ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19na Asamblea 7ma Sesión

Legislativa Ordinaria

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**

**P. de la C. 1957**

**INFORME POSITIVO**

12 DE FEBRERO DE 2024

**A LA CÁMARA DE REPRESENTANTES:**

La Comisión de lo Jurídico de la Cámara de Representantes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del **Proyecto de la Cámara 1957**, tiene el honor de recomendar a este Cuerpo Legislativo su aprobación, con enmiendas.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

El P. de la C. 1957, según las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que acompaña este Informe, tiene como propósito crear la “Ley Natalia Nicole Ayala Rivera”; enmendar el Artículo 4.02 y 5.07 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico; enmendar el Artículo 16 del Plan de Reorganización Núm. 2-2011, según enmendado, conocido como “Plan de Reorganización del Departamento de Corrección y Rehabilitación de 2011”; enmendar las Reglas 6.1 y 218 de Procedimiento Criminal de 1963, según enmendadas; y añadir un nuevo inciso (i) al Artículo 2 de la Ley Núm. 259 de 3 de abril de 1946, según enmendada, conocida como “Ley de Sentencia Suspendida y Libertad a Prueba”, a los fines de revisar la clasificación y condiciones relacionadas a la modalidad de irse a la fuga tras ocurrido un accidente que provoque grave daño corporal o la muerte de una persona; establecer como mandatorio la imposición de supervisión electrónica; eliminar la fianza diferida, así como excluir de toda convicción por dicho delito la posibilidad de obtener una sentencia suspendida o libertad a prueba; disponer para el cumplimiento consecutivo de su pena; y para otros fines relacionados.

En su Exposición de Motivos, el P. de la C. 1957 indica que recientemente se ha experimentado un incremento en casos donde ocurren accidentes de tránsito y una de las partes involucradas abandona el lugar. En dichos accidentes, lamentablemente, se tienen pérdidas cuantiosas e incluso se sufren daños que, en el peor de los casos, pueden provocar grave lesión corporal o hasta la muerte de ciudadanos sin distinción alguna.

Este fue el caso de Natalia Nicole Ayala Rivera, una joven de 20 años que falleció el 5 de enero de 2022 ante las heridas provocadas por un conductor negligente que la impactó con su vehículo de motor y abandonó la escena, un acto cruel e inhumano que le privó de atención médica inmediata. El joven Carlos Adih Sosa Bigio, testigo principal del Estado y sobreviviente de este acto delictivo, logró trasladar a Natalia Nicole a una institución hospitalaria, donde lamentablemente perdió la vida.

La persona responsable fue declarada culpable de tres (3) cargos sancionados en la Ley 22-2000, según enmendada, luego de que el Ministerio Público probara las alegaciones en su contra “más allá de duda razonable”. Esta convicción incluyó el delito de homicidio negligente con el agravante de fuga y el delito de proveer información falsa con el propósito de obstruir la justicia. No obstante, el Tribunal ordenó que la sentencia impuesta se cumpliera en su totalidad bajo el privilegio de sentencia suspendida, ante las deficiencias estructurales de un estatuto que le permite a una persona que incurre en el agravante de fuga, reclamar un trato preferencial mediante el modelo alternativo de penas, luego de causarle grave daño corporal o la muerte a una víctima inocente.

El Gobierno de Puerto Rico reconoce que una política pública contundente para promover la seguridad vial representa la estrategia idónea para prevenir accidentes de tránsito, proteger a los peatones del riesgo sustancial provocado por un conductor negligente, reducir el número de fatalidades y contrarrestar la alta incidencia de sobrevivientes con un diagnóstico de grave daño corporal. En este contexto, la Ley 22-2000, según enmendada, establece una estructura de penas severas para sancionar a los conductores que violenten las disposiciones de este mandato, con el objetivo de prevenir que incidentes similares se susciten en el futuro.

No obstante, las penas altas no son suficientes para contrarrestar los daños provocados por conductores negligentes, quienes asumen el riesgo sustancial e injustificado de transitar de forma temeraria o bajo los efectos de bebidas embriagantes. Por lo tanto, es necesario diseñar un esquema de procesamiento coherente que permita eliminar los subterfugios existentes para imponer un castigo proporcional a la severidad de los actos imputados y evitar que la concesión de privilegios promueva una cultura de impunidad donde las víctimas del crimen estén desprovistas de un remedio compatible con los daños experimentados.

Este es el caso de los victimarios por un delito de “hit and run”, una práctica lesiva y reprobable sancionada por nuestro ordenamiento, donde el conductor le provoca grave daño corporal a la víctima o le ocasiona la muerte, y abandona la escena sin ninguna justificación en derecho. Esta actuación criminal reduce las posibilidades de supervivencia de la víctima y, en escenarios más conservadores, agudiza los daños ocasionados. No obstante, la pena vigente es extremadamente leniente, al concederle la alternativa de libertad supervisada u otras opciones de desvío, a pesar de que los hechos probados más allá de duda razonable demuestren un claro menosprecio por la vida.

Ante esta realidad, el P. de la C. 1957 declara una política pública de cero tolerancia contra los convictos por ocasionar grave daño corporal o la muerte a una víctima inocente, que simultáneamente incurren en el agravante de fuga. Este acto reprobable, criminal e inhumano requiere una acción contundente por parte del Estado.

La reformulación doctrinal propuesta se centra en tres áreas fundamentales:

1. Sancionar con mayor severidad a los conductores que abandonen la escena, luego de provocarle grave daño corporal o causarle la muerte a una víctima inocente como resultado de la temeridad o negligencia al conducir un vehículo de motor;
2. Imponer una pena mandatoria de cárcel, sin el beneficio de una sentencia suspendida o la oportunidad de participar de un programa de desvío, para sancionar las actuaciones descritas en los incisos (b) y (c) del Artículo 4.02 y los incisos (b) y (c) del Artículo 5.07 de la Ley 22-2000, según enmendada, cuando se configura el agravante de fuga;
3. Delimitar la discreción judicial al requerir la imposición de supervisión electrónica cuando exista una determinación de causa probable para arresto o causa probable para arresto en alzada, según corresponda, por los delitos dispuestos en el inciso anterior, ante el riesgo real e inmediato de que la persona sospechosa evada la jurisdicción.

De esta forma, se honra el legado de Natalia Nicole Ayala Rivera, víctima inocente de un conductor negligente que se benefició de una sentencia suspendida, a pesar de la temeridad de los actos probados más allá de duda razonable ante un Tribunal. En honor a la memoria de Natalia Nicole, ninguna persona que demuestre un claro menosprecio a la vida de una víctima inocente podrá ser acreedor de una pena leniente o un trato privilegiado mientras extingue la sentencia.

Por lo tanto, esta pieza legislativa subsana las deficiencias prevalecientes en nuestro estado de derecho, al excluir los delitos dispuestos en los incisos (b) y (c) del Artículo 4.02 y los incisos (b) y (c) del Artículo 5.07 de la Ley 22, supra, de los métodos alternativos a la pena, e impone la pena mandatoria de cárcel como la única alternativa viable para sancionar esta conducta.

**ANÁLISIS DE LA MEDIDA**

Para el análisis de esta medida, la Comisión de lo Jurídico celebró una vista pública, el 17 de enero de 2024, con la participación del Departamento de Seguridad Pública (DSP), el Negociado de la Policía de Puerto Rico (NPPR), la Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST) y la Sociedad para Asistencia Legal de Puerto Rico (SAL). Asimismo, comparecieron para ofrecer su testimonio la señora Jennifer Rivera López y el señor Edwin Serrallés, madre y padrastro, respectivamente, de la joven de 20 años Natalia Nicole Ayala Rivera, quien fue víctima de un *hit and run* en el que perdió la vida el 5 de enero de 2022. El Departamento de Justicia fue citado, pero no compareció y tampoco envió el memorial explicativo en el que se establezca la postura de la agencia.

**Sra. Jennifer Rivera López y** **Sr. Edwin Serrallés, madre y padrastro, respectivamente, de la joven Natalia Nicole Ayala Rivera**

“Yo soy la voz de Natalia, ya que ella no puede alzar su voz”. Así comenzó el testimonio ante la Comisión de lo Jurídico de la señora Jennifer Rivera López, madre de la joven de 20 años Natalia Nicole Ayala Rivera, quien fue víctima de un *hit and run*, el 5 de enero de 2022, en el que perdió la vida. “Natalia era una chica alegre, feliz, amigable, deportista, con muchos sueños por delante y mucho futuro el cual ya alguien se lo arrebató”, expresó la Sra. Rivera López.

Natalia Nicole Ayala Rivera murió tras ser atropellada por un conductor negligente, mientras ella cambiaba la goma de su vehículo en la rampa que conecta con la carretera PR-22, en dirección de San Juan a Bayamón. El acusado fue hallado culpable de ocasionar la muerte de una persona conduciendo negligentemente, ocasionar daños físicos a una persona conduciendo negligentemente y no detenerse para ayudar a una persona, según lo dispone la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como la “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”. Sin embargo, no cumplirá ni un solo día en la cárcel, ya que recibió una sentencia suspendida de 10 años.

“El 5 de enero, para mí, ahora mismo, es total tristeza, ya que mi hija no está presente y todo el mundo lo celebra”. Esta persona le arrebató la vida a mi hija… Él se va a la huida después de haberle quitado la vida. Va a un cuartel a inventarse un cuento que le dieron un cantazo al vehículo para poder no responsabilizarse de lo sucedido. Si hubiera tomado otra acción de responsabilizarse, yo no estuviera aquí. Este accidente puede sucederle a cualquier persona, pero es la acción [de abandonar la escena]”, expresó Rivera López, quien favoreció la aprobación de la pieza legislativa.

Por su parte, el señor Edwin Serrallés, padrastro de Natalia Nicole, también endosó la medida y cuestionó, además, que, al convicto, como parte de la sentencia, no se le impuso vigilancia electrónica. “Ahora, se junta otra cosa más: la rabia. Tenemos una rabia porque el que le quita la vida a Natalia está como si no hubiese sucedido nada, está en la libre comunidad, sin ninguna garantía de qué verdaderamente está haciendo. Son cosas que verdaderamente duelen”, manifestó Serrallés.

**Departamento de Seguridad Pública (DSP) y Negociado de la Policía de Puerto Rico (NPPR)**

En el memorial explicativo sometido por el Departamento de Seguridad Pública (DSP) y el Negociado de la Policía de Puerto Rico (NPPR), se establece que el propósito de la medida incide en las funciones del NPPR, adscrito al DSP por virtud de la Ley 20-2017, según enmendada, conocida como “Ley del Departamento de Seguridad Pública de Puerto Rico”, cuyo objetivo principal es promover un sistema de seguridad más efectivo,

eficiente y funcional que trabaje de forma integrada entre sus componentes y con otras agencias del Gobierno de Puerto Rico.

El NPPR, como parte de su deber ministerial, tiene la responsabilidad de hacer cumplir las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, establecer estrategias y planes de trabajo dirigidos a reducir las muertes en las carreteras, disminuir la amenaza de los conductores ebrios en las calles, autopistas y carreteras primarias del país, entre otros. Además, establece medidas de orientación y vigilancia en beneficio de los conductores y demás usuarios de las vías públicas. En fiel cumplimiento a la política pública establecida en la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, el NPPR ha delineado su andamiaje operacional y ha desarrollado normativas sobre los procedimientos, así como los deberes y responsabilidades de los integrantes del NPPR para hacer cumplir las mismas.

El DSP y el NPPR expresaron que las enmiendas propuestas en el P. de la C. 1957 dotan de mayor rigurosidad a nuestro ordenamiento, en lo que corresponde a la materia de accidentes de tránsito, particularmente cuando una de las partes involucradas abandona la escena. Asimismo, indicaron que “imponer condiciones más severas, sin duda, puede servir como disuasivo para que los ciudadanos, de manera responsable y ejerciendo un alto grado de conciencia, eviten incurrir en este tipo de conducta delictiva”.

Igualmente, señalaron que le han dado fiel cumplimiento a las disposiciones de la Ley 187-2016, conocida como la “Ley de Alerta Mayra Elías contra el *Hit & Run*”, y puntualizaron que entre los criterios que deben concurrir para la activación de la Alerta Mayra Elías, se encuentra que el NPPR corrobore la existencia de un accidente de auto en el que se identifiquen violaciones a los Artículos 4.01 y 5.07 de la Ley 22-2000, según enmendada.

El NPPR proporcionó los siguientes datos a la Comisión de lo Jurídico que enumeran la cantidad de accidentes tipo *hit and run* ocurridos en Puerto Rico durante los pasados dos años:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Año** | **Graves** | **Fatales** |
| 2022 | 15 | 20 |
| Hasta el 24 de diciembre de 2023 | 11 | 25 |

*Fuente: Negociado de Patrullas de Carreteras del NPPR*

Asimismo, destacaron que, en esencia, la función del NPPR en este tipo de caso se circunscribe a llevar a cabo la investigación correspondiente cumpliendo con la normativa vigente que rige dicha materia. Sin embargo, expresaron que su función no conlleva la determinación de penas a imponerse ni la recomendación para la imposición de una fianza, la concesión de un desvío y/o la determinación de sentencia suspendida. Finalmente, el DSP y el NPPR favorecieron la medida, pero otorgaron deferencia al Departamento de Justicia en cuanto a los asuntos antes mencionados.

**Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)**

La Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST) endosó el P. de la C. 1957 y sugirió enmiendas dirigidas a aclarar el texto que se pretender enmendar de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”.

La agencia destacó que, aunque nuestro ordenamiento jurídico provee disposiciones legales para procesar a las personas que ocasionen un accidente y abandonen la escena, esta mala práctica ajena del civismo humano debe ser erradicada, y que la pieza legislativa ante nuestra consideración promueve medidas más restrictivas y agresivas para penalizar este tipo de acto, en aras de promulgar un andamiaje legal que redunde en la promoción de que las personas involucradas en un accidente de tránsito permanezcan en la escena.

Asimismo, la CST ofreció las siguientes estadísticas sobre la cantidad de accidentes fatales automovilísticos en Puerto Rico durante un periodo de diez años, de 2012 a 2022, incluyendo los ocasionados por el alcohol:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Año | Total de accidentes fatales | Total de accidentes fatales por alcohol | Por ciento |
| 2012 | 366 | 194 | 53% |
| 2013 | 344 | 176 | 51% |
| 2014 | 304 | 150 | 49% |
| 2015 | 310 | 151 | 49% |
| 2016 | 279 | 134 | 48% |
| 2017 | 290 | 123 | 42% |
| 2018 | 308 | 163 | 53% |
| 2019 | 289 | 113 | 39% |
| 2020 | 242 | 90 | 37% |
| 2021 | 337 | 134 | 40% |
| 2022 | 271 | 128 | 47% |
| ***Total*** | ***3,340*** | ***1,556*** |  |
| ***Promedio*** | ***304*** | ***141*** | ***47%*** |

*Fuente: Comisión para la Seguridad en el Tránsito*

Finalmente, la CST señaló que esta pieza legislativa es análoga a sus esfuerzos, por lo que entienden necesario revisitar y atender las disposiciones legales que rigen los accidentes tipo *hit and run* para que, mediante la imposición de penas más severas, aquellas personas que estén involucradas en un accidente de tránsito no abandonen la escena.

**Sociedad para Asistencia Legal de Puerto Rico (SAL)**

La Sociedad para Asistencia Legal de Puerto Rico (SAL) establece en su memorial explicativo que coincide en que las lesiones y/o muertes provocadas a las víctimas de accidentes de tránsito son muy lamentables, por lo que ameritan la intervención del Estado para su esclarecimiento y, además, la búsqueda de una solución justa que atienda las necesidades de las personas involucradas en los mismos. No obstante, hacen la salvedad de que, como institución a cargo de la defensa de las personas imputadas de delito, no pueden avalar medidas cuyo fin sea aumentar el tiempo de reclusión sin posibilidad de que se puedan acoger a una pena alterna de reclusión. Asimismo, no están de acuerdo en que aumentar las penas sirva como disuasivo para incurrir en conducta delictiva.

La SAL expresa que ha sido consistente en su oposición a toda medida que pretenda eliminar las penas alternas a la reclusión en nuestro ordenamiento jurídico, ya que, a su juicio, se “reduce la posibilidad de adelantar el principio de proporcionalidad que se ampara en la prohibición contra imposiciones de castigos crueles e inusitados”.

Asimismo, la SAL manifestó que la posibilidad de que el tribunal, dentro de su discreción pueda otorgar una sentencia suspendida, no debe ser eliminada. Igualmente, destacaron que el ejercicio de imposición de una pena alterna a la reclusión no es automático, ni se limita a considerar la ausencia de convicciones anteriores. Por las razones esbozadas anteriormente, la SAL consignó su oposición a esta pieza legislativa.

**SESIÓN PÚBLICA DE CONSIDERACIÓN FINAL**

La Comisión de lo Jurídico celebró una sesión pública de consideración final (*Mark-Up Session*) el 12 de febrero de 2024, en la cual el P. de la C. 1957 fue avalado con enmiendas, y el Acta de Certificación Positiva se aneja al presente informe, en cumplimiento con los incisos (e) y (g) de la Sección 12.21 del Reglamento de la Cámara de Representantes.

### CONCLUSIÓN

Por los fundamentos antes expuestos, la Comisión de lo Jurídico de la Cámara de Representantes somete el presente Informe Positivo en el que recomienda a este honorable Cuerpo la aprobación del P. de la C. 1957, con enmiendas.

Respetuosamente sometido,

Rafael Hernández Montañez

Presidente

Comisión de lo Jurídico