




1 de noviembre de 2023

Honorable Gretchen Hau  
Comisión de Transportación, Infraestructura  
Y Obras Públicas  
PO Box 9022228  
San Juan, Puerto Rico 00902-2228

**Re: PC 1873**

  
Lic. Manuel R. Reyes Alfonso  
Vicepresidente Ejecutivo

Agradecemos la oportunidad de expresarnos en torno al **PC 1873** que busca enmendar los incisos (a) y (nn) del Artículo 2; y el inciso (c) del Artículo 39 de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, conocida como “Ley de Servicio Público de Puerto Rico”, a los fines de modificar la aplicabilidad de la figura del porteador por contrato, y para otros fines.

La Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos (MIDA) comparece ante ustedes como representante de cientos de miembros, con una participación materialmente importante en la economía de Puerto Rico. Empresas a través de las cuales se distribuyen los productos y mercancías necesarios para el sustento diario de nuestra población, que hacemos disponibles a los consumidores al mejor precio posible gracias a una competencia agresiva, y en las cantidades suficientes para que los detallistas tengan inventario para suplir las necesidades de los consumidores del País. Es decir, una cadena que no se puede interrumpir y cuyos costos impactan al 100% de la población, pero desproporcionadamente a los consumidores más pobres.

Nuestro objetivo con esta ponencia es comunicar nuestra más enérgica oposición a la presente medida por ser contraria al espíritu de la Ley de Servicio Público, Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada<sup>1</sup> (“Ley 109”), y al Código de Comercio y sus disposiciones regulando el contrato mercantil de transporte de carga terrestre.<sup>2</sup> Además, es contraria al Plan Fiscal producto de PROMESA y al objetivo de promover la libre competencia entre dueños de la carga y los porteadores generando un potencial impedimento a esa libertad, de forma que se promueva el desarrollo de nuestra economía para beneficio de todos los sectores.

<sup>1</sup> 27 L.P.R.A. §§ 101 a 1282.

<sup>2</sup> 10 L.P.R.A. §§ 1771 a 1801.

Antes de comenzar nuestra exposición debemos hacer constar para récord que nuestra entidad tiene activos múltiples procesos legales impugnando los esfuerzos por el Negociado de Transporte y Servicios Públicos (NTSP) para hacer por reglamento lo que propone ahora este proyecto. En aras de la consistencia adoptamos los argumentos que hemos presentado en esos procesos como parte de este escrito, particularmente aquellas contrarias a la **Ley 109**, el Plan Fiscal Certificado, los mejores intereses de todas las partes en el proceso de transporte y, en última instancia, de los consumidores.

Así pues, en esencia, mediante el presente escrito objetamos la intromisión indebida en la contratación privada y defendemos la libertad de contratación y la libre competencia en el transporte, particularmente de los Porteadores por Contrato ("**PPC**"). No objetamos la regulación de seguridad ni objetamos que se actualicen las tarifas de los Porteadores Públicos (**PP**), tarifas que históricamente no han sido aplicables a los **PPC**, y las que siempre han estado en el sistema de tarifas basadas en millas, aunque entendemos que los beneficios de la libre competencia les aplicarían de manera similar.

#### DEFINICIÓN DE PORTEADOR POR CONTRATO

La presente medida incorpora la controversia principal que hemos tenido con el **NTSP** durante los pasados 3 años debido a su intento de eliminar el concepto del **PPC** que ha estado en su Ley Orgánica desde su inicio y que ha sido la base fundamental de la mayoría del transporte de carga en la Isla durante décadas, a saber:

**Porteador por Contrato.** Incluye toda persona, excepto los porteadores públicos, que se dedique mediante paga, bajo contrato o acuerdo individual personal o por medios tecnológicos, al transporte de pasajeros o bienes en vehículos de motor o embarcaciones entre puntos en Puerto Rico, aun cuando dicho transporte se efectúe incidentalmente en la explotación de cualquier otro negocio o actividad con fines pecuniarios o no pecuniarios. (Énfasis nuestro.)

Esa es la definición establecida en la **Ley 109** en su art. 2 (nn)<sup>3</sup> y mantiene el derecho a la contratación privada entre el dueño de la carga y el transportista, sin restricción en términos del vehículo utilizado, la aplicación de las tarifas de Porteador Público y demás aspectos de la contratación.

Sin embargo, en reglamentos recientes, y ahora en la presente medida legislativa, se busca establecer unos límites y condiciones a las tarifas que pueden adoptar los Porteadores por Contrato, con el efecto real de imponerles unas tarifas y condiciones contractuales que típicamente son parte de la negociación entre las partes. Específicamente se propone limitar el

---

<sup>3</sup> 27 LPRA §1002(nn).



concepto del **PPC** a *vehículos no comerciales de menos de 10,001 libras*, con el efecto práctico de que el término **PPC** no aplicaría a la inmensa mayoría de los movimientos de carga en la Isla. Esto en esencia eliminaría el concepto del **PPC** que es y ha sido la base de los movimientos de carga en nuestra economía por más de 70 años.

En otras palabras, el **NTSP** y ahora los **proponentes de esta medida**, insisten en imponer el sistema de tarifas que es ajeno a los **PPC**, además de añadirle restricciones a la libertad de contratación en otras áreas. Sometemos respetuosamente que ello es contrario al mejor interés de los consumidores, a la intención de la **Ley 109**, al Código de Comercio, a la práctica general avalada por el **NTSP** y la **CSP** a través de su historia por al menos 70 años, y al Plan Fiscal Certificado por la Junta de Supervisión Fiscal.

### ¿POR QUÉ LIMITAR AL PPC?

Es extremadamente difícil de entender lo que se busca con todo esto. Como ya establecimos, el **PPC** existe desde el origen de la Ley e incluso previo a ésta. La mayor parte de la carga en Puerto Rico ha estado funcionando eficientemente por décadas bajo contratos privados, que se revisan y se negocian entre las partes periódicamente, sin estar sujetos a las tarifas del **NTSP**, siguiendo la dinámica de libre mercado y la competencia. De hecho, todo nuestro sistema económico está basado en estos conceptos y a ninguno de los otros eslabones de la cadena de abastos el gobierno les garantiza sus ingresos o ganancias. Por tanto, no se trata meramente de que no existe autoridad en Ley, sino de que en realidad tampoco existe necesidad alguna para que el gobierno expanda su insaciable deseo intervencionista en la economía. Un gobierno que ha demostrado incapacidad para manejar sus finanzas u ofrecer servicios de calidad a sus ciudadanos. Un **NTSP** que ha dicho públicamente que no cuenta con los recursos necesarios para manejar las responsabilidades que tiene asignadas. Un **NTSP** que no ha podido ni siquiera revisar periódicamente las tarifas de los camioneros que sí están bajo su jurisdicción. Y es que, por imposición de ley, las regulaciones de este tipo no pueden ser caprichosas ni arbitrarias, requiriendo procesos, estudios y conclusiones lo cual es costoso y requiere tiempo haciéndolo poco conveniente para temas que requieren agilidad, cambios o ajustes continuos. En este sentido, las propuestas reglamentarias recientes hablan de revisiones cada 5 años lo cual nos parece contrario a la agilidad deseada y posiblemente irreal para la agencia. Si pensamos lo mucho que han cambiado las circunstancias del transporte en los pasados 5 años podemos hacernos de una idea de la enorme ventaja de mantener las negociaciones privadas que se ajusten según las circunstancias cambien.

De otra parte, resulta en una actuación gubernamental contraria a los tiempos. La evidencia empírica y económica apunta en la dirección de más libertad de contratación del transporte con el ejemplo de los EEUU que durante los 80s y 90s desregularon el transporte con resultados positivos para todas las partes. Y más recientemente tenemos un ejemplo local cuando en 2017 se aprobó la Ley 75, que enmendó la **Ley 109**, buscando viabilizar precisamente la competencia y la libre contratación en el sistema de transporte de pasajeros, permitiendo que a conductores que utilizan la plataforma Uber no le aplicasen las reglas y las tarifas de los Taxis. Es decir, un



sistema de transporte de pasajeros que siempre operó bajo tarifas fue flexibilizado y, de manera contradictoria, el sistema del PPC que siempre ha operado de forma análoga, este proyecto lo quiere revertir.

Pero más allá de un contrasentido, el presente proyecto representa riesgos potenciales de paralización de la carga, atrasos, o hasta consecuencias penales para camioneros y dueños de la carga por el mero hecho de pretender operar en una economía de libre mercado como siempre lo han hecho.

### **Importancia del Porteador por Contrato en la industria de alimentos y bebidas**

Nuestra entidad representa la distribución de artículos de primera necesidad, los alimentos y las bebidas. Esto de por sí, debería provocar una consideración especial a nuestro criterio, circunstancias y experiencia. Cualquier disloque en la distribución de alimentos, particularmente tratándose de artículos perecederos cuyo consumo es necesario para el 100% de la población con una frecuencia de al menos tres veces cada día, podría causar una emergencia nacional. Implica además que existen regulaciones especiales en su manejo, federales y locales, que se ignoran cuando se proponen expansiones regulatorias como la necesidad de entregar proteínas frescas o congeladas asegurando la cadena de frío y que por ende deben entregarse en las neveras y bajo ciertas garantías. Esto es sólo un ejemplo porque cada producto, cada sector, cada empresa y cada camionero tienen sus circunstancias y es por ello que existe el PPC desde el origen de la Ley 109, para permitir la flexibilización y adaptación que necesita cada industria y cada carga.

Por la naturaleza diversa de los manufactureros y distribuidores, el tipo de carga varía significativamente. Puede incluir una combinación de bultos pequeños, pero de alto valor (ej. medicamentos, baterías, vinos y licores, etc.); bultos grandes livianos, de poco valor (ej. papel sanitario, cereales fríos, etc.), bultos de mismas dimensiones de mucho volumen (ej. cervezas, jugos, leche UHT, etc.), frutas y vegetales, bultos secos (a temperatura); refrigerados (40 – 50 grados); congelados (menos de 28 grados); ultracongelados (bajo cero grados, como mantecados). Por lo tanto, los términos y la mecánica de los acuerdos privados para el acarreo de mercancía varían mucho según la naturaleza del manufacturero o distribuidor, la naturaleza del detallista que la recibe y de las especificaciones de los camiones que tienen los carreros independientes.

Esas diferencias a su vez provocan la existencia de varios conceptos de paga: a) por bulto entregado; b.) por total del peso entregado, c) paga fija por viaje; d) el *híbrido*; de paga por bulto o peso entregado, pero con una garantía de un mínimo de bultos o peso que justifiquen el viaje. Las tarifas por bultos o peso entregado y las garantías de carga mínima varían también según la distancia, tiempo, zonas de entregas y requerimientos de temperatura. Es también importante aclarar que, distinto a otras industrias como manufactura y construcción, el acarreo de productos para entregas en detallistas no es necesariamente de un punto "A" a un punto "B" como están



promulgadas las tarifas para otros sectores, como los camiones de volteo, los taxis o las ambulancias. Una ruta de entrega en un mismo día conlleva varias paradas de entregas a diversos comercios en diversos municipios.

A través de los años cada elaborador o distribuidor ha establecido su propia mecánica y las consideraciones para los acuerdos de entrega de mercancía con los **carreros independientes** que les proveen servicio. Eso es por acuerdo mutuo y a conveniencia mutua. No existe una norma ni uniformidad en la industria y cada empresa y sus proveedores de servicio de acarreo privados han llegado a acuerdos como contratistas independientes bajo los términos y condiciones que cada cual estime son las mejores y que sean aceptadas por la otra parte.

Ése es el fundamento de las relaciones entre los **carreros independientes** y las empresas elaboradoras y distribuidoras en Puerto Rico: la libre competencia y el derecho a llegar a acuerdos privados entre las partes. Nadie está obligado a otorgar servicios ni a pagar por servicios que no sean bajo consideraciones previamente pactadas entre las partes por acuerdo y por beneficio mutuo.

Todo lo anterior lo hemos conversado y explicado al **NTSP** por los pasados años, pero lejos de recibir el mensaje sobre la necesidad y conveniencia de mantener la flexibilidad en la contratación de la carga, continúan insistiendo, al igual que el presente proyecto, en eliminar al PPC e imponernos el sistema de tarifas.

### ¿Se benefician los transportistas?

No hemos visto evidencia ni estudios que apunten a un beneficio ni para los dueños de la carga ni para los transportistas. Por el contrario, aunque nuestra entidad no pretende representar los intereses de los transportistas, debemos comentar que no vemos que la presente medida sea en el mejor interés, al menos de los Porteadores por Contrato que nos sirven, quienes se verán abrumados por requisitos de documentación, limitación en sus poderes de negociación, potenciales arbitrariedades, multas y hasta procesos criminales.

De otra parte, como ya le hemos dejado saber a representantes del **NTSP**, muchas empresas se han visto movidas a evaluar el establecimiento de sus propias flotas de camiones ante tanta incertidumbre e intervenciones. Esto representa mayor complejidad y costos para esas empresas, perjudica a los **PPC** independientes que perderían oportunidades y a los pequeños empresarios que no tienen esa posibilidad. Otras empresas podrían verse movidas a utilizar el concepto de Porteador Público (**PP**), en cuyo caso el carrero perdería el beneficio de contratos a largo plazo que les dan seguridad en sus ingresos que a su vez les permite hacer compromisos económicos.

Lo lógico, y lo que siempre ha buscado la Ley 109, es que existan ambos conceptos, el **PPC** y el **PP**. Si a un porteador no le conviene negociar de manera individual, se mantiene como **PP**. Y si un dueño de carga, no paga lo suficiente no conseguirá a un **PPC** dispuesto y tendrá que recurrir



al **PP**. Es decir, los **PPC** sólo existen porque a ambas partes les conviene. Claro, si el NTSP interviene como un procurador de una parte, en lugar de un regulador imparcial, pues la parte beneficiada de esa intervención puede verse tentada a verlo con buenos ojos. Sin embargo, las consecuencias no intencionadas harán inviable al **PPC** y perjudicarán a los consumidores.

Un argumento que se ha esbozado públicamente para justificar la actuación del gobierno es la falta de revisión y actualización de las tarifas de los portadores públicos por 15 años. Aunque ese argumento se refiere a las tarifas de los portadores públicos, no a los **PPC**, el mismo sirve para resaltar que las tarifas pagadas a los **PPC** durante los pasados 15 años sí han sido revisadas por los dueños de la carga y los carreros con aumentos sin necesidad de la intervención de la **CSP** o el **NTSP**. Ello es uno de los buenos ejemplos de por qué el libre mercado es un mejor sistema ya que se ajusta constantemente según las necesidades de las partes. La falta de recursos, conocimientos, datos, tiempo, requisitos legales, etc. hace inviable para el gobierno hacer un mejor trabajo en el establecimiento de tarifas que lo que lo pueden hacer dos partes privadas de manera constante.

### **Paros, seguridad, violencia y la continuidad del servicio**

Hemos visto y escuchado lenguaje que busca equiparar la relación de carrero y dueño de la carga con aquella relación entre empleado y patrono. Esto es errado y peligroso. En la inmensa mayoría de los casos, tanto con los **PP** como con los **PPC**, se trata de empresarios del transporte negociando con empresarios dueños de la carga. Incluso pueden tener diversos clientes y utilizar un mismo viaje con carga de estos. Confundir términos lleva a utilizar analogías que no son aplicables a esta discusión lo que a su vez puede que sea parte de la génesis de toda esta controversia. En esta discusión, constantemente se presume que todos los dueños de carga son grandes empresas y que los carreros están siempre en desventaja, pero se olvida que la inmensa mayoría de las empresas del país son PYMES y que de la otra parte existen grandes empresas del transporte.

Sobre el tema de la relación entre las partes, ante los sucesos de violencia e intimidación ocurridos en los pasados años, debemos hacer énfasis en que, al no tratarse de empleados, y mucho menos de empleados organizados en sindicatos según requerido por ley, sino de empresarios del transporte, las acciones concertadas para detener la carga y/o lograr incrementar el precio de sus servicios son contrarias a las leyes antimonopolísticas locales y federales. La reglamentación de la industria del transporte, y la supervivencia de nuestros ciudadanos, no pueden ser rehenes de un grupo de personas que amenazan con detener la distribución de alimentos y otros artículos de primera necesidad. ¿Podrían los empresarios de la industria de alimentos coordinarse para forzar subir precios, o coordinar a quién le sirven o no le sirven, o simplemente coordinar un cierre masivo dejando al país sin alimentos? La respuesta evidente es que esa conducta sería ilegal y criminal. No podrían si quiera amenazar con hacerlo. De la misma forma, el NTSP tiene que cumplir con el mandato legislativo y actuar dentro de los parámetros de la autoridad delegada velando precisamente porque aquellos que ostentan su franquicia cumplan tanto con la Ley 109 como demás regulaciones aplicables. Repetimos, las



organizaciones de camioneros NO son sindicatos y por tanto no pueden actuar en concierto para evitar competir y fijar precios.

### Plan Fiscal

Ya mencionamos que el presente proyecto busca validar lo que el NTSP ha tratado de hacer mediante procesos de reglamentación anteriores que han sido impugnados por diversas entidades como la nuestra, que además incluyen a la Junta de Supervisión Fiscal. De hecho, el Plan Fiscal para el 2023 establece:

*Deregulating on-Island freight. Puerto Rico is one of only two major U.S. jurisdictions that still regulates land freight prices. The cargo industry has sufficient providers to be able to compete on prices. Regulated freights in other jurisdictions in the past have reportedly decreased the quality of services rendered by carriers and shippers and forced companies to hold additional inventory, all of which have contributed to the increased cost of doing business in Puerto Rico. Tariff rates in Puerto Rico are also more than 2.5 times that of market rates in most states. Higher transportation costs negatively impact businesses and lead to more expensive consumer goods relative to the mainland. The interpretation by the Transportation and Other Public Services Bureau (NTSP by its Spanish acronym) of the most recently approved regulation on land freight prices extended its applicability to private contracts (while previously only applicable to spot contracts). Even though said regulation on land freight prices was not approved by the Oversight Board, the NTSP is operating in accordance with its provisions as per an agreement with the Government. Such agreement was expected to be valid a period not to exceed 18 months. During this period the NTSP was to develop a new regulatory framework compliant with the Certified Fiscal Plan for the cargo industry. Upon expiration of said agreement, **the Government should retract the extension of the tariff setting function of the NTSP to private contracts.** Future NTSP economic studies also include a simulation on the economic impact on any tariff increase on consumer prices, economic growth, and tax collections. Moreover, the regulations should be reviewed to ensure they do not place oversized burdens on the trucking industry.*

Es meritorio también incluir el lenguaje del Plan Fiscal de 2022, porque establece más claramente la necesidad de desregular las tarifas del transporte en general, y más específicamente se refiere a los porteadores por contrato y a la necesidad de simplificar las regulaciones que deben mantenerse. Así, establece el Plan en la página 113:

*Freight regulations: Expanding the use of minimum freight tariffs across previously unregulated sectors of the economy, and other burdensome regulations, inflated transportation costs and increased the complexity of doing business across the Island. While that increased minimum tariff has been stricken, the Commonwealth must look for more opportunities to reduce and eliminate excessive regulation.*



Continúa en las páginas 128 y 129:

*The 2022 Fiscal Plan continues to recommend that the Government retract the extension of the tariff setting function of the NTSP to private contracts. The NTSP should maintain regulatory responsibilities over the previously covered segments of the economy that hauled cargo in spot transactions, without including private contracts. Based on the business model of the consumer goods distributors and their constant use of carriers, the tariff structure is not practical, and it will disrupt their distribution models. The actual contracting model is a good example of how a free market operates and has proven to be successful. The NTSP should consider deregulating all the tariffs to carriers after performing an in-depth analysis of the benefits and the costs associated with enforcing such tariffs. In addition, when increasing rates for covered segments, NTSP should ensure more inclusive procedures are instituted to prevent sudden unannounced changes, and that any proposed changes are supported by empirical data and analysis. This evidence should take into account impacts on industries and the economy as a whole. Finally, any new regulations should ensure they do not create undue barriers to entry for new market participants in the trucking industry. The Oversight Board is aware that the NTSP is currently working on quantifying the impact of tariffs on the economy but has not yet issued a report. Currently, the Oversight Board is undergoing an analysis, including stakeholder meetings, to determine the nature and timing of next steps that will best serve the economy. It is crucial that any regulations should not create undue financial barriers to entry for new market participants in the trucking industry. In addition, the NTSP should review the complete regulations to eliminate duplicate permitting processes between OGP and the NTSP and to eliminate unnecessary documentation and processes required of carriers that add costs and are extremely time consuming.*

#### **9.6.1 Reform design parameters**

*The NTSP is going through the regulatory process to update the regulations required under Law 38-2017, the Uniform Administrative Proceedings Act, which includes notifying the public of the regulations to be approved, provide opportunity for resident participation, including public hearings when necessary or mandatory, submit the regulations to the Department of State for the corresponding approval. The NTSP must also submit the proposed regulation to the Oversight Board per PROMESA Section 204(b)(4). The Oversight Board recommends to the NTSP that it enhance the review process by including with its proposed regulation a study by a credible and independent economist built on a sound empirical foundation of the market for trucking services in Puerto Rico, including such details as shipping rates actually paid, trucking firm sizes, the number of trucking firms, and the number of firms using trucking services. Following the Oversight Board's recommendation, the NTSP has commissioned a study to evaluate trucking rates. The Oversight Board further recommends that the study should also include a simulation on the economic impact on any tariff increase on consumer prices, economic growth and tax collections. Moreover, the regulations should be reviewed to ensure they do not place*



*oversized burdens on the trucking industry. It is critical that NTSP shares its evaluation methodology with stakeholders to ensure transparency in the process.*

*The regulations should also address reducing barriers to entry into the trucking sector, ensuring environmental and public safety without onerous requirements for trucking services providers.*

*To successfully implement deregulation of on-Island freights, the Government should accomplish the following action items by their respective deadlines:*

**EXHIBIT 53: REQUIRED IMPLEMENTATION ACTIONS FOR ON-ISLAND FREIGHTS REFORM**

**EXHIBIT 53: REQUIRED IMPLEMENTATION ACTIONS FOR ON-ISLAND FREIGHTS REFORM**

	Action item	Owner	Deadline
<b>To be completed in FY2022</b>	• Revert tariff application to companies with negotiated contracts with carriers	• NTSP	• Delayed - April 30, 2021
	• Revise regulation to eliminate duplicate permitting processes, excessive requirements and documentation to carriers and clarify that contracts between carriers and companies are exempt from tariff requirements	• NTSP	• Delayed - December 31, 2021

Llama la atención, además del expreso mandato de no aplicar tarifas a los PPC, que la JSF ordena se reduzcan los requisitos y excesos burocráticos de documentación. La presente medida hace lo contrario. Tan reciente como el 2 de octubre de 2023, la JSF mediante comunicación escrita dirigida al NTSP, reiteró los señalamientos anteriores. (Anejo)

Por todo lo cual, la Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos no apoya la aprobación de la presente medida.





David A. Skocell Jr.  
Chair

Members  
Andrew G. Biggs  
Arthur J. González  
John E. Nixon  
Betty A. Rosa

Robert F. Mujica Jr.  
Executive Director

**BY ELECTRONIC MAIL**

October 2, 2023

Mr. Jaime Lafuente González  
President Commissioner  
Transportation and other Public Services Bureau

Dear Mr. Lafuente González,

We write to inquire about the status of the anticipated draft of a new proposed regulation related to transportation tariffs (the “Proposed Regulation”) to be issued by the Transportation and Other Public Services Bureau (“NTSP,” for its Spanish acronym), which has been the subject of previous correspondence between the NTSP and the Oversight Board.

On February 1, 2022, the Oversight Board sent a letter to the NTSP referencing press reports indicating regulatory activity by the NTSP relating to haulage rates. In that letter, the Oversight Board reminded you of its Rules and Regulations Review Policy issued pursuant to PROMESA Section 204(b) (the “Policy”) which, among other things, requires prior Oversight Board review and approval of certain regulations to ensure they are not inconsistent with the relevant Fiscal Plan. In the letter, we asked you to provide a copy of NTSP’s study on haulage rates once completed and a draft of the new proposed regulation for pre-issuance review by the Oversight Board.

On November 29, 2022, the NTSP sent the Oversight Board (i) a copy of the economic study on haulage rates; (ii) a copy of the published Code of Regulations, which the Oversight Board previously found to be non-compliant with the Fiscal Plan; and (iii) a letter noting that the current version of the Code of Regulations would be amended after the public hearings held on November 17, 2022 and December 1, 2022.

To date, the Oversight Board has still not received a draft of the new Proposed Regulation.



Mr. Lafuente González  
October 2, 2023  
Page 2 of 2

We remind you that the new Proposed Regulation must be submitted for review and approval pursuant to the Policy prior to issuance. To facilitate the process and to help reduce delays, we encourage you to engage with the Oversight Board during the rulemaking process to ensure we are aligned and address any questions and potential disagreements in advance of the Proposed Regulation being submitted for Oversight Board review and approval. Further, to help us prepare, please provide by **October 10, 2023** an update of the status of the Proposed Regulation, as well as a detailed schedule of the steps that need to be completed before it is submitted to the Oversight Board for review, including the anticipated date each step will be completed and the Proposed Regulation will be submitted to the Oversight Board. Please also reaffirm the Proposed Regulation will not be implemented prior to the Oversight Board's review and approval.

Please be advised that the Oversight Board reserves all its rights, including those under PROMESA §§ 104(k), 108(a), and 204, to take such actions it deems necessary with respect to the Proposed Regulation.

We look forward to continuing our work together to meet the goals of PROMESA and for the benefit of the people of Puerto Rico.

Sincerely,



Jaime A. El Koury  
General Counsel

Cc: Hon. Pedro R. Pierluisi Urrutia  
Hon. Omar J. Marrero Díaz