiciones referentes al control y administración de los fondos y la propiedad pública. Cónsono con su jurisdicción atiende el asunto relacionado con la creación de un fondo especial. Plantean la existencia de la Ley 26-2017, según enmendada, conocida como "Ley de Cumplimiento con el Plan Fiscal", la cual recomienda que como norma general se utilice el mecanismo de asignaciones presupuestarias para cubrir los gastos operacionales del gobierno que no es lo que se persigue mediante la creación del fondo especial establecido en el P. del S. 1040.

Se reconoce que la política pública que promueve la Ley 26-2017 tiene como propósito asegurar que los gastos operacionales de una agencia o programa dentro de una entidad gubernamental, siempre que cuenten con los debidos recursos para sufragar los costos presupuestarios. Como muy bien establece la Ley 26-2017, la asignación presupuestaria es el mecanismo que como norma general se recomienda utilizar para cubrir los gastos operacionales. Pero cabe enfatizar dicha ley permite margen para excepciones siempre y cuando se cumpla con el requisito de que se provean los recursos necesarios y recurrentes para cubrir los costos de la actividad o gestión gubernamental que se proponga.

ERC
El COT operó por muchos años como un programa adscrito al DTOP que se autofinanciaba con los propios recursos que generaba mediante la expedición de boletos o multas administrativa. No fue hasta que se estableció el mecanismo de asignaciones anuales fijas, con una constante reducción de su presupuesto operacional, que comenzó a reducirse la plantilla de empleados y la eficiencia operacional del programa. El mecanismo de fondo especial propuesto en el P. del S. 1040, de allegar los fondos recaudados por los boletos expedidos por sus funcionarios, busca dotar nuevamente al COT con la flexibilidad de autofinanciar sus gastos operacionales, incluyendo nomina, uniformes, equipos necesarios y adiestramientos, entre otros, para asegurar el más eficaz desempeño en el cumplimiento de sus deberes y responsabilidades.

Mas aun, el propio historial de recaudos del programa, según los datos provistos por el DTOP, demuestra que sus actividades generan más fondos de los recursos necesarios para su operación. Es por ello que se dispone que el excedente de los recaudos necesarios para operación del COT sea utilizado por el DTOP para otras actividades tales como servicios de desyerbo en las áreas verdes de las vías públicas, compra de asfalto para la reparación de carreteras, labores de conservación y mantenimiento de infraestructura de transportación y otras, según sean necesarias. Es por lo anterior que se justifica la creación del fondo especial creado por el P. del S. 1040

como una excepción a lo dispuesto por la Ley 26-2017, lo cual está dentro de las amplias facultades de la Asamblea Legislativa de establecer política pública.

No obstante lo anterior, se establece el deber del Secretario del DTOP de someter un detalle de los gastos de funcionamiento del COT para el año siguiente, en aras de mantener un firme control de los costos operacionales de dicha entidad. Esto mediante enmienda incorporada en el Entrillado Electrónico.

Oficina de Servicios Legislativos (OSL)

La directora de la Oficina de Servicios Legislativos, Lcda. Mónica Freire Florit, suscribió comentarios escritos en torno al P. del S. 1040, en los cuales concluye que no haya impedimento legal alguno para la aprobación de la medida. La OSL recomendó ciertas enmiendas, algunas de las cuales comentamos más adelante. Recomiendan consultar al DTOP sobre su opinión de la pieza legislativa.

Explicó la OSL que, es el DTOP el organismo gubernamental encargado de “implementar, planificar, promover y coordinar toda actividad relacionada con la transportación en Puerto Rico”. Dentro de estos deberes, está el de “velar por el fiel cumplimiento del uso, mantenimiento y conservación de las vías públicas estatales”. Por su parte, el COT, adscrito al DTOP, tiene facultad de emitir boletos por faltas administrativas. Según reseña la OSL, es el artículo 1.34-A de la Ley 22-2000, el que dispone las facultades del COT y define el mismo como el:

E&V

[P]rograma de funcionarios o empleados del Departamento, en quienes el Secretario delega la facultad de expedir boletos por faltas administrativas relacionadas y adoptadas en virtud de esta ley, que no constituyan violaciones por vehículos en movimiento, excepto en cuanto a las disposiciones del inciso (j) del Artículo 8.02 de esta Ley relacionado con el semáforo inteligente y las multas relacionadas al Programa de Pesaje del Departamento, según se dispone en el Artículo 15.06 de esta Ley, por faltas administrativas de tránsito relacionadas con las violaciones a las dimensiones y peso de los vehículos y sus cargas. El Cuerpo de Ordenamiento de Tránsito podrá utilizar el sistema electrónico de expedición de boletos.

La OSL expresa que el Artículo VI del Plan de Reorganización Núm. 6 de 1971 del Departamento de Transportación y Obras Públicas, le concede al Secretario del DTOP la facultad de “celebrar a nombre del Departamento o de sus autoridades adscritas todos los convenios, contratos o acuerdos que sean necesarios y convenientes a los fines de alcanzar los objetivos del Departamento y sus programas...” OSL es de la opinión que la contratación de personal para optimizar las funciones y operaciones del Programa del COT se encuentra dentro de las facultades concedidas al Secretario del

Departamento de transportación y Obras Públicas, lo cual está consignado en el Reglamento 8591 del DTOP con fecha del 14 de mayo de 2015, titulado "Reglamento del Cuerpo de Ordenamiento de Tránsito". Por último, entiende la OSL que el P. del S. 1040 pudiese tener un impacto positivo en la generación de fondos y en ayudar a mantener nuestras vías públicas en mejor estado.

La OSL recomienda eliminar la enmienda propuesta mediante el nuevo inciso (v) al Artículo 23.05 de la Ley 22-2000 por entender que ya el Secretario ha adoptado un reglamento sobre las normas y procedimientos que han de regir en el COT. Además, recomiendan añadir la prohibición sobre la contratación con entidades privadas en el Artículo 1.34-A de la Ley 22-2000 que dispone sobre la definición del COT. Reconocemos que el COT actualmente cuenta con un reglamento que rige las normas y procedimientos de la entidad. Sin embargo, se entiende necesario consignar expresamente la facultad del Secretario de reglamentar el funcionamiento de este programa, en aras de reafirmar la intención legislativa de que el COT opere bajo la sombrilla del DTOP y que no se deleguen sus funciones y responsabilidades en entidades privadas. Se concurre con la OSL en su apreciación de que la contratación de personal para optimizar las funciones y operaciones del Programa del COT se encuentra dentro de las facultades concedidas al Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, lo cual está consignado en el Reglamento 8591 del DTOP, con fecha del 14 de mayo de 2015. Esa facultad se mantiene inalterada conforme a lo establecido en el nuevo texto del Artículo 23.05(v), el cual dispone que el DTOP establecerá mediante reglamento las normas para el reclutamiento del personal necesario conforme a los procesos establecidos para contratación de recursos humanos en el sector gubernamental. Es por ello que, se debe mantener la enmienda correspondiente al nuevo inciso (v) que se recomienda en el P. del S. 1040.

ERU

ENMIENDAS PROPUESTAS

La Comisión introdujo varias enmiendas al título, a la exposición de motivos y al texto decretativo, a los fines de corregir errores ortográficos, así como definir con mayor precisión intensidad de la acción o gestión propuesta. En el caso de la parte decretativa en particular, se establece el deber del Secretario de someter un detalle de los gastos operacionales del COT correspondiente al año fiscal siguiente como mecanismo de control fiscal y se extiende el término para la adopción de la reglamentación necesaria a 180 días.

IMPACTO FISCAL ESTATAL

Cabe enfatizar que la gestión propuesta por el P. del S. 1040, de promover la autosuficiencia operacional del COT mediante los recaudos que se generen por concepto de las multas y boletos que se expidan por infracciones a las normas administrativas bajo su jurisdicción, no representa un conflicto con el Plan de Ajuste de

la Deuda aprobado ni es contrario a las normas de un estricto control del presupuesto gubernamental. El historial de recaudos que ha generado el COT refleja que consistentemente superaba el costo operacional del Cuerpo, lo cual ha sido la experiencia en otras jurisdicciones que cuentan con programas similares. El gasto que se autoriza al DTOP para actividades de desyerbo, asfaltado y mantenimiento de vías públicas tampoco representa un impacto presupuestario negativo en las operaciones del DTOP, ya que será sufragado por los recursos remanentes de los recaudos depositados en el Fondo Especial Permanente del COT. Es por lo anterior que la aprobación del P. del S. 1040 no representa un impacto adverso ni impone una obligación económica al presupuesto operacional del gobierno.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico certifica que la pieza legislativa bajo análisis no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del **Proyecto del Senado 1040**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

Respetuosamente sometido,



HON. ELIZABETH ROSA VÉLEZ
Presidenta
Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,
Urbanismo e Infraestructura

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

4^{ta}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1040


7 de octubre de 2022

Presentado por el señor *Dalmau Santiago*

Coautores la señora Hau y el señor Ruiz Nieves

Referido a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura

LEY

 Para añadir los incisos (v) y (w) al Artículo 23.05 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como la “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, a los fines de disponer sobre las facultades de la Secretaría de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico para reglamentar todo lo relacionado con las operaciones y funcionamiento del Cuerpo de Ordenamiento del Tránsito (COT), en aras de optimizar sus funciones; prohibir expresamente la contratación de entidades privadas para desempeñar las funciones y responsabilidades del Cuerpo de Ordenamiento de Tránsito; establecer métricas de desempeño; disponer sobre los recaudos que este Cuerpo genere mediante la expedición de multas; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Cuerpo de Ordenamiento del Tránsito (en adelante, “COT”) fue creado por virtud de la Ley Núm. 45 de 13 de diciembre de 1990, que enmendó la Ley Núm. 141 de 20 de julio de 1960, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, posteriormente derogada por la Ley 22-2000, según enmendada. ~~como una entidad adscrita~~ En sus orígenes, el COT fue adscrito al Departamento de Transportación y Obras Públicas (en adelante, “DTOP”) para expedir multas administrativas relacionadas con el estacionamiento ilegal de vehículos en el Area Área Metropolitana de San Juan. ~~El COT~~

~~surge y surgió~~ como parte del esfuerzo de para controlar el marcado incremento de los vehículos estacionados en las aceras, en áreas verdes y en áreas prohibidas, que afectaban el acceso peatonal y obstaculizaban el flujo vehicular. Como parte de la evaluación para la adopción de esta iniciativa, se consideraron estrategias utilizadas en otras jurisdicciones, tales como ~~la ciudad~~ las ciudades de Nueva York y San Francisco, donde se implantó el concepto de los "Meter Maids", que eran entidades municipales que estaban a cargo de reglamentar y hacer cumplir las disposiciones relacionadas con el estacionamiento en las vías públicas, a la vez que generaban un recaudo adicional al fisco de ~~la ciudad~~ las ciudades. Se evidenció que estas entidades municipales generaban suficientes ingresos de las multas expedidas para costear sus gastos operacionales, con un significativo exceso de recaudos que se transferían a las arcas del municipio.

El COT, en sus inicios, se autofinanciaba mediante los ingresos que generaba por las multas expedidas, llegando a contar con una plantilla de unos ~~40 empleados~~ setenta empleados, entre supervisores y oficiales de tránsito, que expedían miles de boletos anualmente. Sin embargo, con el paso del tiempo el COT fue objeto de cambios que afectaron su funcionamiento y eficiencia operacional. Uno de los cambios fue asignarle al COT las funciones relacionadas con la fiscalización de las normas relacionadas con el peso y medidas de los vehículos, ~~establecido en la Ley 22-2000~~ establecidas en la Ley 22-2000. Nótese que actualmente la referida Ley define a este Cuerpo como el programa de funcionarios o empleados del DTOP, en quienes el Secretario de dicho Departamento delega la facultad de expedir boletos por faltas administrativas relacionadas y adoptadas al amparo de la Ley 22, supra, que no constituyan violaciones por vehículos en movimiento, entre otras cosas. Otro cambio fue asignarle un presupuesto operacional fijo, que fue objeto de una constante reducción anual que afectó dramáticamente sus operaciones. Los datos reflejan que para el año fiscal 2018-2019, el COT contaba con solo quince 15 empleados, los cuales que expedieron unas 60,726 multas, para un recaudo de \$3,150,169. Para el año fiscal 2020-2021, el COT apenas contaba con once 11 empleados, muchos de los cuales se encuentran asignados en la instalación de pesaje de camiones ubicado en el expreso

Enu

~~Expreso~~ PR-52, en el ~~municipio Municipio~~ de Salinas, y que se expidieron unas 6,791 multas, para un recaudo de \$1,599,792.

Resulta necesario dotar al COT con los mecanismos necesarios que le permitan realizar adecuadamente su función de intervenir con las violaciones de estacionamiento ilegal, las relativas a los semáforos inteligentes, y hacer cumplir las disposiciones relacionadas con peso y medidas de los vehículos, así como reafirmar la política pública de que el COT seguirá operando como ~~una entidad adscrita~~ un programa adscrito al DTOP, cuyas funciones no serán privatizadas.

Para facilitar que el COT pueda ampliar su plantilla de empleados y pueda ser autosuficiente desde una perspectiva presupuestaria ~~presupuestaria~~, se dispone que los recaudos por concepto de las multas expedidas ingresarán a ~~una cuenta especial bajo la custodia de la Secretaría del DTOP la cual será utilizada~~ al Fondo Especial del COT, que será utilizado para sufragar los gastos operacionales del ~~cuerpo~~ Cuerpo, incluyendo el pago de nómina, compra de equipos electrónicos y materiales para expedir las multas, y compra de vehículos para las labores del personal, entre otros.

El remanente de los recursos disponibles al final de cada año fiscal podrá ser utilizado por ~~la Secretaría~~ el Secretario del DTOP para sufragar actividades e iniciativas del próximo año fiscal, relacionadas con servicios de desyerbo en las áreas verdes de las vías públicas, compra de asfalto para la reparación de ~~carreteras~~ carreteras, labores de conservación y mantenimiento de infraestructura de transportación y otras, según sean necesarias.

ERU ~~La Secretaría~~ El Secretario del DTOP establecerá métricas de eficiencia y productividad para medir cada seis (6) meses la efectividad operacional del ~~Cuerpo de Ordenamiento del Tránsito (COT)~~ COT. Las referidas métricas ~~deben~~ deberán incluir el volumen y monto de las multas expedidas, el número del personal adscrito al COT, el costo operacional ~~de la entidad~~ del programa, el remanente de los recaudos transferidos al Fondo Especial del COT durante el período evaluado, y el detalle del monto utilizado y de las actividades realizadas con los remanentes de los recaudos depositados en el

Fondo Especial, entre otros parámetros. El resultado de estas evaluaciones será remitido a la Secretaría de cada Cuerpo Legislativo en la Asamblea Legislativa, no ~~mas~~ más tarde del 15 de junio y del 15 de diciembre de cada año.

Por todo lo anterior, la Asamblea Legislativa reafirma la política pública de contar con un cuerpo o programa adscrito al DTOP y dirigido a expedir multas administrativas por estacionamiento ilegal y relativas a los semáforos inteligentes, así como fiscalizar el cumplimiento de las normas relacionadas con el peso y medidas de los vehículos, que operará de forma autosuficiente desde una perspectiva presupuestaria.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Se adicionan los incisos (v) y (w) al Artículo 23.05 de la Ley 22-2000,
2 según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para
3 que lea como sigue:

4 "Artículo 23.05- Procedimiento administrativo.

5 Con relación a las faltas administrativas de tránsito, se seguirán las normas
6 siguientes:

7 (a) ...

8 (b) ...

9 ...

10 (v) ~~El(La)~~ Secretario(a) del Departamento de Transportación y Obras Públicas (~~DTOP~~)
11 establecerá mediante reglamento las normas relacionadas tanto con el funcionamiento y
12 operación del Cuerpo de Ordenamiento del Tránsito (COT), que será una entidad adscrita al
13 ~~DTOP~~ Departamento, como con el reclutamiento del personal necesario que será conforme a los
14 procesos establecidos para contratación de recursos humanos en el sector gubernamental. ~~El(La)~~
15 Secretario(a) del ~~DTOP~~ Departamento establecerá métricas de eficiencia y productividad para

1 medir cada seis (6) meses la efectividad operacional y productividad del COT. El resultado de
 2 estas evaluaciones será remitido a la Asamblea Legislativa. Queda expresamente prohibida la
 3 contratación de entidades privadas para desempeñar las funciones y responsabilidades del COT.

4 (w) El dinero recaudado por concepto de las multas emitidas por los integrantes del Cuerpo
 5 de Ordenamiento del Tránsito (COT) será depositado en ~~un~~ el Fondo Especial permanente de
 6 dicho Cuerpo, que se utilizará, en primera instancia, para sufragar los costos operacionales, de
 7 nómina y gastos propios del COT mismo, incluyendo la compra de equipos electrónicos y
 8 materiales para la expedición de multas, la adquisición de vehículos para facilitar la labor del
 9 personal, la compra de uniformes para sus integrantes, y el pago de adiestramientos necesarios,
 10 entre otros. El Secretario incluirá anualmente en su petición presupuestaria un detalle de los
 11 gastos operacionales del COT para el año fiscal siguiente y una evaluación del costo operacional
 12 del presupuesto vigente en comparación con los recaudos del programa para ese año. El
 13 remanente de los recursos disponibles al final de cada año fiscal podrá ser utilizado por el
 14 Secretario(a) del DTOP para sufragar actividades e iniciativas del próximo año fiscal,
 15 relacionadas con servicios de desyerbo en las áreas verdes de las vías públicas, compra de asfalto
 16 para la reparación de ~~carreteras~~ carreteras, labores de conservación y mantenimiento de
 17 infraestructura de transportación, según sean necesarias y conforme a las prioridades que se
 18 establezcan."

19 Sección 2.- Reglamentación.

20 Se autoriza a la Secretaría de Transportación y Obras Públicas a adoptar, dentro
 21 de un período no mayor de ciento ochenta (180) días ~~veinte (120) días calendario~~, a partir

1 de la aprobación de esta Ley, las normas y reglamentos necesarios o a enmendar las
2 normas y reglamentos existentes para cumplir con las disposiciones de esta Ley.

3 Sección 3.- Cumplimiento.

4 La Secretaría del Transportación y Obras Públicas (~~DTOP~~) establecerá métricas de
5 eficiencia y productividad para medir cada seis (6) meses la efectividad operacional del
6 Cuerpo de Ordenamiento del Tránsito (~~COT~~). Las métricas ~~deben~~ deberán incluir para
7 cada semestre: el volumen total de boletos emitidos y del monto estimado de las multas
8 expedidas de los mismos, el número del de personal adscrito al COT, el costo operacional
9 de la entidad del mismo, y las evaluaciones, señalamientos, asesoramiento, hallazgos,
10 determinaciones, estudios, fiscalizaciones, y recomendaciones relativas a este Cuerpo, el
11 remanente de los recaudos transferidos al Fondo Especial del COT durante el periodo
12 evaluado, y el detalle del monto utilizado y de las actividades realizadas con los
13 remanentes de los recaudos depositados en el Fondo Especial del COT, entre otros
14 parámetros. El resultado de estas evaluaciones será remitido a la Secretaría de cada
15 Cuerpo Legislativo en la Asamblea Legislativa, no ~~mas~~ más tarde del 15 de junio y del
16 15 de diciembre de cada año.

17 Sección 4.- Vigencia.

18 Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.

ORIGINAL

REGISTRADO
RECEIVED
MAR 15 2023
SECRETARÍA DE ESTADO
SENADO DE PUERTO RICO

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

5^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

14 de marzo de 2023

Informe sobre la R. del S. 604

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Asuntos Internos, previa consideración, recomienda la aprobación de la Resolución del Senado 604, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

La R. del S. 604 propone ordenar a la Comisión de Gobierno y la Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía del Senado de Puerto Rico realizar una investigación exhaustiva sobre la efectividad, ejecución, y conveniencia del mecanismo dispuesto en el ordenamiento jurídico sobre la adquisición de seguros para el Gobierno de Puerto Rico, sus Municipios, sus corporaciones y autoridades públicas.

Esta Comisión entiende que la solicitud es razonable dado que presenta una situación que puede ser atendida por la Comisión de Gobierno y la Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía del Senado de Puerto Rico, según dispuesto en la Regla 13 "Funciones y Procedimientos en las Comisiones" del Reglamento del Senado de Puerto Rico.

Por lo antes expuesto, la Comisión de Asuntos Internos del Senado de Puerto Rico recomienda la aprobación de la Resolución del Senado 604 con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



Marially González Huertas
Presidenta
Comisión de Asuntos Internos

(ENTIRILLADO ELECTRONICO)
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19na. Asamblea
Legislativa

3ra. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 604

18 de mayo de 2022

Presentado por el señor *Aponte Dalmau*

Referida a la comisión de *Asuntos Internos*

RESOLUCIÓN

mst
Para ordenar a las comisiones de Gobierno y de Proyectos Estratégicos y Energía del Senado de Puerto Rico a realizar una investigación exhaustiva sobre la efectividad, ejecución y conveniencia del mecanismo dispuesto en el ordenamiento jurídico sobre la adquisición de seguros para el Gobierno de Puerto Rico, sus Municipios, sus corporaciones y autoridades públicas.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De conformidad con el Artículo 12.020 de la Ley Núm. 77 de 19 de junio de 1957, según enmendada, conocida como "Código de Seguros de Puerto Rico, el proceso de adquisición de pólizas de seguros públicos deberá realizarse mediante el mecanismo de subasta pública por parte de la Oficina de Seguros Públicos dentro de la jurisdicción del Departamento de Hacienda. Sin embargo, podrá obviarse ese mecanismo "en aquellos casos en que se determine que el método de subasta no es el más apropiado para la mejor protección del interés público".

El área de seguros públicos bajo el Departamento de Hacienda se encarga de tramitar los seguros para las agencias del Estado Libre Asociado, sus municipios y las corporaciones públicas. Además, radica reclamaciones contra la(s) fianza(s) global(es)

estatal(es) y municipal(es) y tramita los pagos de la primas. Su función principal es obtener una contratación de protección contra riesgos del gobierno con la mayor cubierta posible al menor costo. En el cumplimiento de su función, debe celebrar subastas, solicitar cotizaciones, realizar inspecciones para evaluar los riesgos, investigar pérdidas y reclamaciones y gestionar pago de aseguradores, entre otros.

No obstante, en una interpretación cuestionablemente amplia de ese lenguaje, el Departamento de Hacienda adoptó el "Reglamento sobre Contratación y Reclamación de las Fianzas y Seguros del Estado Libre Asociado de Puerto Rico" (Reglamento 6363 de 16 de octubre de 2001). En el mismo se dispone que se utilizará el procedimiento de subasta cuando el Secretario de Hacienda entienda que es conveniente. O sea, el mecanismo de subasta se ha convertido peligrosamente en la excepción y no en la norma para evaluar y adjudicar la contratación de seguros públicos.

MSH
Por otra parte, resulta igualmente riesgosa la normativa de adjudicación de seguros públicos contenida en el Artículo 1.010 (u) de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", que deja en manos de los municipios el poder para "[n]egociar por sí solo o en consorcio con otros municipios, con cualesquiera entidades de seguro, debidamente autorizadas a hacer negocios en Puerto Rico y certificadas por el Comisionado de Seguros, las pólizas de seguro o contrato de fianza que sean necesarios para realizar sus operaciones y actividades municipales, incluyendo el seguro para ofrecer servicios de salud a sus empleados..." Nótese que el Código Municipal no requiere que el proceso de adquisición deba realizarse mediante el mecanismo de subasta.

La práctica de emitir contratos de seguro público sin utilizar el mecanismo de subasta es particularmente riesgosa si consideramos que cada año, el Pueblo de Puerto Rico invierte decenas de millones de dólares en la adquisición de pólizas de seguro para el gobierno, los municipios, las corporaciones y autoridades públicas. Nótese que el no cumplir con el proceso de subasta podría permitir cuestionables decisiones en detrimento del bien público.

El Senado de Puerto Rico interesa evaluar la eficiencia, ejecución y conveniencia

para el país del mecanismo dispuesto en los citados Artículo 12.020 de la Ley Núm. 77 de 19 de junio de 1957, según enmendada, conocida como "Código de Seguros de Puerto Rico, y por el Artículo 1.010 (u) de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico".

RESUÉLVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- ~~Se ordena~~ Ordenar a las comisiones de Gobierno y de Proyectos
2 Estratégicos y Energía del Senado de Puerto Rico realizar una investigación exhaustiva
3 sobre la efectividad, ejecución y conveniencia del mecanismo dispuesto en el
4 ordenamiento jurídico sobre la adquisición de seguros para el Gobierno de Puerto Rico,
5 sus Municipios, sus corporaciones y autoridades públicas.

6 Sección 2.- ~~Las Comisiones rendirán un informe final con sus hallazgos,~~
7 ~~conclusiones y recomendaciones no más tarde de ciento veinte (120) días luego de la~~
8 ~~aprobación de esta Resolución. Las comisiones podran celebrar vistas públicas; citar~~
9 ~~funcionarios y testigos; requerir información, documentos y objetos; y realizar inspecciones~~
10 ~~oculares, a los fines de cumplir con el mandato de esta Resolución, de conformidad con el~~
11 ~~Artículo 31 del Código Político de Puerto Rico de 1902.~~

12 Sección 3.- ~~Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su~~
13 ~~aprobación. Las Comisiones deberan rendir informes continuos al Senado de Puerto Rico con~~
14 ~~sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones. El primer informe se deberá presentar dentro de~~
15 ~~los noventa (90) días después de la aprobación de esta resolución, y un informe final deberá ser~~
16 ~~presentado antes de la conclusión de la séptima Sesión Ordinaria de la Decimonovena Asamblea~~
17 ~~Legislativa.~~

1 Sección 4- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.

2

msst

ORIGINAL

RECEIVED
SECRETARÍA DE GOBIERNO Y RELACIONES EXTERNO
MARZO 2023

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na} Asamblea
Legislativa

5^{ta} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. de la C. 1470

Informe Positivo

6 de marzo de 2023

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Asuntos Municipales y Vivienda, recomienda la aprobación del Proyecto de la Cámara 1470, con las enmiendas contenidas en el entrillado electrónico que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

MBA

El P. de la C. 1470, según el texto aprobado por la Cámara de Representantes, propone enmendar los Artículos 2 y 12, añadir un nuevo Artículo 13 y reenumerar el actual Artículo 13 como Artículo 14 de la Ley Núm. 47 de 26 de junio de 1987, según enmendada, conocida como "Ley de Coparticipación del Sector Público y Privado para la Nueva Operación de Vivienda", a los fines de modificar la fórmula para establecer los topes para viviendas unifamiliares y multifamiliares, variar el mecanismo de ajuste administrativo; y enmendar la Sección 6060.05 de la Ley 60-2019, según enmendada, conocida como "Código de Incentivos de Puerto Rico", con el propósito de establecer un nuevo límite al precio de compraventa de las propiedades bajo los beneficios del Programa de Impulso a la Vivienda; y para otros fines relacionados.

MEMORIALES SOLICITADOS

Esta Comisión por su parte comenzó a evaluar el P. del S. 1005, que es la medida hermana del P. de la C. 1470, recibido en esta Comisión informante. Sobre la misma, solicitó memoriales al Departamento de la Vivienda, a la Oficina de Gerencia y Presupuesto, a la Asociación de Constructores, y a la Asociación de Bancos de Puerto Rico.

Al momento de presentar este informe comparecieron mediante memorial el Departamento de la Vivienda, la Oficina de Gerencia y Presupuesto y la Asociación de Constructores de Puerto Rico. Así también, la Comisión tuvo la oportunidad de recibir los memoriales recibidos por la Comisión de Vivienda de la Cámara de Representantes, además de los también recibidos por esta Comisión, se encuentran la Junta de Planificación, la Asociación de Alcaldes de Puerto Rico y la Federación de Alcaldes de Puerto Rico.

- *Departamento de la Vivienda de Puerto Rico.*

El Departamento de la Vivienda compareció mediante memorial el 27 de octubre de 2022, por conducto del señor Secretario, Lcdo. William O. Rodríguez Rodríguez.

El Departamento de la Vivienda destacó que parte de las enmiendas propuestas, acogen la definición de familia de ingresos bajos y moderados del Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos (HUD, por sus siglas en inglés), insertándose así en las estrategias desarrolladas a través de los Programas de Subvención en Bloque para Desarrollo Comunitario – Recuperación ante Desastres (CDBG-DR, por sus siglas en inglés) y Mitigación (CDBG-MIT). HUD define hogares de ingresos bajos a moderados (LMI, por sus siglas en inglés) como familias con un ingreso anual menor que el límite de bajo ingreso de Sección 8, que usualmente es 80% del ingreso promedio para el área, según establecido por dicha agencia federal.¹ Para propósitos de CDBG-DR, HUD provee límites particulares para Puerto Rico, los cuales son actualizados anualmente.

En virtud de lo antes expuesto, el Departamento de la Vivienda sugiere enmendar el proyecto para que se acoja, de manera integral, la definición de HUD para familia de ingresos bajos o moderados bajo CDBG-DR, igualmente aplicable a CDBG-MIT. La revisión sugerida leería de la siguiente manera:

Significa toda persona cuyo ingreso anual no supere el 80% del ingreso familiar promedio del área definido por HUD para Puerto Rico, bajo CDBG-DR.

Esa enmienda fue incluida por la Cámara de Representantes y surge del texto aprobado recibido por la Comisión.

Por otra parte, el Departamento de la Vivienda entienden que los límites fijados en los costos de vivienda unifamiliares y multifamiliares –los cuales consideran la realidad del sector de la construcción en la Isla-, así como la

moratoria concedida a las exacciones por impacto para los proyectos iniciados o aprobados en o antes del 31 de diciembre de 2025 estimularán de manera extraordinaria la construcción de viviendas de interés social en Puerto Rico.

Según el Departamento, tienen la certeza de que, con las enmiendas promovidas a la Ley Núm. 47, se producirá un aumento en propiedades disponibles que beneficiarán de manera directa aquellos ciudadanos que busquen asistencia de los programas de vivienda CDBG-DR y CDBG-MIT.

En virtud de lo discutido anteriormente, Vivienda sugiere revisar la definición de familia de ingresos bajos o moderados, según discutido en el Memorial y enmendado en la Cámara de Representantes.

Con dicho cambio el Departamento de la Vivienda endosó el P. de la C. 1470, aprobado en la Cámara de Representantes.

- *Oficina de Gerencia y Presupuesto de Puerto Rico.*

MPA
La OGP compareció el 20 de octubre de 2022, mediante un memorial suscrito por su Director Ejecutivo, Lcdo. Juan Carlos Blanco Urrutia.

La OGP indicó que el asunto atendido por la medida es de gran relevancia y representa un esfuerzo legítimo y loable, en atención al desarrollo del mercado de vivienda. No obstante, el tema a tratar no es del área concernida a la gerencia presupuestaria, toda vez que no representa impacto fiscal y presupuestario a los municipios.

Esta Comisión no está de acuerdo con el análisis que emite la OGP en cuanto a que la medida no impactaba a los municipios. Sin embargo, la moratoria propuesta en la medida original podía incidir sobre aquellas exacciones por impacto que pudieran ser impuesta por los municipios, afectando el presupuesto municipal. No obstante, esa disposición fue eliminada en el entirillado de la Comisión de Vivienda de la Cámara de Representantes.

- *Asociación de Constructores de Puerto Rico.*

La Asociación de Constructores compareció el 17 de octubre de 2022 mediante memorial suscrito por su presidenta, Sra. Vanesa de Mari-de Mari.

La Asociación manifestó que "...es de conocimiento general que los costos de construcción, tanto de materiales como de mano de obra y las distintas vertientes de la construcción, han experimentado incrementos sustanciales que han impactado severamente el costo de obras y estructuras".

Así también, manifiestan que actualmente "...existe un problema grave de escasez de inventario u oferta de vivienda asequible, desarrollada por la vía formal, para suplir las necesidades de vivienda de las familias y personas que necesitan un techo digno y seguro". Por otro lado, entienden que la escasez de vivienda formal "es uno de los factores que laceran la calidad de vida, y dificultan la retención de población en Puerto Rico, con nuevas generaciones y la formación de nuevas familias, que no encuentran opciones de vivienda adecuadas y seguras para su núcleo familiar".

El memorial de la AC concluye que la medida es una respuesta razonable y necesaria a dicha realidad económica, que representa hoy un gran reto para todas las empresas que asumen riesgos e invierten en el desarrollo planificado de vivienda. A la vez, manifestaron, que "la medida legislativa toma un paso importante, al simplificar sustancialmente los factores o criterios a considerar para la determinación de los topes de la vivienda de interés social. Así, en la medida en que se simplifica la forma en que se calculan tales topes, se facilita la planificación de inversión que hacen las distintas empresas, en conjunto con las instituciones financieras e inversionistas que hacen viable el desarrollo de los distintos proyectos de vivienda formal en Puerto Rico".

La Asociación de Constructores respaldó en su memorial el P. del S. 1005, que es la medida hermana del P. de la C. 1470 aquí informado. De hecho, la Asociación también compareció ante la Cámara a respaldar la versión cameral.

- *Junta de Planificación de Puerto Rico.*

La Junta de Planificación presentó a la Comisión de Vivienda de la Cámara de Representantes su memorial bajo la firma de su Presidente, Plan. Julio Lassús Ruiz, de 12 de octubre de 2022.

El memorial nos dice que el mercado de la vivienda en Puerto Rico es susceptible a los cambios en la economía global. Así también, el memorial nos dice que Puerto Rico ha experimentado una aguda necesidad de viviendas adecuadas, seguras y económicamente asequible para los sectores más socialmente desventajados. La situación se percibe, según la Junta de Planificación, "con mayor predominancia sobre aquellas definidas como viviendas de interés social".

Por otro lado, la Junta indicó que al presente y ante los cambios en precios suscitados en el mercado, estos se han visto afectados, por lo que "...se hace necesario modificar la fórmula para establecer los topes para viviendas unifamiliares y multifamiliares".

Insa

A tales efectos, la Junta apoyó los cambios propuestos ajustados a la nueva realidad que vive Puerto Rico y de esta forma viabilizar que más familias puedan acceder a una vivienda asequible modificando la fórmula para establecer los topes para viviendas unifamiliares y multifamiliares y el pago de exacciones por impacto (*impact fees*).

Por lo tanto, la Junta de Planificación endosó la aprobación de la medida.

- *Asociación de Alcaldes de Puerto Rico.*

El 26 de enero de 2023 la Asociación notificó su memorial suscrito el 23 de enero de 2023, por su Directora Ejecutiva. Sra. Verónica Rodríguez Irizarry.

La Asociación entiende que el P. de la C. 1470 (P. del S. 1005) "...es una respuesta razonable y necesaria a dicha realidad económica, que representa hoy un gran reto para todas las empresas que asumen riesgos e invierten en el desarrollo planificado de vivienda". A la vez, nos dice la Asociación, la medida simplifica sustancialmente los factores o criterios a considerar para la determinación de las topes de la vivienda de interés social. La entidad manifestó que, en la medida en que se simplifica la forma en que se calculan tales topes, "se facilita la planificación de inversión que hacen las distintas empresas, en conjunto con las instituciones financieras e inversionistas que hacen viable el desarrollo de los distintos proyectos de vivienda formal en Puerto Rico.

La Asociación está de acuerdo con las enmiendas introducidas a la medida en la Cámara de Representantes, según el texto aprobado recibido por esta Comisión, por lo que no tienen reparo a la medida.

- *Federación de Alcaldes de Puerto Rico.*

La Federación notificó su memorial al Cuerpo hermano el 12 de diciembre de 2022, mediante su presidente, el Hon. Gabriel Hernández.

La Federación manifestó que "...actualmente estamos pasando por una difícil situación económica, cual ha tenido un impacto en la compra de viviendas, que ha movido a gran parte de la clase trabajadora a conseguir alternativas de vivienda que resulten prácticas y asequibles". Además, indicaron que cada vez resulta más costoso construir una vivienda, ante el alza en los materiales de construcción, provocando que disminuyan las construcciones de viviendas de interés social.

Por otro lado, el memorial nos indica que "[l]a demanda de compra de viviendas de interés social responde a un asunto más de necesidad de las

MA

familias que de interés o preferencia. Es nuestro interés que todos los ciudadanos puedan tener un hogar donde vivir y que el mismo sea mediante mecanismos accesibles y favorables en beneficio de los ciudadanos y de los Contratistas. Es por esta razón, que estamos a favor con lo propuesto en la medida propuesta, ya que le provee a las familias puertorriqueñas tener una vivienda accesible a sus necesidades; además, fomenta el aumento poblacional en las áreas urbanas”.

Finalmente, la entidad federada hizo énfasis que la medida “...es favorable, ya que es nuestro interés que se vele por el bienestar y seguridad de las familias puertorriqueñas. Entendemos que lo propuesto en la medida provee más y mejores herramientas a los ciudadanos, que tanta falta le hace, para poder tener una vivienda y a la vez ayuda al desarrollo económico de la Isla. Así también, la Federación recomendó que se hiciera un análisis de cuáles son los resultados que se obtendrían con la implementación de las nuevas fórmulas propuestas.

Así las cosas, la Federación de Alcaldes de Puerto Rico endosó el Proyecto de la Cámara 1470.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

1. Redefine “familia de ingresos bajos o moderados” y “familia o persona de clase media”.

Según la ley vigente, una familia de clase media es toda familia que no posea una vivienda propia y cuyo ingreso anual exceda el establecido por los programas de vivienda de interés social del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico o del gobierno de los Estados Unidos de América, hasta el sesenta por ciento (60%) de la cantidad máxima asegurable por *el Federal Housing Administration* (FHA) para el área.¹ Con la enmienda propuesta, una “familia de clase media” significaría toda familia o persona cuyo ingreso anual exceda el establecido por el *United States Department of Housing and Urban Development* (HUD) para familias de ingresos bajos y moderados en Puerto Rico.²

Por otro lado, según la ley vigente, una familia de ingresos bajos o moderados significa toda persona que no posea una vivienda propia y cuyo ingreso anual no exceda el establecido para familias de ingresos bajos o moderados por los programas de vivienda de interés social del Gobierno del

¹ Artículo 2(d), Ley Núm. 47 de 26 de junio de 1987, según enmendada, conocida como “Ley de Coparticipación del Sector Público y Privado para la Nueva Operación de Vivienda”.

² Se aneja el 2022 ADJUSTED HOME INCOME LIMITS emitido por el Departamento de la Vivienda y Desarrollo Urbano de Estados Unidos (HUD).

Estado Libre Asociado de Puerto Rico o del gobierno de los Estados Unidos de América, hasta el cuarenta por ciento (40%) de la cantidad máxima asegurable por FHA para el área.³ Con la enmienda propuesta, “familia de ingresos bajos o moderados” significaría toda persona cuyo ingreso anual no supere el límite del ingreso familiar promedio del área definido por HUD para Puerto Rico, bajo CDBG-DR.

2. *Redefine y crea nueva fórmula para catalogar una “vivienda de interés social”*

Con la enmienda propuesta, una vivienda de interés social significará, aquellas unidades cuyo precio de venta máximo no exceda del precio máximo para viviendas de interés social, según establecido a continuación:

- Viviendas unifamiliares que cumplan con los requisitos mínimos del Reglamento Conjunto vigente o la reglamentación, orden administrativa o resolución, que en lo sucesivo se adopte por la Junta de Planificación o el Departamento de la Vivienda, tendrán un precio máximo de \$210,000.
- Viviendas multifamiliares que cumplan con los requisitos mínimos del Reglamento Conjunto vigente o la reglamentación, orden administrativa o resolución, que en lo sucesivo se adopte por la Junta de Planificación o el Departamento de Vivienda, tendrán un precio máximo de \$250,000.
- Viviendas multifamiliares que se construyan dentro de centros urbanos, según designados por la Directoría de Urbanismo del Departamento de Transportación y Obras Públicas Estatal y que cumplan con los requisitos mínimos del Reglamento Conjunto vigente o la reglamentación, orden administrativa o resolución, que en lo sucesivo se adopte por la Junta de Planificación o el Departamento de la Vivienda, tendrán un precio máximo de \$300,000.

La revisión de ese tope, para los tres tipos de viviendas, se hará cada tres (3) años por el Departamento de Vivienda y cualquier cambio sugerido deberá ser aprobado por la Asamblea Legislativa. Para la evaluación de los topes el Departamento utilizará el “*Price (Fisher Index)*” utilizado para los tres tipos de vivienda descritos en la Ley, según adoptado y publicado por el *United States Census Bureau*.

³ Artículo 2 (e), Ley Núm. 47, *supra*.

La Ley Núm. 47 de 26 de junio de 1987, según enmendada, conocida como “Ley de Coparticipación del Sector Público y Privado para la Nueva Operación de Vivienda” se aprobó con el fin de que familias e individuos de ingresos bajo o moderados pudieran disfrutar de una vivienda propia o de alquiler adecuada y fomentar el desarrollo de proyectos de vivienda de interés social. Para ello, se eximió del pago de contribuciones los ingresos derivados de la venta o alquiler de viviendas de interés social, se establecieron exenciones del pago de contribuciones sobre la propiedad, y se dispusieron los requisitos para disfrutar dichas de estas exenciones, entre otros incentivos y exenciones.

La Ley 47, *supra*, fue enmendada en múltiples ocasiones para aumentar los topes en los precios de venta de las viviendas para atemperarla a la realidad del mercado y fomentar el interés del sector privado en construir viviendas de interés social proveyendo un margen razonable de ganancia. No obstante, mediante las enmiendas de la Ley 66-2010 a la Ley 47, se implementó una fórmula automática en la que el cálculo para determinar los topes en los precios de las viviendas de interés social se hacía a base del poder adquisitivo del potencial comprador y no a base de los costos de construcción del proyecto.

Es sabido que durante los pasados dos años los materiales de construcción se han encarecido entre un 20% y 40% y esto ha afectado el costo total de la construcción, que también se impacta por los permisos y arbitrios que se basan en los costos finales de los proyectos. Son muchas las familias que han sentido los efectos de la tendencia alcista del costo de vida y la escasez de inventario de viviendas a un precio asequible. A esto se añade la decisión de la Reserva Federal de subir la tasa de interés para atajar la inflación histórica, lo que presume otra dificultad para el anhelo de muchas familias de acceder a una vivienda adecuada.

La inflación se ve reflejada en el Índice de Precios de Consumo (IPC) o *Consumer Price Index*, que en junio de 2022 aumentó 9.1% sobre el año anterior. Esto sin contar los efectos que ha tenido en la economía el conflicto bélico entre Ucrania y Rusia, que han causado disloques en las cadenas de distribución a nivel mundial, y que también han tenido repercusiones en el encarecimiento de productos y servicios. De hecho, el economista José Alameda, ha recalcado que “la inflación que estamos viendo no viene por el lado de la demanda, viene por el lado de la oferta, de los costos de producción”.⁴

⁴ Antonio Gómez, ALZAS EN LOS INTERESES IMPACTARÁN A LA POBLACIÓN, PERO HARÁN POCO PARA DETENER LA INFLACIÓN, Noticel, 28 de julio de 2022, <https://www.noticel.com/economia/top-stories/20220728/alzas-en-los-intereses-impactaran-a-la-poblacion-pero-haran-poco-para-detener-la-inflacion/>

Por su parte, la *Exposición de Motivos* de la medida nos dice que la nueva fórmula propuesta utiliza como base los topes calculados en la Ley 66, *supra*,⁵ y aplica el *Construction Price Index* para establecer los topes actuales en \$210,000 para vivienda unifamiliar y \$250,000 para vivienda multifamiliar. De esa manera, se simplifica la diversidad de topes y fija topes basado en costos máximos, permitiendo así que sea la demanda la que regule los topes de los distintos mercados.

Así las cosas, la medida persigue actualizar las disposiciones de la Ley 47, *supra*, a la realidad que vive Puerto Rico y así viabilizar que más familias puedan acceder a una vivienda asequible. Mediante el proyecto se modifica la fórmula para establecer los topes para viviendas unifamiliares y multifamiliares, se varía el mecanismo de ajuste administrativo.

Por otro lado, las medidas originales (P. del S. 1005 y P. de la C. 1470) establecían una moratoria del pago de exacciones por impacto (*impact fees*) para los proyectos o fases de proyectos que iniciaran una construcción o sean aprobados en o antes del 31 de diciembre de 2025. Esta Comisión entiende que esa moratoria podía incidir sobre aquellas exacciones por impacto que pudieran ser impuesta por los municipios, afectando el presupuesto municipal. Sin embargo, esa disposición fue eliminada en el entirillado de la Comisión de Vivienda de la Cámara de Representantes, según el texto aprobado referido.

En otros asuntos, esta Comisión enmendó el entirillado para uniformar una enmienda que se había introducido en la Cámara de Representantes. La Sección 2 de la medida, añade un nuevo Artículo 13 a la Ley Núm. 47, *supra*, para que se lea como sigue:

"Artículo 13.-Los límites en ingresos y los costos máximos de las viviendas de interés social, según definidos en esta Ley, podrán ser revisados cada tres (3) años, a petición del Secretario del Departamento de la Vivienda y sujeto a la aprobación de la Asamblea Legislativa.

Sin embargo, las disposiciones de las Sección 1 que enmienda el Artículo 2 de la Ley 47, *supra*, mantuvo el lenguaje de revisión automática anual del tope de los precios de venta de las Viviendas unifamiliares, multifamiliares y

⁵ Aclaremos que la Ley 66 del 2010 es una ley que enmienda la Ley 47. Los topes a los que hace referencia la *Exposición de Motivos* del P. de la C. 1470, no se encuentran en el texto decretativo de la Ley 66, *supra*, más sí se encuentran en la *Exposición de Motivos* de esa ley.

MBA

REPUBLICA DE PUERTO RICO - GOVERNMENT OF PUERTO RICO

multifamiliares en centros urbanos. Así también, mantuvo la acción unilateral del Secretario de Vivienda para establecer esos topes. La enmienda de la Sección 2 creando el Artículo 13 se presentó en el entrillado de la Comisión de Vivienda de la Cámara de Representantes, por lo que entendemos que la intención legislativa cameral es que este último lenguaje, con el que estamos de acuerdo, sea el prevaleciente. En ese aspecto, se enmendó la Sección 1 para atemperarla a la Sección 2 de la medida y evitar problemas futuros de interpretación.

IMPACTO FISCAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, luego de evaluar la medida, esta no impone la utilización de recursos municipales que conlleven un impacto fiscal.

Por los fundamentos antes expuestos, la *Comisión de Asuntos Municipales y Vivienda*, recomienda la aprobación del P. de la C. 1470, con las enmiendas contenidas en el entrillado electrónico que se acompaña.

RESPETUOSAMENTE SOMETIDO.



Migdalia I. González Arroyo

Presidenta

Comisión de Asuntos Municipales y Vivienda

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)
(10 DE NOVIEMBRE DE 2022)

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19na. Asamblea
Legislativa

4ta. Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 1470

1 DE SEPTIEMBRE DE 2022

Presentado por los señores y señoras *Méndez Núñez, Rodríguez Aguiló, González Mercado, Aponte Hernández, Ramos Rivera, Meléndez Ortiz, Torres Zamora, Charbonier Chinaea, Morales Rodríguez, Morey Noble, Navarro Suárez, Parés Otero, Pérez Cordero, Pérez Ortiz, Lebrón Rodríguez, Morales Díaz, Franqui Atilés, Román López, Peña Ramírez, Bulerín Ramos y Del Valle Correa*

MSA

Referido a la Comisión de Vivienda y Desarrollo Urbano

LEY

Para enmendar los Artículos 2 y 12, añadir un nuevo Artículo 13 y reenumerar el actual Artículo 13 como Artículo 14 de la Ley Núm. 47 de 26 de junio de 1987, según enmendada, conocida como "Ley de Coparticipación del Sector Público y Privado para la Nueva Operación de Vivienda", a los fines de modificar la fórmula para establecer los topes para viviendas unifamiliares y multifamiliares, variar el mecanismo de ajuste administrativo; y enmendar la Sección 6060.05 de la Ley 60-2019, según enmendada, conocida como "Código de Incentivos de Puerto Rico", con el propósito de establecer un nuevo límite al precio de compraventa de las propiedades bajo los beneficios del Programa de Impulso a la Vivienda; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley Núm. 47 de 26 de junio de 1987, según enmendada, conocida como "Ley de Coparticipación del Sector Público y Privado para la Nueva Operación de Vivienda" se aprobó con el fin de que familias e individuos de ingresos bajo o moderados

podieran disfrutar de una vivienda propia o de alquiler adecuada y fomentar el desarrollo de proyectos de vivienda de interés social. Para ello, se eximió del pago de contribuciones los ingresos derivados de la venta o alquiler de viviendas de interés social, se establecieron exenciones del pago de contribuciones sobre la propiedad, y se dispusieron los requisitos para disfrutar dichas de estas exenciones, entre otros incentivos y exenciones.

La citada Ley 47 fue enmendada en múltiples ocasiones para aumentar los topes en los precios de venta de las viviendas para conformarla a la realidad del mercado de vivienda y fomentar el interés del sector privado en construir viviendas de interés social proveyendo un margen razonable de ganancia. Mediante la Ley 66-2010, que enmendó la Ley 47, se implementó una fórmula automática en la que el cálculo para determinar los topes en los precios de las viviendas de interés social se hacía a base del poder adquisitivo del potencial comprador y no a base de los costos de construcción del proyecto.

MPA
Es sabido que durante los pasados dos años los materiales de construcción se han encarecido entre un 20% y 40% y esto afecta el costo total de la construcción, que también se impacta por los permisos y arbitrios que se basan en los costos finales de los proyectos. Son muchas las familias que han sentido los efectos de la tendencia alcista del costo de vida y la escasez de inventario de viviendas a un precio asequible. A esto se añade la decisión de la Reserva Federal de subir la tasa de interés para atajar la inflación histórica, lo que presume otra dificultad para el anhelo de muchas familias de acceder a una vivienda adecuada.

La nueva fórmula propuesta utiliza como base los topes ~~establecidos bajo calculados en la Exposición de Motivos de la Ley 66-2010 (que enmendó en aquel entonces el Artículo la Ley 47)~~, y ~~usa~~ el *Construction Price Index*, para establecer los topes actuales en ~~de~~ \$210,000 para vivienda unifamiliar y \$250,000 para vivienda multifamiliar. Esta propuesta simplifica la diversidad de topes y fija topes basado en costos máximos, permitiendo así que sea la demanda la que regule los topes de los distintos mercados.

Esta Ley persigue actualizar las disposiciones de la Ley 47 a la realidad que vive Puerto Rico y viabilizar que más familias puedan acceder a una vivienda asequible, por lo que principalmente se modifica la fórmula para establecer los topes para viviendas unifamiliares y multifamiliares, se varía el mecanismo de ajuste administrativo, ~~y se establece una moratoria del pago de exacciones por impacto (impact fees) para los proyectos o fases de proyectos que inicien construcción o sean aprobados en o antes del 31 de diciembre de 2025.~~

Finalmente, se enmienda la Ley 60-2019, según enmendada, conocida como "Código de Incentivos de Puerto Rico" para establecer un nuevo límite al precio de compraventa de las propiedades bajo los beneficios del Programa de Impulso a la

Vivienda, creando originalmente mediante la Ley 216-2011, según enmendada, conocida como "Ley de Transición del Programa Impulso a la Vivienda". ~~Ello con el fin~~ Esa enmienda tiene el propósito de incentivar y reactivar la construcción de proyectos de vivienda asequible para familias puertorriqueñas.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.-Se enmienda el Artículo 2 de la Ley Núm. 47 de 26 de junio de 1987,
2 según enmendada, para que se lea como sigue:

3 "Artículo 2. — Definiciones.

4 A los efectos de esta ley, los siguientes términos tendrán el significado que a
5 continuación se expresa:

6 (a) ...

7 (b) ...

8 (c) ...

9 (d) Familia o persona de clase media. —Significa toda familia o persona
10 cuyo ingreso anual exceda el establecido por el *United States*
11 *Department of Housing and Urban Development (HUD)* para familias
12 de ingresos bajos y moderados en Puerto Rico.

13 (e) Familia de ingresos bajos o moderados. —Significa toda persona
14 cuyo ingreso anual no supere el 80% del ingreso promedio del área
15 definido por HUD para Puerto Rico, bajo CDBG-DR.

16 (f) ...

17 (g) Vivienda de clase media. — Significa toda aquella unidad de
18 vivienda cuyo precio total de venta no exceda el 25% del precio

MBA

1 máximo para viviendas unifamiliares o multifamiliares de interés
2 social, según aplique.

3 (h) Vivienda de interés social. — Significa, en caso de venta, aquellas
4 unidades cuyo precio de venta máximo no exceda del precio
5 máximo para viviendas de interés social, según establecido a
6 continuación, según éste varíe de tiempo en tiempo:

7 (i) Viviendas unifamiliares que cumplan con los requisitos
8 mínimos del Reglamento Conjunto vigente o la
9 reglamentación, orden administrativa o resolución, que en lo
10 sucesivo se adopte por la Junta de Planificación o el
11 Departamento de la Vivienda, tendrán un precio máximo de
12 \$210,000, a partir de la firma de esta Ley. Este tope será
13 ~~automáticamente ajustado~~ revisado cada tres años por el
14 Departamento de la Vivienda de Puerto Rico, ~~anualmente,~~
15 mediante el "*Price (Fisher Index) of New Single Family Houses*
16 *Under Construction*", según adoptado y publicado por el *United*
17 *States Census Bureau*. Si el Departamento concluye que el precio
18 máximo necesita un ajuste someterá la propuesta a la Asamblea
19 Legislativa para su aprobación.

20 ii) Viviendas multifamiliares que cumplan con los requisitos
21 mínimos del Reglamento Conjunto vigente o la
22 reglamentación, orden administrativa o resolución, que en lo

1 sucesivo se adopte por la Junta de Planificación o el
2 Departamento de Vivienda, tendrán un precio máximo de
3 \$250,000. Este tope será ~~automáticamente ajustado~~ revisado
4 cada tres (3) años por el Departamento de la Vivienda,
5 ~~anualmente~~, mediante el "*Price (Fisher Index) of New Multi*
6 *Family Houses Under Construction*", según adoptado y
7 publicado por el *United States Census Bureau*. Si el Departamento
8 concluye que el precio máximo necesita un ajuste someterá la
9 propuesta a la Asamblea Legislativa para su aprobación.

- 10 iii) Viviendas multifamiliares que se construyan dentro de centros
11 urbanos, según designados por la Directoría de Urbanismo del
12 Departamento de Transportación y Obras Públicas Estatal y
13 que cumplan con los requisitos mínimos del Reglamento
14 Conjunto vigente o la reglamentación, orden administrativa o
15 resolución, que en lo sucesivo se adopte por la Junta de
16 Planificación o el Departamento de la Vivienda, tendrán un
17 precio máximo de \$300,000. Este tope será ~~automáticamente~~
18 ~~ajustado~~ revisado cada tres (3) años por el Departamento de la
19 Vivienda, ~~anualmente~~, mediante el "*Price (Fisher Index) of New*
20 *Multi Family Houses Under Construction*", según adoptado y
21 publicado por el *United States Census Bureau*. Si el Departamento

ANPA

1 concluye que el precio máximo necesita un ajuste someterá la
2 propuesta a la Asamblea Legislativa para su aprobación.

3 Mecanismo de ajuste administrativo:

4 El Departamento de la Vivienda podrá conceder dispensas ordinarias de
5 hasta un quince por ciento (15%) para ajustar el precio de venta máximo, sobre
6 algún proyecto unifamiliar de vivienda de interés social o de clase media en
7 particular, y de hasta ~~treinta y cinco por ciento (35%)~~ un veinticinco por ciento
8 (25%) para ajustar el precio de venta máximo de algún proyecto de vivienda
9 multifamiliar en particular de interés social o de clase media. La dispensa podrá
10 ser otorgada a proyectos que ubiquen en los centros urbanos o que demuestren
11 costos sustanciales extraordinarios que son indispensables para el desarrollo,
12 como circunstancias extraordinarias en el movimiento de tierra, la construcción
13 de las estructuras o por la aplicación extraordinaria de exacciones por impacto o
14 requerimientos de obra extramuro de parte de alguna entidad gubernamental,
15 incluyendo a los municipios y corporaciones públicas.

16 Se establecerán por reglamento las especificaciones y precios de la unidad
17 básica para vivienda de interés social, conforme a lo dispuesto en esta ley. En el
18 caso de proyectos multifamiliares de vivienda, dedicados al alquiler, "vivienda
19 de interés social", significa la estructura sencilla, en hileras, de acceso peatonal y
20 multipisos, destinada a vivienda de familias de ingresos medios, moderados y
21 bajos, cuando son fomentados o desarrollados por, el sector privado, el
22 Departamento de la Vivienda o sus organismos operacionales. También, las

MSA

1 desarrolladas por el Departamento de la Vivienda o por las empresas privadas
2 para familias de ingresos medios, moderados y bajos, cuando las familias se
3 benefician directa o indirectamente de los programas de asistencia de los
4 gobiernos estatal o federal.

5 (hh) Se dispone que en los casos de viviendas unifamiliares y
6 multifamiliares podrán construirse con unidades de uno (1) hasta
7 cuatro (4) dormitorios, siempre que se acojan a un ajuste
8 proporcional de los topes correspondientes bajo el inciso (h) de este
9 Artículo. Esta disposición conlleva el siguiente ajuste en el tope de
10 precio correspondiente a dichas viviendas:

- 11 (1) Cuando sea de un (1) dormitorio corresponderá un tope
12 ajustado equivalente al ochenta por ciento (80%) del tope
13 correspondiente bajo el inciso (h) de este Artículo; o
14 (2) cuando sea de dos (2) dormitorios corresponderá un tope
15 ajustado equivalente al noventa por ciento (90%) del tope
16 correspondiente bajo el inciso (h) de este Artículo; o
17 (3) cuando sea de tres (3) dormitorios corresponderá el mismo
18 tope correspondiente bajo el inciso (h) de este Artículo, o
19 (4) cuando sea de cuatro (4) dormitorios corresponderá un tope
20 ajustado equivalente al ciento quince por ciento (115%) del
21 tope correspondiente bajo el inciso (h) de este Artículo.

ANSA

1 (i) Unidad de vivienda. — Significa toda estructura apta para la convivencia
2 familiar y que reúna los requisitos de construcción de una vivienda
3 adecuada, para cuya construcción o rehabilitación deberá contar con todos
4 los endosos, aprobaciones y permisos exigidos por las leyes y reglamentos
5 aplicables.”

6 Sección 2.— Se añade un nuevo Artículo 13 a la Ley Núm. 47 de 26 de junio de
7 1987, según enmendada, para que se lea como sigue:

8 “Artículo 13.-Los límites en ingresos y los costos máximos de las viviendas de
9 interés social, según definidos en esta Ley, podrán ser revisados cada tres (3)
10 años, a petición del Secretario del Departamento de la Vivienda y sujeto a la
11 aprobación de la Asamblea Legislativa.”

12 Sección 3.-Se reenumera el actual Artículo 13 como Artículo 14 de la Ley Núm. 47
13 de 26 de junio de 1987, según enmendada.

14 Sección 4.- Se enmienda la Sección 6060.05 de la Ley 60-2019, según enmendada,
15 para que se lea como sigue:

16 Sección 6060.05.- Ley de Transición del Programa Impulso a la Vivienda

17 (a) ...

18 (b) ...

19 (c) Los beneficios dispuestos bajo el Programa de Impulso de la Vivienda, creado
20 originalmente mediante la Ley 2016-2011, según enmendada, conocida como “Ley de
21 Transición del Programa Impulso a la Vivienda”, no serán aplicables ni reconocidos
22 cuando el reclamante, adquirente, dueño, comprador o solicitante del beneficio sea, a su vez,

1 beneficiario de los incentivos provistos bajo la Sección 2022.1 de este Código”, ni para las
2 aquellas propiedades adquiridas por un precio de compraventa que exceda el 150% de
3 límite de la *Federal Housing Administration* (FHA), aplicable al municipio donde ubique
4 dicha unidad.

MAA 5 Sección 5.- El Departamento de la Vivienda deberá atemperar o aprobar la
6 reglamentación necesaria para dar cumplimiento a lo establecido en esta Ley.

7 Sección ~~5~~-6.-Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su
8 aprobación.