

Mancomunidad de Massachusetts

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PÚBLICOS (DPU)

D.P.U. 26-90

24 de abril de 2026

Investigación realizada por el Departamento de Servicios Públicos, por iniciativa propia, para iniciar un proceso de reglamentación conforme al Código de Leyes (G.L.) Capítulo 30A, Sección 2; Código de Leyes (G.L.) Capítulo 25, Sección 2; y Código de Reglamentos de Massachusetts (CMR) 220 CMR 2.00 para enmendar las reglamentaciones de las Compañías de Redes de Transporte en 220 CMR 274.00, y para promulgar las Normas de Idoneidad para Conductores de Redes de Transporte (Suitability Standards for Transportation Network Drivers) en 220 CMR 275.00, las Prácticas y Procedimientos de Compañías de Redes de Transporte (Transportation Network Company Practice and Procedures) en 220 CMR 276.00, y la Electrificación de Vehículos de Redes de Transporte (Transportation Network Vehicle Electrification) en 220 CMR 277.00.

ORDEN DE INICIO DE LA REGLAMENTACIÓN

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	1
I. INTRODUCCIÓN	2
II. REGLAMENTACIONES PROPUESTAS 220 CMR 274.00: SUPERVISIÓN DE LAS COMPAÑÍAS DE REDES DE TRANSPORTE	4
A. Introducción	4
B. Solicitud de permiso de las Compañías de Redes de Transporte (TNC).....	4
C. Requisitos y certificación del conductor	5
D. Verificación de antecedentes de los conductores	6
E. Requisitos del vehículo y horas de servicio	8
F. Protección de datos	9
G. Viajes previamente convenidos.....	11
H. Retención de registros e informes	11
I. Inspección y auditoría	13
J. Tarifas y precios.....	14
K. Aviso y dispensa	14
III. REGLAMENTACIONES PROPUESTAS 220 CMR 275.00: NORMAS DE IDONEIDAD PARA CONDUCTORES DE REDES DE TRANSPORTE.....	15
A. Introducción	15
B. Alcance, construcción y aplicación	16
1. Disposiciones para menores.....	16
2. Fechas de inicio para los períodos de revisión retrospectiva	16
3. Suspensiones de licencias	16
4. Resoluciones alternativas o suspendidas	17
C. Período de revisión retrospectiva actual.....	18
D. Período de revisión retrospectiva de un año.....	19
E. Período de revisión retrospectiva de tres años	19
F. Período de revisión retrospectiva de siete años	19
G. Período de revisión retrospectiva de diez años	20
H. Período de revisión retrospectiva indefinido	21
IV. REGLAMENTACIONES PROPUESTAS 220 CMR 276.00: PRÁCTICAS Y PROCEDIMIENTOS DE LA DIVISIÓN DE LAS COMPAÑÍAS DE REDES DE TRANSPORTE	22
A. Introducción	22
B. Reglas generales.....	23

D.P.U. 26-90

C.	Apelaciones del conductor ante la División	23
D.	Apelaciones a una TNC por inhabilitación del conductor.....	24
E.	Procedimientos de cumplimiento para las TNC.....	25
V.	REGLAMENTACIONES PROPUESTAS 220 CMR 277.00: ELECTRIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE LAS REDES DE TRANSPORTE	26
A.	Introducción	26
B.	Políticas climáticas de la Mancomunidad	26
C.	Reglamentaciones de Electrificación de Vehículos de las Redes de Transporte.....	28
VI.	SOLICITUD DE COMENTARIOS	30

RESUMEN

Mediante esta Orden, la División de las Compañías de Redes de Transporte (“División”) del Departamento de Servicios Públicos inicia un procedimiento para actualizar sus reglamentos que rigen las Compañías de Redes de Transporte (también conocidas como "empresas de viajes compartidos") y sus conductores, y para promover la electrificación de los vehículos de viajes compartidos. Desde 2017, la División ha supervisado a las empresas de transporte compartido y a sus conductores, centrándose tanto en la idoneidad de los conductores como en los esfuerzos de las Compañías de Redes de Transporte, como Uber y Lyft, para garantizar la seguridad de los usuarios.

Basándose en nuestra experiencia procesando cientos de miles de verificaciones de antecedentes de conductores y la aplicación de la normativa relacionada con las empresas de viajes compartidos, la División propone actualizaciones relacionadas con el estándar de idoneidad que utiliza para evaluar a los conductores de viajes compartidos, el proceso de concesión de permisos para las compañías de viajes compartidos, y las propias prácticas y procedimientos de la División. Además, la División propone reglamentos para implementar un decreto legislativo de 2022 que prevé la electrificación gradual de las flotas de vehículos de viajes compartidos.

Esta propuesta de reglamento obligaría a las empresas de viajes compartidos a presentar planes bienales para impulsar sus programas de electrificación. La División solicita comentarios sobre estas reglamentaciones propuestas a las partes interesadas, en particular a los conductores de viajes compartidos, las empresas de viajes compartidos y el público en general que utiliza estos servicios.

I. INTRODUCCIÓN

La División de Compañías de Redes de Transporte (la “División”) se creó en 2017 para regular las Compañías de Redes de Transporte (“TNC”), también conocidas como empresas de viajes compartidos o de transporte bajo demanda. Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½. La División está bajo la supervisión y el control general del Departamento de Servicios Públicos (“Departamento”). Código de Leyes (G.L.) Capítulo 25, Sección 23(a). Actualmente, las siguientes TNC operan en Massachusetts: (1) Rasier, LLC (también conocida como “Uber”); (2) Lyft, Inc. (también conocida como “Lyft”); (3) River North Transit, LLC (también conocida como “Via Transportation”); (4) UZURV, LLC; y (5) SilverRide, Inc.

En 2017, el Departamento promulgó reglamentos que establecían estándares de idoneidad para las TNC y sus conductores, así como normas de procedimiento que rigen las investigaciones y apelaciones del Departamento. 220 CMR 274.00: Compañías de Redes de Transporte. Desde 2017, la División ha realizado más de 800,000 verificaciones de antecedentes, revisó miles de apelaciones de los Conductores de Redes de Transporte (“Conductores”) llevó a cabo numerosas auditorías e investigaciones de conformidad, e impuso multas civiles por millones de dólares a las TNC por incumplimiento de la legislación estatal. Basándose en este conocimiento y experiencia, el Departamento ha identificado oportunidades para mejorar la reglamentación tanto de las TNC como de los Conductores.

Además, el 11 de agosto de 2022, se promulgó [An Act Driving Clean Energy and Offshore Wind \(Ley para Impulsar la Energía Limpia y la Energía Eólica Marina\) Capítulo 179 de las Leyes de 2022](#) (“Ley de Energía Limpia de 2022”). Entre otras disposiciones, la Ley de Energía Limpia de 2022 demanda que el Departamento establezca un programa para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (“GHG”) provenientes de vehículos de las redes de transporte (“TNV” o “Vehículos”). St. 2022, Capítulo 179, Sección 47.

En consecuencia, mediante esta Orden, y en virtud del Código de Leyes (G.L.) Capítulo 30A, Sección 2 y 220 CMR 2.00, el Departamento inicia un proceso de reglamentación y propone para la opinión pública: (1) enmiendas al 220 CMR 274.00 (“Compañías de Redes de Transporte”); (2) establecimiento del 220 CMR 275.00 (“Normas de Idoneidad para Conductores de Redes de Transporte”); (3) establecimiento del 220 CMR 276.00 (“Prácticas y procedimientos de la División de las Compañías de Redes de Transporte”); y (4) establecimiento del 220 CMR 277.00 (“Electrificación de Vehículos de las Redes de Transporte”). El Departamento propone un texto redactado para aclarar ciertas disposiciones, garantizar la coherencia, corregir errores menores, actualizar las referencias y eliminar información obsoleta, duplicada o innecesaria. Los reglamentos propuestos podrán ser modificados posteriormente tras la recepción de comentarios públicos y entrarán en vigor una vez publicados definitivamente en el Registro de Massachusetts. Tal como se establece en el Aviso de Audiencia Pública y Solicitud de Comentarios (“Aviso”), el Departamento llevará a cabo dos audiencias públicas, invitará a las partes interesadas a participar en una conferencia técnica interactiva y aceptará comentarios por escrito respecto al Reglamento propuesto para 220 CMR 274.00, 220 CMR 275.00, 220 CMR 276.00 y 220 CMR 277.00.

El Departamento resume en esta Orden los aspectos de la reglamentación propuesta y proporciona una serie de preguntas sobre las que solicitamos comentarios de las partes interesadas¹. La Sección II de esta Orden se refiere a las TNC. La Sección III de esta Orden se refiere a los Conductores. La Sección IV de esta Orden se refiere a las Prácticas y Procedimientos de la División de las TNC. La Sección V de esta Orden se refiere a la electrificación de vehículos de las redes de transporte.

¹ Se adjunta como Apéndice A una copia del Reglamento propuesto, donde se muestran los cambios incorporados en el presente documento. Se adjunta como Apéndice B una versión sin marcar del Reglamento propuesto.

II. REGLAMENTACIONES PROPUESTAS 220 CMR 274.00: SUPERVISIÓN DE LAS COMPAÑÍAS DE REDES DE TRANSPORTE

A. Introducción

Tal como se describe en este documento, para aumentar la seguridad pública, aclarar las responsabilidades de la División y mejorar la eficiencia administrativa, el Departamento propone modificar sus reglamentos vigentes separando ciertos aspectos que actualmente se encuentran en 220 CMR 274.00. En consecuencia, el título del reglamento 220 CMR 274.00 pasará de denominarse “Compañías de Redes de Transporte” a “Supervisión de las Compañías de Redes de Transporte”. Además, el Departamento propone crear reglamentos separados para los estándares de idoneidad de los conductores² – Reglamento propuesto 220 CMR 275.00 – y para apelaciones y procedimientos de aplicación para Conductores y TNC – Reglamento propuesto 220 CMR 276.00. La siguiente sección resume los principales cambios reglamentarios propuestos para 220 CMR 274.00.

B. Solicitud de permiso de las Compañías de Redes de Transporte (TNC)

El Departamento propone revisar los reglamentos relativos al proceso de solicitud del Permiso TNC ("Permiso") para brindar al Departamento una mayor flexibilidad a fin de revisar las solicitudes de las empresas que buscan proporcionar Servicios de las Redes de Transporte ("Servicios") en la mancomunidad. Reglamento propuesto 220 CMR 274.03. El Departamento propone codificar su criterio para determinar la forma y el contenido de una solicitud de Permiso, para especificar factores adicionales que pueden considerarse al revisar la idoneidad comercial de un solicitante, incluida la capacidad de un solicitante para garantizar que los Usuarios que utilizan sillas de ruedas, los Usuarios asistidos por animales de servicio y

² Salvo que se especifique lo contrario, todos los términos en mayúsculas tendrán el significado que se les atribuye en Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Sección 1 y 220 CMR 274.02.

los Usuarios con discapacidades puedan ser atendidos, y se establece un período para volver a presentar una solicitud para aquellos cuyas solicitudes hayan sido rechazadas. Reglamento propuesto 220 CMR 274.03. Además, el Departamento propone especificar que una entidad que proporciona y/o utiliza una Red digital para servicios puede calificar como una TNC, y que el término "Servicios" incluye el beneficio financiero directo o indirecto, y no simplemente los pagos transaccionales por viaje. Reglamento propuesto 220 CMR 274.02 (definiciones de "TNC" y "Servicios"). El Departamento también podrá exigir a una TNC que desarrolle e implemente políticas y procedimientos operativos estándar para mantener su Permiso. Reglamento propuesto 220 CMR 274.15.

Actualmente el Departamento no cobra tarifa de solicitud a las TNC. Según lo autorizado por el Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Sección 3(e), el Departamento propone cobrar una tarifa de solicitud por un monto de \$5,000 y una tarifa de renovación de solicitud por un monto de \$2,500. Reglamento propuesto 220 CMR 274.03(4). El Departamento podrá eximir o modificar estos costos por causa justificada, que puede incluir la consideración del tamaño de la TNC. Reglamento propuesto 220 CMR 274.18.

C. Requisitos y certificación del conductor

El Departamento propone ampliar los requisitos de calificación de los Conductores e identificar los documentos que un Conductor debe tener disponibles para su revisión mientras presta Servicios de las Redes de Transporte, incluido el informe de inspección secundaria de Massachusetts requerido en virtud de 540 CMR 30.05. Reglamento propuesto 220 CMR 274.04. En reconocimiento a los servicios profesionales prestados por los Conductores y para mitigar el riesgo de posibles actividades fraudulentas por parte de estos, el Departamento propone procedimientos mejorados de verificación de identidad para garantizar que la información crítica relacionada con la verificación de antecedentes, proporcionada por un Conductor, sea precisa. Reglamento propuesto 220 CMR 274.04(3). Asimismo, considerando la singular confianza del público que tienen los Conductores, el Departamento propone que las TNC les proporcionen capacitación educativa anual relacionada con la

conducción segura y la interacción con el público, atención a pasajeros con necesidades especiales, concientización y prevención de la trata de personas y prevención de la conducción distraída. Reglamento propuesto 220 CMR 274.04(4). El Departamento también propone aclarar la información que los pasajeros ("Usuarios") recibirán sobre su Conductor en forma de Certificado de Conductor de las Redes de Transporte y los requisitos mínimos de idoneidad del Vehículo que un Conductor debe mantener para proporcionar transporte a los Usuarios ("Viajes"). Reglamento propuesto 220 CMR 274.05.

D. Verificación de antecedentes de los conductores

El Departamento propone cambios en sus requisitos de verificación de antecedentes con el objetivo de equilibrar la seguridad de los Usuarios y del público con las oportunidades económicas para los Conductores. La propuesta del Departamento se basa en su experiencia tras realizar más de 800,000 verificaciones de antecedentes desde que se creó la División.

El Departamento propone mejorar la precisión, la fiabilidad y la eficiencia del proceso de verificación de antecedentes, garantizando que se lleve a cabo utilizando información personal adicional del Conductor. Reglamento propuesto 220 CMR 274.06(1)(c). Actualmente, el proceso de verificación de antecedentes se basa en los últimos seis dígitos del número de Seguro Social del Conductor y excluye la información de contacto del teléfono móvil. El Departamento propone recopilar el número completo de Seguro Social de nueve dígitos de cada persona, así como información de contacto adicional. Para mitigar posibles lagunas en la verificación de antecedentes de las TNC, el Departamento propone que realicen una nueva verificación de antecedentes al enterarse de que la información personal de un Conductor según 220 CMR 274.06(c) ha cambiado.

Reglamento propuesto 220 CMR 274.06(1)(e). Además, debido a que un teléfono celular es el principal método mediante por el cual los Conductores interactúan con la aplicación móvil de las TNC (es decir, Red digital), la notificación de la determinación de idoneidad a través del número de teléfono móvil y la dirección de correo electrónico del Conductor

garantizará que reciban los resultados de sus verificaciones de antecedentes secundarias y que se les informe de cualquier derecho de apelación relacionado. Reglamento propuesto 220 CMR 274.06(1)(c). El Departamento también propone modificar la definición de “Red digital” para incluir una aplicación móvil. Reglamento propuesto 220 CMR 274.02.

De conformidad con el Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Sección 3(e), el Departamento propone una tarifa inicial de verificación de antecedentes del Conductor de veinte dólares y una tarifa anual de renovación de verificación de antecedentes de diez dólares, que serían pagados por las TNC. Reglamento propuesto 220 CMR 274.06(1)(c). Una TNC no podrá cobrar al Conductor ni al Usuario estos costos. Reglamento propuesto 220 CMR 274.06(3)(f). El Departamento podrá eximir o modificar estos costos por causa justificada, que puede incluir la consideración del tamaño de la TNC. Reglamento propuesto 220 CMR 274.19.

El Departamento propone varias mejoras adicionales al proceso de verificación de antecedentes de las TNC. En primer lugar, el Departamento propone ampliar el alcance de la verificación de antecedentes para incluir búsquedas de antecedentes penales y el historial de conducción de vehículos motorizados en cada estado donde el Conductor residió o tuvo licencia durante los siete años anteriores. Reglamento propuesto 220 CMR 274.06(2)(a).

Esta búsqueda adicional se realiza independientemente de las direcciones proporcionadas mediante la indagación del número de Seguro Social o la revisión de las licencias anteriores del Conductor. En segundo lugar, el Departamento propone exigir que las TNC realicen un control continuo de los antecedentes de los conductores para garantizar una revisión rápida de posibles infracciones penales y relacionadas con la conducción. Reglamento propuesto 220 CMR 274.06(2)(c). En tercer lugar, el Departamento propone que los proveedores de verificación de antecedentes estén sujetos a requisitos de acreditación para demostrar que sus políticas, procedimientos y procesos cumplen con las normas y reglamentos estatales y federales, y que son fiables. Reglamento propuesto 220 CMR 274.06(2)(h). Finalmente, el Departamento busca garantizar que los estándares

de verificación de antecedentes de las TNC sean, como mínimo, consistentes con los Reglamentos propuestos 220 CMR 275.00 al aclarar a la autoridad de la División a fin de obtener y revisar los criterios que una TNC utiliza, o dirige a un proveedor de verificación de antecedentes, para decidir los resultados de una verificación de antecedentes del Conductor. Reglamento propuesto 220 CMR 274.06(2)(i).

E. Requisitos del vehículo y horas de servicio

Para reducir la confusión administrativa, el Departamento propone aclarar la distinción entre un Vehículo de las Redes de Transporte sujeto a las normas y reglamentos de la División, y un vehículo automotor comercial sujeto a la supervisión de la División de Supervisión del Transporte del Departamento (consulte 220 CMR 272.01). En consecuencia, el Departamento propone exigir que las TNC deban tener capacidad para nueve personas o menos, incluido el Conductor. Reglamento propuesto 220 CMR 274.08(1).

El Departamento también propone aclarar los tipos y características de los Vehículos que pueden utilizarse para hacer Viajes, como cupés, sedanes y otros vehículos ligeros. Reglamento propuesto 220 CMR 274.08(2). El Departamento propone aclarar que un taxi con licencia no puede utilizarse para hacer Viajes. Reglamento propuesto 220 CMR 274.02 (definición de “Vehículo”). En respuesta a un informe de la Oficina de Rendición de Cuentas del Gobierno de los EE. UU. que encontró que uno de cada seis Vehículos tenía una llamada a revisión de seguridad pendiente³, el Departamento propone exigir a las TNC que verifiquen las revisiones de seguridad antes de que un Vehículo pueda usarse para hacer un Viaje y

³ Oficina de Rendición de Cuentas del Gobierno de los EE. UU., Vehicle Safety: Extent of Open Recalls among Ridesharing Vehicles (15 de mayo de 2023) *disponible en* <https://www.gao.gov/products/gao-23-105996>.

una vez cada 365 días calendario a partir de entonces, para evitar que un vehículo sujeto a una revisión de seguridad haga Viajes. Reglamento propuesto 220 CMR 274.08(9).

Además, el Departamento busca garantizar la seguridad del público estableciendo, como parte del proceso de permisos para las TNC, un procedimiento inicial de revisión y aprobación para cualquier apariencia distintiva luminosa, publicidad luminosa o publicidad en el techo de un Vehículo. Reglamento propuesto 220 CMR 274.08(5)-(6). Por ejemplo, los colores de luz azul, rojo o ámbar que sean de una pantalla estática o con una pantalla intermitente, oscilante o giratoria, o luces blancas intermitentes, oscilantes o giratorias, pueden ser incompatibles con los requisitos de seguridad pública del Código de Leyes (G.L.) Capítulo 90, Sección 7E, 540 CMR 22.05 y 540 CMR 22.06 y, por lo tanto, someter al conductor a una multa de tránsito. Publicidad que altera la forma exterior de fábrica de la carrocería de un Vehículo (como los equipos de publicidad en el techo) pueden suponer un riesgo para la seguridad pública de otros conductores.

El Departamento también propone aclarar que las horas que un Conductor puede dedicar a ofrecer o prestar servicios son acumulaciones de: (a) el tiempo del conductor en la Red digital mientras conduce y espera un Viaje, (b) el tiempo del Conductor en ruta para recoger a un Usuario después de haber aceptado una solicitud de Viaje, y (c) el tiempo del Conductor después de recoger a un Usuario mientras se dirige a su destino. Reglamento propuesto 220 CMR 274.02 (definiciones de “Millas del período 1”, “Millas del período 2” y “Millas del período 3”); Reglamento propuesto 220 CMR 274.07. El Departamento no propone modificar el límite acumulativo vigente de ofrecer o prestar 12 horas consecutivas de Servicios en un período de 24 horas.

F. Protección de datos

En 2017, el Departamento promulgó 220 CMR 274.10 y 220 CMR 274.13(5) para garantizar la protección de los datos de los consumidores almacenados por las TNC. Desde entonces, ha habido varios

avances en las normas y reglamentos de protección de datos de Massachusetts. En 2018, la Oficina de la Fiscal General de Massachusetts (“Fiscal General”) lideró una coalición multiestatales para llegar a un acuerdo de 148 millones de dólares con Uber por una filtración de datos a nivel nacional⁴. El 10 de enero de 2019, la Legislatura modificó el Código de Leyes (G.L.) Capítulo 93H (es decir, Ley de Notificación de Violaciones de Seguridad) para fortalecer los roles de la Fiscal General y la Oficina de Asuntos del Consumidor y Regulación Comercial en la investigación y el cumplimiento respecto a la privacidad y la protección de datos. St. 2018, Capítulo 444. Además, el 13 de agosto de 2020, la Fiscal General creó una División de Privacidad y Seguridad de Datos para proteger la privacidad de los datos de los consumidores y hacer cumplir la Ley de Protección al Consumidor de Massachusetts (Massachusetts Consumer Protection Act) y la Ley de Notificación de Violaciones de Seguridad (Data Breach Law)⁵. Teniendo en cuenta estos acontecimientos, el Departamento propone eliminar los reglamentos existentes 220 CMR 274.10 y 220 CMR 274.12(5) para reducir las complejidades que rodean la aplicación administrativa y en reconocimiento de que la Legislatura ha confiado la protección de la información sujeta a estas reglamentaciones a la Fiscal General y a la Oficina de Asuntos del Consumidor y Regulación Comercial.

⁴ Comunicado de prensa, Mancomunidad de Massachusetts, Oficina de la Fiscal General, AG Healey Leads Multistate Coalition in Reaching \$148 Million Settlement With Uber Over Nationwide Data Breach, (26 de septiembre de 2018) disponible en <https://www.mass.gov/news/ag-healey-leads-multistate-coalition-in-reaching-148-million-settlement-with-uber-over-nationwide-data-breach>.

⁵ Comunicado de prensa, Mancomunidad de Massachusetts, Oficina del Fiscal General, AG Healey Announces New Division Focused on Protecting Data Privacy and Security of Massachusetts Consumers (13 de agosto de 2020) disponible en <https://www.mass.gov/news/ag-healey-announces-new-division-focused-on-protecting-data-privacy-and-security-of-massachusetts-consumers>.

G. Viajes previamente convenidos

El Departamento propone exigir a las TNC que proporcionen medidas de seguridad mejoradas para los Viajes. Reglamento propuesto 220 CMR 274.10. En concreto, el Departamento pretende exigir a las TNC que desarrollen, y para que el Departamento apruebe, protocolos mejorados de autenticación de Viajes para facilitar a los Usuarios la verificación de que están subiendo al Vehículo autorizado correcto. Reglamento propuesto 220 CMR 274.10(1)(a). Además, el Departamento propone exigir a cada TNC que realice una verificación periódica de la identidad de los Conductores en tiempo real antes de que hagan Viajes. Reglamento propuesto 220 CMR 274.10(2). El Departamento propone además que cada Red digital de las TNC (es decir, aplicación móvil) incluya funciones que permitan a los Usuarios compartir la información de su Viaje con terceros de confianza y contactar con las fuerzas policiales en caso de emergencia. Reglamento propuesto 220 CMR 274.10(1)(b)-(c). Por último, el Departamento busca garantizar la seguridad de los menores exigiendo que los pasajeros menores de 16 años vayan acompañados por un adulto. Reglamento propuesto 220 CMR 274.10(3).

H. Retención de registros e informes

El Departamento propone modificar las obligaciones de retención de registros de TNC para garantizar que la información necesaria para la implementación, administración y cumplimiento del Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½ esté disponible y accesible para el Departamento. Reglamento propuesto 220 CMR 274.11. En particular, el Departamento propone un período mínimo de retención de tres años para los registros de las TNC, ampliando el tipo de información que ellas deben conservar y exigiendo la retención indefinida de información material relacionada con la decisión de parte de una TNC de inhabilitar a un Conductor. Reglamento propuesto 220 CMR 274.02 (definición de “Inhabilitación”); Reglamento propuesto 220 CMR 274.11(2)-(4).

El Departamento también propone ampliar la información que una TNC debe informar al Departamento. Reglamento propuesto 220 CMR 274.12. [An Act Relative to Massachusetts's \(Ley Relativa a Massachusetts\) Recursos de Transporte y del Clima](#), St. 2022, Capítulo 176, Sección 23 (“Ley”) exige a las TNC que proporcionen al Departamento mensualmente información detallada sobre los Viajes, los cuales podrá compartir de forma confidencial con determinadas entidades específicas con fines de gestión de la congestión, planificación del transporte y seguimiento de las emisiones de GHG. St. 2022, Capítulo 176, Sección 23. Además de esos requisitos de presentación de informes, el Departamento propone que las TNC informen lo siguiente para cada Viaje: (a) costo de tarifa dinámica; (b) millas del período 1; (c) ubicaciones de accidentes de vehículos; (d) velocidad promedio; (e) número de pasajeros por Viaje; (f) si el Viaje fue proporcionado por un vehículo de flota o de alquiler; y (g) si el Viaje recogió o dejó a alguien en una parada de la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts o de la Autoridad de Tránsito Regional. Reglamento propuesto 220 CMR 274.02 (definiciones de “Tarifa dinámica” y “Millas del período 1”). Reglamento propuesto 220 CMR 274.12(2)(b). Además, para implementar las disposiciones de la Ley y tener en cuenta las diferentes fases de un Viaje, el Departamento propone nuevas definiciones para "Millas del período 1", "Millas del período 2" y "Millas del período 3", así como para "Viaje compartido". Reglamento propuesto 220 CMR 274.02.

El 19 de abril de 2023, el Departamento abrió una investigación sobre la mejora de los procedimientos para que las TNC informen sobre las quejas de Conductores y Usuarios. Consulte el Aviso de investigación por parte de la División de las Compañías de Redes de Transporte, por iniciativa propia, en los procedimientos mejorados para que las Compañías de Redes de Transporte informen las quejas de los Conductores y Usuarios de conformidad con las Leyes Generales de Massachusetts Capítulo 159A½, Sección 3 y 220 CMR 274.12(3), D.P.U. 23-33 (2023).

El 1 de diciembre de 2025, el Departamento emitió su orden final que establece requisitos uniformes

para la presentación de quejas para las TNC. Orden que establece los requisitos para las quejas y los requisitos de su presentación, D.P.U. 23-33-A (2025). El Departamento propone codificar su autoridad para establecer pautas para la presentación de quejas que considere apropiadas. Reglamento propuesto 220 CMR 274.12(4).

El Departamento propone además codificar su autoridad para exigir a las TNC que informen sobre los Conductores que han sido Inhabilitados por razones relacionadas con la seguridad pública de conformidad con el Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, §§ 2(l), (m). Reglamento propuesto 220 CMR 274.12(5). El Departamento ha propuesto definir la “Inhabilitación” como la prohibición del acceso de un Conductor a una Red digital durante más de cinco días calendario consecutivos. Reglamento propuesto 220 CMR 274.02 (definición de “Inhabilitación”).

I. Inspección y auditoría

Las TNC se basan intrínsecamente en la tecnología y muchos de sus procesos de cumplimiento normativo existen en aplicaciones y programas informáticos. Es imperativo que la autoridad de auditoría del Departamento sea proporcional a las capacidades de los procesos comerciales de una TNC para garantizar el cumplimiento de las normas y reglamentos de Massachusetts. Por lo tanto, el Departamento propone ampliar los tipos de información que puede auditar. Reglamento propuesto 220 CMR 274.13. Además, para garantizar el uso juicioso de sus recursos, el Departamento propone aclarar que sus requisitos de auditoría según el Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Sección 4(f) son auditar al menos una TNC por trimestre (en lugar de todas las TNC por trimestre), y todas las TNC con permiso deben ser auditadas al menos una vez al año. Reglamento propuesto 220 CMR 274.13(3).

J. Tarifas y precios

Para recibir y mantener un Permiso para operar, una TNC debe asegurarse de que a los Usuarios no se les cobren tasas base excesivas. Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Sección 3(c)(iv). Las TNC también deben proporcionar a los Usuarios estimaciones de tarifas claras y visibles, incluso para la Tarifa dinámica. Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Secciones 2(d), 3(c)(iii). La Tarifa dinámica (es decir, el aumento de las tarifas base durante períodos de alta demanda) está prohibida durante estados de emergencia, de conformidad con el Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Sección 2(e).

Para garantizar el cumplimiento de estos estatutos, el Departamento propone definir los términos “Tarifas base”, “Tasa base” y “Tarifa dinámica”. Reglamento propuesto 220 CMR 274.02. Además, el Departamento propone aclarar que una TNC deberá proporcionar al Usuario el costo estimado del Viaje antes de que comience, incluido el costo de la Tarifa dinámica, y un desglose de los costos del Viaje una vez que finalice. Reglamento propuesto 220 CMR 274.14(3), (4). El Departamento también especifica que no habrá cargos adicionales ni aumentos en las tarifas para los Usuarios que utilicen sillas de ruedas, que sean asistidos por animales de servicio o con discapacidades. Reglamento propuesto 220 CMR 274.14(4).

K. Aviso y dispensa

El Departamento propone actualizar la disposición de los avisos para especificar que estos podrán enviarse por correo certificado. Reglamento propuesto 220 CMR 274.16. Además, el Departamento propone criterios para evaluar las solicitudes de dispensa de las disposiciones de 220 CMR 274.00, incluyendo la consideración del tamaño de la TNC y si la dispensa propuesta es consistente con el interés público. Reglamento propuesto 220 CMR 274.19.

III. REGLAMENTACIONES PROPUESTAS 220 CMR 275.00:
NORMAS DE IDONEIDAD PARA CONDUCTORES DE REDES DE TRANSPORTE

A. Introducción

En 2017, el Departamento estableció las Normas de Idoneidad para Conductores de Redes de Transporte (“Normas de idoneidad”). 220 CMR 274.21. Las Normas de idoneidad constan de diferentes períodos de revisión retrospectiva para eventos inhabilitantes y clasifica si una inhabilitación es obligatoria (es decir, para la cual el Departamento no revisa los factores individualizados) y presuntivo (es decir, para la cual el Departamento puede realizar una evaluación individualizada de la inhabilitación). 220 CMR 274.21. Desde que el Departamento estableció las Normas de idoneidad, la División ha realizado más de 800,000 verificaciones de antecedentes de Conductores y ha procesado varios miles de apelaciones de Conductores, incluida la revisión de innumerables informes policiales y antecedentes penales y de conducción. Aprovechando esta amplia experiencia, el Departamento propone modificar las Normas de idoneidad para promover aún más la administración segura, equitativa y eficiente de las determinaciones de idoneidad de los Conductores.

En un principio, el Departamento propone eliminar las Normas de idoneidad del Reglamento 220 CMR 274.00 y crear un Reglamento propuesto separado, 220 CMR 275.00: Normas de Idoneidad para Conductores de Redes de Transporte. A continuación se presenta un resumen de los cambios reglamentarios significativos propuestos para 220 CMR 274.21, tal como se recodifica en 220 CMR 275.00. Estos cambios propuestos reflejan la meta del Departamento de promover la seguridad de los Usuarios y garantizar la equidad y la dignidad en el proceso de verificación de antecedentes.

B. Alcance, construcción y aplicación

1. Disposiciones para menores

Actualmente, las Normas de idoneidad no se pronuncian sobre el tratamiento que el Departamento da a las disposiciones relativas a menores. El Departamento propone codificar su práctica de no considerar la disposición de delincuencia juvenil como un factor para determinar la idoneidad del Conductor. Reglamento propuesto 220 CMR 275.01(1)(d).

2. Fechas de inicio para los períodos de revisión retrospectiva

Actualmente, las Normas de idoneidad no se pronuncian sobre el tratamiento de las resoluciones que resultan en una declaración de no culpabilidad por razón de demencia o en el sobreseimiento de una causa penal por razón de incapacidad. El Departamento propone que una declaración de no culpabilidad por razón de demencia o el sobreseimiento de una causa penal por razón de incapacidad operen como una denegación obligatoria dentro de cada período de revisión retrospectiva pertinente. Reglamento propuesto 220 CMR 275.01(2)(a). En lo que respecta a las infracciones de vehículos motorizados, el período de revisión retrospectiva actual comienza en la fecha de la decisión (es decir, responsable o no responsable). 220 CMR 274.21. El Departamento propone revisar este período de revisión retrospectiva para que comience a contar a partir de la fecha de la infracción subyacente. Reglamento propuesto 220 CMR 275.02(b).

3. Suspensiones de licencias

Actualmente, todas las suspensiones de licencias no relacionadas con cuestiones financieras ocurridas en los últimos cinco años conllevan una inhabilitación obligatoria. 220 CMR 274.21 (Suspensiones de licencias). Como se detalla a continuación, el Departamento propone eliminar el período de revisión retrospectiva de cinco años para las suspensiones de licencias a favor de asignar las suspensiones de licencias a un Período de revisión retrospectiva actual, un Período de revisión retrospectiva

de un año, o un Período de revisión retrospectiva de tres años. Reglamento propuesto 220 CMR 275.04(b), 275.05(a)-(b), y 275.06(a).

En particular, una suspensión de licencia debido a incidentes penalizables, según lo definido por 211 CMR 134.02, pasaría de un Período de revisión retrospectiva de cinco años (consulte 220 CMR 274.21 [Suspensiones de licencias]) a un Período de revisión retrospectiva de tres años. Reglamento propuesto 220 CMR 275.06(a). El Departamento propone eliminar el Período de revisión retrospectiva de cinco años para las suspensiones de licencia por negarse a realizar una prueba química del aliento, amenaza inmediata, denuncia de fraude y carreras (consulte 220 CMR 274.21 [Suspensiones de licencias]) a favor de proporcionar al Departamento la facultad discrecional de suspender a un Conductor por un año debido a dichas suspensiones de licencia, siempre que un caso penal relacionado no lo descalifique de otro modo. Reglamento propuesto 220 CMR 275.05(b).

4. Resoluciones alternativas o suspendida

Actualmente, una resolución alternativa o suspendida, incluida una prórroga sin dictamen ("CWOFF"), constituye una inhabilitación obligatoria dentro del período de revisión retrospectiva pertinente, que puede durar hasta siete años. 220 CMR 274.21. Tal y como se detalla a continuación, el Departamento propone varios cambios en la forma en que considera estas resoluciones. El Departamento propone que las resoluciones alternativas o suspendidas sigan siendo un motivo de inhabilitación obligatoria dentro de cada período de revisión retrospectiva aplicable. Sin embargo, el Departamento propone que estas resoluciones constituyan una inhabilitación obligatoria por un período máximo de 10 años dentro del período de revisión retrospectiva pertinente, tras el cual la inhabilitación obligatoria se convertirá en una inhabilitación presunta si el período de revisión retrospectiva se extiende más allá de ese plazo, como en el caso de un delito sujeto a un período de revisión retrospectiva indefinido. Consulte el Reglamento propuesto 220 CMR 275.08(e), 275.09(f).

El Departamento propone una excepción a esta regla, considerando las resoluciones alternativas o suspendidas para todos los delitos graves, a menos que se disponga lo contrario en las Normas de idoneidad, como una presunta causa de inhabilitación durante los primeros siete años. Reglamento propuesto 220 CMR 275.07(e). Actualmente, todos los delitos graves no contemplados en otras secciones de las Normas de idoneidad están sujetos a un período de revisión retrospectiva de siete años, pero solo si se dictó una condena por dicho delito. 220 CMR 274.21 (Condena por delito grave). Este tratamiento actual permite que las personas que aceptan una CWOFF por delitos graves, como de tráfico o distribución de drogas, sigan siendo aptas para prestar Servicios. Al subsanar esta deficiencia y considerar las resoluciones alternativas o suspendidas como una inhabilitación presunta para todos los demás delitos graves, el Departamento tendrá la oportunidad de determinar si la concesión de un Certificado de Verificación de Antecedentes es coherente con el interés público. Consulte el Reglamento propuesto 220 CMR 275.03(3).

C. Período de revisión retrospectiva actual

El Departamento propone añadir las siguientes causas de inhabilitación obligatorias durante el Período de revisión retrospectiva actual:

- Licencia de conducir suspendida o revocada en cualquier jurisdicción de los Estados Unidos. Reglamento propuesto 220 CMR 275.04(b); y
- Una licencia provisional del Conductor, un conductor menor de edad, dispositivo de bloqueo de arranque por alcohol, tener restricciones en el horario de conducción u otras restricciones similares. Reglamento propuesto 220 CMR 275.04(c).

Si un aspirante a Conductor presenta alguna de las condiciones mencionadas anteriormente cuando una TNC o el Departamento realicen su verificación de antecedentes, dicha condición inhabilitará automáticamente al solicitante.

D. Período de revisión retrospectiva de un año

El Departamento propone la creación de un Período de revisión retrospectiva de un año para ciertos tipos de suspensiones de licencias y fraudes en las cuentas de Conductores. El Departamento propone las siguientes causas de inhabilitación obligatorias durante el Período de revisión retrospectiva de un año:

- Suspensión de la licencia de conducir por haber sido declarado "responsable" de tres multas por exceso de velocidad en el último año. Reglamento propuesto 220 CMR 275.05(a);
- Suspensión de la licencia de conducir para transporte de pasajeros por cualquier motivo relacionado con la operación de un vehículo motorizado, salvo que se disponga lo contrario. Reglamento propuesto 220 CMR 275.05(b); y
- permitir o intentar permitir que otra persona proporcione Servicios de las Redes de Transporte en nombre del conductor de conformidad con la M.G.L. Capítulo 159A½, Sección 7(b). Reglamento propuesto 220 CMR 275.05(c).

E. Período de revisión retrospectiva de tres años

El Departamento propone una revisión de la suspensión de la licencia debido a incidentes penalizables, según lo definido por 211 CMR 134.02, de un Período de revisión retrospectiva de cinco años (consulte 220 CMR 274.21 [Suspensiones de Licencias]) a un Período de revisión retrospectiva de tres años. Reglamento propuesto 220 CMR 275.06(a).

F. Período de revisión retrospectiva de siete años

El Departamento propone codificar en el reglamento la inhabilitación legal de siete años según el Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Sección 4(a)(vii)(2) para un conductor asignado a un programa de educación, tratamiento o rehabilitación de alcohol o sustancias reguladas ordenada por el tribunal. Reglamento propuesto 220 CMR 275.07(a). Además, el Departamento propone que las resoluciones alternativas o suspendidas para cualquier delito grave no contemplado en otra sección de las Normas de idoneidad constituyan una causa de inhabilitación presunta. Reglamento propuesto 220 CMR 275.07(e).

G. Período de revisión retrospectiva de diez años

El Departamento propone revisar los siguientes delitos de un Período de revisión retrospectiva de siete años según 220 CMR 274.21 (Delitos violentos y delitos relacionados con el abuso) a un Período de revisión retrospectiva de diez años:

- Un crimen que implica el uso o la posesión ilegal de un arma;
- Código de Leyes (G.L.) Capítulo 266, Sección 16 (allanamiento de morada durante la noche – delito grave);
- Código de Leyes (G.L.) Capítulo 266, Sección 18 (allanamiento de morada durante el día – delito grave); y
- Código de Leyes (G.L.) Capítulo 272, Sección 53 (exhibicionismo y acoso o intimidación a otra persona).

Reglamento propuesto 220 CMR 275.08(c).

Además, el Departamento propone revisar los siguientes delitos, pasando del Período de revisión retrospectiva indefinido establecido en 220 CMR 274.21 a un Período de revisión retrospectiva de diez años:

- Código de Leyes (G.L.) Capítulo 265, Sección 19 (robo sin armas);
- GL Capítulo 272, Sección 53A(b) (conducta sexual a cambio de dinero);⁶
- Código de Leyes (G.L.) Capítulo 272, Sección 8 (solicitud de servicios de prostitución);
- Código de Leyes (G.L.) Capítulo 265, Sección 13L (poner en peligro a un menor);
- Código de Leyes (G.L.) Capítulo 265, Sección 43 (acoso); y
- 220 CMR 274.21 (múltiples infracciones de tránsito).

Reglamento propuesto 220 CMR 275.08(c).

⁶ Las Leyes Generales Capítulo 272, Sección 53A(b) se aplica al individuo que paga a otra persona para que participe en una conducta sexual a cambio de una tarifa.

El Departamento también propone añadir los siguientes delitos a un Período de revisión retrospectiva de diez años:

- Código de Leyes (G.L.) Capítulo 265, Sección 15D(b) (estrangulación o sofocación); y
Código de Leyes (G.L.) Capítulo 265, Sección 15A(b) (agresión con lesiones con un arma peligrosa).
Reglamento propuesto 220 CMR 275.08(c).

Además, el Departamento propone que una declaración de no culpabilidad por razón de demencia o una destitución por incompetencia por cualquiera de los delitos mencionados anteriormente opere como una inhabilitación obligatoria dentro del período de revisión retrospectiva pertinente.

Reglamento propuesto 220 CMR 275.08(d).

Por último, el Departamento propone tratar las resoluciones alternativas o suspendidas para delitos sujetos a un Período de revisión retrospectiva indefinido como una condición de inhabilitación obligatoria durante los primeros diez años posteriores a la entrada en vigor de dicha resolución alternativa o suspendida. Reglamento propuesto 220 CMR 275.08(e).

H. Período de revisión retrospectiva indefinido

El Departamento propone que una declaración de no culpable por razón de demencia o una desestimación por incapacidad para cualquier delito sujeto al Período de revisión retrospectiva indefinido constituye una inhabilitación obligatoria. Reglamento propuesto 220 CMR 275.09(e). Por último, el Departamento propone que una resolución alternativa o suspendida por un delito cometido dentro del Período de revisión retrospectiva indefinido constituye una inhabilitación presunta si han transcurrido diez o más años desde la emisión de dicha resolución. Reglamento propuesto 220 CMR 275.09(f).

IV. REGLAMENTACIONES PROPUESTAS 220 CMR 276.00:
PRÁCTICAS Y PROCEDIMIENTOS DE LA DIVISIÓN DE LAS COMPAÑÍAS DE REDES DE
TRANSPORTE Y PRÁCTICAS

A. Introducción

El Departamento propone trasladar las disposiciones de cumplimiento y apelaciones de 220 CMR 274.14 y 274.15 a un nuevo reglamento propuesto, 220 CMR 276.00: Prácticas y Procedimientos de la División de las Compañías de Redes de Transporte. Todas las disposiciones reglamentarias actualmente en vigor en virtud de 220 CMR 274.14 están incluidas en el reglamento propuesto. Reglamento propuesto 220 CMR 276.06. Además, el Departamento propone enmendar 220 CMR 274.14(1) codificando en el reglamento propuesto su autoridad para someter a una TNC a una multa monetaria de \$500 por ciertas violaciones relacionadas con el Conductor del Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Sección 7(a), independientemente de la resolución final de la citación. Reglamento propuesto 220 CMR 276.08(4).

Además, el reglamento propuesto modifican las disposiciones reglamentarias vigentes de 220 CMR 274.15 de la siguiente manera:

- Las audiencias para apelar las inhabilitaciones presuntas y discrecionales de los solicitantes iniciales podrán celebrarse a discreción de la División, en lugar de ser obligatorias para todos los solicitantes iniciales. Reglamento propuesto 220 CMR 276.04(3); y
- Las apelaciones de una TNC sobre una orden final de la División se pueden apelar ante el Tribunal Superior, en lugar de ante el Departamento para una Orden firmada por la Comisión. Reglamento propuesto 220 CMR 276.03(1)(a).

Las Leyes Generales Capítulo 159A½, Sección 2(m) exigen que el Departamento establezca procedimientos de apelación para un Conductor cuyo Certificado de Verificación de Antecedentes esté suspendido o revocado y no especifica que el Departamento establezca tales procedimientos para una persona a la que se le haya negado un Certificado de Verificación de Antecedentes y que nunca haya tenido uno. Sin embargo, tanto la versión actual

de la reglamentación como la propuesta incluyen procedimientos de apelación para aquellos cuyas solicitudes fueron rechazadas inicialmente. Reglamento propuesto 220 CMR 276.04.

El Departamento también propone eliminar el requisito de que los aspirantes a Conductor, a quienes se les niega inicialmente una inhabilitación presunta o discrecional, tengan automáticamente derecho a una audiencia de apelación. En cambio, el Departamento busca aclarar su autoridad para resolver dicha apelación en los documentos (es decir, documentos presentados por el aspirante a Conductor rechazado en apoyo de la apelación del mismo) y utilizar su discreción para determinar qué apelaciones iniciales de los solicitantes de Driver justifican una audiencia. Reglamento propuesto 220 CMR 276.04(3).

Además de estas modificaciones, a continuación se presenta un resumen de la mayoría, pero no todas, las reglamentaciones propuestas para 220 CMR 276.00.

B. Reglas generales

El Departamento propone que todas las apelaciones de los Conductores y las TNC ante la División se tramiten de conformidad con 801 CMR 1.02: Reglas para Audiencias Informales/Imparciales. Reglamento propuesto 220 CMR 276.03(1)(b)-(d). Además, el Departamento propone que una de las partes debe brindar a la División la oportunidad de revisar una citación, emitida en relación con una apelación ante la División, y que la División puede anular, modificar o suspender la citación si lo considera apropiado. Reglamento propuesto 220 CMR 276.03(2).

C. Apelaciones del conductor ante la División

El Departamento propone ampliar los factores que tendrá en cuenta al revisar una apelación de un Conductor derivada de una inhabilitación presunta o discrecional, y garantizar que el Conductor y la TNC hayan proporcionado toda la información necesaria para que el Departamento pueda determinar su idoneidad. Consulte el Reglamento propuesto 220 CMR 276.04(3)(a)-d, 276.04(4),

276.04(5). Entre los factores que el Departamento pretende considerar en la apelación se incluyen el historial del Conductor en la prestación de servicios para una TNC, los hechos y la resolución relacionados con sus antecedentes penales y de tráfico, y la relación entre la conducta del Conductor, tal como se demuestra en el historial, y su capacidad para prestar Servicios de forma segura y respetuosa. Reglamento propuesto 220 CMR 276.04(3)(a).

El Departamento también propone estandarizar la revisión de los factores atenuantes potenciales, como por ejemplo si la infracción o las acciones que motivaron la inhabilitación estuvieron relacionadas con la dependencia de drogas o alcohol de la cual el Conductor ha demostrado haberse recuperado. Reglamento propuesto 220 CMR 276.04(3)(b). El reglamento propuesto también establece normas sobre cómo el Departamento revisará los informes de incidentes elaborados por las fuerzas policia y que sean aplicables a la apelación de un Conductor, y detalla los tipos de documentación adicional que el Departamento puede exigir al Conductor, o a la TNC pertinente, que proporcione en relación con la apelación de un Conductor por una determinación negativa de idoneidad, señalando que la incapacidad de presentar dicha información solicitada puede dar lugar a la desestimación o la denegación de la apelación del Conductor. Reglamentos propuestos 220 CMR 276.04(4), 276.04(5). Finalmente, el Departamento aclara que el Conductor tendrá la carga de refutar la presunción de incapacidad derivada de una inhabilitación obligatoria o presunta mediante pruebas claras y convincentes y, en general, la División tendrá la carga de demostrar la incapacidad mediante una preponderancia de las pruebas. Reglamento propuesto 220 CMR 276.04(6).

D. Apelaciones a una TNC por inhabilitación del conductor

El Departamento reconoce que, para muchos Conductores, la prestación de Servicios de las Redes de Transporte es su sustento y su principal fuente de ingresos. El Departamento carece de autoridad para obligar a las TNC a permitir que un Conductor que cumpla con las Normas de idoneidad del Departamento haga

Viajes a través de su Red digital. No obstante, si bien el Departamento no puede regular las normas internas de idoneidad de una TNC, sí puede revisar los procedimientos mediante los cuales las TNC garantiza la aplicación equitativa de sus normas internos de idoneidad. En consecuencia, el Departamento propone exigir a las TNC que establezcan un proceso de apelación por Inhabilitación de Conductores con normas internas que incluyan, como mínimo, una notificación adecuada al Conductor sobre el motivo de la Inhabilitación y una oportunidad significativa para que el Conductor impugne dicha Inhabilitación. Reglamento propuesto 220 CMR 276.05.

E. Procedimientos de cumplimiento para las TNC

El reglamento propuesto establece los procesos mediante los cuales la División podrá exigir a las TNC que cumplan con las normas y reglamentos vigentes. Reglamento propuesto 220 CMR 276.06, 276.07. Antes de iniciar un procedimiento formal de cumplimiento, la División podrá emitir directivas para el cumplimiento de sus normas y reglamentos dirigidos a las TNC, que estas últimas podrán impugnar. Reglamento propuesto 220 CMR 276.06(1). Si la División tiene motivos para creer que una TNC ha infringido una norma, reglamento o directiva, podrá enviarle una carta de advertencia en la que se identifiquen las posibles infracciones y se le brinde la oportunidad de responder o, si fuera necesario, iniciar una investigación preliminar. Reglamento propuesto 220 CMR 276.06(2)-(3). De conformidad con la práctica del Departamento, el reglamento propuesto establece que la División deberá iniciar una acción de cumplimiento formal mediante una notificación de posible infracción. Reglamento propuesto 220 CMR 276.07(1)-(2), (6). El Departamento propone varios factores que la División debe considerar para determinar la medida de cumplimiento adecuada. Reglamento propuesto 220 CMR 276.08(1)-(3).

V. REGLAMENTACIONES PROPUESTAS 220 CMR 277.00:
ELECTRIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE LAS REDES DE TRANSPORTE

A. Introducción

El 11 de agosto de 2022, se promulgó la Ley de Energía Limpia de 2022. Entre otras prioridades, la Ley de Energía Limpia de 2022 exige que el Departamento establezca un programa para reducir las emisiones de GHG procedentes de las TNV. St. 2022, Capítulo 179, Sección 47. De conformidad con la Ley de Energía Limpia de 2022, el Departamento puede establecer requisitos para la electrificación de vehículos sin establecer requisitos separados para la reducción de emisiones de GHG si “la [D]ivisión determina que los requisitos de electrificación de vehículos por sí solos serían suficientes para lograr las metas de emisiones [de GHG] establecidos por la [O]ficina [E]jecutiva de [E]nergía y [A]suntos [A]mbientales (EOEEA). . .”. St. 2022, Capítulo 179, Sección 47.⁷ Además, el Departamento debe “en la medida de lo posible... minimizar cualquier impacto negativo del programa en los conductores de barrios y municipios que tengan un ingreso familiar medio anual no superior al 65 por ciento del ingreso familiar medio anual estatal”. St. 2022, Capítulo 179, Sección 47. Las disposiciones de la Sección 47 han sido codificadas en el Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Sección 13.

B. Políticas climáticas de la Mancomunidad

El 30 de junio de 2022, la AEMA publicó el [Plan de Energía Limpia y Clima para 2025 y 2030](#) (“CECP 2025/2030”), que identificó al sector del transporte como la mayor fuente de emisiones de

⁷ El Departamento ha determinado que los requisitos de electrificación de vehículos por sí solos son suficientes para alcanzar los límites de emisiones de GHG establecidos por la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales (“EEA”) y, por lo tanto, no establece requisitos separados para la reducción de emisiones de GHG.

GHG en Massachusetts ([CECP 2025/2030](#) en xii)⁸. La EEA identificó varias estrategias clave para reducir las emisiones de GHG en el sector del transporte, incluyendo, entre otros: (1) promover el transporte público; (2) reducir los traslados de un solo ocupante; (3) aumentar el número de vehículos con emisiones cero (“ZEV”); y (4) eliminar gradualmente los vehículos que no son eficientes en el consumo de combustible ([CECP 2025/2030](#) en las páginas 34-41). Respecto a las TNC, la EEA determinó lo siguiente:

Los vehículos de alquiler representan una oportunidad única para acelerar la adopción [de vehículos eléctricos]. Los vehículos que se utilizan como transporte bajo demanda, como vehículos compartidos y en flota de taxis tienen un alto kilometraje, están orientados al público y son conducidos de forma desproporcionada por residentes de bajos ingresos. La electrificación de los vehículos de alquiler puede ser una oportunidad para aumentar la utilización de la infraestructura de carga en comunidades con poblaciones de bajos ingresos y población[es] [de justicia ambiental], allanando el camino para una adopción más amplia. La Mancomunidad implementará un programa para electrificar este subsector, que incluirá mayores incentivos, apoyo para la infraestructura y actividades de divulgación y educación. [CECP 2025/2030](#) en la página 41.

Asimismo, el 30 de junio de 2022, de conformidad con el Código de Leyes (G.L.) Capítulo 21N, el Secretario de EEA emitió una [Determinación](#) de límites de emisiones de GHG y sublímites de GHG específicos para cada sector para 2025 y 2030. El Consejo de Coordinación Intergubernamental de Vehículos Eléctricos (“EVICC”) de la Mancomunidad emitió su evaluación inicial en agosto de 2023 para brindar información sobre el estado de la carga de vehículos eléctricos (“EV”) en Massachusetts y recomendó acciones para brindar una red de carga de EV equitativa, interconectada, accesible y confiable en Massachusetts⁹. Evaluación inicial de EVICC (agosto de 2025). EVICC emitió su segunda evaluación en agosto de 2025 para proporcionar

⁸ El 21 de diciembre de 2022, la EEA publicó el [Plan de Energía Limpia y Clima para 2050](#) (“CECP 2050”). Las estrategias clave identificadas por la EEA en el CECP 2025/2030 como necesarias para reducir las emisiones de GHG de las TNV, e identificadas en esta Orden, son coherentes con las políticas y los programas especificados en el CECP 2050.

⁹ Consejo de Coordinación Intergubernamental de Vehículos Eléctricos de la Mancomunidad de Massachusetts, evaluación inicial para la Asamblea General (agosto de 2023), disponible en <https://www.mass.gov/doc/evicc-final-assessment/download>.

información actualizada sobre el estado de la carga de EV y se reconoció que "los conductores de la TNC desempeñan un papel clave en la aceleración de la adopción equitativa de EV. Como se destacó en la evaluación inicial, estos conductores suelen pertenecer a poblaciones de bajos ingresos y desfavorecidas, y manejan vehículos con un alto kilometraje que son idóneos para la electrificación". Segunda evaluación de EVICC, en la página 65 (agosto de 2025)¹⁰.

C. Reglamentos de Electrificación de Vehículos de las Redes de Transporte

Al proponer los Reglamentos de Electrificación de los TNV, el Departamento busca lograr múltiples objetivos: promover una transición de los Vehículos con motor de combustión interna a los ZEV, particularmente para aquellos con alto kilometraje que prestan Servicios; mantener las oportunidades económicas para los Conductores; y contribuir a las políticas climáticas de la Mancomunidad. El Departamento ha revisado los límites y las políticas de reducción de emisiones de GHG de la Mancomunidad y ha determinado que los Reglamentos de Electrificación de los TNV, que establecerá normas para fomentar el uso de ZEV, debería ser suficiente para contribuir al sublímite de reducción de emisiones de GHG del sector del transporte establecido por el Secretario de la EEA¹¹. St. 2022, Capítulo 179, Sección 47. Los Reglamentos de Electrificación de los TNV se emiten para promover el CECP 2025/2030 y buscan establecer metas para que las TNC realicen la transición

¹⁰ Consejo de Coordinación Intergubernamental de Vehículos Eléctricos de la Mancomunidad de Massachusetts, segunda evaluación para la Asamblea General (agosto de 2025), disponible en <https://www.mass.gov/doc/evicc-complete-second-assessment/download>.

¹¹ Código de Leyes (G.L.) Capítulo 21N, Sección 3A; Determinación del Secretario de Energía y Asuntos Ambientales de los límites estatales y sublímites específicos del sector de emisiones de gases de efecto invernadero para 2025 y 2030, (30 de junio de 2022), disponible en <https://www.mass.gov/doc/2025-and-2030-ghg-emissions-limit-letter-of-determination/download>.

a fin de proporcionar Viajes previamente convenidos¹² con EV, incluidos los ZEV. Los Reglamentos de Electrificación de los TNV también (1) requieren que las TNC desarrollen programas de incentivos financieros para los Conductores que, según su licencia de conducir, residan en un grupo de bloques censales donde el ingreso familiar medio anual no sea más del 65 por ciento del ingreso familiar medio anual estatal para proporcionar Viajes previamente convenidos con ZEV; (2) recopilen datos a través de su Red digital y potencialmente incentiven los Viajes que se originen o terminen en una instalación de transporte público¹³; y (3) proporcionar a los Usuarios y Conductores de las Redes de Transporte información educativa sobre incentivos, beneficios y programas para alquilar, arrendar y comprar un ZEV en Massachusetts, sujeto a la supervisión del Departamento. Reglamento propuesto 220 CMR 277.04, 277.06, 277.07.

Los Reglamentos de Electrificación de los TNV proponen que un año después de la publicación final de estos Reglamentos, 220 CMR 277.00 en el Registro de Massachusetts, todos los TNV propios o arrendados por una TNC o puestos a disposición de los Conductores por una TNC mediante alquiler o programa de arrendamiento ("Flota de vehículos") deberán ser ZEV. Reglamento propuesto 220 CMR 277.03(1). La disposición sobre la electrificación de la Flota de las TNC no se aplica a los vehículos de transporte adaptado ni a los vehículos accesibles para sillas de ruedas. Reglamento propuesto 220 CMR 277.03(2).

Además, los Reglamentos de Electrificación de los TNV exigen que cada TNC presente al Departamento planes bienales que detallen sus esfuerzos para aumentar la electrificación de los TNV y reducir las emisiones

¹² Se entiende por "Viajes previamente convenidos" a un período de tiempo que comienza cuando un Conductor acepta una solicitud de viaje a través de una Red digital, continúa mientras el Conductor transporta al Usuario de la TNC y finaliza cuando el Usuario baja del vehículo de forma segura. Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Sección 1.

¹³ "Red digital" está definido como cualquier aplicación, software, sitio web o sistema habilitado en línea, ofrecido o utilizado por una TNC que permita concertar viajes previamente convenidos con los Conductores. Código de Leyes (G.L.) Capítulo 159A½, Sección 1.

de GHG de manera que se minimicen los impactos negativos en determinados Conductores. Reglamento propuesto 220 CMR 277.07. En concreto, busca minimizar los impactos negativos en los Conductores que residen en un grupo de bloques censales donde el ingreso familiar medio anual no supera el 65 por ciento del ingreso familiar medio anual a nivel estatal. Reglamento propuesto 220 CMR 277.07(3). Los planes bienales deben explicar cómo cada TNC: (a) aumentará el uso de ZEV para proporcionar Viajes; (b) aumentará los Viajes compartidos; (c) reducirá los kilómetros recorridos por vehículo (VMT) del P1 y P2 en relación con el VMT del P3; (d) aumentará los Viajes que se originan o terminan en una instalación de transporte público; y (e) aumentará la educación de Conductores y Usuarios para adquirir ZEV para uso personal y elegir ZEV para proporcionar Viajes. Reglamento propuesto 220 CMR 277.07(4). Por último, los Reglamentos de Electrificación de los TNV exigen que cada TNC presente un informe anual al Departamento en el que se detallen los avances logrados para alcanzar las metas y los objetivos establecidos en los planes bienales de las TNC. Reglamento propuesto 220 CMR 277.08.

A continuación, el Departamento solicita comentarios sobre los detalles de sus propuestas de electrificación de TNC, entre otros temas.

VI. SOLICITUD DE COMENTARIOS

Para brindar la oportunidad de comentar sobre el Reglamento de las Compañías de Redes de Transporte, el Departamento llevará a cabo dos audiencias públicas de conformidad con el Código de Leyes (G.L.) Capítulo 30A, Sección 2. Ambas audiencias públicas serán eventos híbridos, presenciales y virtuales. Las audiencias presenciales se llevarán a cabo el **lunes 8 de junio de 2026, a las 10:00 a. m., en One South Station, Third Floor, Large Hearing Room, Boston, MA 02110** y el **jueves 11 de junio de 2026, a las 2:00 p. m. en la Lawrence Public Library, Sargent Auditorium, 51 Lawrence Street, Lawrence, MA 01841**, con la posibilidad de participación virtual en ambas audiencias a través de la plataforma Zoom. El Departamento proporcionará interpretación en las audiencias públicas en español, portugués,

chino (mandarín y cantonés), criollo haitiano y vietnamita. El Departamento también planea celebrar una conferencia técnica híbrida el **lunes 22 de junio de 2026 a las 10:00 a. m. en One South Station, Third Floor, Large Hearing Room, Boston, MA 02110** donde el personal facilitará una conversación sobre los Reglamentos de Electrificación de las TNC y garantizará que las diversas partes interesadas participen en un diálogo sobre la mejor manera de alcanzar los objetivos estatutarios.

El Departamento también solicita comentarios iniciales por escrito a más tardar a las 5:00 p. m. del **1 de junio de 2026**. Tras las audiencias públicas, las respuestas a los comentarios por escrito deberán presentarse a más tardar a las 5:00 p. m. del **2 de julio de 2026**. El Departamento acoge con satisfacción las modificaciones específicas de redacción recomendadas para los reglamentos propuestos para las Compañías de Redes de Transporte. El Departamento anima a las partes interesadas a colaborar en la elaboración de comentarios y recomendaciones consensuadas, siempre que sea posible.

Además, el Departamento solicita comentarios sobre los siguientes temas específicos:

Idoneidad del conductor y del vehículo

1. ¿Cómo pueden las TNC prevenir aún más los casos en los que un Conductor se niega a permitir el acceso a un animal de servicio?
2. ¿Cómo puede el Departamento aumentar la disponibilidad de vehículos accesibles para sillas de ruedas ("WAV") proporcionados a través de las TNC, en particular en las zonas rurales o desatendidas de Massachusetts?
3. ¿Debería el Departamento imponer algún requisito de información adicional a los Conductores de otros estados en relación con las verificaciones de antecedentes?
4. ¿Qué requisitos debería exigir el Departamento a las TNC que deseen prestar Servicios con vehículos autónomos?
5. ¿Qué medidas de seguridad adicionales recomienda que implementen las TNC para garantizar que los Usuarios suban al Vehículo del Conductor que les ha sido asignado para realizar el Viaje?
6. ¿Cómo pueden las TNC prevenir aún más los casos de cuentas compartidas de Conductores?
7. ¿Cómo pueden las TNC prevenir aún más los casos de fraude en la creación de cuentas de Conductores?

Electrificación de vehículos de viajes compartidos

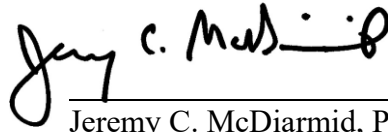
8. ¿Cuáles son los obstáculos que enfrentan los Conductores de TNC para obtener un ZEV para prestar Servicios y cuáles son las posibles maneras de abordar dichos obstáculos?
9. De conformidad con la Sección 13 del Capítulo 159A½ de las Leyes Generales, el Departamento está considerando establecer objetivos de electrificación para el sector de las TNC. Con base en la información disponible, el estado del mercado de EV y la adopción prevista de EV en la Mancomunidad de Massachusetts, ¿qué objetivos de electrificación —para los años 2030, 2035 y 2040— son alcanzables y minimizarían el impacto en los Conductores, al tiempo que reducirían eficazmente la contaminación del aire, mejorarían la salud pública y alcanzarían las metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero establecidos por la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales?
 - i. Como alternativa al establecimiento de objetivos de electrificación, ¿existen otras estrategias regulatorias más deseables para electrificar el sector de las TNC y alcanzar los objetivos mencionados anteriormente?
10. Los Reglamentos de Electrificación de los TNV exigen que cada TNC presente planes bienales al Departamento que detallen sus esfuerzos para aumentar la electrificación de los TNV y reducir las emisiones de GHG, de manera que se minimicen los impactos negativos del programa en los Conductores de vecindarios y municipios con ingresos familiar medio anual no superior al 65 por ciento del ingreso familiar medio anual estatal. ¿Qué criterios de evaluación debería adoptar el Departamento para determinar si las iniciativas propuestas son razonables, alcanzables y fiables?
11. ¿Cuáles son los beneficios y los desafíos asociados con ofrecer la opción de Viaje compartido? Por ejemplo, ¿existen preocupaciones de seguridad pública relacionadas con la obligatoriedad de la opción de Viaje compartido?
12. ¿Deberían aplicarse los Reglamentos de Electrificación de los TNV finales compartidos a todas las TNC, independientemente de su tamaño y del número de kilómetros recorridos por vehículos que proporcionen en un año calendario?
13. ¿Cómo debería definir el Departamento a un conductor de "alto kilometraje" que presta Servicios de las Redes de Transporte, y debería el Departamento exigir a los conductores de alto kilometraje que operan vehículos con motor de combustión interna que hagan la transición a un ZEV?
14. ¿Qué criterios de elegibilidad debería considerar el Departamento para los programas de incentivos financieros de las TNC que ayudan a los Conductores que recorren largas distancias a ofrecer Viajes previamente convenidos con ZEV?

15. ¿Qué criterios de elegibilidad debería considerar el Departamento para los programas de incentivos financieros de las TNC que reduzcan el costo para los Conductores de alquilar un ZEV para prestar Viajes?
16. ¿Cómo puede una TNC reducir el tiempo del Periodo 1 y del Periodo 2, así como los VMT?
17. El Departamento tiene como objetivo fomentar los viajes que conecten a los Usuarios con las instalaciones de transporte público, como paradas, estaciones y terminales de autobús, tren, ferry y tranvía. ¿Cómo puede una TNC incentivar a los Usuarios a conectar con estos medios de transporte?

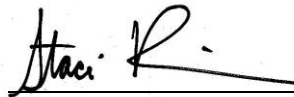
Todos los documentos deben enviarse al Departamento en formato electrónico como archivo adjunto por correo electrónico a dpu.efiling@mass.gov y al Oficial de Audiencias, Zachary Caunter, en Zachary.Caunter@mass.gov. El texto del correo debe especificar: (1) el número de expediente del procedimiento (D.P.U. 26-90); (2) el nombre de la persona o compañía que presenta la solicitud; y (3) un título breve descriptivo del documento. La presentación electrónica también debe incluir el nombre, el cargo y el correo electrónico de una persona de contacto en caso de preguntas sobre la presentación. El nombre del archivo electrónico debe identificar el documento, pero no debe exceder los 50 caracteres. Todos los documentos presentados en formato electrónico se publicarán en el sitio web del Departamento: <https://eeaonline.eea.state.ma.us/DPU/Fileroom> (ingrese “26-90”).

La documentación presentada y todos los relacionados que se presenten al Departamento o que este emita estarán disponibles en el sitio web del Departamento, tal como se menciona anteriormente, tan pronto como sea posible. En la medida en que una persona o entidad desee presentar comentarios o intervenir de conformidad con esta Orden, bastará con la presentación electrónica, tal como se detalla anteriormente. Para solicitar materiales en formatos accesibles para personas con discapacidades (braille, letra grande, archivos electrónicos, formato de audio), comuníquese con el coordinador de la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA) del Departamento en eeadiversity@mass.gov, 617-626-1282.

Según la Orden del Departamento,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jeremy C. McDiarmid". The signature is written in a cursive style with a horizontal line extending from the end.

Jeremy C. McDiarmid, Presidente

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Staci R.". The signature is written in a cursive style with a horizontal line extending from the end.

Staci Rubin, Comisionada

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Elizabeth A. Anderson". The signature is written in a cursive style with a horizontal line extending from the end.

Elizabeth A. Anderson, Comisionada

APÉNDICE A

El Reglamento propuesto está marcado para mostrar los cambios incorporados en el presente documento.

APÉNDICE B

Se adjunta como Apéndice B una versión sin marcar del Reglamento propuesto.