

ORIGINAL

RECIBIDO ABR27'26AM9:35
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

Almy

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20ma. Asamblea
Legislativa

3ra. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1020

INFORME POSITIVO

27 de abril de 2026

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Gobierno del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del Proyecto del Senado 1020, recomienda a este Alto Cuerpo su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

 El Proyecto del Senado 1020 (en adelante, P. del S. 1020) tiene como propósito enmendar el inciso (nn) del Artículo 2 y el inciso (c) del Artículo 39 de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto Rico", a los fines de modificar la aplicabilidad de la figura del porteador por contrato, y para otros fines.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La Ley de Servicio Público de Puerto Rico,¹ según enmendada, establece el marco jurídico bajo el cual el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos (NTSP) (antes Comisión de Servicio Público) reglamenta las compañías de servicio público y el transporte comercial en la isla. Para comprender el P. del S. 1020, es imperativo analizar tres figuras jurídicas interconectadas: el vehículo de motor comercial, el porteador público y el porteador por contrato. Veamos.

En primer lugar, la Ley define el vehículo de motor comercial o vehículo de transporte comercial como aquel vehículo utilizado en el comercio para transportar pasajeros o carga que cumple con ciertos umbrales, tales como tener una clasificación de peso bruto de 10,001 libras o más, estar diseñado para transportar a más de 8

¹ Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962.

pasajeros mediando compensación, o transportar materiales peligrosos.² Esta misma definición es adoptada íntegramente por la Sección 2.293 del Código de Reglamentos del NTSP.³

En segundo lugar, la Ley define al porteador por contrato como toda persona (excluyendo a los porteadores públicos) que se dedique mediante paga, bajo contrato o acuerdo individual, al transporte de pasajeros o bienes.⁴ Sus deberes legales, expuestos en el Artículo 39, se limitan a establecer y observar tarifas mínimas razonables y cumplir con ciertos requisitos de radicación.

Históricamente, la figura del porteador por contrato ha creado un desbalance frente a los porteadores públicos (como las empresas de transporte de carga general), los cuales están sujetos a una fiscalización más rigurosa y a un estricto sistema de tarifas fijadas por el NTSP para evitar prácticas monopolísticas y proteger la libre competencia. Aunque la Ley 75-2017⁵ intentó corregir este desbalance al enmendar la definición de porteador público para incluir a casi toda empresa de transporte de carga, las interpretaciones inconsistentes han permitido que transportistas de carga comercial sigan operando bajo la figura más laxa del porteador por contrato.

Es fundamental destacar que el Código de Reglamentos del NTSP ya intentó armonizar esta situación. En su Sección 2.212, al definir al "Porteador por Contrato", el reglamento establece claramente una limitación: "Se excluyen expresamente de esta definición los porteadores en el Transporte Comercial, los cuales tendrán que cumplir con todos los requisitos de Porteadores Públicos, incluyendo el cobro de la Tarifa establecida por el Negociado". Sin embargo, al no estar esta prohibición expresa en la Ley de Servicio Público se genera la incertidumbre jurídica que permite a ciertos sectores evadir la regulación de transporte comercial.

Así las cosas, el Proyecto del Senado 1020 tiene el propósito de erradicar la ambigüedad jurídica descrita y elevar a rango de ley lo que ya el Código de Reglamentos del NTSP dispone normativamente. La medida enmienda específicamente el inciso (nn) del Artículo 2 y el inciso (c) del Artículo 39 de la Ley Núm. 109 de 1962. En ambas disposiciones, el proyecto introduce el siguiente lenguaje restrictivo: "La figura del Porteador por contrato solo aplicará a aquellos vehículos que no se encuentren dentro de la definición de Vehículo de Motor Comercial o Vehículo de Transporte Comercial".

ALCANCE DEL INFORME

² Id. Artículo 2(yy)

³ Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos, Reglamento Núm. 9358 (7 de febrero de 2022)

⁴ Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, Artículo 2(nn)

⁵ Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público.

La Comisión de Gobierno del Senado de Puerto Rico, como parte del estudio y evaluación del P. del S. 1020 solicitó memoriales explicativos a las siguientes agencias y entidades:

1. Cámara de Comercio de Puerto Rico
2. Frente Amplio de Camioneros de Puerto Rico
3. Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos
4. Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución Alimentos (MIDA)
5. Asociación de Comercio al Detall

A pesar de nuestras solicitudes, la Cámara de Comercio no compareció ante la Comisión de Gobierno. A continuación, se expone lo expresado por las entidades que comparecieron por escrito.

FRENTE AMPLIO DE CAMIONEROS DE PUERTO RICO



El Frente Amplio de Camioneros, entidad que agrupa a camioneros, grueros, taxistas, excursionistas, porteadores públicos y otros sectores en Puerto Rico, endosa la medida. El Frente apoya el contenido y propósitos del P. del S. 1020 por entender que hace justicia a miles de padre de familias que dependen para enfrentarse al alto costo de vida. Mencionan también que el Frente Amplio de Camioneros de Puerto Rico y sus Afiliadas (Antes Hermandad General de Trabajadores de Puerto Rico) ha continuado como fuerza vanguardista a sostener los derechos de los concesionarios, mejorando y fortaleciendo un sistema tarifario Justo y Razonable junto a un Ajuste por Combustible para más de 35,000 trabajadores del transporte.

NEGOCIADO DE TRANSPORTE Y OTROS SERVICIOS PÚBLICOS

El Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos (antes Comisión de Servicio Público) endosa la medida. EL NSTP explica que tienen jurisdicción sobre las siguientes personas: (1) toda persona o entidad que infrinja a las disposiciones de la Ley 109; (2) toda persona o entidad cuyas actuaciones afecten o puedan afectar la prestación de algún servicio público; (3) toda persona o entidad que lleve a cabo cualquier actividad para la cual sea necesaria obtener una autorización o endoso del NTSP; y (4) toda persona o entidad cuyas actuaciones u omisiones resulten en perjuicio de las actividades, recursos o intereses en relación con los cuales el NTSP tiene poderes de reglamentación, supervisión o vigilancia. También repasan las definiciones de porteadores públicos y porteadores por contrato y culminan mencionando que es primordial para el NTSP auscultar soluciones viables a los temas que atañen al Negociado, en particular los asuntos relacionados a las industrias bajo nuestra jurisdicción.

CÁMARA DE MERCADEO, INDUSTRIA Y DISTRIBUCIÓN DE ALIMENTOS

La Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos (MIDA) no endosa la medida por entender que constituye una intervención indebida en el esquema de libre contratación en el transporte de carga en Puerto Rico. Sostiene que el proyecto altera la figura del porteador por contrato al imponer limitaciones tarifarias y regulatorias que, en la práctica, equivalen a su eliminación, lo cual resulta contrario a la Ley Núm. 109, al Código de Comercio y a la política pública de promover la libre competencia.

MIDA argumenta que el modelo actual, basado en acuerdos privados entre transportistas, ha permitido flexibilidad operacional, eficiencia en costos y adaptación a las particularidades de cada industria, especialmente en sectores críticos como la distribución de alimentos. A su juicio, sustituir ese esquema por un sistema tarifario impuesto por el Estado introduce elementos incompatibles con la dinámica del mercado, incrementa la burocracia y expone a los actores a sanciones y cargas administrativas innecesarias.

Asimismo, plantea que la medida presuntamente contradice el Plan Fiscal certificado bajo PROMESA, el cual promueve la desregulación del transporte de carga y desaconseja la extensión de tarifas a contratos privados. Añade que no existe evidencia empírica que justifique la intervención propuesta y advierte que sus efectos previsibles incluyen aumento en costos logísticos, posibles disloques en la cadena de suministro y un impacto adverso directo sobre el consumidor.



ASOCIACIÓN DE COMERCIO AL DETAL DE PUERTO RICO

La Asociación de Comercio al Detal de Puerto Rico (ACDET) no endosa la medida al entender que altera un componente estructural del sistema logístico de la isla sin la debida justificación económica ni jurídica. Señala que el modelo de porteador por contrato ha sido un pilar de la cadena de suministro, permitiendo flexibilidad, eficiencia y competencia, por lo que su modificación legislativa implica intervenir en un sistema que sostiene directamente el abastecimiento de bienes esenciales.

ACDET enfatiza que la medida se presenta en un contexto jurídico particular, dado que existe una controversia judicial activa sobre la misma materia, en la cual se determinó que el NTSP actuó ultra vires al intentar redefinir la figura del porteador por contrato mediante reglamentación. Advierte que legislar sobre ese mismo núcleo en medio de litigios pendientes genera inseguridad jurídica, fomenta la litigación adicional y afecta la previsibilidad regulatoria necesaria para la inversión y la planificación empresarial.

Desde una perspectiva económica, sostiene que imponer elementos regulatorios en el transporte de carga incrementa los costos operacionales del comercio, los cuales inevitablemente se trasladan al consumidor. Argumenta que los sistemas tarifarios uniformes reducen la eficiencia logística, limitan la competencia y

encarecen el transporte, lo que resulta particularmente oneroso en una economía insular dependiente de cadenas de distribución eficientes. En ese sentido, concluye que la medida podría tener efectos inflacionarios y afectar la estabilidad del abastecimiento, por lo que cualquier reforma debe surgir de un proceso informado, basado en evidencia económica independiente y diálogo multisectorial.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley Núm. 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de Gobierno del Senado de Puerto Rico certifica que el P. del S. 1020 no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

La Comisión de Gobierno del Senado de Puerto Rico efectuó un análisis minucioso del P. del S. 1020 según fue referido, también analizó la Ley de Servicio Público, el Código de Reglamentos del NTSP y los comentarios de las entidades concernidas a la industria del transporte comercial.



La Comisión de Gobierno coincide en que la aprobación del P. del S. 1020 es necesaria y jurídicamente correcta por las varias razones. La medida alinea perfectamente el texto de la Ley de Servicio Público con la Sección 2.212 del Código de Reglamentos del NTSP. Al incluir la restricción en el estatuto, se elimina cualquier vacío legal o laguna que permita interpretaciones inconsistentes en los foros administrativos o judiciales. Al prohibir que los vehículos de transporte comercial operen bajo el manto de "porteadores por contrato", se asegura que todos los transportistas de carga pesada o comercial jueguen bajo las mismas reglas. Esto significa que todos tendrán que someterse a las tarifas establecidas por el NTSP, evitando la competencia desleal contra los pequeños transportistas y porteadores públicos. El proyecto consolida la política pública establecida originalmente en la Ley 75-2017, garantizando un sistema de transporte comercial equitativo, accesible y que proteja el desarrollo económico de Puerto Rico y el bienestar de los consumidores y de los propios transportistas.

Recordemos que la facultad de fijar tarifas constituye una manifestación legítima del poder regulador del Estado en sectores de alto interés público, como lo es el transporte comercial. Este poder ha sido históricamente reconocido y ejercido tanto por la antigua Comisión de Servicio Público (que precede la Constitución de Puerto Rico) como por el actual Negociado de Transporte y Otros Servicios Públicos, como parte de un andamiaje normativo dirigido a garantizar orden, estabilidad y equidad en el mercado.

En ese contexto, no resulta jurídicamente sostenible que un segmento sustancial del transporte comercial en la isla pretenda sustraerse de ese marco regulatorio

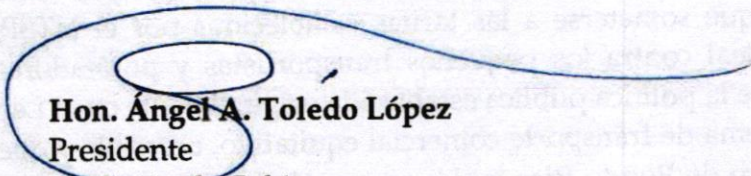
mediante el uso extensivo de la figura del porteador por contrato, particularmente cuando ello produce, en la práctica, una dualidad regulatoria que socava la fiscalización por parte del NTSP. Permitir que actividades funcionalmente equivalentes operen bajo regímenes distintos no solo crea distorsiones competitivas, sino que también debilita la capacidad del Estado para cumplir con su deber de velar por el interés público.

Más aún, la utilización de la figura del porteador por contrato como mecanismo para eludir la aplicación de tarifas y otras obligaciones regulatorias desnaturaliza el propósito original de dicha figura jurídica. Su expansión indiscriminada ha generado un espacio de informalidad regulatoria que, lejos de promover una competencia sana, propicia escenarios de desigualdad entre transportistas y erosiona los principios de transparencia y orden.

Por ello, el P. del S. 1020 no debe interpretarse como una intromisión indebida en el mercado, sino como un esfuerzo legítimo por restablecer la uniformidad regulatoria, corregir distorsiones que se han ido acumulando y asegurar que todos los transportistas del sector operen bajo parámetros consistentes. En última instancia, la regulación tarifaria no persigue inhibir la actividad económica, sino encauzarla dentro de un marco que promueva la competencia justa, la estabilidad del servicio y la protección del interés público.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Gobierno del Senado de Puerto Rico tiene a bien presentar ante este Alto Cuerpo el Informe Positivo sobre el **Proyecto del Senado 1020**, recomendando su aprobación con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

RESPETUOSAMENTE SOMETIDO.



Hon. Ángel A. Toledo López

Presidente

Comisión de Gobierno

Senado de Puerto Rico

ENTIRILLADO ELECTRÓNICO GOBIERNO DE PUERTO RICO

20^{ma}. Asamblea
Legislativa

3^{ra}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1020

29 de enero de 2026

Presentado por el señor *Rivera Schatz*

Referido a la Comisión de Gobierno

LEY

Para enmendar ~~los incisos (a) y~~ el inciso (nn) del Artículo 2; y el inciso (c) del Artículo 39 de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto Rico", a los fines de modificar la aplicabilidad de la figura del porteador por contrato, y para otros fines.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos (NTSP) es la agencia del Gobierno de Puerto Rico con facultades cuasi legislativas y cuasi judiciales, encargada de supervisar el Transporte Comercial y los servicios de transporte público mediante paga en la Isla. Desde su creación bajo la Ley de Servicio Público, Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, se le ha reconocido como el organismo con el peritaje en materia de transporte comercial, centralizando en el NTSP la fiscalización y reglamentación de esta industria.

Dentro de las facultades que le fueron conferidas, el NTSP tiene la potestad de fiscalizar a las compañías de servicio público, portadores públicos y portadores por contrato, así como establecer tarifas justas y razonables que inciden directamente en el costo del servicio para los usuarios y en la sostenibilidad económica de los transportistas. Estas tarifas constituyen un instrumento esencial para prevenir prácticas monopolísticas,

garantizar condiciones de competencia equitativas y proteger tanto a los pequeños negocios como a los consumidores. Sin embargo, la figura del porteador por contrato, tal como fue establecida en la Ley de Servicio Público, *supra*, ha provocado competencia desigual frente a los porteadores públicos, creando un desbalance que amenaza la integridad del sistema de transporte y la estabilidad de los pequeños transportistas.

Al aprobarse la *Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público*, 75-2017, esta Asamblea Legislativa enmendó la Ley de Servicio Público, *supra*, con el propósito de atender dicha controversia. En ese momento, se creó la definición de "empresa de transporte de carga", entendiéndose como toda persona que, en carácter público, transporta bienes o mercancías. A su vez, se enmendó la definición de "porteador público" para incluir a toda empresa de transporte de carga, con excepción de los vehículos privados dedicados exclusivamente al transporte de su propia carga. De esta forma, se dispuso que toda empresa de transporte de carga, excepto aquellas que trasladan exclusivamente su carga privada, debía considerarse como porteador público. No obstante, interpretaciones inconsistentes con la intención legislativa aprobada en 2017, han generado incertidumbre jurídica y afectado la uniformidad en la aplicación de la Ley. Dichas interpretaciones pretenden establecer un trato distinto para los porteadores por contrato dentro del transporte de carga comercial, en contravención a la intención legislativa de equipararlos, en lo pertinente, a los porteadores públicos. En atención a ello, esta Asamblea Legislativa reafirma la intención original de delimitar la figura del porteador por contrato, disponiendo que su alcance se circunscriba únicamente al transporte de bienes en vehículos que no estén comprendidos dentro de la definición de vehículo de motor comercial o de vehículo de transporte comercial.

Con esta Ley, se fortalece la política pública del Gobierno de Puerto Rico al garantizar un sistema de transporte comercial guiado por principios de equidad, accesibilidad y sostenibilidad, que brinde certeza a los operadores, proteja a los pequeños transportistas y asegure a la ciudadanía tarifas justas y razonables, en beneficio directo del interés público y del desarrollo económico y social de la Isla.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Se enmienda el inciso (nn) del Artículo 2 de la Ley Núm. 109 de 28 de
2 junio de 1962, según enmendada, conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto
3 Rico", para que lea como sigue:

4 "Artículo 2. — Terminología.

5 ...

6 (nn) Porteador por contrato. — Incluye toda persona, excepto los porteadores
7 públicos, que se dedique mediante paga, bajo contrato o acuerdo individual personal
8 o por medios tecnológicos, al transporte de pasajeros o bienes en vehículos de motor
9 o embarcaciones entre puntos en Puerto Rico, aun cuando dicho transporte se efectúe
10 incidentalmente en la explotación de cualquier otro negocio o actividad con fines
11 pecuniarios o no pecuniarios. *Porteador por contrato solo aplicará a aquellos vehículos que*
12 *no se encuentren dentro de la definición de Vehículo de Motor Comercial o Vehículo de*
13 *Transporte Comercial, según dispuesto en esta Ley."*

14 Sección 2.- Se enmienda el inciso (c) del Artículo 39 de la Ley Núm. 109 de 28 de
15 junio de 1962, según enmendada, conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto
16 Rico", para que lea como sigue:

17 "Artículo 39. — Porteadores.

18 Será deber de todo porteador por contrato:

19 (a) ...

20 (b) ...

1 (c) Aplicación de ciertas disposiciones del Artículo 38 a portadores por contrato.

2 — Las disposiciones de los incisos (f), (g), (h), (i), (j), (m), y (o) del Artículo 38 se

3 aplicarán también a los portadores por contrato. Los portadores por contrato que

4 cesen en sus operaciones, entregarán ~~a la Comisión~~ al NTSP dentro de los treinta

5 (30) días de dicho cese, el documento en que conste la autorización que les fuera

6 concedida por [la Comisión.] el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos. La

7 figura del Porteador por contrato solo aplicará a aquellos vehículos que no se encuentren

8 dentro de la definición de Vehículo de Motor Comercial o Vehículo de Transporte

9 Comercial."

10 Sección 3 - Clausula de Separabilidad.

11 Si cualquier disposición de esta Ley fuera declarada inconstitucional, nula o inválida

12 por un tribunal competente, dicha declaración no afectará las demás disposiciones de esta

13 Ley, las cuales continuarán en pleno vigor y efecto.

14 Sección 3 4.- Vigencia

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