

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

16^{ta} Asamblea
Legislativa
Ordinaria

2^{da} Sesión

CAMARA DE REPRESENTANTES

3 de noviembre de 2009

INFORME POSITIVO P. de la C. 1926

A LA CAMARA DE REPRESENTANTES

Vuestra Comisión de Asuntos del Consumidor, previo estudio y consideración del **P. de la C. 1926**, tiene a bien recomendar la aprobación de la medida, con enmiendas en el entrillado electrónico.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El Proyecto de la Cámara 1926, según se desprende de su título, tiene como propósito elevar a rango de legislación los parámetros mínimos relativos a la obligación de los manufactureros y de toda la cadena de venta, distribución y servicios en Puerto Rico, de cumplir con las garantías de los vehículos de motor y el procedimiento a seguirse cuando se incumpla con dicha obligación, así como sus consecuencias

Cada uno de los cincuenta (50) estados de la nación americana posee legislación que permite a los consumidores reclamar, a los manufactureros y distribuidores de vehículos de motor, por los defectos de fábrica en los mismos. Dichas leyes son conocidas como "lemon laws". Además de las "lemon laws", existe la Ley Federal de

Garantías, mejor conocida como el Magnuson-Moss Warranty Act del 1975.¹ Ambas leyes se complementan para brindarle a los consumidores mayores garantías ante la posibilidad de comprar autos defectuosos.

En Puerto Rico, la Ley Núm. 7 de 24 de septiembre de 1979, conocida como la “Ley de Garantías de Vehículos de Motor,” fue concebida para proteger a los consumidores adquirientes de vehículos de motor nuevos en Puerto Rico. Esta ley establece que dichos vehículos han de tener las mismas garantías de fábrica que el fabricante o manufacturero otorga a estos vehículos de motor en los Estados Unidos continentales y que el manufacturero tendrá que proveer el mismo servicio de garantía de fábrica en Puerto Rico.

Posteriormente, se aprobó la Ley Núm. 330 de 2 de septiembre de 2000, conocida como “Ley Complementaria de Garantías de Vehículos de Motor.” Esta ley establecía en Puerto Rico los parámetros a través de los cuales los manufactureros arreglarían o ajustarían los vehículos de motor durante un período mínimo de garantías que tenían que dar a los adquirientes de vehículos de motor nuevos, en especial cuando existía inconformidad en los vehículos de motor con vicios de fábrica.

La Ley Núm. 330, *supra*, fue derogada el 29 de septiembre de 2004 por la Asamblea Legislativa mediante la aprobación de la Ley Núm. 529 del 29 de septiembre del 2004 (en adelante “Ley 529”). De acuerdo a la exposición de motivos de la Ley 529, la Ley 330 estableció unos parámetros que le restaban derechos adquiridos a los consumidores,² mediante la Ley Núm. 7, *supra.*, por lo que resultó necesario derogarla para “atemperada a los reclamos de la ciudadanía puertorriqueña”. Es decir, la propia Ley 529 establece que la intención

¹ 15 U.S.C. § 2301 et seq.

² La Ley 529 se discute a fondo en la sección II (B) (4) del Informe sobre las Deficiencias en el Estado de Derecho provisto por Limón Auto como parte de su ponencia, págs. 11-13.

legislativa detrás de la derogación de la Ley 330 fue el poder trabajar en la aprobación de una nueva medida que cumpliera con sus objetivos, los cuales son principalmente el establecer parámetros mínimos relativos al deber de los fabricantes de autos de ajustar los vehículos de motor a sus garantías.

La Asamblea Legislativa reconoce que la compra de un vehículo de motor es una transacción sumamente importante que debe estar protegida por leyes claras y precisas que protejan los derechos de los consumidores. En Puerto Rico, el tener un vehículo de motor es una necesidad, máxime cuando los sistemas de transportación pública en nuestra Isla no son adecuados para el desplazamiento diario del trabajador común. Ante dicha situación, una gran cantidad de consumidores se ven forzados a hacer sacrificios económicos sustanciales para adquirir vehículos de motor nuevos o con algún remanente de la garantía del fabricante con el propósito principal de contar con un medio de transporte seguro y confiable, propósito que se vería malogrado si el vehículo adquirido tiene defectos o deficiencias recurrentes que el fabricante o su agente de servicio autorizado no lograsen reparar luego de una oportunidad razonable de intentos de reparación bajo la garantía del fabricante.

Un gran por ciento de los vehículos nuevos que se venden anualmente en Puerto Rico requerirá en determinado momento de algún tipo de reparación o ajuste de algún defecto o condición cubierta por la garantía que ofrece el manufacturero o fabricante. El número de Centros de Servicio autorizados para atender la garantía de fábrica es determinada por los mismos fabricantes, por lo tanto, es imperativo que la Ley de Garantía de Vehículos de Motor establezca parámetros que permitan minimizar el número de visitas, así como atender adecuadamente la calidad y agilidad de los servicios de garantía a ser brindados, evitando demoras injustificadas al momento de recibir servicio bajo garantía. De ésta forma economizamos tiempo y dinero al

consumidor, y minimizamos los problemas de productividad que le crea a los patrones, quienes ante la falta de medios confiables de transportación pública en el país se ven afectados por la dependencia de sus empleados al vehículo de motor para poder llegar a su trabajo.

Para poder garantizarles a los consumidores sus derechos es necesario que la Asamblea Legislativa, a través de legislación, establezca los parámetros mediante los cuales las garantías provistas por los fabricantes de vehículos puedan ser efectivamente reclamadas dentro del término provisto para las mismas. Un análisis concienzudo de la legislación de garantías de vehículos existente demuestra que hay lagunas que impiden que el consumidor tenga la debida garantía de fábrica que se establece por el fabricante. El problema principal es que toda la legislación existente obliga la extensión de garantías y algunos requerimientos básicos, sin embargo ninguna claramente establece parámetros para el debido cumplimiento de estas garantías.

Esta ley propuesta toma como base no sólo los estatutos que se han adoptado a través de las diferentes jurisdicciones en los Estados Unidos, sino también el ordenamiento vigente en Puerto Rico. La misma va dirigida a proteger adecuadamente a los consumidores que adquieren un vehículo de motor al garantizarles el derecho a que se le reemplace el vehículo por uno similar o se le reembolse el importe pagado por la unidad, incluyendo los gastos incurridos, cuando el defecto que presenta el mismo no se corrige dentro del término de tiempo establecido por Ley. De esta manera, se les garantiza a los consumidores que adquieran un vehículo de motor el valor de su inversión. Por otro lado, la Ley procura asegurar que los servicios de garantías ofrecidos por los fabricantes cumplan con los ofrecimientos realizados a los consumidores en el Certificado de Garantía.

Además, la presente ley limitará la cantidad de vehículos de motor que transiten nuestras vías con desperfectos mecánicos que podrían poner en riesgo la seguridad de conductores y pasajeros. Igualmente, la ley propuesta cumple con el compromiso programático de la presente administración gubernamental de promover medidas que garanticen que los consumidores puertorriqueños reciban de las empresas domésticas y multinacionales el mismo trato que recibe cualquier consumidor que reside en los Estados Unidos continentales.

ANALISIS DE LA MEDIDA

A los fines del análisis del P. de la C. 1926, la Comisión de Asuntos del Consumidor, cumpliendo con sus obligaciones y deberes para la consideración y evaluación de la medida, celebró vistas públicas y evaluó las posiciones de:

1. Departamento de Asuntos del Consumidor (DACO);
2. Asociación Independiente de Concesionarios de Automóviles (AIDA);
3. Asociación de Distribuidores de Automóvil de Puerto Rico (PRADA);
4. Grupo Unido de Importadores de Automóviles (GUIA);
5. Dr. Sopar - Gilberto Arvelo;
6. Limón Auto Corp. - Ignacio García;
7. Asociación de Bancos de Puerto Rico;
8. The Alliance of Automobile Manufacturers.

DEPARTAMENTO DE ASUNTOS DEL CONSUMIDOR (DACO)

A tenor con el requerimiento de la Comisión de Asuntos del Consumidor (en adelante Comisión), el 25 de septiembre de 2009 el Honorable Luís G. Rivera Marín, secretario del Departamento de Asuntos del Consumidor (en adelante DACO), sometió para la consideración de la Comisión su posición y recomendaciones sobre el P. de la C. 1926.

El Secretario explica en su ponencia que para lograr un análisis efectivo de esta medida debemos definir lo que constituye una “Ley Limón”. En términos generales, ante la ausencia de legislación y reglamentación especializada sobre las reclamaciones de garantías de vehículos de motor, algunos Estados de la Unión utilizaron principios de la legislación Federal Magnuson-Moss Warranty Act y promulgaron legislación para establecer parámetros mínimos o guías en la adjudicación de una reclamación sobre incumplimiento de garantía.

En términos generales la “Ley Limón” constituye un ordenamiento bajo el cual se crea una presunción estatutaria y crea un proceso adjudicativo donde el consumidor puede solicitar la devolución del dinero pagado, solicitar la reparación o la sustitución del auto cuando éste posee defectos o condiciones que no fueron reparados oportunamente. Este ordenamiento es opcional y no mandatorio para la parte afectada ante el incumplimiento de garantía por parte del fabricante. O sea, puede amparar su reclamación en la “Ley Limón” o en cualquier otra legislación vigente que conceda remedios ante el incumplimiento por parte del fabricante.

El Secretario destacó que recientemente el Tribunal Federal de Quiebras para el Distrito Sur de Nueva York estableció una definición sobre lo que constituye una “Ley Limón”. Establece que es “cualquier estatuto federal o estatal, incluyendo pero sin limitarse a, reclamaciones al amparo de Magnuson- Moss Warranty Act, basada en o en conjunto con una reclamación por incumplimiento de contrato de garantía, requiriendo a un fabricante proveer un remedio a un consumidor cuando éste incumple o no puede conformar el vehículo a los parámetros de la garantía luego de un número razonable de intentos según definidos en el estatuto”³. (Traducción nuestra.)

³ “As used herein, “*Lemon Law*” means a federal or state statute, including, but not limited to, claims under the Magnuson- Moss Warranty Act based on or in conjunction with a state breach of warranty claim, requiring a manufacturer to provide a consumer remedy when the manufacturer is unable to conform the vehicle to the warranty after a reasonable number of attempts as defined in the applicable statute.

No obstante lo anterior, es importante destacar que la orden de la Corte de Quiebras a la que el Secretario hace referencia sólo **ratificó** (no estableció) lo que constituye una “Ley Limón” **para los efectos del acuerdo de venta de activos de Chrysler LLC a la compañía Italiana Fiat**. Es decir, la definición de lo que constituye una “Ley Limón” contenida en dicha orden sólo le aplica a la nueva Chrysler y no a ningún otro fabricante de autos.

Contrario a lo que potencialmente podría entenderse de lo expresado por el Secretario en su ponencia, en el caso de Chrysler la Corte de Quiebras **no** estableció un precedente de lo que constituye una “Ley Limón” para los efectos de cada estado o territorio. Dicha tarea le corresponde exclusivamente a las Asambleas Legislativas estatales. Incluso, el propio texto del acuerdo confirma lo anterior cuando nos dice que **“As used herein, “Lemon Law” means a federal or state statute...”**. (Énfasis suplido.) Independientemente del contenido de la orden de la Corte de Quiebras en el caso de Chrysler, Puerto Rico sigue siendo la única jurisdicción estadounidense que no cuenta con una “ley limón” que proteja adecuadamente los consumidores adquirentes de vehículos de motor con garantía de fábrica.

Por otro lado, el Departamento reconoce y destaca que la propuesta ley ha establecido una presunción legal en las situaciones en que el fabricante ha incumplido con un contrato de Garantía sobre un vehículo de motor y cuando se concedió oportunidad razonable para conformar el vehículo de motor a la garantía.

In connection with the foregoing, the Purchaser has agreed to continue addressing Lemon Law claims (to the extent that they are Assumed Liabilities) using the same or substantially similar procedural mechanisms previously utilized by the Debtors.” **In re: Chrysler LLC, UNITED STATES BANKRUPTCY COURT SOUTHERN DISTRICT OF NEW YORK Case No. 09-50002 (AJG)**

Según nuestro ordenamiento jurídico, una presunción es un hecho que la ley da por cierto sin necesidad de que sea probado.⁴ En un proceso adversativo de adjudicación, la parte que quiere acogerse o beneficiarse de la presunción sólo tiene que establecer los elementos, o requisitos, para que se reconozca por el juzgador el hecho presumido. En contra parte, a quien no le favorece la presunción está obligado en aportar la evidencia para refutar el hecho presumido.

La legislación propuesta añade elementos para determinar presunciones en ambos escenarios, (1) cuando se incumplió el contrato de garantía, y (2) cuando hubo oportunidad razonable de conformar el vehículo a la garantía.

Por otro lado, la legislación propuesta ha incluido asertivamente opciones alternas de adjudicación administrativa o judicial a elección de la parte afectada ante el incumplimiento del fabricante en brindar la garantía. Además, es importante destacar que el Artículo 21 propuesto contiene la disponibilidad a opción del consumidor de las acciones de saneamiento por evicción, vicios ocultos *“cuanti minoris”* o redhibitoria, cumplimiento específico de las obligaciones o de resolución de contrato. Esto en armonía con el Art. 24 de la Ley Núm. 7, *supra*, sobre Garantías de Vehículos de Motor, *supra*, que establece en sus disposiciones no relevar al fabricante, distribuidor o al vendedor de las responsabilidades y obligaciones legales prevalecientes en nuestro sistema de derecho. A su vez, la medida propuesta contiene en su Artículo 4(E), las salvaguardas en cuanto a la depreciación atribuible al millaje. Para ello se ha dispuesto que en *“...caso de re-adquisición, se utilice el millaje que tenga un vehículo en el primer intento de reparación para calcular la cuantía que sería descontada del dinero a ser reembolsado al consumidor por concepto de compensación por uso...”*.

⁴ Regla 13 de la Ley de 15 de febrero de 1979, según enmendada.

Luego de explicar su apoyo a la medida, el Secretario somete para la consideración de la Comisión de Asuntos del Consumidor las siguientes enmiendas al proyecto:

En el Artículo 2, propone que se elimine el término 'manufacturero' y se añada 'cadena de venta, distribución y servicios en Puerto Rico'.

En el Artículo 4(G), propone que se adopte el siguiente lenguaje: *"Todo ofrecimiento de garantía sobre un producto o servicio constituye un dato relevante. Las omisiones sobre sus términos y condiciones por parte del fabricante que resulte en perjuicio de los consumidores, constituirá una fuente de obligación por parte del fabricante que realizó el ofrecimiento de garantía. Constituirá un anuncio engañoso denominar un contrato de servicio bajo el término de "Garantía Extendida" cuando no contemple una extensión de los mismos términos y condiciones de la garantía original extendida por el que lo fabricó y el que lo vendió al consumidor."*

En el Artículo 4(H), propone que se adopte el siguiente lenguaje: *"... aquellas condiciones o faltas reclamadas por el consumidor...."*. Además que *"...esas condiciones o faltas sean incompatibles con los parámetros de funcionamientos establecidos por el manufacturero o fabricante, según se hagan constar en el manual de operación o certificado de garantía del vehículo."* Es menester señalar que el lenguaje de esta disposición tiene que ir dirigido a que el consumidor no tenga que probar cuál es la causa del defecto o deficiencia que reclama.

El Departamento propone que se elimine en su totalidad el Artículo 8.2, que contiene las piezas y mano de obra que incluye la garantía del fabricante. Además, propone que se elimine el Artículo 8.7, debido a que faculta al Departamento a ampliar el periodo de garantía mínima por virtud del Reglamento 7159, según enmendado, conocido como "Reglamento de Garantías de Vehículos de Motor".

Véase, que el Reglamento antes citado se promulgó al amparo de la Ley Núm. 7, *supra*. Igualmente, propone que se elimine el Artículo 13.5 por las mismas razones que solicitó se eliminara el Art. 8.7.

En el Artículo 10.2, propone que se enmiende el texto para que la entidad que deniegue servicio en garantía venga obligado a justificar y entregar al consumidor, inmediatamente y por escrito, las razones específicas por las cuales denegó la misma.

En cuanto al Artículo 15, el Departamento propone que se imponga responsabilidad solidaria al fabricante o manufacturero y al agente autorizado en los casos de cumplimiento de garantía, cónsono con los principios de la Ley 7, *supra*. El Departamento explica que el Artículo 11 de la Ley 7, *supra*, consigna las personas obligadas para brindar garantía y estableció la obligación solidaria. Además, la legislación propuesta es una de carácter complementario, por lo que, a juicio del Secretario, viene obligada a armonizar con las disposiciones contenidas en la Ley 7, *supra*.

En cuanto al Artículo 17.2, sobre Procedimientos de Adjudicación o disolución de disputas el Departamento rechaza el lenguaje contenido en esta legislación propuesta. Según el Secretario, no debe proveerse a ninguna parte que se ha sometido a un procedimiento alterno, que de no estar satisfecha con la determinación pueda nuevamente presentar su reclamación de adjudicación administrativa o judicial formal. A juicio del Secretario, en casos en que las partes se han sometido a un proceso de arbitraje y se ha emitido una determinación, el conceder un proceso adicional por el hecho de no estar de acuerdo con el resultado del caso crearía un desbalance.

La Comisión concurre **en parte** con la posición del Secretario en torno al Artículo 17.2. Ciertamente, es razonable concluir que si un consumidor opta por someter su reclamación al amparo del P. de la C. 1926 a una de las nuevas alternativas de adjudicación provistas por la misma (arbitraje), **de éste no estar satisfecho con el resultado no**

debe tener derecho a presentar una nueva reclamación ante el foro judicial o cuasi-judicial de DACO. No obstante, no se debe perder de perspectiva que el Artículo 21 del P. de la C. 1926 establece una cláusula de reserva mediante la cual se le reserva a los consumidores su derecho a ejercer cualquier otra acción legal que le reconozcan las leyes generales o especiales del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

Por ende, el resultado de cualquier adjudicación o disolución de una reclamación de garantías al amparo del P. de la C. 1926 mediante un proceso de arbitraje no puede limitar el derecho que tendría el consumidor a ejercer cualquier otra acción legal que le reconozcan las leyes generales o especiales del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, siempre y cuando dichas acciones no sean incompatibles con el remedio que el consumidor hubiere obtenido por conducto del proceso de arbitraje.

Los requisitos de arbitraje contenidas en las “leyes limón” varían sustancialmente de estado a estado. Además, por lo general los laudos de los arbitrajes no son vinculantes para los consumidores, ni tampoco les impiden presentar una reclamación posterior al amparo de la “ley limón”.⁵ Por ejemplo, un consumidor del estado de Florida que recibió un laudo favorable de la junta de arbitraje del estado no estuvo impedido de recurrir al tribunal para solicitar remedios adicionales bajo el Magnuson–Moss Warranty Act, *supra*.⁶

⁵ Accord v. Chrysler Corp., 184 W. Va. 149, 399 S.E.2d 860, 14, 14 U.C.C. Rep. Serv. 2d 51 (1990). Véase, además, Kiss v. General Motors Corp., 246 Wis. 2d 364, 2001 WI App 122, 630 N.W.2d 742 (Ct. App. 2001); Rodgers v. General Motors Corp., 277 Ga. App. 547, 627 S.E.2d 151, 58 U.C.C. Rep. Serv. 2d 750 (2006), cert. denied, (June 12, 2006).

⁶ Burns v. DaimlerChrysler Corp., 914 So. 2d 451 (Fla. Dist. Ct. App. 4th Dist. 2005), review denied, 939 So. 2d 1058 (Fla. 2006). Véase, además, Gelinas v. Forest River, Inc., 931 So. 2d 970 (Fla. Dist. Ct. App. 4th Dist. 2006), review denied, 954 So. 2d 27 (Fla. 2007) (comprador tuvo derecho a entablar una acción legal separada para recuperar las costas de honorarios incurridas luego de haber ganado su reclamación en arbitraje bajo la “ley limón”).

Igualmente, un consumidor del estado de Georgia que recibió un laudo favorable por medio de arbitraje no estuvo impedido de entablar una acción legal separada por incumplimiento de garantía toda vez que la “ley limón” de dicho estado sólo requería que se relevara el derecho a reclamar por otros remedios disponibles bajo el Uniform Commercial Code.⁷

El P. de la C. 1926 establece claramente que el consumidor no está impedido de ejercer cualquier otra acción legal que le reconozcan las leyes generales o especiales del Estado Libre Asociado de Puerto Rico (Artículo 21). Por ende, la Comisión entiende que al momento de establecer su reglamentación sobre los procedimientos de adjudicación alternos, DACO debe, no sólo considerar con detenimiento los requisitos establecidos en las diferentes jurisdicciones estadounidenses, sino también la jurisprudencia interpretativa de las mismas. Además, DACO debe procurar establecer el programa de adjudicación alternativo que les brinde la mayor flexibilidad posible a los consumidores para salvaguardar sus derechos.

Habida cuenta de que la Comisión ha incorporado una enmienda al entirillado electrónico para ordenar a DACO a aprobar reglamentación que establezca los procedimientos de adjudicación alternos a los que un consumidor podrá someter una reclamación al amparo del P. de la C. 1926, se acoge la recomendación de enmienda presentada por DACO en torno al Artículo 17.2 de la medida. La Comisión entiende que DACO estará en mejor posición para determinar los procedimientos a seguirse en los programas de adjudicación alternos.

No obstante, la Comisión incluyó una enmienda adicional al Artículo 17 de la medida para establecer que sólo las reclamaciones de garantías al amparo del P. de la C. 1926 podrán ser objeto de adjudicación bajo los programas de arbitraje que DACO establezca o

⁷ *Rodgers v. General Motors Corp., supra.*

regule.⁸ La Comisión es de la opinión que el arbitraje no es el foro apropiado para adjudicar acciones de saneamiento por evicción, saneamiento por vicios ocultos y la acción resolutoria de obligaciones y contratos por incumplimiento que reconoce el Código Civil de Puerto Rico. Dichas acciones son extremadamente complejas y sólo deben ser objeto de un procedimiento adjudicativo judicial o cuasi-judicial, no de un proceso de arbitraje.

Por otro lado, la Comisión eliminó el texto del inciso b del Artículo 17.1 de la medida, toda vez que tomando en consideración la manera en que está redactado el primer párrafo de dicho artículo daba la impresión que las causas de acción contenidas en todo el ordenamiento vigente, incluyendo las dispuestas en el Código Civil de Puerto Rico, emanan del P. de la C. 1926. Lo anterior no sólo es incorrecto, sino también estaría en conflicto con el contenido del Artículo 21 de la medida.

En cuanto al Artículo 18.1, DACO propone que se incluya un lenguaje discrecional en cuanto a la celebración de Investigaciones; y emisiones de Informes Técnicos. A su vez, propone se aumente el término dispuesto en el Artículo 18.2 para que el DACO adopte la reglamentación necesaria que establezca parámetros uniformes del contenido de los Informes.

Por último, el Departamento recomienda que se enmiende el lenguaje de la propuesta legislación para que especifique, que en caso de existir conflicto entre la legislación propuesta y la Ley Núm. 7, *supra*, prevalecerá esta última. Toda vez que las disposiciones propuestas deben ser armonizables con las de la Ley de Garantías de Vehículo de Motor, *supra*. Véase, que en el propio Artículo 2, sobre Propósitos y Aplicabilidad se reconoce que *“la legislación propuesta deberá interpretarse como complementaria a las disposiciones*

⁸ La enmienda consiste en enmendar el Artículo 17.2 para disponer que sólo las reclamaciones de garantías al amparo del P. de la C. 1926 podrán ser objeto de adjudicación o disolución mediante un proceso de arbitraje.

establecidas en la Ley Núm. 7 de 24 de septiembre de 1979, según enmendada y liberalmente a favor del consumidor, sin menoscabar los derechos y procedimientos establecidos por ley o reglamentos”.

Luego de su análisis, el Secretario del DACO **apoya la medida** con la incorporación de las enmiendas sugeridas al texto.

La Comisión concurre con las recomendaciones de enmiendas presentadas por el Secretario de DACO, por lo que fueron incluidas en el entirillado electrónico.

ASOCIACIÓN INDEPENDIENTE DEALERS AUTOMOVILES (AIDA)

El Lcdo. Luis Rivera Martínez, Asesor Legal de la Asociación Independiente de Dealers de Automóviles (AIDA), participó de las Vistas Públicas celebradas por la Comisión el 25 de septiembre de 2009 donde presentó la posición oficial de la organización.

En su ponencia, el Lcdo. Rivera Martínez hizo referencia a la situación que atraviesa el país, la nación americana y el mundo en lo relacionado a la economía y al impacto negativo sobre la venta de vehículos en Puerto Rico y los Estados Unidos. Por tal razón entiende que el P. de la C. 1926 es una medida a destiempo, por lo que no favorece su aprobación.

En cuanto al contenido del P. de la C. 1926, AIDA no propuso enmiendas específicas.

ASOCIACIÓN DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOVILES DE PUERTO RICO (PRADA)

La Asociación de Distribuidores de Automóviles de Puerto Rico, Inc. (PRADA) a través de su Asesor Legal, Lcdo. Luis M. Correa Márquez, envió ponencia por escrito sobre la posición de PRADA en torno al P. de la C. 1926.

En su ponencia, el Lcdo. Correa Márquez sostuvo que en consideración a la importancia y complejidad de la medida, ésta debe ser objeto de vistas públicas donde se le brinde oportunidad a todos los participantes en la cadena de distribución, venta y reparación de automóviles nuevos en garantía de consignar sus comentarios, objeciones y plantea sus recomendaciones a la Comisión y que estos planteamientos sean recogidos en el expediente legislativo.

Sobre la necesidad de celebrar vistas públicas, es importante destacar que la presente medida ha sido objeto de un trámite legislativo que se extendió desde el pasado cuatrienio hasta el presente. En total, la legislación propuesta ha sido objeto de al menos dieciséis (16) vistas públicas (entre Cámara y Senado). PRADA no sólo ha participado en una gran cantidad de las mencionadas vistas públicas, sino también participó junto al Grupo Unido de Importadores de Automóviles (GUIA), el Sr. Ignacio García de Limón Auto Corp., y la Comisión de Asuntos del Consumidor de la Cámara de Representantes, de un extenso proceso de diálogo y revisión de la medida que duró varios meses. En el mismo participaron todas las partes señaladas y se evaluaron las posiciones de todas las partes envueltas en la cadena de venta, distribución y servicio en Puerto Rico.

En cuanto al contenido del P. de la C. 1926, PRADA sostiene que el Artículo 14 sobre la “Presunción de Incumplimiento a la Garantía” contiene “disposiciones injustas”. No obstante, nunca explica específicamente en que consisten las “disposiciones injustas” del Artículo 14 de la medida.

De otra parte, PRADA sostiene que mas allá de las disposiciones del referido Artículo 14, el P. de la C. 1926 está plagado de obligaciones, requerimientos y preceptos irrazonables e injustos, que lejos de adelantar la misión original del proyecto tendrían efectos perjudiciales a corto y largo plazo tanto para el consumidor como para la industria. No obstante, tampoco explica específicamente en que

consisten los “requerimientos y preceptos irrazonables e injustos” a los que hace referencia.

Es menester destacar que los “requerimientos”, “obligaciones” y “preceptos” contenidos en el P. de la C. 1926 son cónsonos con los existentes en los cincuenta (50) estados desde la década de los ochenta (1980’s) por conducto de las llamadas “leyes limón”. Es decir, el P. de la C. 1926 no impone responsabilidades sobre la industria automotriz que no viene obligada a cumplir en el resto de las jurisdicciones estadounidenses. El P. de la C. 1926 toma como base no sólo los estatutos que se han adoptado a través de las diferentes jurisdicciones en los Estados Unidos, sino también el ordenamiento vigente en Puerto Rico.

Por otro lado, PRADA reitera su oposición a que se extienda “solidaridad” a todos los componentes de la cadena de distribución, venta y reparación de vehículos nuevos en garantía según se dispone en el Artículo 15 de la medida. PRADA sostiene que el Artículo 15 del P. de la C. 1926 responsabiliza indiscriminadamente a todos los participantes de la cadena por concepto de “vicios de manufactura, diseño o ensamblaje”.

La Comisión de Asuntos del Consumidor **no** puede concurrir con las opiniones expresadas por PRADA en torno al Artículo 15 del P. de la C. 1926. En primer lugar, tal y como destacó el Secretario de DACO en su ponencia, el Artículo 11 de la Ley 7, *supra*, consigna las personas obligadas para brindar garantía y estableció la obligación solidaria. Entre dichas personas se encuentra el distribuidor autorizado, el distribuidor independiente y el distribuidor o vendedor. Además, en Ferrer v. General Motors Corp., 100 D.P.R. 246 (1971), el Tribunal Supremo estableció que en casos de saneamiento por vicios ocultos el vendedor, el distribuidor autorizado y el fabricante responden solidariamente al comprador. La doctrina de Ferrer v. General Motors Corp., *supra*, en torno a la responsabilidad solidaria de toda la cadena

de venta y distribución de autos en Puerto Rico ha sido citada con aprobación por el Tribunal Supremo en innumerables ocasiones.

Por otro lado, tomando en consideración que el Artículo 3 del P. de la C. 1926 dispone que la medida deberá interpretarse como complementaria a las disposiciones establecidas en la Ley 7, *supra*, la Comisión entiende que la posición de PRADA en torno al Artículo 15 del P. de la C. 1926 es improcedente.

Finalmente, PRADA expresa preocupación con las disposiciones del Artículo 17 del P. de la C. 1926 sobre “Procedimientos de Adjudicación o de Disolución de disputas Disponibles”. De acuerdo a PRADA, el P. de la C. 1926 se limita a prescribir un curso decisorio sin realmente establecer un ordenamiento positivo ni una reglamentación distinta. Sobre lo anterior es menester destacar que a pesar de que el P. de la C. 1926 no dispone específicamente cuales serán los “Procedimientos de Adjudicación o de Disolución de disputas Disponibles”, la medida faculta al Secretario de DACO a adoptar la reglamentación necesaria para cumplir con los propósitos del P. de la C. 1926.

Además, se ha incluido una enmienda en el entirillado electrónico para ordenar a DACO a aprobar reglamentación que establezca los procedimientos de adjudicación alternos a los que un consumidor podrá someter una reclamación al amparo del P. de la C. 1926. Dicha reglamentación deberá ser aprobada de conformidad con las disposiciones de la Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, según enmendada, conocida como “Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme”.

GRUPO UNIDO DE IMPORTADORES DE AUTOMOVILES (GUIA)

El Grupo Unido de Importadores de Automóviles (GUIA) a través de su Presidente, Carlos A. López-Lay Vizcarra, envió ponencia por escrito sobre la posición de GUIA en torno al P. de la C. 1926.

GUIA es una asociación independiente que representa alrededor del noventa por ciento (90%) de las subsidiarias y distribuidores exclusivos de marca de automóviles en Puerto Rico. A la fecha, GUIA se compone de los siguientes marcas de vehículos: *Acura, Chrysler, General Motors, Honda, Hyundai, Infiniti, Kia, Lexus, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Scion, Suzuki y Toyota.*

GUIA comienza su ponencia reconociendo la intención loable del P. de la C. 1926 de velar por los derechos y mejores intereses del consumidor puertorriqueño. No obstante, GUIA entiende que las principales premisas que dan vida a la medida propuesta, según dispuestos en la Exposición de Motivos, son poco precisas, lo que ha dado la impresión que el consumidor local está desprovisto de protección. En este sentido, GUIA sostiene que el P. de la C. 1926 da a entender que (a) existe “una alarmante problemática que afecta al consumidor puertorriqueño al causar demoras injustificadas al momento de recibir servicio bajo garantía”; y (b) en Puerto Rico no existe una “Ley Limón”. Sin embargo, de acuerdo a GUIA, estos fundamentos son más bien mitos que se han proliferado a través de los años en Puerto Rico.

GUIA basa su contención en cuatro (4) argumentos principales, a saber: 1) “En Puerto Rico se atiende todos los clientes que requieren servicio”; 2) “En Puerto Rico hay Remedios Adecuados Existentes”; 3) la medida tendrá un “Impacto Adverso al Consumidor”; 4) la “Situación Actual de la Industria Automotriz en Puerto Rico”.

En torno a su primer argumento, que “en Puerto Rico se atiende todos los clientes que requieren servicio”, GUIA sostiene que contrario a las aseveraciones de la Exposición de Motivos de la medida, la realidad es que el número de querellas que los consumidores presentan ante DACO por cuestiones de garantía es mínimo, cuando se compara con el volumen de vehículos de motor que todavía están bajo garantía y en operación en las vías de rodaje de Puerto Rico.

Para sustentar su argumento, GUIA hace referencia a la edición número 1 del año 2005 de la "Revista del Consumidor" publicada por DACO. De acuerdo a dicha publicación, durante el período comprendido entre el 1 de julio del 2004, al 30 de junio de 2005, se presentaron 711 querellas de automóviles por los consumidores en Puerto Rico. GUIA señala que durante ese periodo en Puerto Rico se vendieron 127,757 vehículos de motor nuevos, y había aproximadamente 383,223 vehículos de motor, que todavía estaban bajo garantía, operando en las carreteras de la Isla. De acuerdo a GUIA, **“esto representa un .0018% de querellas presentadas ante el DACO, en comparación con la cantidad de automóviles en operación y bajo la cubierta de la garantía básica otorgada por el fabricante o fabricante”**. A base del cálculo matemático antes mencionado, GUIA arguye que es forzoso concluir que en Puerto Rico no existe la “alarmante problemática” a la que se hace referencia en la Exposición de Motivos del P. de la C. 1926.

La Comisión **no** concurre con los planteamientos de GUIA. En primer lugar, las 711 querellas a las que GUIA hace referencia de la "Revista del Consumidor" de DACO no son por “cuestiones de garantía”, sino querellas de “mecánica” defectuosa. Es decir, las 711 querellas eran reclamaciones presentadas por consumidores contra centros de servicios independientes como Pep Boys, Western Auto, Garage Rubén, entre otros. Dichas reclamaciones no guardan relación directa con las querellas de garantías que el P. de la C. 1926 procura regular. De acuerdo a las estadísticas provistas por DACO durante las vistas públicas, la agencia adjudica de dos mil (2,000) a tres mil (3,000) querellas de garantías anualmente.

De otra parte, es meritorio destacar que de acuerdo a la ponencia del Secretario de DACO en torno al P. de la C. 23 (versión original del P. de la C. 1926), una de las “leyes limón” de trascendencia en los Estados Unidos corresponde al Estado de New

Jersey. En dicho estado, en un término de diez (10) años (desde 9 de marzo de 1989 a febrero de 1999) se refirieron para la adjudicación en el trámite administrativo 3,123 casos, de los cuales 2,349 (72.2%) fueron transigidos antes de la vista, 135 (4.3%) fueron adjudicados a favor del consumidor, 406 (13%) fueron desestimados, y 233 (7.5%) fueron desistidos.

La cantidad de reclamaciones atendidas por el estado de New Jersey bajo su “ley limón” en los referidos diez (10) años pone de manifiesto el hecho de que en términos generales, la cantidad de querellas por garantías de autos no es voluminosa. Sin embargo, eso no motivó a los estados a dejar de aprobar una “ley limón” que protegiera a los consumidores. Igualmente, ante la aparente poca cantidad de reclamaciones, ninguno de los estados a derogado su “ley limón”.

Sabido es que la compra de un vehículo de motor es una de las transacciones más significativas que un consumidor haga en su vida. Por lo general, dicha compraventa se hace por medio de contratos de financiamiento a términos que en muchos casos se extienden de cinco (5) a seis (6) años. Por consiguiente, independientemente de la cantidad de reclamaciones que surjan por defectos de fábrica, los adquirientes de vehículos de motor tienen derecho a contar con leyes claras y precisas que salvaguarden sus intereses ante los intereses de los fabricantes. Así se ha reconocido en **todos** los estados de la nación norteamericana, Puerto Rico no debe ser la excepción.

En torno a su segundo argumento, que “en Puerto Rico hay remedios adecuados existentes”, GUIA sostiene que la Exposición de Motivos del P. de la C. 1926 da a entender, incorrectamente, que en Puerto Rico no existen remedios efectivos de protección para los consumidores. Según GUIA, en Puerto Rico existen un sinnúmero de disposiciones y remedios judiciales y administrativos que protegen adecuadamente al consumidor en materia de vehículos de motor, tales

como: 1) Código Civil de Puerto Rico; 2) Leyes Especiales; y 3) Procedimientos Administrativos.

Por otro lado, GUIA arguye que el comparar a Puerto Rico con otras jurisdicciones en materia de derecho del consumidor tiende a crear confusión, primeramente por la gran variedad de doctrinas y remedios que el consumidor local tiene a su disposición, sumado a que ninguna otra jurisdicción norteamericana cuenta con un Departamento de Asuntos del Consumidor (en adelante “DACO”) similar al de Puerto Rico. Aquí se le ha delegado un poder adjudicativo pleno a DACO, que en los estados y demás jurisdicciones no suele suceder tan abarcadoramente.

Finalmente, sostiene que el Reglamento de Garantías de Vehículos de Motor de DACO, enmendado tan recientemente como el 2006, provee adecuada y amplias protecciones a los consumidores dueños de automóviles en Puerto Rico. Incluso, según GUIA, el Reglamento de DACO en ocasiones brinda hasta más protección al consumidor de lo que ofrece el P. de la C. 1926.

La Comisión **no** concurre con los planteamientos de GUIA. En primer lugar, ninguno de los estatutos legales a los que GUIA hace referencia fue aprobado con la intención de establecer parámetros mínimos relativos a la obligación de los fabricantes de autos y sus distribuidores en Puerto Rico de ajustar los vehículos de motor a sus garantías. La realidad es que toda la legislación existente obliga la extensión de garantías y algunos requerimientos básicos, sin embargo, ninguna claramente establece parámetros para el debido cumplimiento de las mismas, como lo hace el P. de la C. 1926.

Segundo, el hecho de que en Puerto Rico DACO cuente con facultades más amplias en comparación a otras jurisdicciones estadounidenses de ninguna manera implica que la Isla debe ser la única jurisdicción norteamericana donde no exista una “ley limón”. No podemos perder de perspectiva que la tarea principal de DACO es

velar por el cumplimiento de las leyes vigentes en protección de los derechos de los consumidores. Al no existir una “ley limón” en Puerto Rico, DACO no tiene manera de implementar las guías uniformes de cumplimiento de garantías que la misma establece. En fin, independientemente de la amplia autoridad delegada a DACO para velar por los consumidores, la agencia necesita las herramientas en ley para lograr sus objetivos.

De otra parte, el propio Secretario de DACO expresó en su ponencia escrita en torno al P. de la C. 23 (versión original del P. de la C. 1926) que DACO “no tiene la amplitud de remedios que su propio reglamento provee ante las limitaciones jurisprudenciales”. Según explicó en su ponencia, dicha situación se debe a que “[e]l Tribunal Supremo al establecer las doctrinas del saneamiento ha creado situaciones conflictivas”. Como se puede apreciar, contrario a lo que GUIA arguye, el ordenamiento jurídico actualmente limita a DACO al momento de velar por los derechos de los consumidores adquirentes de vehículos de motor.

Por último, GUIA se equivoca al sostener que el recién enmendado Reglamento de Garantías de Vehículos de Motor de DACO en ocasiones brinda más protección al consumidor de lo que ofrece el P. de la C. 1926. En primer lugar, el P. de la C. 1926 provee para que DACO establezca procedimientos de adjudicación alternos como mediación y arbitraje, cosa que la reglamentación de la agencia actualmente no provee. Además, el P. de la C. 1926 establece una presunción de cumplimiento de garantías que no existe en la reglamentación de DACO. Mediante dicha presunción, el consumidor sólo tendrá que establecer los elementos o requisitos de la misma para que se reconozca por el juzgador el hecho presumido. Una vez reconocida la presunción a favor del consumidor, será el fabricante, distribuidor, agente de servicio autorizado y vendedor que vendrán obligados a aportar la evidencia para refutar el hecho presumido.

Actualmente, la falta de una presunción estatutaria de cumplimiento de garantía en la reglamentación de DACO le impone una carga onerosa al consumidor al momento de intentar probar su caso bajo el ordenamiento jurídico vigente.

En torno a su tercer argumento, que el P. de la C. 1926 tendrá un “impacto adverso al consumidor”, GUIA sostiene que la medida impone en innumerables ocasiones una rigidez a los jueces administrativos que coartará la libertad de evaluación en los méritos de los casos ante su consideración. Según GUIA, en última instancia esto perjudicará al consumidor que pretende favorecer, imponiendo requisitos procesales rigurosos de tal complejidad que una persona promedio tendría dificultad en vindicar sus derechos o de lo contrario se vería obligado a contratar personal técnico “expertos” en esta ley.

Por otro lado, GUIA arguye que el Reglamento de Garantías de Vehículos de Motor de DACO es sencillo y práctico, tanto para la industria automotriz y particularmente para los consumidores. Según GUIA, la amplia flexibilidad del Reglamento de DACO permite a los jueces administrativos de la agencia resolver controversias de una forma rápida, justa y razonable, evaluando los méritos de cada caso.

La Comisión **no** concurre con los planteamientos de GUIA. En primer lugar, GUIA no presenta ni un solo ejemplo específico de cómo es que el P. de la C. 1926 obligaría al consumidor a contratar “expertos” para poder llevar una reclamación bajo la propuesta ley. La realidad es que la aprobación la medida tendrá el efecto contrario al que GUIA sostiene toda vez que bajo la propuesta ley las reclamaciones de autos serán significativamente simplificadas para no sólo los consumidores, sino también para DACO. Por ejemplo, tal y como explicamos anteriormente, la medida establece una presunción estatutaria que será de gran beneficio para los consumidores. Además, la medida establece un proceso uniforme a seguirse en reclamaciones de garantías que sin lugar a duda simplificará los procedimientos.

Dicho procedimiento uniforme ha sido endosado en reiteradas ocasiones por el Secretario de DACO.

De otra parte, la Comisión entiende que GUIA se equivoca cuando alega que bajo la reglamentación vigente, DACO resuelve querellas de autos “de una forma rápida, justa y razonable”. Según las estadísticas provistas a la Comisión durante las vistas públicas, DACO se demora actualmente un promedio de diecisiete (17) meses en procesar una querella de autos, esto a pesar de que la Ley Orgánica de DACO requiere que querellas de bienes muebles sean resueltas dentro de un plazo de ciento veinte (120) días naturales. De acuerdo a la información obtenida por la Comisión durante las vistas públicas, las demoras en la tramitación de querellas de autos por parte de DACO se deben precisamente a la falta de guías uniformes de adjudicación que el P. de la C. 1926 proveerá.

En torno al cuarto y último argumento, que la “situación actual de la industria automotriz en Puerto Rico” hace impráctico la aprobación del P. de la C. 1926, GUIA hace referencia a la precaria situación económica mundial y el impacto adverso que dicha situación ha tenido sobre las ventas de autos en Puerto Rico. De acuerdo a GUIA, en el momento crítico que se encuentra la economía puertorriqueña, podría considerarse poco práctico el fomentar prácticas comerciales onerosas para la industria puertorriqueña.

Por otro lado, GUIA sostiene que la medida propuesta tendría efectos contrarios a los fines que motivan su adopción, entre los cuales, por mencionar uno de fácil deducción, se encuentra el incrementar el costo operacional de las empresas dedicadas a servir al consumidor, lo que conllevaría en última instancia un incremento en el precio de venta de los vehículos de motor y en los servicios relacionados. Según GUIA, el esquema conceptual de la medida tiene un efecto un tanto punitivo, en lugar de reparador. Dicho de otro modo, se convierte en un mecanismo para regular la recompra de

unidades, en lugar de uno que fomente el buen servicio y el trato justo a los consumidores.

La Comisión **no** concurre con los planteamientos de GUIA. En primer lugar, el P. de la C. 1926 de ninguna manera fomenta “prácticas comerciales onerosas para la industria puertorriqueña”, todo lo contrario, la medida establece un balance entre los intereses de los consumidores y la industria automotriz. Además, sabido es que las transacciones de compraventa de automóviles en Puerto Rico en nada difieren de las realizadas en los cincuenta (50) estados de la unión. Esto, sin embargo, no ha sido impedimento para que **TODAS** las jurisdicciones de la nación a la cual pertenecemos hayan adoptado las llamadas “leyes limón” de cuyo lenguaje precisamente se deriva el P. de la C. 1926.

Por otro lado, GUIA no ha presentado el más mínimo estudio que demuestre cómo la aprobación del P. de la C. 1926 encarecerá los costos operacionales de la industria automotriz. Igualmente, GUIA no ha presentado evidencia que demuestre que durante la vigencia de la Ley 330, *supra*, (derogada “ley limón” de Puerto Rico) los costos operacionales de la industria automotriz se vieran afectados. De hecho, durante la vigencia de la Ley 330, *supra*, la industria automotriz local experimentó cifras históricas de ventas de autos nuevos, por lo que es forzoso concluir que la aprobación de una “ley limón” en ninguna manera afecta las operaciones y/o ventas de vehículos de motor.

Por último, la Comisión entiende que GUIA se equivoca cuando alega que el P. de la C. 1926 “tiene un efecto un tanto punitivo, en lugar de reparador” y que la medida “se convierte en un mecanismo para regular la recompra de unidades”. Un análisis objetivo del P. de la C. 1926 demuestra, sin duda a equivocarse, que esta medida no pretende de manera alguna penalizar a la industria automotriz, sino lo contrario, lo que pretende es lo justo, asegurar que los fabricantes,

distribuidores y vendedores de vehículos de motor en nuestra Isla cumplan con todas y cada una de las promesas vertidas en sus garantías.

Según expresó el Tribunal Supremo en el caso normativo Ferrer v. General Motors Corp., supra, “[i]ncumbe al vendedor ("dealer") encontrar la causa del problema y reponer, libre de costo a tenor con la garantía, la pieza o piezas defectuosas. **Si no se logra el arreglo del vehículo dentro de un tiempo razonable se hace operativa la garantía**”. (Énfasis nuestro) Dicho en otras palabras, la extensión de una garantía por parte de un fabricante no es suficiente, el proveedor de servicio tiene que cumplir con las promesas vertidas en la misma, de lo contrario, la garantía se convierte en letra muerta.

Es meritorio destacar que GUIA participó junto con PRADA y el Sr. Ignacio García de Limón Auto Corp., de un extenso proceso de diálogo y revisión de la medida que duró varios meses en que se evaluaron sus posiciones como grupo de interés en la pieza legislativa. A base del proceso de diálogo y revisión antes mencionado, se incorporaron una gran cantidad de enmiendas al P. de la C. 1926.

La Comisión de Asuntos del Consumidor entiende que las posiciones de GUIA han sido debidamente atendidas en el texto del P. de la C. 1926.

LIMON AUTO, CORP.

El Sr. Ignacio García, Presidente de Limón Auto Corp. nos presentó una ponencia escrita en vista pública. La ponencia del Sr. García en torno al P. de la C. 1926 presenta un resumen de los hallazgos y conclusiones de un informe extenso que su entidad elaboró sobre las deficiencias en el estado de Derecho de Puerto Rico sobre el cumplimiento de garantías de vehículos de motor. El informe forma parte del expediente de los procedimientos de la Comisión.

De acuerdo al Sr. García, el P. de la C. 1926 es un proyecto mucho más abarcador que el Reglamento de Garantías de Vehículos de Motor de DACO.

Nos expresa el Sr. García que la compra de un vehículo de motor representa potencialmente una de las transacciones más significativas que un consumidor haga en su vida entera, sólo la compra de un hogar lo excederá sustancialmente en importancia y valor. Así como un hogar es mucho más que sólo un lugar donde vivir, un automóvil es mucho más que un simple medio de transporte para el consumidor puertorriqueño. Sin embargo, para miles de compradores de vehículos de motor cada año, esta inversión tan importante rápidamente se convierte en una gran pesadilla cuando el automóvil deja de funcionar correctamente, y el vendedor es incapaz, o no está dispuesto a tomar la acción necesaria para remediar la situación. En estos casos los consumidores han comprado un carro limón.⁹

De acuerdo a García, cada uno de los cincuenta (50) estados de la nación americana posee legislación que garantiza a los consumidores la máxima protección contra manufactureros y distribuidores de vehículos de motor defectuosos. Dichas leyes son conocidas como “lemon laws”. El primer estado en aprobar este tipo de medida fue el estado de Connecticut en el año 1982, el último estado en adoptar dicha ley fue el estado de Alaska en el 1994. Además de las “lemon laws”, existe la Ley Federal de Garantías, mejor conocida como el Magnuson-Moss Warranty Act del 1975.¹⁰ Ambas leyes, tanto la estatal como la federal, se complementan para brindarle a los consumidores mayores garantías ante la posibilidad de comprar autos defectuosos.

En Puerto Rico se implementó una “ley limón” mediante la aprobación de la Ley 330 del 2 de septiembre del 2000, conocida como

⁹ El término “limón” es utilizado comúnmente para expresar algo que resulta ser amargo.

¹⁰ 15 U.S.C. § 2301 et seq.

la “Ley Complementaria de Garantías de Vehículos de Motor” (en adelante “Ley 330”). La aprobación de la Ley 330 marcó un momento crucial para los consumidores puertorriqueños al finalmente establecerse en ley disposiciones claras y precisas para el debido cumplimiento de las garantías de vehículos de motor nuevos.

Expone el Sr. García que existía la percepción de que de acuerdo a la Ley 529, la Ley 330 estableció unos parámetros y requisitos onerosos que le restaban derechos a los consumidores. Sin embargo, un análisis de los alegados parámetros y requisitos onerosos planteados en la Ley Núm. 529 demuestra que dicha apreciación es totalmente incorrecta.¹¹ Mientras es indiscutible que la Ley Núm. 330 ameritaba ser mejorada mediante enmiendas, es igual de indiscutible que la misma nunca debió haber sido derogada.

Al derogar la Ley 330, los consumidores puertorriqueños que experimenten defectos crónicos en sus vehículos de motor nuevos se ven obligados a recurrir principalmente a las disposiciones del Código Civil y la Ley Núm. 7 del 24 de septiembre de 1979, conocida como la Ley de Garantías de Vehículos de Motor (“Ley 7”). Ninguno de los mencionados estatutos fue diseñado para el manejo técnico de reclamaciones de vehículos defectuosos, lo cual pone a los consumidores en una gran desventaja frente a la industria automotriz.

Según García, la gran mayoría de los consumidores que confrontan problemas con sus autos nuevos acuden al DACO. Dicha agencia tiene en vigor un recién enmendado Reglamento de Garantías de Vehículos de Motor (en adelante “Reglamento de Garantías del DACO”).¹² A pesar que el Reglamento de Garantías del DACO fue mejorado, el mismo repite una laguna monumental de la versión previa que afecta significativamente a los consumidores. Se trata de

¹¹ La Ley 529 se discute a fondo en la sección II (B) (4) del Informe sobre las Deficiencias en el Estudio de Derecho provisto con la presente ponencia, págs. 11-13.

¹² Expediente Núm. 7159 del Departamento de Estado, vigente desde el 6 de julio de 2006.

la falta de una presunción de lo que constituye una oportunidad razonable para reparar un auto nuevo o ajustarlo a su garantía. La Regla 22 del nuevo Reglamento de Garantías del DACO dispone que lo que constituye oportunidad razonable para reparar se determinará tomando en consideración las circunstancias particulares de cada caso, o sea, se decide caso a caso.

Desde el año 1998 cuando se consideraba la aprobación de la Ley 330, la administración del DACO ha sostenido que el lenguaje ambiguo de la Regla 22 de su Reglamento de Garantías es idóneo toda vez que le brinda a los oficiales examinadores de la Agencia gran flexibilidad al momento de adjudicar reclamaciones de autos, presuntamente en pro de los consumidores.¹³ No obstante, es una cuestión de hecho que la falta de una presunción específica de cuantas oportunidades de reparación son suficientes antes de que el consumidor tenga el derecho a reclamar por la devolución de su dinero, o el cambio de su unidad, es uno de los **factores principales que causan inconsistencias e incongruencias en las determinaciones del DACO.**

La falta de dicha presunción imposibilita la adjudicación uniforme y consistente de las reclamaciones de autos por parte de los oficiales examinadores del DACO. El resultado es que reina la improvisación de caso a caso por parte de los oficiales examinadores de la agencia, lo cual atenta contra los mejores intereses de los consumidores. En fin, la inexistencia de una presunción específica de lo que constituye una oportunidad razonable de reparación no necesariamente se utiliza en beneficio para los consumidores, sino que es constantemente utilizado en su contra.

Sostiene García que el propio DACO se ve afectado por la Regla 22 ya que los funcionarios de dicha agencia no cuentan con guías que

¹³ Véase informe de Comisión Cameral de Asuntos del Consumidor de la 13^{ra} Asamblea Legislativa en torno al P. de la C. 1797 (proyecto de ley que creó la Ley 330).

les permitan determinar qué casos son meritorios antes de someterlos al procedimiento adjudicativo. El resultado es que el DACO malgasta sus escasos recursos procesando cientos de reclamaciones que no tienen validez legal alguna. La sobrecarga de casos sin mérito crea demoras excesivas en el procesamiento de las reclamaciones de la agencia. Las largas demoras ocasionadas por la vagüedad de su Reglamento de Garantías, obliga a que muchos consumidores abandonen sus querellas ante la Agencia e intenten resolver su problema de otra manera, aunque ello resulte más oneroso y dificultoso.

Para ejemplificar la poca efectividad del procedimiento adjudicativo de querellas actual de DACO, García realizó un análisis de treinta y dos (32) resoluciones de casos de autos dilucidados en dicha agencia entre los años 2004 al 2007.¹⁴ En todas las querellas de las resoluciones analizadas los consumidores solicitaron la resolución del contrato de sus autos debido a desperfectos mecánicos persistentes y la inhabilidad del fabricante y sus talleres de repararlos. Las conclusiones de dicho análisis son las siguientes:

- a) De las treinta y dos (32) resoluciones, solo seis (6) fueron declaradas con lugar por DACO. Es decir, el ochenta y un por ciento (81%) de los consumidores perdieron sus casos.
- b) De las seis (6) resoluciones declaradas con lugar, cuatro (4) fueron bajo las disposiciones de la Ley 330 de 2 de septiembre de 2000, lo cual fue la “ley limón” que existió en Puerto Rico del año 2000 al 2004.
- c) Las treinta y dos (32) querellas analizadas se demoraron un promedio de diecisiete (17) meses en ser procesadas por DACO (del momento que se radicó la querella hasta la fecha que se notificó la resolución).

¹⁴ Anejo VII, Informe sobre las Deficiencias en el Estudio de Derecho provisto con la ponencia de Limon Auto, págs. 53-55.

d) En ninguna de las resoluciones DACO impuso una multa administrativa o aviso de infracción por incumplimiento del Reglamento de Garantías de Vehículos de Motor de la Agencia, esto a pesar que en el cincuenta y nueve por ciento (59%) de las reclamaciones los consumidores lo solicitaron expresamente en sus querellas.

e) En los casos que los consumidores solicitaron la imposición de una multa administrativa (59%), la evidencia admitida demostraba inequívocamente que los querellados habían incumplido con al menos una (1) regla del Reglamento de Garantías de DACO (no les prestaban autos, no les entregaban facturas de servicio, etc.).

De acuerdo a García, el procedimiento adjudicativo de querellas actual del DACO es extremadamente inefectivo con relación a reclamaciones de autos. Esto debido a que el ochenta y un (81%) de los consumidores que reclaman ante DACO termina con una decisión adversa, y además, DACO se demora un promedio de diecisiete (17) meses en procesar una querella. Esto en contradicción a la Ley Orgánica de DACO.

Para García es indispensable dejar claro que la industria automotriz nunca ha presentado estudio o análisis alguno que sostenga que la aprobación de una “ley limón” en Puerto Rico encarecería los precios de los autos nuevos o que impondría una carga onerosa sobre la industria. La realidad es que durante la vigencia de la “ley limón” en Puerto Rico (Ley 330, 2000-2004), los precios de los autos nuevos nunca incrementaron y la industria automotriz tampoco resultó afectada, todo lo contrario, experimentaron cifras de ventas históricamente altas. Además, sería imposible que la industria automotriz local alegue que la aprobación de una “ley limón” sería oneroso cuando por casi treinta (30) años esta misma industria cumple con los requisitos de “lemon laws” en todos los Estados Unidos. A

pesar de la existencia de “lemon laws” en todos los Estados Unidos desde la década de 1980, la industria automotriz ha crecido continuamente, con nuevos competidores y ofertas disponibles casi a diario.

Por otro lado, cabe mencionar que en Puerto Rico los vehículos nuevos son generalmente vendidos al precio sugerido de fábrica (MSRP), a este precio se le añaden arbitrios y gastos de importación. El precio sugerido de fábrica (MSRP) indudablemente incluye una partida para cubrir los gastos que los fabricantes de autos han pronosticado incurrirán como resultado de reclamaciones al amparo de las “lemon laws” que existen en todas las jurisdicciones federales.¹⁵

El costo de las “lemon laws”, así como el costo de todo otro tipo de reclamación en garantía, es repartido entre todos los compradores de autos mediante el precio de compra. Esa es la naturaleza del negocio de fabricación y distribución de autos nuevos.

De acuerdo a García, los puertorriqueños actualmente pagan en el precio de los autos nuevos el riesgo económico al que se exponen los fabricantes de autos mediante las “lemon laws”, sin embargo, no cuentan con la protección de dicha ley en Puerto Rico.

Mientras reconoce que la situación económica actual ha puesto en aprietos a algunos sectores de la industria automotriz, García nos indica que dicha situación de ninguna manera justifica el dejar de aprobar una “ley limón” en Puerto Rico. De hecho, de la única manera que se fomentarán las ventas de autos nuevos en la Isla es mediante la elevación de la confianza del consumidor. Generalmente, cuando la

¹⁵ Cf. David A. Rice, Products Quality Laws and The Economics of Federalism, 65 B.U. L. Rev. 1, 5 n.7 (1985) (“Warranty and other claims costs are a cost of goods sold and must be recovered through the sale of goods. The calculus necessarily involves estimation regardless of the type of warranty accounting system that is employed.”); Mark Geistfeld, Note, Imperfect Information, the Pricing Mechanism, and Products Liability, 88 Colum. L. Rev. 1057, 1062-63 (1988) (“The price charged for a product must cover not only its manufacturing and distribution costs, but also the cost of those product-related risks for which the manufacturer is liable.”).

industria automotriz desea incrementar sus ventas de autos nuevos o, 1) reducen el precio de los autos, o 2) amplían las garantías de los autos.

La reducción en el precio obviamente va dirigida a hacer la compra de un auto determinado más atractivo. Sin embargo, la ampliación de la garantía va dirigida directamente a incrementar el nivel de confianza del consumidor en el producto. De tal forma, el consumidor sabe que cuenta con el respaldo económico del fabricante en caso de que experimente problemas mecánicos con su auto. De esta misma forma operaría la aprobación de una “ley limón” en Puerto Rico, lo cual no sólo ayudaría a la industria automotriz local, sino también ayudaría al erario público mediante el incremento del recaudo por concepto de arbitrios de autos.

La Ley Federal de Garantías, *supra*, una legislación especial mucho más abarcadora que la “ley limón” toda vez que establece parámetros sobre las garantías de todos los productos de consumo, fue radicada en el Congreso Federal en el 1974 y aprobada en el año 1975, ello en medio de la peor recesión económica que los Estados Unidos había atravesado desde la Segunda Guerra Mundial.¹⁶ Esto demuestra que no es incompatible aprobar protecciones a los consumidores en medio de tiempos económicos complicados. Incluso, es argumentable que en tiempos de recesión económica es cuando más se deben expandir las protecciones a los consumidores, ello en vías de elevar la confianza en el consumo y fomentar el movimiento económico.

Finalmente, es imperativo que se reconozca que de acuerdo a la exposición de motivos de la Ley 529, la Ley 330 fue derogada para “atemperarla a los reclamos de la ciudadanía puertorriqueña”. Es evidentemente claro que la intención legislativa detrás de la

¹⁶ Es generalmente aceptado que la recesión de noviembre de 1973 a marzo de 1975 fue ocasionada por el embargo de petróleo por parte de países del medio oriente.

derogación de la Ley 330 fue el poder trabajar en la aprobación de una nueva medida que cumpliera con sus objetivos, los cuales son principalmente el establecer parámetros mínimos relativos al deber de los fabricantes de autos de ajustar los vehículos de motor nuevos a sus garantías.

Por otro lado, la única sugerencia de enmienda presentada por García gira en torno a la necesidad de que se incorpore en la medida el cobro de un “arancel o impuesto especial” como parte de los cargos que se imponen en la entrada de los vehículos de motor a nuestra jurisdicción para ayudar al DACO a sufragar los gastos asociados con la implementación del P. de la C. 1926. Según explica García, habida cuenta de que con la aprobación del P. de la C. 1926 el DACO tendrá nuevas responsabilidades de fiscalización de un artículo de primera necesidad, es indispensable que la agencia cuente con los recursos necesarios para reformar sus procedimientos.

Además, de acuerdo a García, algunos estados como Florida, Georgia, Washington y Maine cobran un arancel especial llamado “lemon law fee” para garantizar una fiscalización efectiva de sus “leyes limón”. El “lemon law fee” de estas jurisdicciones fluctúa entre tres dólares (\$3.00) y cincuenta dólares (\$50.00). García destacó que la versión del P. de la C. 1926 del cuatrienio pasado (P. de la C. 2005 y P. de la C. 4108), así como la primera versión de este cuatrienio (P. de la C. 23), incluían el cobro del “arancel o impuesto especial” que sugiriere sea incluido.

La Comisión concurre con la recomendación de García en torno a la necesidad de que se incorpore en la medida el cobro de un “arancel o impuesto especial” para ayudar al DACO sufragar los gastos asociados con la implementación del P. de la C. 1926, por lo que se ha incluido la enmienda en el entirillado electrónico. La cantidad de un dólar (\$1.00) como parte de los cargos que se imponen en la entrada de los vehículos de motor a nuestra jurisdicción no sólo es

extremadamente módica (especialmente si se toma en consideración el costo de un vehículo de motor), sino permitirá que DACO fiscalice adecuadamente el cumplimiento del P. de la C. 1926.

Una de las quejas principales presentadas por los representantes de los consumidores durante las vistas públicas es que DACO no cuenta con los recursos para implementar un procedimiento adjudicativo de querellas efectivo que salvaguarde los derechos de los consumidores.

Mediante la implementación de la medida propuesta, así como la creación de una división de autos en DACO que la misma medida ordena, los consumidores puertorriqueños finalmente contarán con un DACO que estará equipado para atender sus reclamaciones de garantía de vehículos de motor efectivamente. En fin, el consumidor puertorriqueño se verá sumamente beneficiado del cobro de un “arancel o impuesto especial” de un dólar (\$1.00) como parte de los cargos que se imponen en la entrada de los vehículos de motor a nuestra jurisdicción.

Es importante destacar que el Secretario de DACO avaló la inclusión del cobro de un “arancel o impuesto especial” de un dólar (\$1.00) al P. de la C. 1926. De acuerdo al Secretario, el cobro del “arancel especial” permitirá al DACO implementar un programa de arbitraje efectivo y libre de costo para los consumidores. Dicho programa de arbitraje no sólo será de gran beneficio para los consumidores, sino también cumplirá con el compromiso programático de la presente administración gubernamental de mejorar el acceso a la justicia.¹⁷

El Sr. García es de la opinión que el P. de la C. 1926 cumple a

¹⁷ La página veinte nueve (29) del plan de gobierno del PNP indica que para mejorar el acceso a la justicia, la presente administración gubernamental adoptará “como política pública, el fomento y apoyo al establecimiento de centros locales de arbitraje para atender y resolver disputas comerciales –especialmente aquellas relacionadas a pequeños y medianos comerciantes- que inciden en el desarrollo socioeconómico de Puerto Rico, para contribuir de esta forma a descongestionar nuestros tribunales”.

cabalidad con su propósito legislativo por lo que esta Asamblea Legislativa debe **proceder con la aprobación** inmediata de la misma.

ASOCIACIÓN DE BANCOS DE PUERTO RICO

La Asociación de Bancos de Puerto Rico (ABPR) sometió, a través de Don Arturo Carrión, sus comentarios en torno al P. de la C. 1926. De acuerdo a la ABPR, lo propuesto por esta medida es revivir la derogada Ley Núm. 330 del 2 de septiembre de 2000 conocida como **Ley Complementaria de Garantías de Vehículos de Motor Nuevos**, por cuanto la misma establecía parámetros y requisitos onerosos a todas las partes en las transacciones de adquisición de vehículos de motor en Puerto Rico.

La ABPR **se opone** a la aprobación de la presente medida según redactada. De acuerdo a la ABPR, la medida pretende renovar y/o dejar sin efecto de una forma casi absoluta, negocios jurídicos realizados, sin atender los intereses de todas las partes en la transacción que puedan verse afectados. La legislación propuesta reconoce primordialmente al consumidor como la única parte en el negocio jurídico, que de principio a fin debe ser beneficiada. Por tanto, existen varios aspectos del proyecto que merecen ser evaluados de modo que de igual forma se trate equitativamente toda la cadena de eventos que surgen de la transacción, sin que esto implique que el consumidor no termine satisfecho con su negociación, y más aún, que descansa en la garantía que el vehículo vendido cumple con todas las exigencias necesarias en ley.

La Comisión de Asuntos del Consumidor **no** puede concurrir con las opiniones expresiones por la ABPR. En primer lugar, las transacciones de compraventa de automóviles en Puerto Rico en nada difieren de las realizadas en los cincuenta (50) estados de la unión.

Esto, sin embargo, no ha sido impedimento para que **TODAS** las jurisdicciones de la nación a la cual pertenecemos hayan adoptado las llamadas “leyes limón” de cuyo lenguaje precisamente se deriva el P. de la C. 1926. Además, el P. de la C. 1926 atiende a cabalidad los alegados “parámetros y requisitos onerosos” que dieron lugar a la derogación de la Ley Núm. 330, *supra*.

Por otro lado, la ABPR establece que la legislación propuesta reconoce solamente al consumidor como la única parte del negocio jurídico. En efecto, la medida va dirigida a garantizarle al consumidor los mecanismos necesarios para defender su inversión. Sin embargo, la medida también le impone responsabilidades y le otorga a los participantes de la cadena las defensas que el ordenamiento provea para refutar la presunción de la Ley, incluyendo que los defectos reclamados por el consumidor no constituyan defectos según las disposiciones de la Ley.

Pierde de vista la ABPR que la presente medida contó desde sus inicios con una amplia participación de todos los sectores de la cadena de venta y distribución de vehículos nuevos en Puerto Rico, así como del DACO, entidades sin fines de lucro asociadas al sector de los consumidores y por supuesto la Comisión. Por lo tanto, los intereses y preocupaciones de todas las partes en la transacción fueron debidamente atendidos.

En cuanto al contenido del P. de la C. 1926, la ABPR expresa preocupación en torno al texto del Artículo 4(E) de la medida. En particular, sostiene que el que este artículo no es claro en establecer quién responderá por las “condiciones distintas al desgaste normal del vehículo atribuibles al consumidor”, según se menciona en dicho artículo. La Comisión concurre en parte con la preocupación expresada por la ABPR en torno al Artículo 4(E) de la medida, por lo que se ha incluido una enmienda en el entirillado electrónico para que quede claro que será el consumidor quién responderá por las “condiciones

distintas al desgaste normal...” que no sean cubiertas por el reembolso que el consumidor obtenga como parte de una readquisición. Además, se ha incluido una enmienda al Artículo 15.2 y 15.3 para establecer que el pago hecho a la compañía financiera o arrendataria como parte de una readquisición o reemplazo tendrá que cubrir la totalidad del balance de liquidación del vehículo en controversia.

De otra parte, la ABPR expresa preocupación en torno al Artículo 15.2 de la medida. De acuerdo a la ABPR, no queda claro si el articulado se refiere a las primas no devengadas por las compañías de seguro u otro tipo de prima no devengada. La Comisión concurre en parte con la preocupación expresada por la ABPR en torno al Artículo 15.2 de la medida, por lo que se ha incluido una enmienda en el entirillado electrónico para especificar que el articulado se refiere a primas no devengadas por seguros o contratos de servicio.

Por último, la ABPR entiende que el lenguaje del Artículo 15.4 coloca a los acreedores en desventaja al prohibirles la imposición de una penalidad por la terminación temprana de un contrato de financiamiento o contrato de arrendamiento. Esto alegadamente los priva del reembolso de los gastos asumidos para el financiamiento, gastos administrativos y operacionales en los que incurrió al momento de la negociación. Lo que no dice u olvida la ABPR es que por Reglamento, el DACO les prohíbe cobrar la penalidad que establece el Artículo 20.3.

Finaliza su ponencia la ABPR indicando que sólo si se incorporan los comentarios antes expresados, estaría esta Asociación en posición de recomendar favorablemente la presente medida.

La Comisión de Asuntos del Consumidor entiende que las preocupaciones medulares expresadas por la ABPR en su ponencia han sido debidamente atendidas.

DR. SHOPER

El Sr. Gilberto Arvelo, Presidente de Dr. Shoper participó de la vista pública celebrada por la Comisión el 25 de septiembre de 2009 y solicitó que la Comisión utilizará la ponencia escrita que éste habría presentado en vista pública del 30 de enero de 2009 en torno al P. de la C. 23. Doctorshoper.com es una entidad con fines de lucro que ofrece servicio de orientación a los consumidores.

El Sr. Arvelo indica que la compra de un vehículo nuevo es una de las transacciones más significativas de un consumidor. No obstante, señala Arvelo, los puertorriqueños son los únicos ciudadanos americanos que no cuentan con la protección de una ley especial que establezca parámetros mínimos y uniformes relativos al deber de los fabricantes de ajustar los vehículos nuevos a las garantías.

Según Arvelo, al no existir una ley limón en Puerto Rico, los consumidores están vulnerables a recibir vehículos que no cumplen con los requisitos de calidad. Los problemas contractuales entre fabricantes, distribuidores y concesionarios son transparentes e irrelevantes al consumidor a la hora de comprar un vehículo. La Comisión concurre con esta posición.

De igual forma, Arvelo indica que la reducción en la cantidad de concesionarios de servicio autorizado por los fabricantes atenta contra el servicio de garantía del consumidor.

La Asamblea legislativa debe **proceder con la aprobación de la medida.**

THE ALLIANCE OF AUTOMOBILE MANUFACTURERS

The Alliance of Automobile Manufactures (en adelante AAM) compuesta por fabricantes como *BMW, General Motors, Ford, Chrysler, Mazda, Mercedes Bens y Mitsubishi*, entre otros, no participó de Vistas Públicas, no obstante, sometieron por escrito sus comentarios a través del Lcdo. Francisco J. Doménech.

En su ponencia, AAM hace referencia a la precaria situación económica mundial y el impacto adverso que dicha situación ha tenido sobre las ventas de autos en Puerto Rico. Por tal razón, AAM arguye que cualquier proyecto que le imponga responsabilidades adicionales a la cadena de distribución de la industria automotriz, debe ser evaluado con sumo cuidado para asegurarnos que no se le haga mas daño a una industria abatida, y que esto tenga consecuencias nefastas adicionales a la maltrecha economía que se vive en Puerto Rico.

La Comisión concurre con AAM cuando ésta plantea que la medida ante nuestra consideración debe ser evaluada con sumo cuidado. Sin embargo, no podemos coincidir con AAM cuando argumenta que la medida procura imponerle “responsabilidades adicionales” a la industria automotriz local. Sabido es que bajo las disposiciones de la Ley Núm. 7, *supra*, los vehículos de motor nuevos vendidos en Puerto Rico cuentan con las mismas garantías de fábrica que en los Estados Unidos continentales. Esto implica que en Puerto Rico se hacen las mismas promesas en garantía que en los Estados Unidos.

Ante dicha situación, no se puede considerar que la implementación en Puerto Rico de guías uniformes de cumplimiento de garantías que existen en **TODAS** las jurisdicciones estadounidenses mediante las llamadas “leyes limón” constituye una imposición de “responsabilidades adicionales”.

En cuanto al contenido del P. de la C. 1926, AAM somete para la consideración de la Comisión de Asuntos del Consumidor los siguientes comentarios y recomendaciones:

En primer lugar, la AAM sugiere se enmiende la definición de “Certificado de garantía” [Artículo 4(D)] de la siguiente manera:

Certificado de garantía - Cualquier garantía escrita expedida por el Documento que provee el manufacturero o fabricante afirmando la idoneidad del

~~diseño, materiales y mano de obra utilizados en la fabricación o ensamblaje de un vehículo de motor y mediante el cual se compromete a responder por defectos o deficiencias que dicho vehículo pueda presentar dentro de un período de tiempo y/o recorrido en millas determinado. Incluye las responsabilidades del consumidor. Todo Certificado de garantía tendrá que estar redactado en español, a menos que el consumidor exprese su preferencia por la redacción en inglés, en cuyo caso se le entregará redactada en ambos idiomas. De surgir discrepancias entre ambos textos, prevalecerá la versión que haya solicitado el consumidor.~~

La Comisión **no** concurre con la enmienda propuesta. La definición incluida en la medida aclara y amplía el concepto. Además, la definición de “Certificado de garantía” contenida en el P. de la C. 1926 es cónsosa con la definición provista por la Ley Núm. 7, *supra*.

En cuanto a la definición de “Compensación razonable por uso” [Artículo 4(E)], AAM solicita que el denominador de los vehículos no debe ser mayor de 100,000. De acuerdo a la AAM, 120,000 no es un número razonable en consideración al de los vehículos recreativos el cual tiene un denominador de 75,000.

La Comisión **no** concurre con lo anterior. El hecho que de por sí se incluya una compensación por uso convierte la misma en razonable. Además, la fórmula utilizada en el P. de la C. 1926 proviene de legislaciones análogas a la presente medida.

En cuanto al Artículo 5.4, AAM sostiene que requerirle a los vendedores de autos mantener un recibo firmado por el consumidor que evidencie el hecho de que fue instruido sobre el P. de la C. 1926 **“resultaría en un costo muy oneroso de almacenaje, y una**

perdida a los concesionarios y manufactureros en ventas si los consumidores se sienten intimidados por esta solicitud”.

La Comisión **no** puede concurrir con el planteamiento. El requerirle a los vendedores mantener un recibo que evidencie que instruyeron a los consumidores sobre sus derechos bajo el P. de la C. 1926 de ninguna manera puede considerarse como un requisito que “resultaría en un costo muy oneroso de almacenaje” y que atentaría contra las ventas de autos. Durante la compraventa de un vehículo de motor los consumidores se ven forzados a firmar un sin número de formas y documentos, muchos de ellos repletos de términos legales de los que el consumidor promedio no tiene el más mínimo conocimiento. Sin embargo, ello no afecta las ventas. El requisito del Artículo 5.4 simplemente va dirigido a garantizar que los consumidores obtengan la información sobre la existencia del P. de la C. 1926 y, por ende, estén orientados sobre sus derechos bajo las garantías de sus autos.

En cuanto al Artículo 8.3, AAM se pregunta ¿cual será el parámetro o las medidas que se establecerán para determinar si el consumidor le dio o no el uso adecuado al vehículo? Además, recomienda que se defina claramente lo anterior para evitar que la disposición se convierta en un parámetro sumamente arbitrario y oneroso para el fabricante del vehículo.

A pesar de que no especifica, AAM parece hacer referencia al contenido de las últimas dos (2) oraciones del Artículo 8.3 del P. de la C. 1926. Dichas oraciones establecen que “[e]l hecho de que el vehículo de motor haya recorrido más de 1,000 millas mensuales, no significa que se ha abusado del uso del vehículo de motor. De igual forma, el hecho de que un vehículo de motor haya recorrido 1,000 millas o más mensuales, sin más, no significa que el mismo ha funcionado para los propósitos que el consumidor lo adquirió”.

Es meritorio destacar que el contenido del Artículo 8.3 del P. de la C. 1926 forma parte de las disposiciones del Reglamento de DACO,

por lo que no es desconocido a los fabricantes o manufactureros. Además, la determinación sobre “si el consumidor le dio o no le dio el uso adecuado al vehículo” no puede ser dejado a un simple cálculo matemático, dicha determinación debe ser tomada a base de la totalidad de las circunstancias de cada caso.

En cuanto al Artículo 8.4, AAM sostiene que es irrazonable porque el manufacturero no almacena las partes, los concesionarios independientes toman la decisión en cuanto a la cantidad de inventario que mantienen. Los manufactureros no están en posición alguna de indicarle a los concesionarios el nivel de inventario de piezas que deben mantener.

Nuevamente, el asunto está recogido en el Reglamento de DACO. Además, la Comisión entiende que no le corresponde al legislador intervenir en asuntos internos relacionados con la administración de la ley y los Reglamentos en la cadena de venta y distribución de vehículos.

En cuanto al Artículo 9.2(H), AAM entiende que se debe aclarar el término de costo de reparación y de piezas, a los efectos que esto sea lo que va a cobrar el “dealer” al consumidor, y no el costo de la pieza vendida al “dealer” por el manufacturero. La Cámara concurre con la sugerencia de AAM, por lo que se incluyó una enmienda en el entirillado electrónico.

En cuanto al Artículo 9.3, AAM sostiene que es irrazonable porque le impone al fabricante y a su cadena de distribución y servicio en Puerto Rico la obligación de producir ciertos documentos de servicio libre de costo.

Nuevamente, el asunto está recogido en el Reglamento de DACO, por lo que el costo de reproducción de los documentos a los que se hace referencia en el Artículo 9.3 del P. de la C. 1926 no son desconocidos por los fabricantes y su cadena de distribución y servicio en Puerto Rico. Además, en todo caso que un consumidor experimente

defectos recurrentes con su vehículo de motor y necesite presentar una reclamación al amparo del P. de la C. 1926, es **INDISPENSABLE** que tenga acceso al expediente de servicio de su vehículo.

En cuanto al Artículo 12.2, AAM sostiene que requerir que las notificaciones de “recall” se hagan mediante correo certificado sería demasiado costoso. Además, ya existe legislación federal que dicta los requisitos sobre este tema. El Articulado fue modificado para requerir que la notificación se haga mediante correo regular.

En cuanto al Artículo 13.1, AAM entiende que lo que se debería considerar como vehículo de transportación alterna a ser provista al consumidor es el “tamaño y la condición general del vehículo”. AAM argumenta que es irrazonable que el manufacturero sea solidariamente responsable con el concesionario en términos de proveer al consumidor un vehículo de transportación alterna y que esta disposición podría afectar el que concesionarios reparen vehículos que no fueron vendidos por ellos, puesto que entonces tendrían que asumir el costo de proveer un vehículo de transportación alterna.

Nuevamente, el asunto está recogido en el Reglamento de DACO. Además, la Comisión entiende que no le corresponde al legislador intervenir en asuntos internos relacionados con la administración de la ley y los Reglamentos en la cadena de venta y distribución de vehículos. No obstante, se acogió parte de la recomendación de AAM en términos de que se tome en consideración el “tamaño” del vehículo al momento de proveer transportación alterna y no el “año y modelo”.

Por otro lado, AAM sugiere que el Artículo 14.2 sea eliminado toda vez que sitúa una facilidad de reparación en contra de la otra, y esto puede causar que una facilidad culpe a la otra para librarse de su responsabilidad.

La Comisión **no** puede concurrir con el planteamiento. Tal y como mencionamos anteriormente, la Comisión entiende que no le

corresponde al legislador intervenir en asuntos internos relacionados con la administración de la ley y los Reglamentos en la cadena de venta y distribución de vehículos.

En cuanto al Artículo 14.3, AAM sostiene que es injusto e irrazonable que el consumidor no tenga que notificar al manufacturero sobre la necesidad de cumplir con la garantía dentro de los parámetros mínimos establecidos en la presunción que en la legislación propuesta se define. Según AAM, en casi todas las “leyes limón” de los demás estados de la nación, se le provee al manufacturero el último intento de reparación y por tal razón se requiere una notificación por parte del consumidor. De acuerdo a AAM, la razón de la notificación al manufacturero estriba en que los intentos de reparaciones se pudieron llevar a cabo en facilidades o concesionarios distintos, los cuales llevan sus propias bases de datos. Además, según AAM, los manufactureros no mantienen un record individual de visitas por servicio realizadas por el consumidor o de sus distintas quejas llevadas a los concesionarios.

Por tal razón, AAM solicita que se elimine el Artículo 14.3 de la medida, o en su defecto se enmiende para establecer que los consumidores tienen el deber de notificar al manufacturero del desperfecto que no se ha podido reparar, para que el manufacturero pueda ejercer la última reparación al vehículo.

La Comisión **no** puede concurrir con la posición de AAM en torno al Artículo 14.3 de la medida. En primer lugar, el requisito de notificación por escrito de parte de los consumidores que AAM solicita sea incluido en el P. de la C. 1926 fue uno de los “parámetros y requisitos que le resultaron onerosos al consumidor” que dio lugar a la derogación de la Ley 330, *supra* (antigua “ley limón” de Puerto Rico). De acuerdo a la Exposición de Motivos de la Ley 529 de 29 de septiembre de 2004 (ley que derogó la Ley 330, *supra*), el requisito de notificación al fabricante le “restaba derechos al consumidor” adquiridos mediante la Ley Núm. 7, *supra*.

También, de acuerdo a la información obtenida por la Comisión durante las vistas públicas, los fabricantes cuentan con sistemas electrónicos que están interconectados entre **TODOS** los concesionarios y agentes de servicio autorizados. Dichos sistemas permiten a cualquier agente de servicio tener acceso al historial de reparaciones en garantía de un vehículo de motor. Los sistemas, incluso, permiten que los empleados de los concesionarios incluyan notas para que cualquier persona que atienda un vehículo cuente con datos relevantes del auto y/o su historial de reparaciones. Ante dicha situación, la Comisión no puede concurrir cuando AAM plantea que “los fabricantes no mantienen un record individual de visitas por servicio realizadas por el consumidor o de sus distintas quejas llevadas a los concesionarios”.

El Secretario de DACO se ha opuesto enérgicamente a la inclusión del requisito de notificación propuesto por AAM. De acuerdo al Secretario de DACO, durante la vigencia de la Ley 330, *supra*, el requisito de notificación contenida en la misma limitó sustancialmente las opciones de sus jueces administrativos al momento de adjudicar reclamaciones de garantías.

Por otro lado, tal y como reconoció AAM en su ponencia, no todos los estados requieren que el consumidor notifique al fabricante sobre la necesidad de ajustar un vehículo de motor a su garantía bajo las disposiciones de la “ley limón”. De hecho, los requisitos de notificación varían sustancialmente de estado a estado. Por ejemplo, varios estados permiten que el consumidor haga la notificación por teléfono o mediante una reclamación en persona.¹⁸ Otros estados permiten que el consumidor notifique directamente al concesionario o agente de servicio autorizado en vez de al fabricante.¹⁹

¹⁸ Arizona, California, Connecticut, District of Colombia, Kansas, Kentucky, Louisiana, Maine, Massachusetts, Missouri, New Hampshire, New York, North Dakota, Pennsylvania, Rhode Island, Tennessee, Utah, Wisconsin.

¹⁹ Alaska, Arizona, Colorado, Connecticut, Delaware, District of Colombia, Florida, Iowa, Kansas, Louisiana, Maine, Maryland, Massachusetts, Minnesota, Mississippi, Missouri,

La Comisión entiende que el texto del Artículo 14.3 del P. de la C. 1926 no sólo es justo y balanceado, sino también cónsono con las disposiciones de las “leyes limón” de una gran cantidad de los estados. Habida cuenta de que los agentes de servicio autorizado brindan servicio en garantía bajo la supervisión y/o autorización directa de los manufactureros, no es improcedente exigir que éstos establezcan los reglamentos internos que permitan una comunicación efectiva sobre la necesidad de ajustar los vehículos de motor a sus garantías.

Tal y como mencionamos anteriormente, la Comisión entiende que no le corresponde al legislador intervenir en asuntos internos relacionados con la administración de la ley y los Reglamentos en la cadena de venta y distribución de vehículos. Igualmente, no les corresponde a los consumidores notificar a los manufactureros sobre la inhabilidad de sus propios agentes de servicio autorizados de conformar los vehículos de motor a sus garantías según la ley de Puerto Rico.

En cuanto al Artículo 15.1, AAM entiende que el término de veinte (20) días provisto para finiquitar una readquisición o reemplazo de un vehículo de motor es muy corto y sugiere que dicho término sea extendido a cincuenta y cinco (55) días.

El Articulado fue modificado para aclarar que el término para finiquitar una readquisición o reemplazo de un vehículo de motor será de veinte (20) días laborables.

En cuanto al Artículo 15.2, AAM se opone a que como parte de una readquisición de un vehículo de motor, el manufacturero tenga que rembolsar al consumidor las multas asignadas al vehículo por violaciones a las leyes de tránsito incurridas por el consumidor. No obstante, el Artículo 15.2 nunca requiere el reembolso de dicha partida, todo lo contrario, la excluye. Empero, para evitar posibles

Montana, Nebraska, New Hampshire, New Jersey, New Mexico, New York, North Dakota, Oklahoma, Rhode Island, Tennessee, Texas, Utah, Vermont, Virginia, West Virginia, Wisconsin, Wyoming.

confusiones, el texto de la medida fue enmendado y se incluyó la exclusión de manera expresa en la definición de “Compensación razonable por uso” [Artículo 4(E)].

Por último, AAM sugiere que el proceso de arbitraje establecido en el Artículo 17.1 de la media sea compulsorio como primer paso de adjudicación. De acuerdo a la AAM, el arbitraje es mucho menos costoso y más expedito que los procesos judiciales.

La Comisión **no** puede concurrir con la posición de AAM en torno al Artículo 17.1 de la media. En primer lugar, la gran mayoría de las reclamaciones de garantías de vehículos de motor se adjudican por la vía administrativa de DACO, y no mediante los foros judiciales. Por ende, los procedimientos actuales ya son más económicos y expeditos que en la mayoría de las jurisdicciones estadounidenses, donde no existe un foro cuasi-judicial como el de DACO. Además, el propósito de la inclusión del proceso de arbitraje en el P. de la C. 1926 fue precisamente para brindarle al consumidor opciones adicionales de adjudicación, no limitarlas. Por último, la sugerencia de que fuera opcional para el consumidor escoger entre la adjudicación administrativa, judicial o arbitraje provino directamente del Secretario de DACO.

RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES

Para poder garantizarles efectivamente sus derechos a los consumidores luego de la adquisición de un vehículo, es necesario crear la Ley de Cumplimiento de Garantías de Vehículos de Motor, a fin de elevar a rango de legislación los parámetros mínimos relativos al deber del manufacturero de ajustar permanentemente los vehículos de motor nuevos a las garantías.

De igual forma, es imprescindible establecer, a través de la legislación, los procedimientos a seguirse para poder reclamarle la garantía al manufacturero y a toda la cadena de venta, reparación y

distribución del vehículo de una manera ágil y confiable en aquellos casos en que los defectos del vehículo mermen notablemente el valor, afecten significativamente su uso, o representen un riesgo a la seguridad del consumidor. De esta manera, se garantiza a los consumidores que adquieran un vehículo de motor nuevo el valor de su inversión.

El P. de la C. 1926, va dirigido a proteger debidamente a los consumidores que adquieren vehículos nuevos con defectos, al asegurarles el derecho a reclamar la garantía, a exigir el reemplazo de su vehículo por uno comparable o exigir el reembolso del importe pagado por la unidad, en aquellos casos en que el defecto o condición no logre ser corregido dentro del término de tiempo establecido por Ley.

Las disposiciones incluidas en el proyecto de ley están tomadas y guardan estrecha relación con los estatutos que se han adoptado a través de las diferentes jurisdicciones en los Estados Unidos.

Por otro lado, es importante destacar que el plan de gobierno de la actual administración, la cual recibió un claro mandato del pueblo en las pasadas elecciones, incluye tomar todas las medidas necesarias para la protección del consumidor. En particular, la página sesenta y cuatro (64) del plan de gobierno habla de las siguientes medidas:

“Igualdad en el comercio interestatal

Promoveremos que los consumidores y las empresas puertorriqueñas reciban de las empresas y los establecimientos comerciales en los Estados Unidos un trato igual al de los residentes de los cincuenta estados. [...]

En defensa del consumidor puertorriqueño

Estableceremos en el Departamento de Asuntos del Consumidor (DACO) un programa para defender el derecho de todo consumidor puertorriqueño de recibir de empresas domésticas y multinacionales el mismo trato que cualquier

otro consumidor en los Estados en transacciones comerciales, bancarias y financieras.”

El P. de la C. 1926 cumple a cabalidad con el compromiso programático de la presente administración gubernamental de promover medidas que garanticen que los consumidores puertorriqueños reciban de las empresas domésticas y multinacionales el mismo trato que cualquier otro consumidor que reside en los Estados Unidos continentales.

En el análisis del P. de la C. 1926, se han tomado en consideración los deberes, derechos y prerrogativas tanto del sector de la industria automotriz como del sector de los consumidores. Se ha pretendido establecer un balance entre los derechos de cada sector. Esta medida no pretende de manera alguna penalizar a la industria automotriz, sino lo contrario, lo que pretende es lo justo, asegurar que los fabricantes, distribuidores y vendedores de vehículos de motor en nuestra Isla cumplan con todas y cada una de las promesas vertidas en sus garantías.

En el contenido sustancial de las ponencias tomadas en consideración al ser expuestas ante esta Comisión, se desprende con meridiana claridad que la aprobación de esta medida en forma alguna afectaría el interés económico de la industria automotriz, habida cuenta que durante la vigencia de la derogada Ley 330, *supra*, los precios de vehículos de motor en Puerto Rico no aumentaron ni tampoco se vieron afectadas las ventas de autos nuevos. De esa forma, los deponentes que representaron los intereses de los fabricantes, distribuidores y vendedores de vehículos de motor en Puerto Rico no presentaron la más mínima prueba objetiva que demostrara que las “leyes de limón” tengan un efecto negativo sobre las operaciones de la industria automotriz.

De la prueba documental que forma parte del expediente se pone en evidencia que en Puerto Rico los vehículos de motor ya cuestan de un 30% a un 40% más que en cualquier otro estado en Estados Unidos, habida cuenta que dichos estados cuentan con la “ley limón”. Igualmente, los consumidores puertorriqueños actualmente pagan en el precio de los autos nuevos el riesgo económico al que se exponen los fabricantes de autos mediante las “leyes limón” que existen en **todas** las jurisdicciones estadounidenses, sin embargo, no cuentan con la protección de dicha ley en Puerto Rico. En fin, los beneficios que trae esta medida a los consumidores son mucho mayores que cualquier desventaja.

Además, a pesar de la contracción económica que se ha experimentado en los últimos años a nivel mundial, ninguno de los estados de la Nación Norteamericana a derogado sus “leyes limón”. De hecho, el único estado que ha enmendado su “ley limón” durante la actual recesión económica fue el estado de Georgia. Mediante dicha enmienda, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2009, el estado de Georgia duplicó el período de derechos de los consumidores bajo la “ley limón” (de 12 meses a 24 meses). Es decir, ampliaron sustancialmente la protección de los consumidores bajo las disposiciones de la “ley limón” estatal.

Lo anterior pone de manifiesto que contrario a lo que han manifestado los representantes de la industria automotriz durante las vistas públicas del P. de la C. 1926, no es incompatible aprobar una medida de protección a los consumidores en relación a las garantías de sus autos en medio de la presente recesión económica. De hecho, la aprobación del P. de la C. 1926 seguramente elevará la confianza de los consumidores en adquirir vehículos de motor, lo cual podría redundar en un incremento en las ventas de autos. Lo anterior no sólo beneficiaría a la industria automotriz, sino también las arcas del gobierno.

De otra parte, es importante destacar que la presente medida ha sido objeto de un trámite legislativo que se extendió desde el pasado cuatrienio hasta el presente. En total, la medida ha sido objeto de al menos dieciséis (16) vistas públicas (entre Cámara y Senado). Además, fue objeto de un extenso proceso de diálogo y revisión que duró varios meses. A dicho proceso se unieron no sólo representantes de toda la cadena de fabricación, distribución, venta y servicio de vehículos de motor en Puerto Rico, sino también representantes del sector de los consumidores. Mediante el proceso de diálogo y revisión antes mencionado se logró obtener y evaluar con detenimiento las posiciones de todas las partes envueltas. Además, se incorporaron decenas de enmiendas a la medida para atender las preocupaciones legítimas presentadas por las partes durante el proceso de diálogo y revisión.

Por otro lado, es meritorio señalar que durante el cuatrienio anterior, una medida similar al P. de la C. 1926, el P. de la C. 2005, fue vetada por el Hon. Aníbal Acevedo Vilá, Gobernador de Puerto Rico. Sin embargo, las razones expuestas por el ex-gobernador en su veto expreso del P. de la C. 2005 (alegadas deficiencias en el lenguaje sobre la responsabilidad solidaria entre los fabricantes, distribuidores, vendedores y agentes de servicio), fueron atendidas a cabalidad en el P. de la C. 1926 (Artículo 15.1). De hecho, el lenguaje incorporado en el P. de la C. 1926 para atender cualquier preocupación sobre la responsabilidad solidaria del fabricante y toda su cadena de venta, distribución y servicio en Puerto Rico fue recomendada por el propio Secretario de DACO.

Por último, como parte de los trabajos de la Comisión sobre el P. de la C. 1926, se incorporaron una serie de cambios propuestos por la Comisión de Banca, Asuntos del Consumidor y Corporaciones Públicas del Senado. A continuación se discute cada una de las condiciones

impuestas por la Comisión del Senado para la aprobación de la medida:

- 1) Que se requiera sólo dos (2) intervenciones por parte del fabricante o su gante de servicio autorizado para defectos de seguridad y sólo una (1) cuando el fabricante no identifica la causa del defecto.

La Cámara acogió la sugerencia (Artículo 14.1, inciso b, del P. de la C. 1926).

- 2) Que no se permita la confiscación del depósito o “pronto” pagado por un consumidor al adquirir un auto cuando el banco no aprueba el financiamiento.

La Cámara acogió la sugerencia (Artículo 6.2, del P. de la C. 1926). La disposición proviene del propio Reglamento de Garantías de Vehículos de Motor de DACO (Regla 23.1).

- 3) Que se requiera una notificación por escrito al instante de denegar a un consumidor servicio en garantía.

La Cámara acogió la sugerencia (Artículo 10.2, del P. de la C. 1926).

- 4) Que se establezcan métodos alternos para la disolución de disputas o reclamaciones.

La Cámara acogió la sugerencia (Artículo 17, del P. de la C. 1926). La enmienda cumple con el compromiso programático de la presente administración de mejorar el acceso a la justicia.

- 5) Que se establezca que las disposiciones de la Ley se interpreten liberalmente a favor del consumidor.

La Cámara acogió la sugerencia (Artículo 3, del P. de la C. 1926). La disposición proviene del propio Reglamento de Garantías de Vehículos de Motor de DACO (Regla 4).

- 6) Que se prohíba la venta de vehículos de motor que actualmente se catalogan usados por la legislación como nuevos.

La Cámara acogió la sugerencia (Artículo 4, inciso T, del P. de la C. 1926).

- 7) Que se conceda al DACO la flexibilidad para mediante reglamentación implementar las disposiciones necesarias para poner en vigor los propósitos del P. de la C. 1926 a tenor con las necesidades cambiantes del consumidor.

La Cámara acogió la sugerencia (Artículo 23, del P. de la C. 1926). La Ley Núm. 7, supra, actualmente reconoce la facultad de DACO de reglamentar sobre la prestación de servicios en garantía de vehículos de motor.

- 8) Que se establezca por primera vez en la historia una obligación de una fianza dirigida a los fabricantes de autos.

La Cámara inicialmente rechazó la sugerencia, pero presentó legislación para considerar dicha posibilidad (P. de la C. 2000). Luego de celebrar vistas públicas, la Cámara acogió en parte la recomendación del Senado (Artículo 23, del P. de la C. 1926). Además, se amplió la propuesta al ordenar al Departamento de Asuntos del Consumidor a crear un Registro de Fabricantes, Distribuidores, Agentes de Servicio Autorizados y Vendedores de Vehículos de Motor. De tal manera, la agencia podrá fiscalizar mejor el cumplimiento de las garantías por parte de la industria automotriz.

- 9) Que en caso de re-adquisición, se utilice el millaje que tenga un vehículo en el primer intento de reparación para calcular la cuantía que sería descontada del dinero a ser reembolsado al consumidor por concepto de compensación por uso.

La Cámara acogió la sugerencia (Artículo 4, inciso E, del PC 1926).

Por las razones anteriormente expresadas y habiendo tenido el beneficio de examinar el proyecto y recibir las reacciones ilustradas de los deponentes, vuestra Comisión de Asuntos del Consumidor tiene a

bien recomendar la aprobación del P. de la C. 1926, con las enmiendas incluidas en el entirillado electrónico.

Respetuosamente sometido,

Jorge Navarro Suárez
Presidente
Comisión de Asuntos del Consumidor