

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20ma. Asamblea
Legislativa

4ta. Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 1341

23 de ^{Julio} agosto de 2026

Presentado por el representante Navarro Suárez

Referido a la Comisión de

LEY

Para enmendar los incisos (2) y (3) del Artículo 22.02 y los incisos (c) y (d) del Artículo 23.08 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", a los fines de prohibir la imposición de multas administrativas por transitar por un carril del sistema AutoExpreso sin balance suficiente en la cuenta; sustituir dichas multas por la notificación, facturación y cobro del peaje adeudado; disponer para la anotación y conciliación de la deuda de peaje, limitada a su importe, al momento de la renovación del permiso del vehículo de motor; reasignar al Estado el peso de la prueba en los procedimientos de revisión; disponer sobre la aplicación prospectiva de esta Ley; ordenar la reglamentación correspondiente; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde la implantación del sistema de peaje electrónico conocido como AutoExpreso, iniciada al amparo de la Ley 132-2004, el pago de peajes en las autopistas de Puerto Rico dejó de ser una transacción presencial para convertirse en un débito automático contra una cuenta prepagada. En la actualidad, los carriles de AutoExpreso constituyen, en la práctica, la única vía de pago en la mayoría de las plazas de peaje del País, por lo que el conductor no tiene manera de detenerse a satisfacer el peaje en efectivo. Cuando la cuenta carece de fondos, el sistema registra el tránsito, retrata la tablilla y genera la deuda del peaje. Sobre esa realidad tecnológica se montó, sin embargo, un régimen punitivo: el Artículo 22.02 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", sanciona con una multa administrativa de quince (15) dólares —más el peaje dejado de pagar— cada tránsito por un carril de AutoExpreso sin balance suficiente. Cada plaza de peaje constituye una infracción

separada, de modo que un trabajador que viaje a diario por una autopista de peaje puede acumular, por un mismo descuido u olvido, múltiples multas en un solo día.

La desproporción de este régimen no es una hipótesis: está documentada en la jurisprudencia. En *Deliz Cruz v. Autoridad de Carreteras y Transportación*, KLRA202300184, Sentencia de 23 de octubre de 2023, el Tribunal de Apelaciones consignó que una deuda de apenas \$8.70 en peajes generó \$150.00 en multas; es decir, una penalidad superior a diecisiete (17) veces la deuda original. Otros dictámenes del mismo foro han documentado acumulaciones de \$1,000.00 y hasta \$1,751.90 en multas contra un solo usuario, muchas veces descubiertas por el ciudadano cuando ya resultaba oneroso impugnarlas. A ello se suma un andamiaje procesal que agrava el desbalance: el Artículo 23.08(c)(4)(G) de la Ley 22-2000 impone al ciudadano “el peso de la prueba para demostrar que la violación imputada no se cometió” —la prueba de un hecho negativo—, mientras el registro electrónico de notificaciones del propio sistema constituye evidencia prima facie de que la notificación se hizo, y el Artículo 23.05(d) reputa perfeccionada la notificación por su mero envío postal aunque no fuese recibida por el destinatario. Este cuadro es difícil de conciliar con los parámetros constitucionales aplicables: la Sección 11 del Artículo II de la Constitución de Puerto Rico dispone que las multas no serán excesivas; la Cláusula de Multas Excesivas de la Octava Enmienda de la Constitución de los Estados Unidos es plenamente exigible frente a los estados y territorios, *Timbs v. Indiana*, 586 U.S. 146 (2019), y alcanza sanciones civiles de carácter punitivo, *Austin v. United States*, 509 U.S. 602 (1993), que resultan inconstitucionales cuando son groseramente desproporcionadas a la falta, *United States v. Bajakajian*, 524 U.S. 321 (1998). Nuestro Tribunal Supremo, por su parte, ha reconocido el principio de proporcionalidad entre la severidad de la falta y la multa que se impone. *Torres v. Mun. Autónomo de San Juan*, 208 DPR 586 (2022).

La genealogía normativa de esta materia demuestra que la propia Asamblea Legislativa ha tenido que intervenir, una y otra vez, para mitigar los excesos del régimen de multas de AutoExpreso. La Ley 39-2015 estableció un procedimiento especial que eximió de la multa a quien demostrara que recargó su cuenta dentro de las cuarenta y ocho (48) horas del tránsito, reconociendo así que la falta de balance suele ser un descuido momentáneo y no un acto de evasión. La Ley 24-2017 añadió el Artículo 23.08 para uniformar el trámite. La Ley 220-2018 redujo la multa de cincuenta (50) a quince (15) dólares y dispuso la notificación inicial dentro de veinticuatro (24) horas con un término de cura de ciento veinte (120) horas, luego de que su propio historial legislativo documentara que el cuarenta y cuatro por ciento (44%) de los usuarios del sistema no estaba registrado y desconocía su balance. La Ley 3-2019, denominada “Ley de Reforma al Proceso de Notificación y Revisión de Multas del Sistema AutoExpreso”, tuvo que dotar al ciudadano de garantías procesales adicionales, incluyendo la adjudicación automática a su favor cuando la agencia no resuelve la revisión en sesenta (60) días. Más recientemente, la Ley 182-2025 protegió a los compradores de vehículos usados contra multas y bloqueos generados bajo titulares anteriores. A este historial se añaden la

exoneración ejecutiva de las multas emitidas con anterioridad al 17 de septiembre de 2018 —reconocida expresamente en el Artículo 5 de la Ley 3-2019— y los sucesivos programas de amnistía y descuento. Cuando una sanción ha requerido, en apenas una década, cinco reformas legislativas, una exoneración masiva y amnistías recurrentes, la conclusión legislativa madura no es volver a calibrarla: es reconocer que el problema es la sanción misma.

Este historial tiene, además, un capítulo reciente que esta Asamblea Legislativa no puede ignorar: en la Decimonovena Asamblea Legislativa, cada Cuerpo aprobó por separado el desmantelamiento del efecto acumulativo de estas multas. La Cámara de Representantes aprobó el 17 de enero de 2023, mediante descargue y con una votación de cuarenta y dos (42) votos a favor y uno (1) en contra, el P. de la C. 1578 —de la autoría de doce (12) representantes de mayoría y minoría—, que sustituía la multa por evento por una multa única por período de quince (15) días y condonaba las multas previamente expedidas. El Senado, por su parte, aprobó por unanimidad (veintiséis votos a favor y ninguno en contra) el 12 de enero de 2023 el P. del S. 775, que derogaba el inciso (2) del Artículo 22.02 —la multa misma— para sustituirla por un ciclo de facturación del peaje. Ninguna de las dos medidas culminó el trámite: el P. de la C. 1578 fue derrotado en votación final en el Senado con trece (13) abstenciones, y el P. del S. 775, informado favorablemente con enmiendas por la Comisión de Transportación, Infraestructura y Obras Públicas de la Cámara el 2 de abril de 2024, quedó en el calendario al concluir el cuatrienio. En el presente cuatrienio la preocupación sigue viva: el P. de la C. 869 propone un tope máximo anual de seiscientos (600) dólares a estas multas y se encuentra bajo estudio de la Comisión de Transportación e Infraestructura; la R. de la C. 72, aprobada por unanimidad el 20 de febrero de 2025, ordenó estudiar la viabilidad de un tope, con un primer informe parcial rendido el 19 de agosto de 2025; la R. de la C. 741, radicada el 30 de junio de 2026, propone investigar la razonabilidad y proporcionalidad de estas multas; y la R. C. de la C. 224 busca ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas, a la Autoridad de Carreteras y Transportación y al concesionario Metropistas poner en vigor el sistema de aviso de balance bajo que exige el inciso (8) del Artículo 22.02 —reconocimiento elocuente de que ni siquiera esa salvaguarda mínima está en funciones. Resulta insostenible reactivar un régimen de multas por falta de balance cuando el propio Estado no ha cumplido su obligación estatutaria de advertir al conductor, en cada plaza de peaje, que su balance está bajo.

El 16 de abril de 2022, a raíz del ataque cibernético que comprometió el sistema, la Autoridad de Carreteras y Transportación y el Departamento de Transportación y Obras Públicas suspendieron la expedición de multas de AutoExpreso “hasta nuevo aviso”. Durante más de cuatro años, el sistema ha operado sin expedir multas: los peajes se han seguido registrando y cobrando, y las autopistas han seguido funcionando. El 22 de julio de 2026, el Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas y Director Ejecutivo de la Autoridad anunció la reactivación del sistema de multas a partir del 1 de octubre de 2026, como exigencia del plan fiscal certificado por la Junta de Supervisión y

Administración Financiera, con un recaudo proyectado de aproximadamente treinta (30) millones de dólares para el año fiscal 2026-2027. La propia agencia ha informado que más del treinta por ciento (30%) de los usuarios de AutoExpreso transita actualmente sin balance disponible. Las cifras hablan por sí solas: un recaudo de treinta (30) millones de dólares a razón de quince (15) dólares por multa equivaldría a la expedición de aproximadamente dos (2) millones de multas en un solo año fiscal. Una “sanción” que se presupuesta como fuente recurrente de ingresos, calculada sobre la premisa de que una tercera parte de los usuarios incurrirá en ella, no es un disuasivo de conducta: es un impuesto regresivo sobre los trabajadores y las familias que dependen de las autopistas para llegar a sus empleos, escuelas y citas médicas, cobrado precisamente a quienes, en muchos casos, no tienen en el momento ni los fondos del peaje.

Esta Ley no exime a nadie del pago del peaje. El peaje adeudado subsiste íntegro y su cobro se fortalece y ordena: la notificación inicial dentro de veinticuatro (24) horas se mantiene; el usuario contará con ciento veinte (120) horas para pagar sin cargo adicional; de no hacerlo, recibirá una factura del peaje adeudado; podrá impugnarla mediante un procedimiento de revisión en el que corresponderá al Estado —que controla todos los registros del sistema— acreditar los tránsitos facturados; y la deuda no satisfecha, limitada estrictamente al importe del peaje, será anotada y deberá conciliarse al momento de la renovación del permiso del vehículo. A diferencia del P. del S. 775, esta Ley no autoriza gravamen alguno por el doble de lo adeudado: la anotación se limita al importe exacto del peaje dejado de pagar, sin multiplicadores de clase alguna. La Autoridad de Carreteras y Transportación retiene, pues, íntegro el recaudo por el uso de sus autopistas. Lo único que esta Ley elimina es el multiplicador punitivo de quince (15) dólares por evento: un renglón de ingresos fundado en el castigo del descuido, administrado sobre una infraestructura tecnológica cuya vulnerabilidad quedó demostrada por el propio ataque cibernético que la mantuvo fuera de servicio por más de cuatro años.

Por todo lo cual, esta Asamblea Legislativa entiende meritorio y urgente prohibir, antes de la reactivación pautada para el 1 de octubre de 2026, la imposición de multas administrativas por transitar por los carriles de AutoExpreso sin balance suficiente, y sustituirlas por un mecanismo ordenado de notificación, facturación y cobro del peaje adeudado, cónsono con las garantías constitucionales del debido proceso de ley y con la prohibición de multas excesivas.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

- 1 Artículo 1. — Se enmiendan los incisos (2) y (3) del Artículo 22.02 de la Ley 22-
- 2 2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”,
- 3 para que lean como sigue:

1 “Artículo 22.02.-Parada en las estaciones de cobro de peajes, pago en las estaciones
2 de auto expreso y pago de derechos.

3 (1) ...

4 (a) ...

5 (b) ...

6 (c) ...

7 (i) ...

8 (2) Toda persona que viole las disposiciones de esta sección, excluyendo lo
9 dispuesto en el inciso (1)(b) *y lo relativo al requisito de contar con balance suficiente en*
10 *la cuenta dispuesto en el inciso (1)(c),* incurrirá en falta administrativa y será
11 sancionada con multa de quince (15) dólares por cada infracción más el pago del
12 peaje dejado de pagar correspondiente a cada infracción. *El tránsito por un carril de*
13 *Auto Expreso con un sello o aditamento debidamente registrado, pero sin balance suficiente*
14 *en la cuenta, no constituirá falta administrativa ni dará lugar a la imposición de multa,*
15 *recargo o penalidad alguna. En tales casos, la persona vendrá obligada al pago del peaje*
16 *dejado de pagar, el cual será notificado, facturado y cobrado conforme al procedimiento*
17 *dispuesto en el Artículo 23.08 de esta Ley.*

18 (3) La Autoridad de Carreteras ni ninguna persona natural o jurídica en su
19 representación o por autorización de esta podrá cobrar cargos adicionales de
20 ninguna naturaleza a los aquí establecidos relacionados con la utilización de peajes
21 y del sistema de Auto Expreso. *Se prohíbe expresamente a la Autoridad de Carreteras y*
22 *Transportación, al Departamento de Transportación y Obras Públicas, a todo*

1 *concesionario de autopistas y a toda persona natural o jurídica que opere el sistema de Auto*
2 *Expreso en representación o por autorización de cualquiera de estos, imponer o cobrar*
3 *multa administrativa, recargo o penalidad alguna por razón de transitar por un carril de*
4 *Auto Expreso sin balance suficiente en la cuenta.*

5 (4) ...

6 (5) ...

7 (6) ...

8 (7) ...

9 (8) ...”

10 Artículo 2. — Se enmienda el inciso (c) del Artículo 23.08 de la Ley 22-2000, según
11 enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, para que lea
12 como sigue:

13 “Artículo 23.08.-Sistema Automático de Control de Tránsito.

14 (a) ...

15 (b) ...

16 (c) El proceso de notificación [**de infracción e imposición de multas**] y facturación
17 *del peaje dejado de pagar* bajo el sistema AutoExpreso se llevará a cabo de la siguiente
18 forma:

19 (1) Se enviará una notificación inicial mediante correo electrónico, mensaje de texto
20 o por llamada automatizada, dentro de las veinticuatro (24) horas de [**cometida la**
21 **infracción**] *registrado un tránsito sin balance suficiente* en la que se informe al dueño
22 del sello o dispositivo, según surja del registro del mismo, que [**ha habido una**

1 **infracción al sistema de pago electrónico por falta de balance a la cuenta]** *se ha*
2 *registrado un tránsito sin balance suficiente en la cuenta, que indique el monto del*
3 *balance adeudado al sistema de AutoExpreso y en donde se establezca un término*
4 *de ciento veinte (120) horas desde [la infracción] el tránsito para realizar el pago*
5 *de peaje sin cargo adicional alguno [o de lo contrario se emitirá una multa de quince*
6 *(15) dólares].*

7 (i) Será responsabilidad de todo titular de vehículo de motor mantener la
8 información de registro, incluyendo información de contacto, al día.

9 (2) De no realizarse el pago del peaje dentro del término establecido en la
10 notificación inicial, se procederá con la notificación de **[multa]** *una factura del peaje*
11 *adeudado al dueño del vehículo [que cometió la infracción], o al conductor*
12 *certificado, en aquellos casos en que el vehículo [con el cual se cometió la*
13 *infracción] está sujeto a un contrato de arrendamiento financiero o de ventas al*
14 *por menor a plazos, según surja de los récords del DTOP, la cual será notificada*
15 *por correo postal a la última dirección de éste, y por correo electrónico, según los*
16 *referidos récords. Tratándose de tránsitos efectuados sin el sello o aditamento*
17 *correspondiente, se procederá, además, con la notificación de la multa dispuesta en el inciso*
18 *(1)(b) del Artículo 22.02 de esta Ley, conforme a este mismo procedimiento.*

19 Dicha **[notificación de multa]** *factura* deberá ser depositada en el correo postal no
20 más tarde de noventa (90) días, a contarse luego de haber transcurrido ciento
21 veinte (120) horas **[de la infracción imputada]** *del tránsito registrado. El*
22 incumplimiento con el término de noventa (90) días **[para realizar esta**

1 **notificación, conllevará la eliminación de la multa imputada, excepto el cargo**
2 **correspondiente al costo del peaje]** *impedirá la anotación de la deuda dispuesta en la*
3 *cláusula (5) de este inciso, sin menoscabo del cobro del peaje adeudado por la vía ordinaria.*

4 (3) ...

5 (4) Toda notificación de multa o *factura de peaje* contendrá como mínimo:

6 (A) ...

7 (B) ...

8 (C) ...

9 (D) ...

10 (E) ...

11 (F) se le advertirá de su derecho a solicitar una revisión de la multa o *factura* dentro
12 de los treinta (30) días siguientes a la notificación o que de lo contrario **[la multa]**
13 *esta* advendrá final y firme y no podrá ser cuestionada.

14 (G) **[la parte que impugne la multa tendrá el peso de la prueba para demostrar**
15 **que la violación imputada no se cometió.]** *En todo procedimiento de revisión al*
16 *amparo de esta sección, corresponderá al Departamento de Transportación y Obras*
17 *Públicas, a la Autoridad de Carreteras y Transportación o a la entidad contratada por estos*
18 *para operar el sistema AutoExpreso, acreditar mediante los registros del sistema los*
19 *tránsitos imputados y la corrección de los cargos.*

20 (5) *El peaje facturado que no fuere pagado ni impugnado dentro de los términos dispuestos*
21 *en esta sección será anotado en el registro del vehículo como deuda de peaje. Dicha*
22 *anotación: (A) se limitará al importe del peaje adeudado, sin multas, recargos, intereses ni*

1 *penalidades de clase alguna; (B) no constituirá multa administrativa para propósito*
2 *alguno; (C) deberá ser conciliada y satisfecha como condición para la renovación del*
3 *permiso del vehículo de motor, conforme al procedimiento que el Secretario establezca*
4 *mediante reglamento; y (D) quedará sujeta a las disposiciones sobre verificación de*
5 *titularidad del Artículo 23.05 de esta Ley, incluyendo la prohibición de imputar la deuda a*
6 *quien no fuera el titular registral al momento del tránsito. El pago de la deuda de peaje*
7 *podrá efectuarse en cualquier momento a través de los canales oficiales de recarga y pago*
8 *del sistema AutoExpreso."*

9 Artículo 3. — Se enmienda el inciso (d) del Artículo 23.08 de la Ley 22-2000, según
10 enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para que lea
11 como sigue:

12 "Artículo 23.08.-Sistema Automático de Control de Tránsito.

13 (a) ...

14 (b) ...

15 (c) ...

16 (d) Si el dueño del vehículo o el conductor certificado afectado por la notificación
17 de multa o por una factura de peaje considera que no se ha cometido la violación que
18 se le imputa, o que los tránsitos o cargos facturados son incorrectos, podrá solicitar una
19 revisión de la misma dentro de los treinta (30) días siguientes a la notificación, la
20 cual será libre de costo. Para las solicitudes de revisión [de estas multas] se seguirá
21 el siguiente procedimiento, entendiéndose que toda referencia a la multa incluirá, según
22 corresponda, la factura del peaje adeudado:

1 (1) ...

2 (2) ...

3 (3) ...

4 (4) ...

5 (5) ...”

6 Artículo 4. — Las disposiciones de esta Ley aplicarán a todo tránsito por un carril
7 del sistema AutoExpreso ocurrido a partir de su vigencia. Las multas administrativas
8 impuestas por hechos anteriores a la vigencia de esta Ley continuarán rigiéndose por las
9 disposiciones legales y reglamentarias vigentes al momento de los hechos, incluyendo
10 sus procedimientos de notificación, revisión, pago y cancelación.

11 Artículo 5. — El Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas
12 y la Autoridad de Carreteras y Transportación atemperarán a lo dispuesto en esta Ley el
13 Reglamento Núm. 9353, radicado en el Departamento de Estado el 10 de enero de 2022 y
14 conocido como “Normas para la Suscripción, Uso y Pago del Sistema de Peaje Electrónico
15 (AutoExpreso)” (Reglamento Núm. 03-006 del Departamento de Transportación y Obras
16 Públicas), así como toda otra norma, orden o contrato de operación aplicable, dentro de
17 un término de noventa (90) días contados a partir de la vigencia de esta Ley. La
18 prohibición de multas dispuesta en esta Ley será de aplicación inmediata y su efectividad
19 no quedará condicionada al cumplimiento de la reglamentación aquí ordenada.

20 Artículo 6. — Cláusula de separabilidad.

1 Si cualquier parte de esta Ley fuere declarada nula o inconstitucional por cualquier
2 tribunal competente, dicha declaración no afectará, menoscabará o invalidará las otras
3 disposiciones.

4 Artículo 7. — Vigencia. Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su
5 aprobación.