



25 de agosto de 2017

Hon. Eric Correa Rivera
Presidente
Comisión de Banca, Comercio y Cooperativismo
Senado de Puerto Rico
El Capitolio
San Juan, Puerto Rico

Estimado señor presidente:

Agradezco la oportunidad que le ofrece a la Cámara de Comercio de Puerto Rico (CCPR) de expresarse sobre el Proyecto de la Cámara 1064, texto aprobado por la Cámara de Representantes. El mismo propone establecer la “Ley de Procedimiento Sumario para la Reposición de Vehículos de Motor”, y enmendar la Ley 208-1995, según enmendada, conocida como “Ley de Transacciones Comerciales”, a fin de proveer mayor protección a un ciudadano que enfrenta un proceso de reposición.

La Exposición de Motivos de la medida plantea que en la mayoría de las jurisdicciones de los Estados Unidos se le ha dado validez a cláusulas que permiten la reposición de vehículos de motor sin mayores provisiones y sin seguir un debido proceso de ley. Por otro lado, otras jurisdicciones le otorgan al consumidor mayores derechos. El proponente de la medida entiende necesario que se reconozca la difícil situación económica que atraviesa la Isla a modo de darle herramientas a los consumidores frente a las casas financieras de vehículo de motor.

La CCPR es una entidad sin fines de lucro, que agrupa a más de 1,000 empresas, además de asociaciones afiliadas. Es la portavoz de los negocios en Puerto Rico, representando a todas las actividades comerciales, industriales, profesionales y los que constituyen la base fundamental de la economía puertorriqueña. Nuestra misión es promover el fortalecimiento de la empresa privada y la integración multisectorial, para fomentar el desarrollo socioeconómico sostenible de Puerto Rico y una mejor calidad de vida. La CCPR representa al comercio y la industria, sea esta grande o pequeña, de todos los sectores de la isla, con la intención de fortalecer el desarrollo de nuestros constituyentes, proveyendo conocimientos, representatividad multisectorial, y protegiendo los valores y fundamentos de la libre empresa.

En primera instancia, es importante traer a la atención de esta Honorable Comisión que la medida ante nuestra consideración es altamente perjudicial para la industria del financiamiento para la compra de vehículo de motor creando inestabilidad y aumentando los costos para la misma,

entre otras cosas. Si bien entendemos la necesidad de tomar acciones que atiendan la situación económica que atraviesa el País, las mismas deben ir dirigidas a buscar alternativas de desarrollo económico. Por el contrario, esta medida tendría el efecto de dificultar el financiamiento de vehículos, una industria que ya ha sido debilitada por la crisis, debido a la dificultad que crea para que la institución pueda reposar los mismos en caso de incumplimiento.

La medida establece que “será nula toda cláusula contractual que tenga como resultado la renuncia a los procedimientos establecidos en esta Ley”. Esta disposición intenta crear alguna protección adicional para el consumidor. Sin embargo, los contratos son un mecanismo de negocio utilizado ampliamente en Puerto Rico y cuentan con amplia normativa que los regula. Utilizamos este mecanismo para atender asuntos tan sencillos de nuestra vida cotidiana como seleccionar un plan de telefonía o arreglar la lavadora, y otros de mayor envergadura como comprar un carro o una casa. Por lo tanto, el legislador puertorriqueño se ha asegurado que Puerto Rico cuente con un sistema normativo razonable, sencillo y justo que ha resultado esencial para el progreso adecuado de las relaciones de negocios en Puerto Rico.

La normativa que rige en nuestra jurisdicción en esta área se basa en el principio de libertad de contratación o autonomía de la voluntad. El Tribunal Supremo de Puerto Rico ha expresado sobre este tema que:

El principio de *pacta sunt servanda* lo recoge expresamente el Código Civil de Puerto Rico: “Los contratantes pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, siempre que no sean contrarios a las leyes, a la moral, ni al orden público”, Cód. Civ. PR art. 1207, 31 L.P.R.A. Sec. 3372; “Las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes, y deben cumplirse al tenor de los mismos” Cód. Civ. PR art. 1044, 31 L.P.R.A. Sec. 2994.¹

En esta línea, vemos que el Código Civil establece en su artículo 1206, que los contratos existen “desde que una o varias personas consienten en obligarse respecto de otra u otras, a dar alguna cosa, o prestar algún servicio.”² De acuerdo al Código, “[l]os contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces obligan, no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que según su naturaleza sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley”³. Los requisitos básicos de un contrato son: i) contar con el consentimiento de los contratantes; ii) tener un objeto cierto que sea materia del contrato y iii) contar con una causa de la obligación.⁴

Ahora bien, los contratos de adhesión son posiblemente los más utilizados en el comercio en general. Al comprar una póliza de seguro, adquirir una tarjeta de crédito, o rentar o adquirir un vehículo, las partes firman u otorgan un contrato de adhesión ya que para el mismo se utiliza un

¹ Coop. Sabaneña v. Casiano Rivera, 184 DPR 196 (2011).

² Cod. Civ. PR art. 1206

³ Cod. Civ. PR art. 1210

⁴ Cod Civ. PR art. 1213

formato previamente redactado, en el que se añaden los detalles del comprador sin ninguna enmienda al texto. El Tribunal Supremo ha definido los contratos de adhesión como: “aquellos en que el contenido, esto es, las condiciones de la reglamentación son obra de una sola de las partes, de tal modo que el otro contrayente no presta colaboración alguna a la formación del contenido contractual, quedando así sustituida la ordinaria determinación bilateral del contenido del vínculo por un simple acto de aceptación o adhesión al esquema predeterminado unilateralmente.”⁵ A esos efectos, nuestro más alto foro ha aceptado la validez de los contratos de adhesión, aclarando que “la interpretación de sus disposiciones se hará favorablemente hacia la parte que nada tuvo que ver con su redacción”.⁶ Ello tiene como efecto que este tipo de contrato “se analizará del modo más favorable a la parte más débil, pero no que se interpretará de modo irrazonable.”⁷ Específicamente, el Tribunal ha determinado que “[a]nte tales contratos, la función principal de un tribunal debe dirigirse a evaluar la presencia de cláusulas ambiguas. En ausencia de ambigüedad el contrato se interpretará según sus términos.”⁸

No obstante, los tribunales se encuentran facultados para atender cualquier disputa y velar por el debido cumplimiento de los contratos “y éstos no deben relevar a una parte del cumplimiento de su obligación contractual, cuando dicho contrato sea legal, válido y no contenga vicio alguno”.⁹

En atención a lo anterior, vemos que la normativa contractual descansa en que el consentimiento de las partes y la buena fe permeará en las relaciones contractuales en Puerto Rico. Dicho ordenamiento provee requisitos específicos para determinar la validez de un contrato, mientras a la vez provee remedios accesibles al consumidor. Por lo tanto, lo propuesto va en contra del ordenamiento existente que provee una relación de balance y equidad entre las partes.

En esta línea, vemos que lo propuesto altera características esenciales del contrato de préstamo para la compra de auto. Actualmente, la titularidad de la unidad financiada no pasa a ser del comprador sino hasta que salde el préstamo del vehículo permitiendo que la institución financiera pueda reposarla si se incumplen con los pagos del préstamo sin tener que pasar por un proceso judicial previo como el propuesto en el referido proyecto de ley. Esto es no solo devastador para la compañía que ofrece el financiamiento, sino que también tendrá un efecto nocivo en los clientes ya que esta característica del préstamo para la compra de auto es lo que permite que se ofrezcan intereses bajos para este tipo de préstamo distinto a un préstamo personal regular. Enmendar este procedimiento tendrá como consecuencia inevitable el aumento en intereses para este tipo de transacción. A ello se le sumarán los costos en los que tenga que incurrir la institución financiera en el procedimiento judicial dispuesto en la Ley.

Por otro lado, vemos que esta medida tiene el efecto práctico de permitir que el deudor moroso retenga la unidad financiada por meses y en algunos casos años, aun cuando está incumpliendo con el pago de préstamo. Lo anterior, incrementa la pérdida que tendrá la entidad financiera

⁵ Coop. Sabaneña v. Casiano Rivera, *supra*; Maryland Casualty Co. v. San Juan Racing Association, 83 D.P.R. 559, 566 (1961).

⁶ Coop. Sabaneña v. Casiano Rivera, *supra*; Nivia Herrera v. First National City Bank, 103 D.P.R. 724, 727 (1975); Ulpiano Casal v. Totty Manufacturing, 90 D.P.R. 739, 744 (1964); Maryland Casualty, 83 D.P.R. 559.

⁷ Coop. Sabaneña v. Casiano Rivera, *supra*; R.C. Leasing Corp., 103 D.P.R. 163 (1974).

⁸ Coop. Sabaneña v. Casiano Rivera, *supra*; S.L.G. Ortiz-Alvarado v. Great American 182 D.P.R. 48 (2011); Martín Pérez v. Universidad Central de Bayamón, 143 D.P.R. 554 (1997).

⁹ Véase, *Oriental Financial Services v. José Juan Nieves*, 2007 TSPR 193.

cuando finalmente logre reposar el vehículo y venderlo. Ello ya que la medida establece que la vista en su fondo de la reclamación, se podrá realizar hasta tres (3) meses luego de presentado el recurso y el tribunal incluso podrá *motu proprio* ordenar que la acción se vea a través de un procedimiento ordinario. Ante este proceso, la entidad financiera no tendrá certeza del momento en que podrá recuperar la unidad luego del incumplimiento con el pago. Esto aumentará la incertidumbre en el negocio, y como consecuencia inevitable, los costos.

Asimismo, el requisito de la notificación personal de la demanda al deudor del préstamo de auto en un término de 10 días contados a partir de la presentación de la demanda es extremadamente oneroso y va a tener el resultado de que este tipo de caso se tenga que ventilar bajo el procedimiento civil ordinario permitiendo al deudor retener la unidad financiada por años sin estarla pagando. Nótese que, en el procedimiento actual, el comprador está al tanto de las condiciones de su préstamo, entre las cuales está que, si incumple con los pagos del mismo, la institución financiera podrá reposar el vehículo.

Si bien entendemos la situación fiscal que enfrenta Puerto Rico, la misma no será subsanada imponiendo condiciones irrazonables y hasta punitivas a la empresa privada, quien en estos casos es quien absorbe el riesgo. Es indispensable mantener el orden y el balance en las relaciones comerciales. Actuar de otra forma sería contraproducente tanto para el sector privado como para los consumidores.

Para poner lo anterior en perspectiva, recientemente se publicó que se vendieron en enero de este año 757 vehículos más que este mismo mes el año pasado. No obstante, el Grupo Unido de Importadores de Automóviles (GUIA), organización que representa la industria automotriz en Puerto Rico recalcó que “[a] pesar de que vemos un crecimiento, debido a la agresividad en las ofertas de los concesionarios, desde que llevamos estadísticas de la industria, estamos comparando con el peor enero en nuestra historia, enero 2016”. La entidad añadió que el 2017 es el tercer peor enero de la industria automotriz.¹⁰ A esos efectos, entendemos que resulta de primordial importancia no dificultar ni hacer extremadamente oneroso el proceso de financiamiento de vehículos. Ello a modo de evitar que la industria sienta un efecto aún mayor en la reducción de sus ventas.

Es importante que esta Honorable Comisión tenga en consideración lo que representa la tasa de depreciación de un carro. La depreciación es la reducción del valor del vehículo por el uso y el pasar del tiempo. Esta depreciación fluctúa entre modelos, pero gira alrededor del 20% en el primer año y hasta 60% en los primeros cinco años.¹¹ Por lo tanto, que la medida permita recuperar del deudor la diferencia entre lo obtenido de la venta del vehículo reposado y el balance adeudado, no subsana la pérdida en valor que sufre la unidad por el tiempo que el deudor puede retenerla como consecuencia de tener que acudir al procedimiento judicial aquí dispuesto. Particularmente considerando que para ello se tendría que entablar entonces una demanda de cobro de dinero. De hecho, de acuerdo a la experiencia de algunos de nuestros

¹⁰ <https://www.metro.pr/pr/economia/2017/02/10/aumentan-venta-autos-enero-2017.html>

¹¹ <https://www.kbb.com/what-is/car-depreciation/>

miembros, son mínimos los casos donde se puede recuperar algo del deudor luego de repositado y vendido el vehículo.

En atención a lo anterior, la Cámara de Comercio de Puerto Rico se opone a la aprobación de la medida ante nuestra consideración. Nos reiteramos a la orden de esta Honorable Comisión para este o cualquier otro asunto que pueda favorecer el desarrollo económico de Puerto Rico.

Atentamente,

Alicia Lamboy Mombille

Presidenta