

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Seguridad de los Automovilistas Indocumentados Y Grupo de Trabajo Para la Seguridad

Miércoles, Abril 2, 2014

5:30 – 7:30 PM

Sala de Audiencias del Senado, Hall Legislativo

Asistencia a la Reunión

Miembros del Grupo de Trabajo:

Presentes:

Senador Bryan Townsend
Representante Helene Keeley
Representante Joseph Miro
James Collins
Javier Torrijos
Rosario Calvachi-Mateyko
Matthew Heckels
Raymond Holcomb
Major Melissa Zebley
Directora Jennifer Cohan
Sean Lugg
Ana Velasquez
Claudia Peña Porretti
Jose Somalo
Bryan Cochran
Darlene Battle
Karen Weldin Stewart

Correo Electrónico:

Bryan.Townsend@state.de.us
Helene.Keeley@state.de.us
Joseph.Miro@state.de.us
James.Collins@state.de.us
DHC_Chair@state.de.us
Charitocw@aol.com
Matthew@destatehousing.com
Raymond.Holcomb@state.de.us
Melissa.Zebley@state.de.us
Jennifer.Cohan@state.de.us
Sean.Lugg@state.de.us
avelasquez@thelatincenter.org
cporretti@laesperanza.org
jose.somalo@gmail.com
bryan.cochran.idcb@statefarm.com
dbattle@delaca.org
Karen.Stewart@state.de.us

Teléfono:

302-744-4168
302-744-4351
302-744-4171
302-744-4222
302-894-6329
717-951-0905
302-739-4263
302-744-2678
302-270-8745
302-744-2545
302-577-8809
302-655-7338x7696
302-854-9262x16
302-854-0240
302-529-0556
302-656-8200
302-674-7300

Ausentes:

Senator Robert Marshall Robert.Marshall@state.de.us 302-744-4168
Senator Brian Pettyjohn Brian.Pettyjohn@state.de.us 302-744-4048
Representative Andria Bennett Andria.Bennett@state.de.us 302-744-4351
Deborah Gottschalk, Esq. Deborah.Gottschalk@state.de.us 302-255-9038
Chief William Topping William.Topping@cj.state.de.us 302-856-6613
Keyla Rivero-Rodriguez Keyla.Rivero-Rodriguez@state.de.us 302-857-5873
Pastor Jeremias Rojas cryingprophet@verizon.net 302-562-4597
Judy Diogo jdiogo@cdcc.net 302-734-7513
New Castle County Chamber of Commerce -N/A
Greater Georgetown Chamber of Commerce -N/A
Delmarva Poultry Industry -N/A

Personal:

Michelle Zdeb Michelle.Zdeb@state.de.us 302-744-4059
Caitlin Del Collo Caitlin.DelCollo@state.de.us 302-744-4182
Mariclaire Luciano Mariclaire.Luciano@state.de.us 302-744-4180

Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

| <u>Asistentes:</u> | <u>Organización:</u> | <u>Teléfono:</u> |
|---------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| Andrew Meehan | CSDL | 202-312-1540 |
| Brian Zimmer | CSDL | 202-312-1540 |
| Kevin Andrade | Maxima | 302-228-8942 |
| Rhonda West | Del. Dept. of Insurance | |
| Gene Reed | Del. Dept. of Insurance | |
| Kami Beers | DMV | 302-744-2561 |
| Jason Vanderschel | DMV | 302-943-1802 |
| Olivia Lawson | DMV | 302-434-3242 |
| Scott Vien | DMV | 302-744-2730 |
| Drew Fennell | Office of the Governor | 302-577-3210 |
| Jen Rini | State News | |
| James Dawson | Delaware Public Media | |

La reunión del Grupo de Trabajo fue traída a la orden a las 5:38 p.m.

INTRODUCCION

Senador Townsend, co-presidente, agradeció a los miembros del Grupo de Trabajo y al público por asistir a la reunión. El Senador reconoció a Michelle Zdeb, asistente Legislativo, por sus esfuerzos con el Grupo de Trabajo. Presentó a Caitlin Del Collo, compañera Legislativa, y agradeció a ella y a la Sra. Zdeb por los preparativos para la reunión de hoy. El Senador Townsend presentó el primer punto de la agenda. La consideración de las Actas de la Reunión del Grupo de Trabajo.

CONSIDERACION DE LAS ACTAS DE LA REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO

Senador Townsend afirmó que las Actas de la Reunión se distribuyeron entre los miembros del Grupo de Trabajo la semana pasada y les preguntó a los miembros si tenían cambios que ellos querían hacer. Al no haber cambios, el Senador pidió una moción para aprobar las Actas de la Reunión.

Javier Torrijos, Presidente de la Comisión Hispana de Delaware, aprobó la moción de las Actas de la Reunión.

Bryan Cochran, en nombre de la industria de seguros, secundó la moción para aprobar las Actas de la Reunión.

Senador Townsend, pidió a todos a favor de la aprobación del Acta decir SI, entonces preguntó si alguien se oponía.

Las Actas de la Reunión se aprobaron, con todos los miembros a favor.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de Abril del 2014.”

Senador Townsend dio las gracias al personal de la División de Motor y Vehículos (DMV) por la traducción en español de las Actas de la Reunión. El Senador explicó que las Actas fueron traducidas a fin de fomentar la participación pública en la comunidad de habla hispana, la cual representa un gran porcentaje de las personas afectadas por este problema. El Senador Townsend reconoció que comunidades de otras razas étnicas y otras lenguas también se ven afectadas por este problema.

PRESENTACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y SEGURIDAD DE LA PATRIA

Senador Townsend invitó al miembro del Grupo de Trabajo Raymond Holcomb para hacer una presentación en nombre del Departamento de Seguridad y Seguridad de la Patria.

Raymond Holcomb dijo que aunque no puede hablar en nombre de Inmigración y Control de Aduanas (ICE), generalmente ICE alienta a las fuerzas del orden a contactar a la línea telefónica de ICE las 24 horas del día, en caso de que un individuo indocumentado sea detenido por un delito criminal. En tal situación ICE intentará emitir una orden de detención para mantener al individuo para que sea deportado. Si bien esta es la posición de ICE, el Sr. Holcomb no puede comentar si esto sucede en todos los casos.

Rosario Calvechi-Mateyko, co-presidente de la Comisión Hispana de Delaware, preguntó si la política de ICE es obligatoria por ley.

Sr. Holcomb respondió que no es obligatoria, pero altamente recomendable.

Sr. Torrijos preguntó si los delitos penales incluyen todas las violaciones de tráfico.

Sr. Holcomb respondió que una violación de tráfico tendría que ser una violación criminal grave, para que sea considerada como un delito penal.

Sra. Calvechi-Mateyko preguntó si conducir sin licencia se considera una violación grave.

Sr. Holcomb respondió que no es una violación grave.

Senador Townsend reconoció que había una serie de cuestiones jurídicas planteadas en la primera reunión, y que espera puedan ser tratadas por la oficina del Procurador General en las reuniones futuras.

El Senador afirmó que la información proporcionada por el Sr. Holcomb en nombre de Seguridad Nacional fue claramente importante para el Grupo de Trabajo, en particular en términos de las relaciones formales e informales entre el gobierno federal, estatal y local y la forma en que estas relaciones impactará la estructura de la legislación o de los programas de educación sobre el tema. El Senador Townsend también señaló que el Representante Keeley, co-presidente, se había unido a la reunión. Luego agradeció al Sr. Holcomb por ponerse a la disposición y abrió el turno de preguntas.

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Ana Velásquez en nombre del Centro Comunitario Latinoamericano, preguntó si Seguridad Nacional tiene alguna preocupación acerca de que si Delaware debe proceder con la Tarjeta de Privilegio de Conducir.

Sr. Holcomb respondió que la mayor preocupación del departamento es el mal uso de la tarjeta de privilegio para conducir con propósitos nefastos, incluyendo actividades relacionadas con el crimen y el terrorismo. El Departamento recomienda encarecidamente que si la tarjeta de privilegio de conducir es emitida, que sea diseñada de manera que se pueda distinguir de la licencia de conducir y que indique que no puede ser utilizada para propósitos de identificación.

Senador Townsend preguntó si había alguna pregunta de seguimiento o preguntas adicionales.

Claudia Peña Porretti, en nombre de la Esperanza, hace referencia a la declaración del Sr. Holcomb que ICE actualmente alienta a la fuerza del orden a ponerse en contacto con la línea directa del ICE, y le preguntó lo que él anticipa que ocurrirá entre la policía local y ICE si una persona con una tarjeta de privilegio de conducir es detenida por una violación de tráfico.

Mr. Holcomb repitió su afirmación de que él no puede hablar por ICE, pero especuló que si una persona es detenida por un delito menor de violación de tráfico; la policía local no llamaría ICE para animarlos a emitir una orden de detención.

Senador Townsend agradeció al Sr. Holcomb por su respuesta.

PRESENTACION DE LA COALICION POR UNA LICENCIA DE CONDUCIR SEGURA

Por favor, consulte el archivo adjunto para ver las dispositivas de PowerPoint. Un resumen de las dispositivas del Sr. Meehan se proporciona a continuación.

Senador Townsend anunció el siguiente punto de la agenda: la presentación por Andrew Meehan de la Coalición por una Licencia de Conducir segura (CSDL). El Senador agradeció al Sr. Meehan por asistir y mencionó que el asistió a la reunión anterior del Grupo de Trabajo. El Senador Townsend señaló que la Directora Jennifer Cohan hizo referencia a la Coalición por una Licencia de Conducir segura durante la primera reunión del Grupo de Trabajo, y cedió la palabra al Sr. Meehan.

Andrew Meehan dio las gracias al Grupo de Trabajo por considerar el tema tan complejo de la Tarjeta de Privilegio de Conducir. Durante los últimos 24 meses, 12 Estados han comenzado a emitir licencias a los inmigrantes indocumentados, y lo han hecho de forma rápida. La Coalición ha encontrado que muchas veces el alcance completo del tema de la tarjeta de Privilegio de Conducir no se ha examinado anteriormente para aprobar una ley. La Coalición agradece el hecho de que Delaware se tome el tiempo para considerar el tema de manera integral.

Sr. Meehan procedió a dar información sobre el origen de la CSDL. La organización fue fundada en 2001, a raíz de los ataques terroristas del 9/11. Después de los ataques se dieron cuenta de que las licencias de conducir son la forma preferida de identificación; se utilizan para fines tales como un contrato de arrendamiento y la apertura de una cuenta bancaria. En el

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

momento de los ataques terroristas no había una organización investigando los fraudes de las licencias de conducir, quienes cometen este tipo de fraude, y con qué fines. La gente no va a la DMV para obtener una segunda licencia de conducir sin una razón; por lo general hay una actividad fraudulenta relacionada con otros delitos. Muchas veces las personas obtienen una segunda licencia porque la primera ha sido suspendida o revocada. Múltiples condenas por DUI, la evasión de manutención de los hijos, y fraude electrónico son otras de las razones por las que las personas tratan de obtener varias licencias. En un caso, una mujer de New York, tenía varias licencias de conducir, cometió fraude a los beneficios del seguro social por un monto de \$520,000. Otro ejemplo, una persona cuya licencia fue suspendida o revocada debido a múltiples condenas por DUI obtuvo una licencia CDL para poder conducir un autobús escolar. La Coalición ha aprendido que si se permite que el fraude se produzca fácilmente a través de prácticas impenetrables, este ocurrirá, por una variedad de razones.

En el 2009 CSDL estableció un programa de premios para reconocer los Estados que han tomado medidas extraordinarias para evitar el robo de identidad y fraude. Los premios se conceden en cuatro categorías: Seguridad de Documentos, Seguridad Nacional, Compromiso Público, Protección de Identidad. En el 2012, Delaware fue galardonado con el premio de Protección de Identidad por tomar medidas adicionales, bajo el liderazgo de la Directora Jennifer Cohan y otros en la DMV, por proteger la identidad de los solicitantes de las licencias de conducir. El Sr. Meehan señaló que aunque es más difícil para una persona respetuosa de la ley obtener una licencia de conducir, también es más difícil que un criminal cometa fraude. El proceso para obtener una licencia de conducir está en su lugar por buenas razones. Al mismo tiempo, el Sr. Meehan observó que aún con el proceso adecuado en práctica, un empleado corrupto en la DMV puede deshacer los esfuerzos que se han logrado para proteger la identidad.

Otro hallazgo de la Coalición es que muchos DMV no trabajan con la policía local cuando descubren múltiples identidades y licencias. Ellos simplemente invalidan las licencias. En este punto, el daño ya está hecho, ya que los múltiples documentos que parecen ser legítimos, ya se encuentran en circulación. Por el contrario Delaware tiene un buen historial de trabajar con la policía para investigar fraude.

El proceso para obtener una licencia de conducir o una tarjeta de identificación se basa en un sistema de capas de varios documentos. Ningún documento es totalmente seguro, por lo que al proporcionar varios documentos con características de seguridad identificables, y verificando los documentos con los organismos emisores, se logra un mayor nivel de seguridad.

El reto de los documentos extranjeros es que es más difícil detectar los documentos falsos, especialmente los pasaportes extranjeros. Es difícil verificar los pasaportes extranjeros con los organismos emisores y reconocerlos si usted no está familiarizado con el pasaporte auténtico, o como se ve el pasaporte original. Los trabajadores de la DMV están acostumbrados a ver los pasaportes de EE.UU. y pueden identificar falsificaciones, pero no es igual para pasaportes extranjeros. Este desafío puede ser mitigado mediante entrenamiento y plantillas de pasaportes extranjeros; Sin embargo, esto requeriría más recursos y alargar el proceso.

Nevada es el único estado que utiliza actualmente el sistema de capas para tarjetas de privilegios de conducir. Piden tarjetas de identificación consular y pasaportes extranjeros. Las tarjetas de identificación Consular pueden ser problemáticas; tanto la Oficina de Responsabilidad Gubernamental (GAO) y el FBI han testificado ante el Congreso que las tarjetas consulares mexicanas son fáciles de obtener de manera fraudulenta. La GAO descubrió que en algunos casos se podría llenar una encuesta, pagar \$25, y recibir el documento. El FBI ha señalado que las características de seguridad de las tarjetas consulares mexicanas son fáciles de falsificar. La

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Embajada de México en Vermont ha proporcionado sesiones de información, pero la Coalición no ha podido verificar si las características son el estado de la técnica.

No hay una buena manera de verificar electrónicamente la autenticidad de los documentos extranjeros. El Sr. Meehan señaló que la DMV en Delaware puede verificar los pasaportes con el Departamento de estado de EE.UU. incluyendo nombre, fecha de nacimiento, y el número de pasaporte. Esto constituye una importante capa de seguridad. Todos los 11 estados que actualmente emiten tarjetas de privilegios de conducir requieren ya sea una tarjeta de identificación consular o un pasaporte extranjero.

La Coalición recomienda que el Grupo de Trabajo permita a la DMV decidir que documentos requiere para emitir la tarjeta de privilegio de conducir. Esto permitiría que la DMV pueda decir cuales documentos son seguros y como comunicarse con las diferentes embajadas sobre las tarjetas consulares. Hay 180 consulados en los EE.UU. muchos de los cuales emiten tarjetas consulares con diferentes niveles de características de seguridad. Aceptar todas las tarjetas consulares carecería de precisión ya que no todas las tarjetas consulares son igualmente seguras.

El Sr. Meehan procedió a discutir la apariencia o aspecto de la tarjeta de privilegio de conducir en otros estados. Comentó que en el Estado de Nevada la tarjeta de privilegio de conducir es visualmente distinta de la licencias de conducir y se marcan como “no válida para identificación.” La tarjeta emitida en Illinois es visualmente distinguible es de un color diferente a la licencia de conducir, y está marcada como “no valida para identificación.” La tarjeta de privilegio de conducir en Utah es igualmente distinta de una licencia de conducir y se marca como “no válida para su identificación” y “privilegio de conducir solamente”. Estas tarjetas permiten a la Administración de Seguridad del Transporte (TSA) y otros agentes a nivel federal ver que una tarjeta no cumple con los requisitos de la Ley Real ID y por lo tanto no pueden ser aceptadas para fines oficiales.

El Sr. Meehan comentó que el Acta Real ID es una ley federal y es un requisito. Luego concluyó su presentación y preguntó si había alguna pregunta.

Sr. Torrijos preguntó si la Coalición ha encontrado una tarjeta entre los Estados que la emiten que sea preferible en términos de características de seguridad.

Sr. Meehan aclaró la pregunta del Sr. Torrijos acerca de la relación entre la seguridad física de la tarjeta y el nivel de fraude. Comentó que el reto en la generalización de la relación es que, con la excepción del estado de Washington, Nuevo México, y Utah, no han estado emitiendo las tarjetas por mucho tiempo. Agregó que Washington, Nuevo México y Utah han visto una gran cantidad de fraudes. Illinois sólo ha emitido licencia de conducir de Visitantes Temporales (TVDLs) desde el 1 de enero del 2014; desde entonces se han emitido 15,000 TVDLs. Sin embargo, los solicitantes inmigrantes indocumentados se incluyen con todos los otros no ciudadanos en el recuento de TVDLs. La FDC y el Departamento de Justicia simplemente no hacen un seguimiento del fraude a las licencias de conducir. Ha habido algunos casos en Nevada en los cuales los individuos intentaron obtener tarjetas de privilegios de conducir, pero no lo hicieron porque los documentos no sostienen su validez. En general, se necesitará tiempo para que los casos se presenten a fin de establecer una relación entre la seguridad de la tarjeta y el fraude.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Directora Jennifer Cohan en representación de la División de Motor y vehículos de Delaware, comentó que mientras Washington, Nuevo México y Utah han tenido problemas con el fraude, Utah ha experimentado la menor cantidad de fraude.

Sr. Torrijos preguntó a la Directora por qué es que Utah ha experimentado la menor cantidad de fraudes entre los Estados que han emitido las tarjetas de privilegio de conducir por más tiempo.

Directora Cohan respondió que no sabe por qué.

Sr. Meehan dijo que es fácil de obtener muchos de los documentos aceptados para una tarjeta de privilegio de conducir. Continuó diciendo que uno de los tipos más comunes de fraude de licencia de conducir es cuando una persona con una licencia inválida utiliza una identidad diferente para obtener una nueva licencia de conducir. Esto incluye los casos en que la licencia de una persona ha sido invalidada debido a múltiples DUI, multas, evasión de la manutención de los hijos, etc. La conclusión es que estas personas no deberían haber estado en la carretera, pero todavía tienen que (ir al trabajo, a la escuela, etc.), por lo que utilizan una identidad diferente para obtener una licencia nueva.

Comisionada Stewart en representación del Departamento de Seguros de Delaware, compartió que cuando ella solicitó un pasaporte no tenía su acta de nacimiento para presentar. En su lugar, ella proporcionó su fe de bautismo, y esta fue aceptada por la agencia.

Directora Cohan respondió que ahí está uno de los problemas con los pasaportes: es más difícil conseguir una licencia de conducir en un estado compatible con el ID Real de lo que es conseguir un pasaporte. Además, lo que complica el problema es el hecho de que uno de los documentos necesarios para obtener un pasaporte es una licencia de conducir.

Sra. Calvachi-Mateyko, haciendo referencia a una información que leyó anteriormente, declaró que el consulado mexicano requiere de los siguientes documentos para obtener una tarjeta consular: Una identificación con fotografía, y una tarjeta de registro de votante, pasaporte, tarjeta del servicio militar. Si el solicitante no puede proporcionar estos documentos al consulado, se confirma la identidad de los solicitantes mediante la investigación de sus antecedentes por medio de las autoridades de México. Además, el solicitante debe presentar prueba de residencia, por ejemplo, una factura de servicios públicos. A continuación esta información se envía al Registro Central de México. Sra. Calvachi-Mateyko, declaró que las tarjetas pueden ser verificadas.

Sra. Calvachi-Mateyko compartió que hace muchos años era fácil obtener una tarjeta consular, pero ahora no lo es. Señaló a continuación que parte del problema es cómo le ha ido a los estados cercanos a la frontera con la emisión de tarjetas de privilegio de conducir, que cometieron un error con tan solo dando las tarjetas y se cometió fraude. Delaware se encuentra en una situación diferente, porque el Estado no está cerca de la frontera y está aprendiendo de las experiencias de otros estados.

Sra. Peña Porretti preguntó si el pasaporte tiene que estar vigente para ser considerado un documento aceptado.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Scott Vien, en nombre del miembro del Grupo de Trabajo Directora Cohan de la DMV, respondió que los pasaportes deben de estar al día y no vencidos.

Sra. Peña Porretti respondió que hay muchas personas en el Condado de Sussex cuyos pasaportes están expirados. Esto crea problemas cuando tratan de inscribir los niños en la escuela. Como resultado, miembros del personal de La Esperanza continuamente tiene que ir a las escuelas con los clientes para solicitar que sus hijos sean registrados a pesar de tener documentos expirados. Es difícil para las personas con estatus de indocumentados obtener un pasaporte válido.

Sr. Meehan respondió que el reto es que nueve de cada diez personas que solicitan tarjetas no están cometiendo fraude. Sin embargo, las identidades de las personas tienen que ser verificadas por los organismos emisores. Señaló que la DMV tiene un sistema automático que verifica electrónicamente la Administración del Seguro Social y el Departamento de Estado para verificar los documentos. Estos sistemas no existen para documentos extranjeros. En los casos de Utah y Nuevo México, sus oficinas tienen relaciones con las oficinas consulares locales donde se realiza un examen a fondo para verificar los documentos. Este es un proceso que consume tiempo y es probable que añada tiempo de espera en la DMV.

Sra. Peña Porretti preguntó al Sr. Meehan si su recomendación es utilizar tanto la tarjeta consular y el pasaporte como forma identificación, en lugar de utilizar sólo un documento u otro.

Sr. Meehan respondió que no recomendaría el uso de la tarjeta consular para uso de identificación sin revisar el gobierno específico a partir del cual se expide y la capacidad de la DMV para verificar el documento en un formato electrónico, que actualmente no existe. Además, el umbral de identidad para obtener una licencia de conducir es superior al de la tarjeta de privilegio de conducir.

Sra. Peña Porretti preguntó si el señor Meehan ha visto una gran población de personas con pasaportes vencidos tratando de obtener tarjetas de privilegios de conducir, y si es así cómo se han tratado estos casos.

Sr. Meehan respondió que la Coalición no ha tenido que mirar grandes grupos de personas con pasaportes vencidos. Agregó que hace unos años los requisitos I-9 se utilizaron para incluir las palabras “licencia no vencida” y “pasaporte no vencido”. Eso cambió de manera significativa, sin embargo, la regulación final pasó sin ningún problema. Los empleadores tenían que educar a su personal de Recursos Humanos que ya no podían aceptar los documentos vencidos. El Sr. Meehan no cree que los altos números del desempleo puedan ser atribuidos a este cambio.

Sr. Torrijos le preguntó al Sr. Meehan que tipo de identificación el recomendaría al Estado de Delaware para aceptar las solicitudes de las tarjetas de privilegio de conducir.

Sr. Meehan se refirió a su superior Brian Zimmer, que ha generado una lista completa de los documentos, incluyendo la tarjeta de identificación de votante mexicano, que es emitida por una comisión de terceros, es segura, y es difícil de obtener de manera fraudulenta.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Brian Zimmer indicó que la demanda de pasaportes válidos se debe al hecho de que existe un mercado subterráneo grande para pasaportes vencidos, que comenzó para los ciudadanos estadounidenses. Hay corredores y redes en el mercado, y las personas dan los pasaportes vencidos que se parecen a su apariencia. Esto permite a las personas a evadir la manutención de menores, pensión alimenticia, los bancos persiguen la ejecución hipotecaria, etc.

El Sr. Zimmer citó el ejemplo de un hombre en Boston que fue condenado por numerosos asesinatos; el hombre tenía múltiples pasaportes válidos licencias, y aún con documentos expirados fue difícil atraparlo. También ha habido ciertos casos de ex-miembros de la mafia que se encuentran con vida luego de ser certificados muertos porque utilizan pasaportes fraudulentos.

Hay cuatro o cinco Estados que siguen siendo negligentes en el tema. Delaware no está entre ellos. Las embajadas extranjeras de Delaware se encuentran en D.C. Algunas de ellas incluyendo la Embajada de México, hace arreglos para proporcionar pasaportes a sus ciudadanos en el entorno local en forma rotativa. El Sr. Zimmer afirmó que el documento número uno que recomienda es un pasaporte vigente del país de origen del individuo.

Representante Miro preguntó cuál es el criterio que se utiliza para emitir una licencia internacional.

Sr. Meehan respondió que no hay una licencia internacional que sea universalmente reconocida. Sin embargo, la American Automobile Association (AAA) ofrece traducciones certificadas de las licencias de conducir. Además, existen acuerdos entre Corea del Sur y un número de Estados que reconocen las licencias válidas.

Representante Miro preguntó si alguno de los Estados cuenta con dicha licencia.

Sr. Meehan dijo que no existe dicha licencia.

Representante Miro respondió que cuando se viaja a Europa o ciertos lugares de América del Sur, como Chile y Argentina, se puede obtener una licencia internacional. Pero si alguien de esos países llega a los EE.UU., no pueden obtener una licencia aunque sea temporal.

Directora Cohan aclaró que en Estados Unidos no existe una licencia internacional. Actualmente Delaware tiene reciprocidad con Francia y Alemania, y está trabajando en el establecimiento de la reciprocidad con Dinamarca. Otros Estados tienen acuerdos con otros países. Si usted busca en el Internet “licencia de conducir internacional”, encontrará información; sin embargo, la información no es legítima. La DMV está teniendo dificultades para educar a la gente sobre este tema.

Representante Miro dijo que los estadounidenses pueden ir a otros países y obtener una licencia temporal o permiso para operar un vehículo.

Directora Cohan hizo hincapié en que esos permisos son temporales.

Sr. Meehan ilustró el desafío de la emisión de una licencia internacional y pidió a los miembros del Grupo de Trabajo que consideren lo difícil que sería solicitar una licencia de conducir

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

nacional que ponga a prueba el conocimiento y la familiaridad con las reglas de los 50 Estados, además, los territorios de los Estados Unidos. Tal proceso sería agotador.

Representante Miro pidió al Sr. Meehan aclarar su punto.

Sr. Meehan aclaró que en comparación, una licencia de conducir con las pruebas de conocimiento de las reglas de conducir en más de un país sería algo agotador.

Representante Miro indicó que no comparte la opinión del Sr. Meehan.

Sra. Calvachi-Mateyko aclaró que cuando otros países emiten licencias temporales, no requieren la prueba del conocimiento, más bien, ellos asumen que si usted tiene una licencia de su país de origen está en condiciones de conducir. Sra. Calvachi-Mateyko preguntó si un ciudadano ecuatoriano que visite los EE.UU. con una visa de turista por un periodo de un mes puede utilizar su licencia de conducir de su país de origen.

Directora Cohan respondió que sí.

Sra. Calvachi-Mateyko declaró que entonces estaría conduciendo bajo la ley en Delaware una persona con visa de turista y con una licencia de su país de origen.

Sr. Torrijos Preguntó si una persona tiene que pedir un permiso en su país de origen para conducir en los Estados Unidos. Citó el ejemplo de su tío que fue a la embajada de los Estados Unidos en Colombia para obtener un permiso para conducir en los EE.UU.

Directora Cohan dijo que siempre y cuando la DMV pueda validar que una persona está en el país de manera temporal, se les permite conducir utilizando su licencia del país de origen. Normalmente la DMV emite licencias por períodos de ocho años. Si alguien está en el país de manera temporal, va a obtener una licencia que será válida por el mismo período que la persona está autorizada a permanecer en el país.

Sr. Torrijos preguntó si esa persona tendría en ese caso una licencia especial, o usaría su licencia actual.

Directora Cohan respondió que esa persona recibirá la misma tarjeta que todos los demás.

José Somalo declaró que él ha tenido experiencia con personas que han estado de visita.

Sra. Calvachi-Mateyko declaró que aprecia a la Coalición por asistir; sin embargo, ella está al tanto de que la Coalición y otras organizaciones nacionales generan temor sobre el tema del fraude. Esta campaña ha sido perjudicial para los inmigrantes, especialmente para los latinos. Sra. Calvachi-Mateyko cree que el Grupo de Trabajo debe ser cuidadoso, y no dejar que el miedo impida que el grupo pueda llegar a un plan legítimo que funcione.

Directora Cohan estuvo de acuerdo con la declaración de la Sra. Calvachi-Mateyko, y dijo que ella piensa que el punto del Grupo de Trabajo es explorar todos los temas. También dijo que la

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Sra. Calvachi-Mateyko hizo un buen punto al referirse a los Estados fronterizos que tienen ciertos aspectos que Delaware no tiene. Sin embargo, Delaware tenía 10,000 casos de identidad múltiples, 1,300 de los cuales eran casos de actividad criminal. La Directora dijo que cree que la Coalición llegó a la reunión para que el Grupo de Trabajo este consciente del problema, no del tema de la actividad fraudulenta/criminal de los inmigrantes indocumentados.

Sr. Zimmer ofreció sus pensamientos y dijo que con el internet es fácil demonizar a aquellos con los que no está de acuerdo. Dijo que hay información de 10-12 años de edad en línea que ataca la posición de la Coalición sobre las licencias de conducir. Sin embargo, actualmente hay una posición oficial de la Junta Directiva que apoya el concepto de la tarjeta de privilegio para conducir con las salvaguardias de la Coalición. Sr. Zimmer hizo hincapié en que la Coalición apoya la misión del Grupo de Trabajo y quiere educar acerca de la mejor manera de formular la tarjeta de privilegio de conducir. La Coalición cree que Delaware está en el camino correcto. Las preguntas que se plantean los miembros del Grupo de Trabajo son inteligentes y están en el punto. La Coalición le proporcionó al Estado de Vermont un documento con una lista de documentos de gran fiabilidad. Ellos no quieren publicarlos, con el fin de proteger que estos documentos se conviertan en blanco. Si la DMV desea que la Coalición le proporcione esa lista, ellos lo harán. Sr. Zimmer, concluyó que él está encantado de estar en la reunión y piensa que es un excelente procedimiento

Senador Townsend agradeció al Sr. Zimmer, y a continuación, invitó al Comisionado Stewart para hablar.

Comisionada Stewart preguntó que si su prima de Argentina podría conseguir una licencia de conducir, si ella llega a trabajar a los EE.UU. y tiene un pasaporte argentino válido y licencia de conducir.

Directora Cohan respondió que si la visa de esa persona puede ser validada, entonces esa persona podría obtener una licencia de conducir regular.

Comisionada Stewart preguntó qué pasaría si su prima llega como invitada a visitar el país.

Sr. Vien respondió que si alguien está de viaje de paseo, no se emitiría una licencia de conducir de Delaware; más bien, la persona puede usar su licencia de conducir de su país de origen durante un tiempo máximo de 30 días.

Senador Townsend preguntó si la Embajada de México tiene como idea facilitar la expedición de pasaportes a los mexicanos en Estados Unidos para ayudar a aquellos que son indocumentados y sus pasaportes han expirado.

Sr. Zimmer respondió que los mexicanos representan el grupo más grande de inmigrantes indocumentados en los EE.UU. Añadió que algunas de estas personas solo trabajan en los EE.UU. de manera temporal. Adicionalmente, México y los EE.UU. son parte del Acuerdo de Libre Comercio de Norteamérica (TLCAN), que ofrece alojamiento a los mexicanos en los EE.UU. que los inmigrantes procedentes de Asia y otros lugares no conseguirían. La legislatura mexicana ha tratado de mejorar las relaciones de Estados Unidos dirigiendo su Embajada para

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de Abril del 2014.”

llegar a los mexicanos que viven en los EE.UU. con el fin de proporcionar dos documentos válidos: un pasaporte y una tarjeta de identificación de votantes.

Senador Townsend respondió que sólo quería confirmar si el objetivo de los esfuerzos de la Embajada de México era específico o amplio.

Sr. Zimmer respondió que ha habido una serie de razones para este esfuerzo, y que hace algunos años la legislatura aprobó los gastos para asegurarse de que los mexicanos en los Estados Unidos obtengan pasaportes y sean fáciles de ser renovados.

Senador Townsend dijo que él tenía curiosidad en saber, que en caso de que Delaware siguiera hacia delante, si sería posible facilitar la actualización de documentos para grupos grandes de inmigrantes de otros países.

Sr. Zimmer respondió que hay tres países que se aseguran que sus ciudadanos tengan los documentos actualizados a un precio asequible: México, Honduras y Guatemala.

Darlene Batalla, en nombre de la Alianza de Delaware para el Avance de la Comunidad (DACA), hace referencia a los requisitos propuestos para la obtención de la tarjeta de privilegio de conducir que se presentaron en la primera reunión del Grupo de Trabajo. Mencionó específicamente dos años de declaración de impuestos y no ser elegible para una tarjeta de Seguro Social. La Sra. Batalla dijo que ella piensa que el grupo de trabajo se ha alejado de los requisitos propuestos.

Senador Townsend reconoció el comentario de la Sra. Batalla, y a continuación, invitó a la Sra. Calvachi-Mateyko hablar.

Sra. Calvachi-Mateyko respondió a los comentarios del Sr. Zimmer al afirmar que las Embajadas extranjeras están gastando más dinero y participan en un mayor alcance, el proceso es aún más difícil para los ciudadanos obtener los documentos. La gente tiene que esperar tres o cuatro meses para obtener los documentos. La Sra. Calvachi-Mateyko dijo que sería una buena idea invitar a los agentes consulares mexicanos y ecuatorianos de Philadelphia a educar al Grupo de Trabajo.

Senador Townsend invitó a la Directora Cohan hablar.

Directora Cohan preguntó si algún miembro del público deseaba hablar podía hacerlo.

Senador Townsend aceptó.

Kevin Andrade afirmó que los consulados de México, Guatemala y otros países han estado visitando las comunidades en Delaware, incluyendo Georgetown y Milford. En los próximos dos meses las embajadas vendrán a Delmarva para facilitar la expedición de pasaportes. Las embajadas de México y Guatemala piden documentos como acta de nacimiento y otra forma de identificación que hayan obtenido en sus países anteriormente. No es un proceso muy difícil.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Una vez que los documentos requeridos son recibidos, se tarda alrededor de una hora para crear un pasaporte nuevo, que cuesta alrededor de \$90. Estos procesos son seguros.

En Delaware aproximadamente el 60% de la población inmigrante hispana es de México; otro 20% es de Guatemala.

Senador Townsend agradeció al Sr. Andrade. El Senador se refirió a los comentarios de la Sra. Batalla, y le preguntó a la Directora Cohan acerca de los requisitos propuestos para la expedición de la tarjeta de privilegio de conducir.

Directora Cohan respondió que serían necesarios dos años de declaración de impuestos para establecer residencia en Delaware. Esto ayudaría a asegurar que Delaware no experimente una afluencia de no residentes que tratan de obtener una tarjeta de privilegio de conducir. También se requeriría un pasaporte válido u otro documento del país de origen. La DMV ya permite a las personas indocumentadas que puedan registrar el vehículo que poseen en Delaware. La DMV quiere continuar con este diálogo.

Senador Townsend agradeció a la Directora Cohan por la aclaración e invitó al Sr. Torrijos para hablar.

Sr. Torrijos manifestó que todos en la comunidad quieren asegurarse de que las identidades son verificadas y que las identidades de los residentes de Delaware no se vean comprometidas. Al mismo tiempo, es importante para establecer una tarjeta de privilegio de conducir. El Sr. Torrijos dijo, que no sabía qué otra forma de identificación que no sea el documento nacional de registro de votante o un pasaporte válido podría ser utilizado, que el Grupo de Trabajo debería orientarse con la DMV y Seguridad Nacional.

Directora Cohan respondió que le gusta la idea de tener flexibilidad para decidir qué formas de identificación aceptar; señaló que desde que la Ley de Identificación Real pasó, ciertas formas de identificación se han vuelto más seguras y por lo tanto se han añadido a la lista de documentos aceptables.

Senador Townsend preguntó si había alguna otra pregunta o comentario sobre el tema que se había debatido. Al no haber ningún comentario, el Senador invitó al Departamento de Seguros a hacer su presentación.

PRESENTACION DEL DEPARTAMENTO DE SEGUROS

Comisionada Stewart comenzó la presentación explicando que ella y el Comisionado Adjunto Gene Reed asistieron recientemente a una conferencia de la Asociación Nacional de Seguros (NAIC). Parte de la conferencia implicaba trabajar en leyes modelos para ser adoptadas por los estados. La comisionada presentó al Sr. Reed y dijo que el llevaría la presentación.

Gene Reed agradeció al Senador Townsend, a la Coalición para una licencia de conducir segura, y a la Directora Cohan por unirse para hacer carreteras más seguras para todos los residentes de Delaware. Les agradeció además, por proporcionar documentación para la creación del Grupo de Trabajo, la cual el Sr. Reed utilizó para hacer su presentación al comité en la conferencia. La

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

presentación fue bien recibida. Aunque el comité no tenía preguntas, ellos estaban dispuestos a utilizar la información presentada por el grupo de estudio Auto Insurance C & D que está presidido por el Comisionado Joe Murphy de Massachusetts. El grupo incluirá la información en un papel blanco debajo de una sección de “temas emergentes”. De esta manera la información se difundirá a todos los 50 Estados y Jurisdicciones. El Sr. Reed dijo que continuará trabajando con CSDL para obtener estadísticas nacionales sobre las personas indocumentadas para presentaciones posteriores sobre temas emergentes.

Una vez que las personas tengan una tarjeta de privilegio de conducir, tendrán que obtener un seguro con el fin de conducir legalmente en el Estado. Eso disminuirá el número de conductores sin seguro en la caterrera, y aumentará la cantidad de dinero que las compañías de seguro recibirán. El Estado también se beneficiará a través del impuesto sobre las primas que se recauda en el seguro de automóviles.

El Sr. Reed advirtió que la disponibilidad y la asequibilidad de seguro de auto tienen que ser considerado. Las compañías de Delaware no están obligadas a suscribir seguros de automóviles. Como tal, es muy probable que los conductores con tarjeta de privilegio de conducir se les asignara un nivel de riesgo que les obligara a pagar tres o cuatro veces más por sus primas. Sin embargo, la Asociación Americana de Seguros (AIA) y la Agencia de Seguros de Titulo Progressive (AICP) han indicado que van a suscribir tales conductores. El Sr. Reed dijo que el tema subyacente de la asequibilidad es exclusivo de las directrices de las compañías de seguro. Una persona que no tiene un historial de conducir en este país y que no ha tenido seguro en los últimos 30 días pondría tener la misma prima que un joven de 16 años que compra su propia póliza de seguro. El Sr. Reed le gustaría trabajar con la Coalición para desarrollar una sección para el papel blanco antes mencionado para que el tema sea compartido a nivel nacional. Dijo que si el Senador Townsend está de acuerdo, se presentará en la próxima reunión de la conferencia en Agosto para educar sobre el tema a fondo y el impacta que ha tenido a nivel nacional.

Senador Townsend dio su consentimiento y expresó su agradecimiento por la polinización cruzada presentada y por la oportunidad de presentarla en la próxima conferencia de la NAIC. El Senador preguntó si alguien tenía preguntas o comentarios.

Representante keeley le preguntó al Sr. Cochran si tenía una respuesta a los comentarios del Sr. Reed sobre la asequibilidad.

Bryan Cochran reconoció que el Estado de Delaware es un Estado caro para el seguro de automóviles, y se encuentra entre los diez Estados más caros. El Condado de New Castle es caro de asegurar ya que esta densamente poblado. La presencia de la carretera interestatal 95 (I-95) también hace subir las tasas de seguros. Además, el hecho de que la población general de Delaware es pequeña contribuye a tasas más altas, particularmente cuando se producen accidentes graves, tales como los que implican autobuses. Todas las Compañías de Seguros presentan sus tarifas al Departamento de Seguros, el cual aprueba las tarifas antes de que las pólizas se puedan vender.

El Sr. Cochran señaló que la industria es competitiva, y que las empresas que hacen más van a igualar con el precio las necesidades de sus clientes. Si el precio de una empresa es demasiado alto, los clientes se van a otra empresa; si el precio de una empresa es demasiado bajo, tendrán costos cuando las personas presenten reclamaciones.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Sr. Reed declaró que el Sr. Cochran estaba en lo correcto, y añadió que las primas se basan en las pérdidas esperadas y no en la capacidad de los clientes para pagar. El Departamento examina las tarifas presentadas por las Compañías de Seguros.

Representante Keeley preguntó al señor Cochran sobre el caso que hizo referencia el Sr. Reed en el cual una persona adulta sin un historial de conducir en EE.UU. aplica para obtener seguro.

Sr. Cochran dijo que cuando alguien no tiene un record de conducir y aplica por una póliza de seguro con State farm, incluyendo adultos que tienen una licencia de conducir válida de otro país, la póliza está a cargo de una empresa estándar por un periodo de un año, cuando la póliza cumple un año se vuelve a evaluar. Si las personas no han tenido accidentes o multas en el primer año, pueden conseguir tarifas más baratas a través de State Farm Mutual Automobile Insurance Company.

State Farm está tratando de mejorar el precio de sus clientes. Una técnica para hacerlo implica el uso de un dispositivo que mide la forma como una persona conduce. Esto beneficiaría a los conductores que son cuidadosos y no viajan distancias largas, que serian elegibles para un descuento; sin embargo, los conductores que viajan distancias largas no se beneficiarían del dispositivo.

Representante Miro preguntó si ayudaría a las personas tomar la prueba en carretera.

Sr. Cochran respondió que las Compañías asumen que si una persona tiene una licencia de conducir, está calificada para conducir y ya ha tomado la prueba en carretera. El problema es cuando una persona no tiene un record de conducir en los estados Unidos. La persona se evaluaría de la misma manera que un conductor nuevo.

Representante Miro preguntó si esa afirmación es cierta, incluso si una persona toma ambos exámenes el escrito y el práctico.

Sr. Cochran respondió que sí.

Representante Miro preguntó que si la política a la cual se refiere el Sr. Cochran se aplica a todas las Compañías de Seguros.

Sr. Cochran dijo que sólo puede hablar de las pólizas de State Farm. Sin embargo, dijo que sospecha que la mayoría de las Compañías tratan de acomodar a los conductores extranjeros. Reiteró que el campo es competitivo, por lo que las Compañías tienen que hacer todo lo posible para mantener su competitividad. Por ejemplo, State farm, está tratando de acomodar los clientes que hablan otros idiomas.

Senador Townsend preguntó si la industria o el Departamento de Seguros pueden idear una forma para que los conductores adultos sin record de conducir puedan demostrar que no tienen el mismo nivel de riesgo que un conductor nuevo, con el fin de calificar para una prima más baja.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de Abril del 2014.”

Mr. Cochran dijo que no sabe si eso se puede hacer, sin embargo, el Estado tiene un curso de conducir a disposición del Público, que puede ayudar a los conductores a calificar por un descuento de hasta un 15% en la póliza de Seguro de Automóviles.

Senador Townsend pidió la confirmación de que el descuento que se recibe por el curso de conducir es más pequeño que el descuento que se obtendría por ser un conductor adulto experimentado.

Sr. Cochran indicó que cree que el Senador esta correcto.

Senador Townsend dijo que está ansioso por ver si algo se puede hacer a través de la legislación o de un Grupo de Trabajo para que las personas que califican para una prima más baja tengan una opción lo más pronto posible que refleje menor su riesgo real. El Senador entonces se refirió a la pregunta del Representante Keeley sobre lo que State farm y otras Compañías de Seguros están haciendo en estados que ya emiten tarjetas de privilegio de conducir. El Senador Townsend propuso que el Sr. Cochran que podría presentar esa información en reuniones futuras.

Sr. Cochran respondió que las personas que tienen tarjetas de privilegios de conducir en otros estados son tratadas como el resto de los conductores.

Senador Townsend preguntó que si eso significa que las personas pagan primas altas cuando obtienen las pólizas.

Sr. Cochran respondió que sí, y agregó que una vez que las personas demuestran que pueden conducir de manera segura son elegibles para primas más bajas.

Comisionada Stewart informó al Grupo de Trabajo que las compañías de seguros utilizan modelos lineales de valoración que toman en cuenta muchos factores. Por lo tanto, dos personas que viven en el mismo vecindario con el mismo tipo de vehículo pueden pagar diferentes tasas de seguros. Existen múltiples puntos que determinan el precio, y se tienen en cuenta diferentes características de seguridad.

Senador Townsend dijo que es curioso hasta qué punto el concepto de múltiples puntos de precio puede ser estirado, y al mismo tiempo mantener la seguridad pública. El Senador dijo que le gustaría saber más de lo que está sucediendo en otros estados con el Departamento de Seguros y la industria y de cómo Delaware podría manejar el tema.

El Senador dijo que quiere asegurarse a través de este proceso, que el seguro va a ser asequible para los conductores con tarjetas de privilegio de conducir. Señaló, sin embargo, que muchas personas que podrían beneficiarse con las tarjetas de privilegio de conducir pueden tener los ingresos necesarios para pagar el seguro. El Senador les dijo al Grupo de Trabajo que no deben asumir que la población es del todo de bajos ingresos. Agregó que podría haber consecuencias para los ciudadanos de Estados Unidos, debido a la recesión, que pueden tener problemas con la asequibilidad del seguro. Reconoció que varias personas querían hablar, el Senador Townsend invitó a la Representante Miro, al Sr. Torrijos, y el Sr. Reed a hablar respectivamente.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Representante Miro dijo que uno de los objetivos de la industria del seguro es asegurar la mayor cantidad posible de personas. Si las primas son muy altas no son fáciles de obtener para las personas que necesitan el seguro. Es necesario que haya un ajuste para los conductores con experiencia, sin embargo, la representante no quiere dictar lo que se debe hacer.

Sr. Cochran estuvo de acuerdo con el comentario del Representante Miro sobre el tema de la experiencia de los conductores, y explicó que la experiencia tiene que ser verificada. Es difícil a veces verificar el pasaporte de alguien, así que también puede ser difícil verificar la licencia de conducir extranjera. El Sr. Cochran indicó que tiene un montón de ideas sobre asequibilidad.

Senador Townsend dijo que le gustaría dar al Sr. Cochran tiempo para discutir el tema del costo accesible en una reunión futura.

Sr. Cochran dijo que a fin de sentar las bases para la discusión en la próxima reunión, que quería que todos supieran que el Estado fija la cantidad mínima obligatoria para la cobertura del seguro.

Senador Townsend reiteró la importancia del tema y su interés en aprender más en la próxima reunión. El Senador invitó al Sr. Torrijos para hablar.

Sr. Torrijos dijo que una de las preocupaciones es que la comunidad se encuentra por debajo del nivel de pobreza. A él le gustaría trabajar con las compañías de seguros. Sugirió que las compañías de seguros o agencias estatales podrían ofrecer cursos de seguridad a un precio reducido. Se están aprovechando de algunas personas dentro de la comunidad que buscan seguros. Por ejemplo, algunas personas están pagando dos o tres veces más dinero por sus pólizas.

Comisionada Stewart respondió a los comentarios del Sr. Torrijos al afirmar que la cantidad mínima de cobertura de seguro se establece en base al nivel actual con el fin de estar al alcance de los conductores de bajos ingresos.

Sr. Reed agregó que existe una diferencia entre la suscripción de la póliza y las tasas actuarialmente justificadas. Supuso que las compañías de seguro probablemente ya han figurado las tasas de 40 años que no han tenido un seguro por los últimos 30 días, teniendo en cuenta el número de accidentes que han tenido. Coincidió con el Sr. Cochran en que las compañías de seguros quieren ser competitivas en este mercado emergente.

El Sr. Reed se dirigió a la utilización de las puntuaciones de crédito en la emisión de pólizas nuevas. Las puntuaciones de crédito no se les permite ser utilizadas para las pólizas ya existentes, pero si se les permite ser utilizadas para las pólizas nuevas. Esto podría ser perjudicial para los inmigrantes indocumentados que no tienen un historial de crédito en los EE.UU.

Senador Townsend agradeció al Sr. Reed por su participación.

DISCUSION DE LOS TEMAS LEGALES

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Senador Townsend presentó a continuación el siguiente punto de la agenda del día: la discusión de los temas legales. Invitó a los miembros del Grupo de Trabajo a discutir cuales preguntas ellos piensan se les puede hacer a la Procuraduría General de la Nación y que ellos puedan responder. Señaló que varias preguntas surgieron en la reunión anterior, incluyendo si el gobierno federal puede obligar al Estado a darles información. James Collins de la oficina del gobernador sugirió un lenguaje en las leyes que estipule que la información sólo puede ser dada a otras agencias si se está investigando un asunto penal. El Senador invitó a los miembros del Grupo de Trabajo a enviar sus preguntas legales.

Sr. Torrijos expresó su preocupación de lo que pasaría si alguien con una tarjeta de privilegio de conducir le presenta la tarjeta a su empleador. El Sr. Torrijos quería saber específicamente si el empleador estaría obligado a ponerse en contacto con ICE.

Senador Townsend aclaró que ellos no necesariamente obtendrían una respuesta a esta pregunta en esta reunión, pero será anotada para reuniones futuras. El Senador invitó a que hicieran más preguntas.

Sra. Velásquez preguntó si hay otras poblaciones que se beneficiarían de la tarjeta de privilegio de conducir, además de los inmigrantes indocumentados. Si no, entonces tener una tarjeta de privilegio de conducir indicaría automáticamente que la persona es un inmigrante indocumentado. La Sra. Velásquez citó el ejemplo de otros estados que emiten el mismo tipo de licencia para todos los inmigrantes, sin importar su estatus legal. Estas tarjetas no implican automáticamente el estatus de indocumentado.

Sr. Zimmer explicó que en Illinois la H1H2 para trabajadores temporales ha experimentado muchas dificultades como resultado de haber sido categorizada junto con otros grupos de inmigrantes. Se presentó una demanda de parte de un grupo de empresarios, y empleados temporales legales, ya que están siendo objeto de estudio de ICE por estar juntos con los inmigrantes indocumentados que poseen el mismo tipo de licencia. El concepto de la licencia está bien intencionado, pero ha trabajado en contra de los inmigrantes legales. Si Illinois hubiese puesto todo el tiempo en la creación de su licencia como Delaware lo está haciendo, se habrían evitado esta desafortunada circunstancia.

Sra. Velásquez aclaró que no estaba recomendando este tipo de licencia, pero quería asegurarse de que el tema sea tratado.

Directora Cohan aclaró que la tarjeta de privilegio de conducir está dirigida a los inmigrantes indocumentados solamente. Todos los demás conductores con cualquier tipo de status legal están cubiertos por la licencia de conducir regular.

Sra. Peña Porretti comentó que La Esperanza anticipa que las tarjetas de privilegio de conducir no serán proporcionadas a los empleadores. Algunas personas pueden no querer auto-identificarse con sus empleadores. Además, estas personas ya están trabajando, por lo que van a utilizar la tarjeta sólo para fines de conducir.

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

Senador Townsend hizo referencia a la preocupación del Sr. Torrijos, señaló que todavía podía haber situaciones en que el empresario vea la tarjeta de privilegio de conducir de un empleado por accidente en la cafetería. En tal situación, el tema de la responsabilidad del empleador se mantiene.

Sr. Torrijos confirmó que la declaración del Senador Torrijos habla de su preocupación. El no quiere que las tarjetas de privilegio de conducir sean utilizadas para identificar a los inmigrantes indocumentados al ICE. La comunidad ya tiene miedo. El quiere educar a las personas de que los empleadores no pueden solicitar las tarjetas de privilegio de conducir.

Senador Townsend comentó que vale la pena discutir la idea de crear una prohibición legislativa sobre los empleadores privados, pero este es un tema delicado. El Senador dijo que no sabe si este concepto desencadenará una respuesta por parte de la Procuraduría General de la Nación, o de la ley de empleo, no sabemos si existe un estatus que determina si un empleador puede o no pedir un documento.

Sr. Torrijos respondió que su punto es que la tarjeta no es para fines de identificación, sólo para conducir, por lo que es la manera como debe ser tratada. Una licencia, por otro lado, es una forma de identificación.

Senador Townsend señaló que las tarjetas estarían marcadas “no para identificación”, para que los bancos y otros establecimientos no puedan utilizarlas para verificación de identidad. Eso es diferente que prohibir a los empleadores pedir la tarjeta. El Senador dijo que no sabe si eso es legal.

Representante Keeley sugirió que se podría hacer una investigación acerca de cómo otros estados con tarjetas de privilegios de conducir manejan este tema. Rep. Keeley declaró que muchos empleadores de inmigrantes indocumentados pueden ya saber a quienes están contratando.

Senador Townsend aseguró que si se va a crear un sistema para tarjetas de privilegio de conducir, este no va a ser configurado de forma que las personas sean reportadas a ICE. El Senador señaló que hay empresarios que dependen de la mano de obra de inmigrantes indocumentados y que no están representados en este proceso y en esta discusión.

Sr. Torrijos dijo que ese es su punto. Hay toda una industria en Delaware que depende de la mano de obra indocumentada. La industria comparte su preocupación por estar obligados a reportar las personas indocumentadas a ICE.

Comisionada Stewart declaró que la ley federal no permite a los empleadores pedir ciertos tipos de identificación, y señaló que el Sr. Reed está bien enterado sobre el tema.

Senador Townsend indicó que le gustaría escuchar al Sr. Reed abordar este tema en una próxima reunión y hacer un debate más amplio sobre el tema de empleo.

Sr. Reed planteó el tema de reciprocidad con otros estados. Cuestionó que si a una persona le dan una multa por exceso de velocidad, en un Estado no recíproco, se va a informar a Delaware sobre

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de April del 2014.”

la multa. Otra pregunta que el Sr. Reed Planteó fue qué pasaría si se produce un accidente en el Delaware Memorial Bridge, del lado del Estado de New Jersey, sería ese accidente cubierto por la póliza de seguro.

Directora Cohan dijo que la DMV no puede garantizar reciprocidad con otros estados.

Sr. Reed hace referencia de nuevo a su pregunta de si las compañías de seguros serían notificadas de tales violaciones con fines de calificación.

Directora Cohan respondió que lo harían.

Sr. Cochran dijo que las pólizas son estándar. No existe una póliza específica para los conductores con tarjetas de privilegio, por lo que estarían cubiertos como todos los demás. Las personas estarían cubiertas en cualquier otro Estado sin importar si ese Estado reconoce la tarjeta de privilegio de conducir.

Sra. Batalla dijo Delawareans deben decidir qué sucederá si una persona con una tarjeta de privilegio de conducir tiene por ejemplo un accidente en otro Estado, si la tarjeta va a ser Revocada.

Directora Cohan dijo que las reglas serán aplicadas independientemente de donde se produce el accidente.

Sr. Cochran dijo que si una persona tiene un accidente en un Estado que no sea en el que la persona vive, la corte pasará por un proceso de elección de la ley para determinar qué legislación estatal se aplica mejor a la situación. Sólo podemos legislar lo que sucederá en Delaware.

Senador Townsend reconoció la importancia de estructurar la legislación en Delaware.

DISCUSION ABIERTA POR EL GRUPO DE TRABAJO

Senador Townsend invitó a los miembros del Grupo de Trabajo a una discusión general, y señaló que el tema de una campaña de educación debe ser discutida en una reunión próxima.

Sr. Cochran indicó que existe una legislación en otros Estados para “prohibir la casilla” en las solicitudes de trabajo que se refieren a convicciones anteriores.

Senador Townsend respondió que la legislación esta fuera del comité y se espera que se escuche en el piso pronto. Sin embargo, esta legislación se aplicaría únicamente a los empleados estatales.

Sr. Cochran preguntó si también se aplica a las empresas que hacen contratos con el Estado.

Senador Townsend dijo que él no sabe; Sin embargo, él cree que el Estado de Wisconsin o Minnesota ya pasaron la legislación “Prohibir la casilla”, que se aplica a los empleados privados

**Minutes prepared by Michelle Zdeb, Legislative Assistant and Caitlin Del Collo, Legislative Fellow.
“Versión en español traducida por Rosanna Mena, Motor Vehicle System Specialist (DMV).”**

“Solo la versión en inglés de las actas de la reunión del Grupo de Trabajo de la SCR 36. Se consideran las actas oficiales del 2 de Abril del 2014.”

también. El Senador no cree que haya sido impugnada en los tribunales. El objetivo se ha adaptado “prohibir la casilla”, como parte de su política corporativa.

El Senador reconoció que existe un precedente para regular la conducta del empleador, y reiteró el comentario del Representante Keeley de que la mayoría de los empleadores de las personas indocumentadas ya conocen el estatus de sus trabajadores.

Sr. Torrijos hizo referencia a la propuesta de la DMV de emitir las tarjetas de privilegio de conducir por un período de cuatro años, y preguntó qué pasaría si el pasaporte de una persona es válido en el momento de recibir la tarjeta, pero vence en el período de los cuatro años.

Directora Cohan dijo al Sr. Vien que respondiera la pregunta del Sr. Torrijos.

Sr. Vien respondió que si un pasaporte expira en el futuro eso está bien. En el momento de renovar la tarjeta, la persona debe tener un documento actual válido.

Senador Townsend preguntó si había alguna otra pregunta o comentario.

COMENTARIOS DEL PÚBLICO

Senador Townsend invitó a los miembros del público a formular sus comentarios.

Sr. Andrade dijo que él no cree que habrá un problema con los empleadores. El IRS ya permite a las personas presentar sus impuestos con un nombre diferente. El no cree que las personas que usan nombres diferentes utilizarán las tarjetas de privilegio de conducir como identificación para propósitos de trabajo.

Al Sr. Andrade le preocupa cómo va a responder la policía con respecto a las personas que tienen tarjetas de privilegio de conducir. Hay agentes locales de la policía en Dagsboro, Oceanview, y Millsboro que le preguntan a las personas cuando estas son detenidas por su estatus legal. El cree que esto no es legal, por lo que el tema debe ser discutido con la Oficina del Procurador General de la Nación.

Otra preocupación es acerca de asegurar a la comunidad que permite a la policía hacer preguntas y tomar las huellas digitales a personas sospechosas de actividades delictivas. El Sr. Andrade le gustaría ver como la oficina del Fiscal de la Nación tratara este tema.

Se han emitido cientos de multas a conductores inmigrantes indocumentados, muchas de las cuales han sido dadas por un selecto grupo de agentes de la policía en el Condado de Sussex. El Sr. Andrade está preocupado por la discriminación racial.

Senador Townsend agradeció al Sr. Andrade por su comentario. También agradeció a los miembros del Grupo de Trabajo por su participación. El Senador dijo que se obtendrán los detalles de la próxima reunión.

Se levantó la sesión a las 7:26 p.m.