

ORIGINAL

RECIBIDO FEB12'26PM5:26

Uny

RECIBIDO FEB12'26PM5:26

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20^{ma} Asamblea
Legislativa

3^{ra} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 825

INFORME NEGATIVO

12 de febrero de 2026

AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, no recomienda la aprobación del P. del S. 825.

ALCANCE DE LA MEDIDA

262
El P. del S. 825 tiene como propósito "...enmendar el Artículo 23.01. de la Ley 22-2002, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" a los fines de establecer que un quince (15) por ciento del total de los importes de derechos recaudados de conformidad con los Artículos 23.01 y 23.02 de esta Ley serán destinados a los gobiernos municipales; y para otros fines relacionados".

La Exposición de Motivos de la medida, plantea que

[l]os municipios en Puerto Rico son la primera línea de ayuda que tienen todos los ciudadanos. Es el ente gubernamental más cercano a la gente y al que primero acuden en búsqueda de ayuda o asistencia social. Es una realidad que (sic) por los pasados años, los municipios han asumido tareas que le corresponden al Gobierno Central, provocando en algunas instancias pérdidas económicas difíciles de recuperar para las finanzas municipales. No obstante, ello no ha sido un obstáculo para que se brinden los servicios esenciales que se otorgan desde los municipios y para brindar calidad de vida a los constituyentes.

Durante periodos de eventos atmosféricos, son los gobiernos municipales quienes primero brindan rescate y asistencia a los damnificados. Del mismo modo, brindan asistencia para el pago de medicamentos, transportación a adultos mayores para citas médicas, recogen los desperdicios sólidos en su jurisdicción municipal,

brindan servicios médicos mediante Centros de Diagnóstico y Tratamiento Médico, servicios de emergencias médicas, entre tantos otros.

No podemos perder de perspectiva, que por los pasados años el gobierno les había brindado un apoyo a los municipios mediante el Fondo de Equiparación, un dinero que eventualmente era distribuido entre todos los ayuntamientos a través del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales (CRIM) y que los alcaldes y alcaldesas podrían determinar a qué lo destinaban como parte de la operación de su Municipio. Ahora bien, ese Fondo de Equiparación llegó a su fin bajo la administración del entonces gobernador Ricardo Rosselló Nevares. El Fondo de Equiparación era producto de varias fuentes, incluyendo la Lotería y tenía una base anual de aproximadamente cuatrocientos cincuenta millones (450,000,000) de dólares lo que representaba un alivio a las finanzas municipales y al mismo tiempo permitía brindar servicios directos a la ciudadanía.

Más recientemente, se debate en el País la eliminación del impuesto al inventario. Lo anterior, luego de la aprobación de legislación -que (sic) aunque espera por la firma del Ejecutivo- pone de relieve una nueva tormenta para los municipios. Se trata de la posible congelación y eventual eliminación del impuesto al inventario. Se trata de una contribución que pagan distintas empresas a los Gobiernos Municipales sobre la mercancía y productos que tiene almacenados en su jurisdicción. La legislación aprobada congela la imposición de dicha contribución para los años contributivos del 2025 al 2027. Sin embargo, en dicha legislación se adoptó lenguaje que establece que "De no aprobarse, mediante legislación, un mecanismo de sustitución del impuesto de Inventario del Fabricante, Comerciante o Negociante, en o antes del 30 de junio de 2027, las disposiciones contenidas en el Artículo 7.148 [del] Código [Municipal] se derogarán a partir del año contributivo 2028."

De concretarse dicha eliminación, esto representaría \$314 millones menos aproximadamente para los municipios, pero con consecuencias directas también al gobierno central, toda vez que parte del dinero que ingresa por concepto de dicho impuesto, pasa a las arcas del gobierno central para pagar la reestructuración de la deuda (sic).

Desde la aprobación de esa legislación -que repetimos, aguarda por la consideración del Poder Ejecutivo- y hasta el presente, los alcaldes y alcaldesas del País han alzado y la voz y alertado sobre las posibles consecuencias que tendría esta medida de convertirse en Ley.

La Asociación de Alcaldes de Puerto Rico, organismo que agrupa a los alcaldes asociados, sostuvo en su comparecencia ante las Cámaras Legislativas en momentos en que se discutía la posibilidad de congelar el impuesto al inventario varios asuntos:

1. Que no existía evidencia empírica que justificara que la aprobación de una congelación del impuesto al inventario provocaría mayores abastos de inventario y mucho menos que provocara una reducción de los costos de los productos.

2. Que dicho impuesto aporta aproximadamente el 55% de los ingresos por concepto de propiedad mueble, generando alrededor de \$230 millones anuales, con más de \$100 millones destinados al Fondo de Redención Estatal y Municipal. Dicho ello, que una reducción de estos ingresos podría poner en riesgo la capacidad de los municipios para ofrecer servicios esenciales, luego de la eliminación del Fondo de Equiparación y las múltiples imposiciones presupuestarias adicionales que se le han impuesto a los municipios luego de la aprobación del Plan Fiscal del Gobierno Central.

3. Que el proyecto según estaba redactado no contenía mecanismo de compensación para garantizar los ingresos de los municipios si las proyecciones de ingresos no se cumplían.

En síntesis, la eliminación de dicho impuesto al inventario sin un mecanismo que garantice su sustitución es una amenaza directa y provocaría un déficit estructural en los gobiernos municipales. Con dicha acción, se afectan los servicios esenciales que ofrecen los municipios, tales como la salud pública, el recogido de desperdicios sólidos, la seguridad, la infraestructura y la asistencia directa a las poblaciones vulnerables.

Debido a lo anterior, se hace urgente la búsqueda de ingresos adicionales para que los Municipios puedan brindar servicios a sus constituyentes. Una de esas posibles fuentes de ingresos que hemos identificado, está en el dinero que se recauda en Puerto Rico por concepto del pago de derechos anuales de permiso.

Actualmente, la Ley 22-2000, según enmendada y conocida como la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" establece en su Artículo 23.01 el procedimiento para el pago de derechos al que está obligado todo dueño de un vehículo de motor. Este dinero se paga anualmente y se aplica a todos los vehículos de motor, independientemente de la cantidad que paguen por derecho de licencia por año. El estatuto actualmente establece que -salvo que se disponga algo contrario por Ley-, el importe de los derechos recaudados por concepto del Artículo 23.01 ingresarán a un Depósito Especial a nombre y para beneficio de la Autoridad de Carreteras y Transportación. Estos fondos, de conformidad con la norma prevaleciente y en virtud de la Orden Administrativa 2015-046 son retenidos por el Secretario del Departamento de Hacienda. Ahora bien, dicha Orden Administrativa establece que se retendrán solo aquellos recursos que sean necesarios para el pago correspondiente de la deuda pública.¹ Esto es importante destacarlo toda vez que actualmente el Gobierno de Puerto Rico lleva a cabo un proceso de reestructuración de la deuda en el foro federal al amparo del Título III

¹ Fiscal Plan for the Puerto Rico Highways & Transportation Authority (HTA) FY2026-FY2055. Certified by the Financial Oversight and Management Board for Puerto Rico, pág. 60.

de PROMESA, por lo que es innecesario que todo el importe de lo recaudado en concepto del pago de derechos por parte de los dueños de vehículos de motor pase y sea retenido en el Departamento de Hacienda.

Los derechos a pagar por su parte, (sic) están establecidos en el Artículo 23.02, también de la Ley 22-2000, según enmendada. Sus disposiciones establecen el pago de derecho dependiendo del vehículo que se trata. Por ejemplo, para automóviles privados o públicos, se pagan cuarenta y cuatro (44) dólares por año; por su parte, establece para aquellos automóviles manejados por quien los alquila, los llamados "*drive yourself o car rental*" se establece un pago de ciento diez (110) dólares; por vehículos dedicados a la transportación exclusiva de escolares, se pagan setenta y siete (77) dólares; y así sucesivamente, dependiendo del tipo de vehículo que se trate. La cuantía mayor, en el caso de los vehículos, asciende a los tractores o remolcadores con más de diez (10) tolenadas (sic) quienes tienen que pagar setecientos ochenta y cinco (785) dólares.

Este mismo Artículo, establece los pagos correspondientes por el permiso para motocicletas, cuyo costo asciende a treinta y cinco (35) dólares; así como también para el permiso a los vehículos pesados, entre otros. En fin, los recaudos por concepto de estas partidas, aunque públicamente se puedan desconocer o no se tengan los datos precisos, ciertamente el Departamento de Hacienda recibe millones de dólares por concepto de estos pagos de derechos anuales.

HDR
En el más reciente informe de transición del Departamento de Transportación y Obras Públicas, la ponencia de la Secretaria de dicha agencia, brindó datos relacionados a la renovación del marbete digital. De la ponencia se desprende que el cambio fue impulsado mediante un esfuerzo interagencial y ante la necesidad de que Puerto Rico se adaptara a la era digital. De esa forma, el Gobierno de Puerto Rico respondió a la demanda de la ciudadanía para contar con procesos más ágiles y accesibles mediante la digitalización de los servicios gubernamentales. Ahora bien, lo más significativo de esos datos es aquel que refleja que desde su implementación 2,184,753 millones de conductores habían renovado su marbete digital. Supongamos que esos 2 millones de conductores anualmente al renovar su marbete pagan derechos correspondientes a cuarenta y cuatro (44) dólares -lo que no siempre es así, toda vez que el pago por concepto de derechos puede variar según el vehículo-, esto representaría aproximadamente \$96.13 millones en recaudos. Repetimos, esta cifra estamos convencidos que es aún mayor, toda vez que el pago de derecho varía por categoría de vehículos. Ante ello, somos de la opinión que parte de ese dinero, puede ir dirigido para proveer servicios esenciales a los municipios. Al final del día, el ciudadano que paga el monto correspondiente espera que las contribuciones que le da al Estado sean utilizadas precisamente para mejoras a su entorno social y comunitario. Qué mejor que destinar pues, un porcentaje de esos recaudos a los gobiernos municipales ante el momento histórico el que se encuentran.

A decir más, tras la eliminación del Fondo de Equiparación y ahora el potencial riesgo de perder el impuesto al inventario, los municipios continúan perdiendo recursos para mantener los miles de kilómetros de carreteras municipales. No sería justo que todos los recaudos por motivos del uso de vehículos vayan exclusivamente al gobierno central dejando los municipios desprovistos de los recursos para mantener las carreteras municipales. A decir más, en un artículo de prensa reciente se establece que aproximadamente 16,000 kilómetros en Puerto Rico están bajo la jurisdicción de los gobiernos municipales y con considerados como carreteras estatales. Sin embargo, de ese mismo artículo se desprende, en cambio, que el Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación tienen a su cargo tan solo la mitad -unos 8,000 kilómetros- de carreteras estatales. A pesar de lo anterior, todos sabemos que aun sin tratarse de una carretera municipal, son los alcaldes y alcaldesas quien (sic) en la gran mayoría de los casos, se encargan del mantenimiento de estas.

A esos fines, mediante esta Ley proponemos que un quince (15) por ciento de los recaudos por concepto del pago de derechos anuales según está establecido en el Artículo 23.01 de la Ley 22-2000, según enmendada sea dirigido para uso de los gobiernos municipales.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Hase
Para la debida evaluación del proyecto de marras, la Comisión contó con los comentarios que nos remitieran de la Asociación de Alcaldes de Puerto Rico y del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales, más un memorial conjunto del Departamento de Transportación y Obras Públicas y de la Autoridad de Carreteras y Transportación.

Se nos informó por la Asociación de Alcaldes que "[c]on la obligación que tienen los municipios de mantener los miles de kilómetros de carreteras municipales (aprox. 16,000), y tras la eliminación del Fondo de Equiparación y posible Impuesto al Inventario, existe un potencial riesgo de continuar perdiendo recursos para el mantenimiento y reparación de carreteras municipales. Por tal razón, no sería justo que todos los recaudos por motivos del uso de vehículos vayan exclusivamente al gobierno central dejando los municipios desprovistos de los recursos para mantener las carreteras municipales. Es harto sabido, que muchas de las carreteras estatales el mantenimiento lo proveen lo municipios".

Agregaron apoyar el proyecto, puesto que entienden "...es un paso en la vía correcta para aliviar la situación fiscal por la que atraviesan los municipios. Que, dicho sea de paso, los municipios no ocasionaron debacle fiscal del Gobierno Central que conllevo la aprobación de la Ley Promesa. Aun así, los municipios tienen grabado a favor del Gobierno Central parte del pago de la deuda, el 1.03% de la contribución especial, el PAY TO GO y el Plan de Salud del Gobierno. Estos dos últimos ascienden a aproximadamente \$450 millones".

Por su parte, manifestaron desde el CRIM que "...los municipios actúan, como la primera línea de ayuda para sus ciudadanos. De igual forma coincidimos en que los municipios han tenido que asumir responsabilidades y tareas que corresponden al gobierno Central sin estas venir acompañadas por la asignación de fondos correspondiente para poder cumplir con ellas. Además de esto la eliminación del Fondo de Equiparación ha sido uno de los golpes mas duros que han recibido los municipios en los últimos años. Esta situación ha provocado que los municipios tengan que rediseñar sus presupuestos y decidir qué servicios esenciales pueden continuar brindado a los ciudadanos. A todas estas situaciones le añadimos la intención de congelar el impuesto al inventario por un periodo de tiempo, sin una fuente alterna de ingresos para los municipios".

En suma, el CRIM endosó el proyecto, pues representa "...una alternativa de ingresos adicionales para los municipios, que los ayude a continuar operando", aunque admiten que "...no constituye una solución absoluta...".

Finalmente, en una ponencia conjunta, se nos expresó desde el Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación que no avalan "...la medida propuesta según redactada debido a que esto repercutiría en una reducción sustancial en los fondos que tendría ACT en su presupuesto ya contemplado y aprobado".

162 A tales efectos, sostuvieron que "[a] pesar de que la intención de esta medida es proveerle recursos económicos a los municipios para que estos puedan brindar la atención y el servicio requerido a sus residentes en sintonía con la política pública del Gobierno, no menos cierto es que el aprobar esta medida tendría un efecto adversativo en los proyectos, obras y compromisos financieros que tiene la ACT".

Evaluable el proyecto en sus méritos, entendemos que, aunque bien intencionado, el mismo no resulta ser el instrumento idóneo para atender la preocupación expresada por sus autores, en cuanto a la necesidad de identificar ingresos adicionales para que los municipios puedan brindar servicios a sus constituyentes. Tal y como se nos dijera por el Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación, esta medida tiene el efecto indeseado de reducir los ingresos de estas entidades, poniendo en peligro sus proyectos, obras y compromisos financieros.

CONCLUSIÓN

Por todo lo anterior, la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, no recomienda la aprobación del Proyecto del Senado 825.

Respetuosamente sometido,



Hon. Héctor Joaquín Sánchez Álvarez
Presidente

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