



GOBIERNO DE PUERTO RICO

Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos

A TODO EL PUEBLO DE PUERTO RICO

CARTA CIRCULAR NÚM. XXXVI-2020 - INTERPRETACIÓN OFICIAL SOBRE LAS EMPRESAS DE RED DE TRANSPORTE (ERT) QUE, A SU VEZ, SON EMPRESAS DE VEHÍCULOS DE ALQUILER (VA)

El Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos (NTSP) es una Agencia cuasi legislativa y cuasi judicial que regula el servicio público brindado por empresas privadas desde el 2 de marzo de 1917, mediante el Artículo 38 de la *Ley para proveer un gobierno civil para Puerto Rico*, mejor conocida como el "Acta Jones". A través de los años, el ente ha recibido varias transformaciones, incluyendo la aprobación de la Ley Orgánica actual, *Ley de Servicio Público de Puerto Rico*, Ley Núm. 109 del 28 de junio de 1962, según enmendada, la cual en un principio definía las facultades de la entonces Comisión de Servicio Público (ahora NTSP).

Una de las transformaciones más importantes lograda en la historia de la Comisión de Servicio Público fue la lograda mediante la aprobación de la *Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público*, Ley Núm. 75-2017. Mediante la aprobación de dicha Ley por el Gobernador, Hon. Ricardo Rosselló Nevares, se legisló una Política Pública de facilitar la forma de realizar negocios en Puerto Rico (*Ease of Doing Business*) y se implementó al eliminar las oposiciones que se presentaban en la Agencia a los permisos solicitados por todos los concesionarios o peticionarios nuevos, esto al definir que la otorgación de permisos de la Agencia era una de lincenciamiento conforme dispone la *Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme*, Ley Núm. 38-2017, según enmendada. Igualmente, para facilitar la redacción de reglamentos y su aprobación, se autorizó en la figura exclusiva del Presidente la firma de todos los reglamentos, de esta forma recaía en una sola persona la responsabilidad de determinar la Política Pública de la Agencia. Por otro lado, mediante la aprobación de dicha Ley se traspasaron diversas funciones reguladas por otras Agencias del Gobierno de Puerto Rico, para eliminar la duplicidad en la otorgación de dichos permisos. Por último, y para garantizar el cumplimiento de la Ley y garantizar la vida y seguridad del pueblo de Puerto Rico, se convirtieron todos los Inspectores en Agentes del Orden Público.

Adicionalmente, mediante la aprobación de la *Ley de Transformación Administrativa de la CSP, supra*, se dispuso un Capítulo sobre la regulación de las Empresas de Red de Transporte (ERT). Sin embargo, mediante la regulación de dicha Franquicia, según se puede interpretar, puede crear cierta duda con otras Franquicias reguladas por el NTSP, especialmente con las Franquicias de Corredor de Transporte, las Franquicias de Transporte de Carga y Pasajeros que brindan servicios dentro y fuera de las Aplicaciones Móviles y las Franquicias de Empresas de Vehículos de Alquiler. Es por ello que es sumamente importante que aprobemos la presente Carta Circular para crear una interpretación balanceada que cree algún tipo de competencia leal entre distintos tipos de Franquicias y que la misma no represente un aumento oneroso en requisitos para los distintos concesionarios.

El Artículo 2 de la *Ley de Transformación Administrativa de la CSP, supra*, dispone que **"el Gobierno de Puerto Rico tiene el deber de mantenerse a la vanguardia de los adelantos tecnológicos; al mismo tiempo que tiene la obligación de garantizar la seguridad y protección de sus ciudadanos, visitantes y trabajadores de la industria de transporte. Será la Política Pública del Gobierno de**

LD67

Puerto Rico, la cual será implementada por el Presidente de la Comisión de Servicio Público, el simplificar y agilizar los trámites administrativos relacionados con la regulación, el licenciamiento y la fiscalización de los servicios públicos y del transporte comercial, de manera que se salvaguarde la seguridad sin que se entorpezca el desarrollo económico y la más amplia disponibilidad de servicios al público" (en negrillas y subrayado nuestro).

Es pertinente señalar que gracias a las facultades concedidas por la *Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público, supra*, al Presidente de la Agencia, se comenzó a desarrollar lo que se conoce como el *Código de Reglamentos de la Comisión de Servicio Público*. El Código de Reglamentos es un libro en el cual se contendrán todas las regulaciones revisadas por la nueva Política Pública de la Agencia en el mismo. Debido a la magnitud del Código de Reglamentos, el mismo se encuentra siendo aprobado por fases.

Mediante la primera fase del Código de Reglamentos de la Comisión de Servicio Público, Reglamento Núm. 9020 del 5 de abril de 2018, aprobamos los capítulos relacionados a los trámites administrativos, pero, sobre todo, a la fiscalización de las industrias del Transporte de Pasajeros, incluyendo las Empresas de Red de Transporte (ERT). Es pertinente señalar que el Departamento de Estado de Puerto Rico galardonó en abril de 2018 a la Comisión de Servicio Público como Agencia Modelo de su programa "Dale Tijera" al fomentar la reducción reglamentaria facilitando la forma de realizar negocios en Puerto Rico (*Ease of Doing Business*).

Sin embargo, la aprobación reglamentaria más significativa que hemos llevado a cabo fue la aprobación de la segunda fase del Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos, Reglamento Núm. 9156 del 30 de enero de 2020. Mediante esta segunda fase logramos transformar la expedición de **todos** los permisos de la Agencia para brindarlos a través del internet utilizando el portal de www.renovacionesonline.com. Esto es un asunto sumamente histórico porque la Agencia, previo al establecimiento del nuevo sistema, se podía tardar sobre un (1) año en expedir un permiso, cuando ahora podemos aprobarlo en cuestión de días, cumpliendo así con la Política Pública de flexibilizar la forma de realizar negocios en Puerto Rico (*Ease of Doing Business*). Adicionalmente, gracias a la aprobación de la segunda fase del Código de Reglamentos del NTSP, *supra*, transformamos el sistema de recaudos de la Agencia, para crear uno totalmente transparentes, eliminando pasos burocráticos para los ciudadanos, pero incrementando los recaudos/ingresos de la Agencia. Esto, con el fin de que la Agencia pueda recibir un mayor recaudo de ingresos propios y que la Junta de Control Fiscal nos autorice una mayor expedición de dichos gastos para propósitos operacionales de la Agencia.

Es muy importante señalar que, desde que comenzamos a realizar estas transformaciones hemos hecho todas las gestiones posibles para que la Junta de Control Fiscal participe activamente del mismo, especialmente cuando se estaba revisando el sistema arancelario de la Agencia. Sin embargo, aún compareciendo físicamente a las Oficinas de la Junta de Control Fiscal, o por el envío de correos electrónicos, la Junta de Control Fiscal nunca decidió participar activamente de estos procesos que fueron llevados a cabo. La Junta de Control Fiscal solamente ha participado en el proceso al haberse reunido con el NTSP para propósitos de mejorar la forma de realizar negocios en Puerto Rico (*Ease of Doing Business*) al solicitar que se desregulen las tarifas aprobadas por el NTSP al sector del Transporte de Carga. Posteriormente a la reunión llevada a cabo, la Junta de Control Fiscal volvió a comparecer el 16 de septiembre de 2020 al solicitar el siguiente requerimiento "Issue and administrative order

LDG

eliminating the minimum land freight charge across the Island" según dispuesto en el Plan Fiscal Certificado pág. 126-127 Exhibit 64. Para cumplir con este requerimiento nos concedieron hasta el 30 de septiembre de 2020. Debido a ese correo electrónico, se llevaron a cabo una serie de correos electrónicos entre las partes en el cual se acordó finalmente que el NTSP iba a enviarles el borrador del Código de Reglamentos del NTSP que sería publicado en noviembre, y que la Junta de Control Fiscal iba a participar de las Vistas Públicas.

Así las cosas, el 13 de noviembre de 2020 se publicó en el Periódico El Nuevo Día y en el periódico Primera Hora los avisos en español e inglés conducentes a la aprobación de la Tercera Fase del Código de Reglamentos del NTSP, en cumplimiento con la *Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, supra*, y la *Ley de Flexibilidad Administrativa y Reglamentaria para el Pequeño Negocio* (en adelante, LFAR), Ley Núm. 454-2000, según enmendada. Igualmente, ese mismo día se le notificó del aviso y copia del Código de Reglamentos propuesto a los correos electrónicos de la Junta de Control Fiscal que estaban participando del proceso. Tras haberlos recibidos, coordinamos la participación de la Junta de Control Fiscal durante el proceso de Vistas Públicas para el 9 de diciembre de 2020.

Sin embargo, tras haber coordinado la comparecencia de la Junta de Control Fiscal a las vistas públicas para recibir su insumo y modificar cualquier sección reglamentaria propuesta que debiera modificarse, el pasado 7 de diciembre de 2020 recibimos una comunicación del personal de la Junta de Control Fiscal en la cual nos manifestaron que indicaba lo siguiente:

Saludos Cordiales:

El 26 de noviembre acordamos participaría como parte de una vista pública a las 9:00am para evaluar el reglamento. Les comparto que esta participación no va ser posible hasta que se someta a FOMB el reglamento en inglés a aprobación.

Por favor una vez confirmen esta actividad me informan y de ser aprobado con mucho gusto lo evaluaremos.

Gracias!

De esta forma, la Junta de Control Fiscal manifestó su intención de dilatar el proceso de reglamentación de la Agencia al requerir el reglamento propuesto en inglés, y que el mismo sea aprobado por la Junta de Control Fiscal. La Junta de Control Fiscal se fundamenta en el "FOMB Policy: Review of Rules, Regulations and Orders" según revisadas el 31 de octubre de 2019. En dicho documento disponen lo siguiente:

Authority

This FOMB Policy (the "Policy") is established pursuant to Section 204(b) (4) of PROMESA to require prior FOMB approval of certain rules, regulations, administrative orders, and executive orders proposed to be issued by the Governor (or the head of any department or agency) to assure that they "are not inconsistent with the approved fiscal plan." This Policy shall also apply as provided in Section 204(b) (5).

Applicability

As stated above, **any rule, regulation, administrative order, or executive order that is proposed to be issued in connection with or that concerns financial aspects of the**

LD67

most recent Certified Fiscal Plan of the Commonwealth (which includes the Executive, Legislative and Judicial branches of government) or any covered instrumentality (excluding municipalities) (the "applicable Certified Fiscal Plan"). **This includes**, but is not be limited to, the following areas:

- 1) **Any rule, regulation, administrative order, or executive order related to revenue generation and/or distribution, tax incentives or credits, or any other fiscal plan compliance measure as it relates to either revenue or expenses included in the applicable Certified Fiscal Plan;**
- 2) Any rule, regulation, administrative order, or executive order that is issued in connection with or that concerns rightsizing of the Commonwealth (which includes the Executive, Legislative and Judicial branches of government) or any covered instrumentality (excluding municipalities), including without limitation any rule, regulation, administrative order, or executive order related to employee compensation or benefits; and
- 3) Fiscal Plan focused laws and related regulations, including, but not limited to, Act 26-2017, Act 257-2018, Act 60-2019, and Act 73-2019.

LD67

In addition, the applicable Certified Fiscal Plan also provides for improvements to fiscal governance, accountability, and internal controls. **Under this authority, FOMB may review any proposed rule, regulation, administrative order, or executive order that is issued which has the potential to impact fiscal governance, accountability, or internal controls under the applicable Certified Fiscal Plan.** This includes, but is not be limited to, the following areas:

- 1) The PREPA Transaction, whether by the Public-Private Partnership Authority or the Partnership Committee, as contemplated by Act No. 120-2018;
- 2) Any rule, regulation, administrative order, or executive order that is issued, whether or not by the Patient Advocate, in connection with Act 47-2017;
- 3) Any rule, regulation, administrative order, or executive order that is issued in connection with the establishment, governance, management, or operation of the Office of the CFO; and
- 4) Any rule, regulation, administrative order, or executive order that is issued in connection with or related to procurement, contracting policy, or outsourcing.

The FOMB reserves the right to expand the applicability of this Policy to additional rules, regulations, administrative orders, or executive orders. Furthermore, rules, regulations, administrative orders, or executive orders issued prior to date of adoption of this Policy shall, at the request of the FOMB, be subject to review by the FOMB to ensure that they do not "adversely affect the territorial government's compliance with the Fiscal Plan."

Any rule, regulation, administrative order, and executive order to which this Policy applies must be consistent with the then-applicable Certified Fiscal Plan, or are not yet reflected in such fiscal plan but may be integrated into revised fiscal plans as deemed appropriate by the FOMB.

Process

Any rule, regulation, administrative order, and executive order must be sent in English before issuance to the FOMB at regs@promesa.gov. In addition, the promulgating agency must include in its submission an explanation of how the particular rule, regulation, administrative order, or executive order is compliant with the applicable Certified Fiscal Plan.

For any rule, regulation, administrative order, and executive order that is sent to the FOMB, the FOMB will respond within five business days of receipt of a proposed rule, regulation, or executive order and the required supporting documentation. That response will either be approved, rejected, or further information is needed. If the FOMB does not respond within five business days of receipt of a proposed rule, regulation, or executive order and the required supporting documentation, the agency may proceed to issue the rule, regulation, or executive order.

For the avoidance of doubt, the FOMB's Code of Conduct applies to this Policy. (En negrillas y subrayado nuestro).

Debido a lo antes expuesto, y aún habiendo cumplido con la *Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, supra*, y la LFAR, estando en posición de firmar la tercera fase del Código de Reglamentos del NTSP, conforme las regulaciones del Gobierno de Puerto Rico, nos vemos obligados a retrasar la adopción del reglamento para cumplir con las disposiciones establecidas en el "FOMB Policy: Review of Rules, Regulations and Orders". Esto debido a que mediante la aprobación de la tercera fase del Código de Reglamentos del NTSP nos encontramos revisando los cánones periódicos (ingresos propios) y aranceles que recauda la Agencia, adicionalmente los ingresos por concepto de las Multas Administrativas que recauda el estado.

Sin embargo, en la tercera fase del Código de Reglamentos tocamos otros temas de suma importancia que en nada afectan los recaudos ni gastos de la Agencia, por lo que no tendríamos que cumplir con los requerimientos o procesos dispuestos en el el "FOMB Policy: Review of Rules, Regulations and Orders". Entre los asuntos que tocamos se encuentran para modificar la forma en que se flexibiliza la forma de realizar negocios en Puerto Rico (*Ease of Doing Business*). Adicionalmente, incorporamos materias de suma importancia para la seguridad del pueblo de Puerto Rico como lo es la adopción de los requerimientos de la *Commercial Driver License* (CDL) en Puerto Rico. La CDL es una licencia que se expide a nivel Nacional, pero que el Territorio de Estados Unidos, Puerto Rico, no participa debido a su relación no igualitaria con los demás estados de la Unión, conforme dispone el Código de Regulaciones Federales. Sin embargo, gozamos del endoso de la *Federal Motor Carrier Safety Administration* (FMCSA) para su implementación en el Territorio de Estados Unidos, Puerto Rico, en igualdad de condiciones que el resto de los estados de nuestra Unión. De hecho, gracias a las gestiones realizadas junto a la Comisionada Residente, Hon. Jennifer González, ya la Cámara de Representantes Federal aprobó legislación para brindarnos del trato igual, y sólo falta que lo evalúe el Senado Federal. La implementación del CDL permitirá la reciprocidad con los demás cincuenta (50) estados de nuestra Unión de la Licencia de Conducir de todos nuestros

LDG

transportistas que operen Vehículos de Transporte Comercial, pero, más importante, redundará en que ostentemos mejores operadores de Vehículos de Transporte Comercial en las vías públicas de Puerto Rico, garantizando así la vida y seguridad de todos los que transitamos por las vías públicas.

Igualmente, mediante la aprobación de la Tercera Fase del Código de Reglamentos del NTSP nos encontramos adoptando una Interpretación Oficial de la *Ley de Transformación Administrativa de la CSP, supra*, la cual permite que un número mayor de empresas puedan beneficiarse de la Ley, aun cuando existe cierta duda de su alcance.

Al ser exclusivamente una Interpretación Oficial según las facultades que nos concede la Ley, por la presente se Interpreta Oficialmente que si la Empresa de Red de Transporte (ERT) brinda sus servicios de otra forma presencial o mediante llamadas telefónicas u otros métodos, tiene que obtener las correspondientes franquicias del servicio prestado, adicional a la Franquicia de Empresa de Red de Transporte (ERT). Igualmente, si la Empresa de Red de Transporte (ERT) interesa prestar un servicio de Transporte Comercial con vehículos de su propiedad, siempre tiene que ostentar la correspondiente Autorización de Franquicia adicional a la Franquicia de Empresa de Red de Transporte (ERT), y facturar las Tarifas vigentes del NTSP.

Igualmente, se Interpreta Oficialmente que, debido al tipo de negocio que realizan las Empresa de Vehículos de Alquiler (VA), éstas no se encuentran cobijadas bajo la definición de Empresa de Red de Transporte (ERT) ya que no brindan un servicio de Transporte de Carga ni de Transporte de Pasajeros debido a que el propio usuario es quien arrienda el vehículo para su uso personal. Sin embargo, para poder utilizar la aplicación, deben obtener el servicio libre de costo de "Vehículos de Alquiler - ERT" mediante el cual podremos validar la información mínima necesaria de la seguridad de la Red Digital y los métodos de pago que se pretendan utilizar.

Por otro lado, hemos recibido información de Empresas de Vehículos de Alquiler que interesan arrendar sus vehículos a través de Aplicaciones Móviles, y que los Conductores de Empresas de Red de Transporte (CERT) puedan utilizar dichos vehículos alquilados mientras laboran para una Empresa de Red de Transporte (ERT). Esta disposición, aunque no se encuentra regulada de una forma clara, se encuentra regulada y permitida de distintas formas dentro de la propia regulación de la Agencia. Es por ello que los siguientes requerimientos se realizan de forma que cumplimos con la Política Pública de la *Ley de Transformación Administrativa de Servicio Público, supra*, de flexibilizar los Negocios en Puerto Rico sin que exista una merma en los recaudos de la Agencia, los cuales, en este caso, son de Fondos Propios por lo que no afectan al Gobierno de Puerto Rico.

Tomando en consideración lo antes expuesto, por la presente se autoriza a las Empresas de Vehículo de Alquiler (VA) a registrar Vehículos de Conductor ERT que pueden alquilar a los distintos Conductores ERT. En este caso, las Empresas de Vehículo de Alquiler tienen que cumplir con todos los requisitos exigidos para registrar un Vehículo CERT en el Capítulo VII del Código de Reglamentos del NTSP, Reglamento Núm. 9156 del 30 de enero de 2020, sobre Empresas de Red de Transporte. Una vez registrado, el vehículo también podrá ser ofrecido en alquiler al público en general. Las autorizaciones concedidas en virtud de este Capítulo no estarán sujetas a operar solamente un tipo de vehículo de alquiler, pero cada unidad deberá contar con autorización del Negociado.

Igualmente, se autoriza al Conductor ERT a utilizar un Vehículo que se encuentre registrado bajo una Empresa de Vehículos de

LDG

Alquiler (VA) para ser utilizado como Vehículo CERT. En este caso, al Conductor ERT no se le requiere tener una Autorización de Vehículo CERT a su nombre, ya que estaría alquilando un Vehículo CERT autorizado por el NTSP por una Empresa autorizada como Empresa de Vehículo de Alquiler bajo este nuevo concepto de flexibilización administrativa.

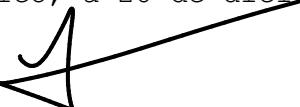
Por último, bajo las facultades que me concede la *Ley de Servicio Público de Puerto Rico, supra*, cualquier Empresa de Vehículo de Alquiler que ostente una autorización de Vehículos de Alquiler - ERT, y que desee utilizar vehículos CERT podrá así hacerlo adquiriendo el servicio de Vehículo de Conductor de Empresa de Red de Transporte por un canon anual de trescientos veinte dólares (\$320) (para servicios nuevos y renovaciones), esto adicional al costo del trámite utilizando la plataforma de www.RenovacionesOnline.com. Es pertinente señalar que este canon periódico es uno que no afecta los recaudos presentes de la Agencia al ser un servicio nuevo/novel, y que el mismo es uno razonable comparado a otros cánones periódicos por lo que garantiza que no exista una competencia desleal, además que fue propuesto por las propias empresas mediante sus ponencias y que se estará adoptando en la Tercera Fase del Código de Reglamentos del NTSP, la cual ya cumplimos con la *Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, supra*, y la *Ley de Flexibilidad Administrativa y Reglamentaria para el Pequeño Negocio, supra*.

SE DEROGA todo Acuerdo, Orden Ejecutiva y Carta Circular aprobado(a) por el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos, anteriormente conocido como la Comisión de Servicio Público, que sea incompatible con la presente Carta Circular. La derogación aquí decretada se limitará a aquella parte que sea directamente incompatible con lo aquí dispuesto.

SE ORDENA a la Oficina de Secretaría del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos, en coordinación con el Centro de Sistemas de Información, a colocar copia de la presente Carta Circular de forma clara y expresa en la página web oficial del NTSP, una vez sea notificada.

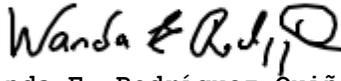
NOTIFÍQUESE copia de la presente Carta Circular **mediante correo electrónico** a todos los funcionarios del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos.

En San Juan, Puerto Rico, a 28 de diciembre de 2020.


Luis D. García Fraga
Presidente

CERTIFICACIÓN

CERTIFICO que hoy, 28 de diciembre de 2020, he archivado en autos y remitido copia de la presente Carta Circular **mediante correo electrónico** a todos los funcionarios del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos y remitido el documento al Director del Centro de Sistemas de Información para su publicación en la página web oficial del NTSP.


Wanda E. Rodríguez Quiñones
Secretaria