

Seguridad de los Automovilistas Indocumentados Y Grupo de Trabajo para la seguro

Martes, Febrero 18, 2014

4:30 – 6:30 PM

Buena Vista, Buck Library

Asistencia a la reunión

Miembros del grupo de Trabajo:

<u>Presentes:</u>	<u>Correo Electrónico:</u>	<u>Teléfono:</u>
Senador Bryan Townsend	Bryan.Townsend@state.de.us	302-744-4165
Senador Robert Marshall	Robert.Marshall@state.de.us	302-744-4168
Representante Andria Bennett	Andria.Bennett@state.de.us	302-744-4351
James Collins	James.Collins@state.de.us	302-744-4222
Javier Torrijos	DHC_Chair@state.de.us	302-894-6329
Rosario Calvachi-Mateyko	Charitocw@aol.com	717-951-0905
Mathew Heckels	Matthew@destatehousing.com	302-739-4263
Raymond Holcomb	Raymond.Holcomb@state.de.us	302-744-2678
Major Melissa Zebley	Melissa.Zebley@state.de.us	302-270-8745
Deborah Gottschalk, Esq.	Deborah.Gottschalk@state.de.us	302-255-9038
Director Jennifer Cohan	Jennifer.Cohan@state.de.us	302-744-2545
Sean Lugg	Sean.Lugg@state.de.us	302-577-8809
Ana Velasquez	avelasquez@thelatincenter.org	302-655-7338 ext. 7696
Claudia Pena Porretti	cporretti@laesperanza.org	302-854-9262 ext. 16
Jose Somalo	jose.somalo@gmail.com	302-854-0240
Bryan Cochran	bryan.cochran.idcb@statefarm.com	302-529-0556
Darlene Battle	dbattle@delaca.org	302-656-8200

Ausentes:

Senador Bryan Pettyjohn	Brian.Pettyjohn@state.de.us	302-744-4048
Representative Helene Keeley	Helene.Keeley@state.de.us	302-744-4351
Representative Joseph Miro	Joseph.Miro@state.de.us	302-744-4171
Chief William Topping	William.Topping@cj.state.de.us	302-856-6613
Keyla Rivero-Rodriguez	Keyla.Rivero-Rodriguez@state.de.us	302-857-5873
Karen Weldin Stewart	Karen.Stewart@state.de.us	302-674-7300
Pastor Jermias 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
Alton Irvin	Alton.Irvin@state.de.us	302-744-4038
Mariclaire Luciano	Mariclaire.Luciano@state.de.us	302-744-4180

Asistentes:

Gene Reed	Del. Dept. of Insurance	302-674-7391
Rhonda West	Del. Dept. of Insurance	302-674-7379
Rev. Carlos Ochoa	St. John Holy Angels Parish	302-218-1608
Vladimir Rosales	LA ZMY Radio	302-655-2721
Rev. Salvador Magario	St. Catherine of Siena Church	302-633-4900

Max Gluestein	CSDL	202-312-1540
Andrew Meehan	CSDL	914-907-9679
Kami Beers	DMV	302-744-2561
Scott Vien	DMV	302-744-2730
Mike Williams	DMV	302-744-2565
Kevin Andrade	Media	302-228-8942

La reunión del grupo de trabajo fue traída a la orden a las 4:38 de la tarde.

INTRODUCCION

Senador Townsend, co-presidente, se presentó y agradeció a los miembros del grupo de trabajo por responder tan rápidamente a la aprobación de la Resolución Concurrente del Senado (SCR) 36. Luego cedió la palabra a los miembros del grupo de trabajo que estaban presentes. El senador señaló que la industria Avícola de Delmarva y la Cámara de Comercio de Greater Georgetown se negaron a tener representantes en el grupo de trabajo, al mismo tiempo señaló que son bienvenidos a unirse en el comentario público en cualquier momento. Además, señaló que la Cámara de Comercio del Condado de New Castle aun está decidiendo si va a tener un representante en el grupo.

CALENDARIO DEL GRUPO DE TRABAJO

El senador Townsend afirmó por la SCR 36, que el grupo de trabajo se reunirá mensualmente a menos que los co-presidentes indiquen lo contrario. Además, el informe se deberá presentar al presidente Pro Tempore del Senado y al Presidente de la Cámara de Representantes a más tardar el 31 de Octubre del 2014.

ANTECEDENTES DE LA RESOLUCION CONCURRENTE DEL SENADO 36

Senador Townsend compartió que la representante Keeley, se alegra de que haya un interés renovado en el tema de la seguridad de los automovilistas indocumentados y los seguros, como ella, Representante Miro, y el senador Marshall han estado interesados en el tema por un tiempo.

El Senador explicó además que el fondo de la Resolución 36 se debió no solo aprobar una ley, pero también conseguir reunir un grupo de personas bien capacitadas y diversas juntas a ver un tema extremadamente complejo. Observó como el problema afecta a muchas personas en el estado, incluyendo a miembros de la Asamblea General y de sus familias, algunos de los cuales han estado en accidentes automovilísticos que involucran a conductores indocumentados. El senador explicó que el grupo de trabajo cuenta con una amplia representación por el hecho de que el tema es de gran alcance en sus impactos. Además, la Comisión Hispana de Delaware y otros legisladores han querido abordar el tema desde hace algún tiempo.

RESUMEN DEL TEMA

Senador Townsend dio la palabra al miembro del grupo, Javier Torrijos, para proporcionar una visión general del tema.

Javier Torrijos, Presidente de la Comisión Hispana de Delaware, agradeció al senador por patrocinar la SCR 36. Afirmó que el tema es importante, ya que algunas personas viven en el miedo y tienen dificultades para viajar del punto A al punto B. Además, la Comisión Hispana de Delaware (DHC) le gustaría ver que la Asamblea General pasara un proyecto de ley responsable como resultado del grupo de trabajo.

Senador Townsend agradeció al Sr. Torrijos e invitó a otros miembros del grupo de trabajo a proporcionar más información.

Bryan Cochran, en representación de la industria de seguros, confirmó que la industria de seguros no está preparada para tomar una postura sobre el tema de inmigración. En general, la industria apoya los intentos para prueba, licencia, y asegurar la seguridad de todas las personas.

Senador Townsend afirmó que aunque algunas personas pensaron que el tema de inmigración sería abordado a nivel federal, esto no sucederá a corto plazo, y por lo tanto es importante que el grupo de trabajo enfrente el tema de los conductores indocumentados. El grupo de trabajo se ocupa de garantizar que las personas, muchas de las cuales ya están manejando, puedan hacerlo de manera segura, legal y con seguro. Otra preocupación es asegurarse de que la economía de Delaware sea más dinámica, fluida y segura. Hay muchas partes interesadas, incluida la policía, Seguridad Nacional, y las aseguradoras privadas, por lo que hay un grupo diverso en la mesa.

Sr. Cochran proporcionó antecedentes adicionales sobre el tema, lo que indica que el dilema proviene de la Ley de identificación real, que el congreso aprobó en 2005, y fijo los estándares para las licencias de conducir del estado para ser utilizados con fines de identificación federal. Otra política desde el nivel federal que impulsó la acción dentro de los estados es la ley de Acción Diferida para la niñez. Los niños que califican bajo esta política se les conocen como soñadores. Estos individuos deben ser menores de 30 años de edad, deben haber residido en los EE.UU. continuamente desde el 15 de Junio del 2007, deben haber llegado a los EE.UU. antes de cumplir los 16 años, y deben asistir a la escuela secundaria, han obtenido un diploma o GED, o han recibido una baja honorable de la Guardia Costera o la rama de las fuerza armadas. Además, los niños no deben haber cometido delitos o faltas importantes o ser una amenaza a la seguridad nacional.

Al 31 de Agosto del 2013, se estimaba, que había 1.76 millones de "soñadores" elegibles. El servicio de Ciudadanía e inmigración de los Estados Unidos (USCIS) recibió 588,000 solicitudes y aprobó aproximadamente 455,000 aplicaciones. "soñador" no es un adulto, pero un niño que ha residido en los EE.UU. desde antes de la edad de los 16 años. Sr. Cochran añadió que la emisión de licencias de conducir a inmigrantes indocumentados es un costo mínimo para la sociedad. La emisión de licencias a los que pasan la prueba y demuestran el cumplimiento de las leyes de seguridad tendría un efecto positivo sobre las primas de todos.

Hasta la fecha sólo Arizona y Nebraska han decidido no emitir licencias de conducir para los beneficiarios del acta de Acción Diferida. Once estados, incluyendo California, Connecticut, Colorado, Illinois, Maryland, Nevada, Nuevo México, Oregon, Utah, Vermont, y Washington han aprobado leyes que permiten los inmigrantes indocumentados solicitar algún tipo de permiso de conducir. Los procesos de aplicación en Maryland, Washington y Utah entraron en vigor en Enero del 2014. El proceso en Oregon se convirtió a partir de Enero 2014, pero esta sujeto a un referéndum en Noviembre. Los procesos en Colorado Y Connecticut se iniciarán en Agosto 2014. El proceso de California será a partir de Enero 2015. Estos permisos

no son aprobados como identificación federal. Nuevo México y Utah emiten un tipo de licencia de conducir que es marcada para demostrar que no son aprobados por el gobierno federal. Utah emite una "tarjeta de privilegio de conducir". Illinois comenzó a emitir licencias de conducir a visitantes temporales en Noviembre 2013. Sr. Cochran, declaró que tiene acceso a los estatutos correspondientes del acta de soñador y que el grupo de trabajo puede referirse a ellos a cualquier hora.

Senador Townsend afirmó este problema no sólo afecta a los inmigrantes indocumentados de origen hispano, pero a otros también. Señaló que recibió un correo electrónico de un inmigrante indocumentado de Asia en su distrito. El senador dejó en claro la Alianza de Delaware para el Avance de la Comunidad (DACA) está en el grupo de trabajo en representación de un grupo más amplio de los inmigrantes indocumentados. Luego le preguntó si había comentarios adicionales antes de proceder con la presentación por el miembro del grupo de trabajo, Directora Jennifer Cohan, de la División de Motores y Vehículos.

Gene Reed, Comisionado de Seguros Adjuntos, estaba allí hablando en nombre del Comisionado de Seguros y miembro del grupo de trabajo Karen Weldin Stewart. Afirmó que el comisionado apoya la misión del grupo de trabajo, y que Delaware podría conducir a la nación con el ejemplo en el tema.

PRESENTACION DE LA DIRECTORA JENNIFER COHAN, DE LA DIVISION DE MOTORES Y VEHICULOS (DMV)

Por favor, consulte el archivo adjunto para ver las diapositivas de PowerPoint. Un resumen de las diapositivas de la Directora Cohan se proporciona a continuación:

Directora Cohan presentó su equipo y afirmó que le gustaría que el grupo de trabajo cambie el término de licencia de conducir y que utilice el término de "tarjeta de privilegio de conducir". Ella explicó que esto ayudará a separar las licencias de conducir existentes con la tarjeta de privilegio de conducir, y así evitar problemas tanto para la DMV y para la aplicación de la ley.

Diapositiva 2: Alrededor de 2012 individuos indocumentados que habían obtenido la licencia de conducir anteriormente ya no eran elegibles para renovar sus licencias de conducir. Además, Delaware fue el primer estado en cumplir con la ley de identificación real del 2005. Aumentar el número de conductores que carecen de conocimiento de las reglas de la carretera es un problema de seguridad y la evidencia indica que estos individuos continúan conduciendo de igual manera.

Diapositiva 3: El Departamento Federal de Seguridad Nacional ahora permite la emisión de tarjeta de privilegio de conducir, siempre que se indique con claridad que no son para propósitos de identificación federal. Actualmente, alrededor del 60% de los conductores de Delaware tienen licencias que cumplen con la ley federal. La DMV recomendaría una tercera categoría de tarjeta de privilegio de conducir con propósitos de manejar exclusivamente.

Diapositiva 4: La DMV ha ayudado a la gestión de identidades, especialmente en los casos de fraude y robo de identidad. 12,000 casos han sido revisados. 1,300 casos fueron el robo de identidad criminal. Por otra parte, en algún momento antes de implementar el nuevo sistema, había de 12 a 20 intentos por semana de llevar información fraudulenta y tratar de obtener las cosas a través del fraude, pero ahora sólo hay un intento cada seis meses. La directora Cohan añadió que los sectores públicos y privados se basan en gran medida en las licencias de conducir, incluyendo los bancos, prestamistas hipotecarios e incluso el departamento de Salud y Servicios Sociales (DHSS) cuando prestan sus servicios.

Directora Cohan señaló que algunos estados están manejando el tema bien, mientras que otros estados no.

Diapositiva 5: Illinois fue el primer estado en implementar tarjetas de privilegio de conducir.

Diapositiva 6: Nuevo México es un ejemplo de lo que no se debe hacer. Emiten licencias de conducir sin que el número de seguro social (SSN) sea requerido. Las actividades fraudulentas se han incrementado en Nuevo México en más de un 50%. Personas de otros estados van a Nuevo México para obtener licencias de conducir, con evidencia de actividad criminal vinculada a lugares tan lejanos como Carolina del Norte. El proceso indulgente de Nuevo México para obtener licencias de conducir no ha tenido ningún impacto en la reducción de conductores sin seguro, reducir los accidentes, o mejorar la seguridad pública.

Diapositiva 7: Originalmente Utah no requirió huellas digitales y fotografía para aplicar por la tarjeta de privilegio de conducir, pero actualmente si lo requiere debido al aumento de la actividad fraudulenta. La DMV en Delaware no cree que sería necesario huellas digitales.

Diapositiva 8: El estado de Washington todavía está trabajando en el proceso de licencia, que es impulsada por el empleo, especialmente en el sector de la recolección de manzanas.

Diapositiva 9: En Nevada las tarjetas de autorización para conducir son similares a lo que la DMV en Delaware propondría. Sin embargo, la experiencia ha indicado que sería necesaria una campaña educativa sustancial, ya que el 75% de los que solicitan la tarjeta de autorización para conducir no pasaron el examen.

Diapositiva 10: La DMV en Delaware le gusta algunos de los requisitos que se requieren en el estado de Maryland, incluyendo dos años de documentación fiscal y una identificación alternativa, como un pasaporte extranjero válido, o licencia de conducir de otro país. Maryland ofrece este servicio a través de citas solamente.

Diapositiva 11: Connecticut se encuentra en la misma fase que Delaware: creó un grupo de trabajo para investigar el tema.

Diapositiva 12: La parte posterior de las tarjetas emitidas en California indican que no establecen la elegibilidad para empleo, el registro de votantes o beneficios públicos. La DMV no cree que incluiría esto para tarjetas emitidas en Delaware.

Diapositiva 13: La DMV recomienda que si la tarjeta de privilegio de conducir fuera a ser emitida que lo primero que se requiere es tomar el examen escrito, la visión y la prueba completa por carretera. También recomienda como requisitos dos años de declaración de impuestos en Delaware con el fin de evitar que individuos indocumentados vengan de otros estados a Delaware sólo para obtener las licencias, como ha sido el caso de Nuevo México. Directora Cohan añadió que no necesariamente tiene que haber presentado su propia declaración de impuestos; usted puede presentar pruebas de que usted es un dependiente en la declaración de impuestos de otra persona.

La DMV recomienda que la tarjeta de privilegios de conducir tenga una validez de cuatro años a fin de realizar el reconocimiento facial más actual con el fin de reducir la posibilidad de fraude. También recomienda una cuota de \$20 para la tarjeta (o \$ 5 por año).

Directora Cohan aclaró que la DMV permite a los estudiantes de Acción Diferida obtener licencias de conducir. Esto pasó a través de la legislación. La DMV verifica con el sistema federal de inmigración, y estudiantes con la acción diferida son verificados con estatus legal.

Diapositiva 14: La Directora Cohan se refirió a las oportunidades y retos que presenta la emisión de tarjetas de privilegios de conducir:

Oportunidades:

- Incrementar el número de conductores que cumplan con las normas mínimas de seguridad y conozcan las reglas de la carretera;
- Disminución potencial en los accidentes automovilísticos;
- Reducir el número de conductores no asegurados en las carreteras de Delaware, en la actualidad el 10% de los automovilistas en Delaware no tienen seguro, lo cual es una tasa alta;
- Disminuir el miedo de las personas indocumentadas que tienen contacto con la policía, aunque las tarjetas no serían para fines de identificación oficial, facilitaría la recopilación de información por la policía;
- Aliviar la carga sobre el proceso judicial para las personas que violan la ley, hay una gran cantidad de participación entre el sistema judicial y las personas indocumentadas;

Retos:

- El costo de emitir las tarjetas; la DMV proporcionó al senador Marshall con un papel en blanco sobre el costo estimado, que es \$1.5 millones; gran parte de los costos implica mano de obra. La DMV ha aprendido del estado de Maryland que la introducción gradual de las pruebas puede reducir este costo;
- Un aumento en el número de residentes de otros estados que vienen a Delaware para obtener las tarjetas de privilegio de conducir; este desafío será algo aliviado por los dos años de declaración de impuestos al estado de Delaware que deben de presentar;
- La falsa percepción de que la tarjeta de privilegios de conducir va a legitimar el estatus de los individuos indocumentados, el grupo de trabajo tiene que prestar atención a la forma en que la industria privada percibirá estas tarjetas;
- La reciprocidad y la consistencia con otros estados; la DMV no puede garantizar que otros estados, como Maryland, honrarían la tarjeta de privilegio de conducir emitidas en Delaware, como resultado, estas tarjetas serían un privilegio de conducir en Delaware solamente

Senador Townsend preguntó si hay algún ejemplo de reciprocidad.

Directora Cohan respondió que hay un convenio de licencia de conducir que garantiza reciprocidad, pero que esto no cubre necesariamente las tarjetas de privilegio de conducir.

Senador Townsend preguntó si algunos de los Estados que emiten estas tarjetas han establecido reciprocidad.

Directora Cohan respondió ninguno de los estados aun tienen, pero que ella ha iniciado conversaciones con el estado de Maryland, y que los representantes de Virginia no han regresado sus llamadas. Dijo que sería bueno establecer la reciprocidad en la región del

Atlántico Medio, sin embargo, sería difícil, ya que los estados están haciendo las cosas de manera diferente el uno del otro.

Además dijo que otro de los retos de la tarjeta de privilegio de conducir es que establecería un órgano centralizado de información sobre personas indocumentadas. Esto sería un sistema separado de lo que se utiliza para las licencias de conducir, y es necesario porque los dos tipos de tarjetas tendrían un aspecto diferente y tiene que ser seguido de manera diferente. Directora Cohan señaló que será necesario abordar cómo la comunidad indocumentada se siente acerca de este tema.

Diapositiva 15: comentó acerca de un ejemplo de tarjeta con privilegio de manejar refiriéndose a la tarjeta con privilegio para manejar del estado de Utah, y dijo que la DMV de Delaware emitirá algo similar pero sin todas las marcas rojas. Reiteró el requisito propuesto de tener dos años de declaración de impuestos de Delaware (incluyendo ser un dependiente en la declaración de otra persona).

Señaló además, que las tarjetas tendrían una gran cantidad de características de seguridad física. Directora Cohan también declaró que la tarjeta estará disponible para aquellos que no son elegibles para un número de seguro social (SSN), consistente con los otros estados. Las tarjetas deberán ser claramente distinguidas de las licencias de conducir, lo cual es una preocupación para la seguridad de la patria. Por otra parte, las tarjetas tendrían que ser por fases debido a la creciente carga de trabajo en la DMV.

Directora Cohan concluyó la presentación preguntando si había alguna pregunta.

DISCUSION ABIERTA POR LOS MIEMBROS DEL GRUPO DE TRABAJO

Gene Reed, Comisionado de Seguros adjunto, en representación del Comisionado de Seguros y miembro del grupo de trabajo Karen Weldin Stewart, aclaró que las actas de nacimientos son necesarias para obtener una licencia compatible y preguntó si la DMV emitirá tarjetas de privilegio de conducir compatibles (compliant).

Directora Jennifer Cohan respondió que la DMV no está buscando hacer eso, y que las tarjetas no son para establecer identidad, solo para conducir legalmente en Delaware.

Sr. Reed preguntó donde los individuos indocumentados iban a obtener certificados de nacimiento si se les exigía para su identificación.

Director Cohan respondió declarando que esas personas tendrían que ir a sus respectivos consulados o su país de origen, pero que la DMV no requerirá certificados de nacimientos para emitir las tarjetas de privilegio de conducir. Directora Cohan reiteró que la DMV no sería capaz de vetar las identidades de personas que obtengan las tarjetas de privilegio de conducir por varias razones. Una de las razones principales es que las licencias de conducir emitidas en otros países no cumplen necesariamente con los mismos estándares de identificación que en los EE.UU. por lo que la DMV no puede utilizar una licencia de conducir extranjera como prueba de identidad.

Sr. Reed aclaró su pregunta relacionada a los certificados de nacimientos en referencia a la edad, a lo que señaló es un factor importante para las tasas de seguros.

Deborah Gottschalk, asesora y jefe política de la División de Salud y Servicios Sociales, preguntó si el estado considerará aquellas personas que se mudan para Delaware por motivos de trabajo, si sería posible en estos casos evitar o eliminar el requisito de prueba de residencia,

siempre y cuando la persona demuestre prueba de empleo. Sra. Gottschalk, sería bueno para ellos tener una tarjeta con privilegios para conducir de inmediato, en lugar de esperar dos años, para poder estar seguros y asegurados.

Director Cohan reconoció el punto de la Sra. Gottschalk, pero respondió que la DMV no podría verificar que las personas se están mudando a Delaware por motivo de trabajo.

Sra. Gottschalk dijo que ella no se dio cuenta de que esto requeriría a los empleadores a documentar que han empleado a alguien que no tiene prueba de ciudadanía. Tenía curiosidad acerca de si los estados como Washington han tratado este tema, ya que su proceso de licencia actual se debe específicamente a puestos de trabajo en la industria de la cosecha de manzanas. Sra. Gottschalk, dijo que tiene un contacto en el National Immigration Law Center, que puede proporcionar un punto de vista jurídico sobre el tema.

Director Cohan respondió que la solución al problema es la reforma integral de la inmigración a nivel federal. Lo que la DMV está proporcionando es una "curita" para el estado de Delaware.

José Somalo, presidente de la sección del Condado de Sussex para la cámara de Comercio Hispana del Atlantico Medio de Comercio (MAHCC), preguntó si otros estados requieren pasaportes del país de origen como forma de identidad.

Directora Cohan respondió que algunos estados permiten un pasaporte extranjero como prueba de identidad. Más aún dijo que puede ser difícil determinar si un pasaporte es fraudulento, la DMV la tenido casos donde las personas han tratado de usar pasaportes fraudulentos de otros países. Otras veces que un individuo muestra un pasaporte extranjero que la DMV sospecha que es fraudulento, pero no lo es, el problema es que los pasaportes de algunas naciones están por debajo del estándar que se utiliza en los EE.UU.

Senador Townsend, co-presidente preguntó si el punto de exigir dos años de declaración de impuestos de Delaware es evitar que la gente de otros estados vengan a Delaware para obtener una tarjeta con privilegios para conducir.

Directora Cohan confirmó que si, ese es el punto.

Senador Townsend cuestionó si hay algunos estados que requieren el valor de las declaraciones de impuestos de sólo un año.

Directora Cohan respondió que no creía que ningún estado requiere tan sólo un año, y agregó Maryland requiere dos años, la relación entre Delaware y Maryland es muy cercana, Delaware no quería requerir menos.

Sr. Somalo preguntó si la declaración de impuestos tenía que ser federal o del estado de Delaware.

Directora Cohan respondió que la declaración de impuestos tendría que ser de Delaware con el fin de demostrar que el individuo reside en Delaware. Señaló que en el estudio del tema, utilizar las declaraciones de impuestos estatales ha sido la mejor manera de establecer residencia.

Senador Townsend pidió la confirmación de que el requisito de la declaración de impuestos es puramente para establecer residencia.

Directora Cohan confirmó que sí.

Rosario Calvachi-Mateyko, co-presidente de la Comisión Hispana de Delaware, pidió la confirmación de que la DMV no requeriría la identificación del país de origen del individuo. Ella declaró que las personas indocumentadas a veces tienen dificultad para obtener sus pasaportes de sus países de origen, sobre todo en los casos de las personas de Guatemala y México. La dificultad se debe a los acuerdos entre los países de hacer imposible de falsificar un pasaporte. El tiempo que se necesita para obtener un pasaporte se ha incrementado desde dos semanas a tres o cuatro meses, ya que el documento tiene que ir al país de origen en primer lugar. Sra. Calvachi-Mateyko declaró que es algo bueno para evitar el fraude. Señaló que ha escuchado de la mayoría de las personas que si tienen identificación fiscal.

Ella preguntó si el nombre de "tarjeta de privilegio de conducir" se podría cambiar a "tarjeta de la seguridad del conductor" o "tarjeta de conductor requerida", ya que la propuesta de la tarjeta es para garantizar la seguridad y el cumplimiento de la ley. Señaló además que el cumplimiento de la ley no es un privilegio, sino una obligación de los automovilistas.

Senador Townsend alentó la entrada de James Collins.

James Collins, gobernador adjunto jefe de Estado Mayor, propuso utilizar el término "tarjeta de autorización para conducir".

Directora Cohan respondió que ella está de acuerdo en que se trata de una obligación. Añadió que conducir es un privilegio para todos los residentes de Delaware, no un derecho, y que las personas tienen que ser examinadas como parte de los requisitos para obtener el privilegio. Esta noción se enseña en las clases de educación para conducir.

Sra. Calvachi-Mateyko señaló que cualquier otro ciudadano que tiene una licencia de conducir no se llama tarjeta de privilegio.

Senador Townsend comentó que la propuesta del Sr. Collins de "tarjeta de autorización" puede ser un buen sustituto. Aclaró además que la palabra "privilegio" es apropiada en el sentido de que las personas indocumentadas no tienen derecho o no son elegibles de otro modo para licencia de conducir.

Directora Cohan dijo que si pudiera cambiar el nombre de "licencia de conducir" a "tarjeta de privilegio de conducir" lo haría.

Senador Townsend reconoció que este tema plantea cuestiones delicadas y que el grupo de trabajo debe ocuparse de esto. Dijo que todo el mundo debe sentirse cómodo considerando esto. El senador afirmó además que las palabras y las clasificaciones son importantes.

Sr. Collins solicitó la elaboración de la centralización de la información y la forma como el gobierno federal considera la información.

Directora Cohan dijo que ella ha planteado el tema al Departamento de Seguridad Nacional. Ella dijo que en el peor de los casos, si alguien de inmigración solicita información sobre las personas indocumentadas con tarjetas de privilegio de conducir, la DMV tendría que proporcionar esta información. Directora Cohan no está segura de lo que ellos van a ser con esta información, y no cree que necesariamente esto va a suceder, sin embargo esto es una preocupación.

Javier Torrijos, presidente de la Comisión Hispana de Delaware preguntó si en la historia de la DMV ha habido solicitud de información por parte de una agencia federal.

Directora Cohan respondió que la DMV ha sido buena en desviar las solicitudes. Por ejemplo el Departamento de Justicia (DOJ) solicitó toda la información sobre las personas en un determinado rango de edad para ser utilizada para el reclutamiento en las fuerzas armadas. La DMV fue eficaz en declinar este caso, pero si Departamento de Justicia hubiese presionado este caso, la DMV habría tenido que ceder la información. Dijo que eso ha sucedido con otros fines.

Senador Townsend preguntó por qué la DMV se veía obligado a liberar esa información.

Directora Cohan dijo que esto es debido a que la solicitud viene del gobierno federal. Ella citó Título 21§305, respecto a la privacidad de los clientes, al rechazar la solicitud del gobierno federal, pero hay un precedente de las agencias federales de recibir información de la DMV. Directora Cohan señaló la privacidad de los clientes se ha tratado en el pasado.

Sra. Calvachi-Mateyko señaló la diferencia de Seguridad Nacional pidiendo información sobre todo un grupo de personas, en lugar de una persona que representa una amenaza específica.

Ana Velasquez, Directora de Prevención y Apoyo para el Centro Comunitario Latinoamericano (LACC) preguntó si el estado podría incluir algo en el proyecto de ley para impedir que el gobierno federal obtenga información que ha sido obtenida para emitir una tarjeta de privilegio de conducir.

Directora Cohan respondió que podían poner esto en el proyecto de ley, y otros estados lo han hecho, pero la ley federal puede estar sobre la ley del estado.

Sra. Gottschalk citó un ejemplo de la aplicación del programa de marihuana medicinal, y cómo el gobierno federal probablemente no arrestaría a los empleados estatales que implementan el programa, pero el gobierno federal no está dispuesto a prometer eso.

Senador Townsend reconoció la sensibilidad de estos temas y manifestó que él está interesado en saber lo que la oficina del Fiscal general y la policía tienen que decir. El senador indicó que sería útil darles un adelanto sobre este tema de manera que las respuestas a preguntas específicas se puedan recoger y ser presentadas en las próximas reuniones. Además, declaró que él está interesado en saber hasta qué punto el gobierno federal puede influir en la acción de Delaware en este tema. El senador invitó a otros a compartir estas preocupaciones.

Sr. Collins declaró que la creación de una base de datos de información para monitorear el uso de medicamentos recetados, el bar estaba situado en lo alto de otras agencias para acceder a la información. Mencionó específicamente investigaciones penales relacionadas como una consideración para la liberación de dicha información. Sugirió el establecimiento de un alto bar igual para emitir las tarjetas de privilegio de conducir.

Director Cohan sugirió que el grupo de trabajo podría reflejar el lenguaje del Título 21.

Senador Townsend ofreció un ejemplo de cómo el lenguaje de la palabra puede ser expresada para que los empleados del estado que están al cuidado de esta información no podrán revelarla, excepto en las siguientes circunstancias. La idea subyacente es que el gobierno federal no pueda pedir información sólo porque es el gobierno federal.

Sean Lugg, Fiscal general adjunto, advirtió al grupo de trabajo que la DMV debe de tener cuidado con la redacción ya que una gran cantidad de trabajo de la DMV es financiado a través del gobierno federal por actos concretos de la legislación.

Senador Townsend ofreció un ejemplo de la declaración del Sr. Lugg, citando cómo los fondos federales para las carreteras están ligados a la edad legal para beber en los estados. Otro ejemplo es el financiamiento federal de educación, que puede depender si los estados hacen ciertas cosas. El senador dijo que es importante determinar cuáles temas a nivel federal están implicados en la tarjeta de privilegio de conducir. El comentó que parecía que el gobierno federal iba a abordar el tema de la reforma migratoria más profundamente, pero en la actualidad no ha tomado ninguna acción.

Raymond Holcomb, asesor de Seguridad Nacional en el Estado de Delaware preguntó si la evidencia de los estados que han implementado las tarjetas de privilegio de conducir es clara con respecto al beneficio de la seguridad pública.

Directora Cohan respondió que no está claro. Algunos estados están viendo beneficios, mientras que otros no están viendo los beneficios. Es por ello que la Directora Cohan cree que el grupo de trabajo es una buena idea, en lugar de seguir adelante con la legislación. Ningún estado ha encontrado una correlación directa entre las tarjetas de privilegio de conducir y el aumento de la seguridad pública. Un estudio realizado en California sugiere una correlación, pero el efecto no ha sido reconocido.

Bryan Cochran, en representación de la industria de seguros, dijo que la incertidumbre se debe al hecho de que el tema es muy nuevo. La industria de los seguros privados, por ejemplo, aún no está preparada para tomar una postura sobre el tema.

Directora Cohan preguntó si una compañía de seguros grande proporcionaría seguros a una persona con una tarjeta de privilegio de conducir.

Sr. Cochran respondió que una compañía de seguros grande lo haría. Afirmó que en la actualidad todo lo que una persona tiene que proporcionar para obtener seguro con una licencia de conducir válida de otro país. La tarjeta de residencia no es necesaria. Se proporciona seguro por un periodo de un año cuando se presenta una licencia de conducir extranjera válida. La industria quiere asegurar el mayor número de automovilistas como sea posible.

Representante Bennett preguntó si un automovilista asegurado con una tarjeta de privilegio de conducir legalmente puede evitar el pago de multas si él o ella tienen un accidente automovilístico.

Sr. Cochran respondió que el contrato de seguro no depende de la ciudadanía. En el caso de un accidente con un automovilista asegurado indocumentado, con una tarjeta de privilegio de conducir, el contrato de seguro será honrado. Por otra parte, la industria de seguros es muy consciente de la demografía de los Estados Unidos.

Senador Townsend afirmó que ha habido debate sobre la elaboración de una legislación que invalidaría claramente las pólizas de seguro. El senador dijo que podría ser el lenguaje en una póliza que dicta que una persona indocumentada no tiene en realidad el derecho de x, y o z, por lo tanto, una cláusula de exclusión entraría en vigor.

Sr. Cochran reiteró que la industria ya asegura a personas de otros países, siempre y cuando tengan una licencia de conducir de su país de origen. Las compañías no preguntan si los conductores están legalmente en los EE.UU.

Directora Cohan dijo que había personas en Delaware con las licencias de conducir non complaint y que ciertas compañías de seguro le habían negado la cobertura.

Senador Townsend preguntó si eso ocurrió en el momento de tratar de comprar la póliza.

Directora Cohan respondió no diciendo que esto es correcto, pero reiterando, las agencias han negado cobertura en el pasado.

Sr. Reed afirmó que ha habido denuncias en el Internet de personas que pagan primas de seguro y luego las reclamaciones son rechazadas por carecer de licencias de conducir. Sr. Reed no sabe qué tan cierto esto es. El cree que el lenguaje en el contrato debía defender.

Representante Bennett aclaró que no estaba tratando de decir que ha habido casos de automovilistas evitando multas, ella estaba simplemente preguntando sobre una situación hipotética.

Sr. Reed repitió que la industria de seguros es muy consciente de los mercados emergentes.

Representante Bennett manifestó su preocupación era con las compañías de seguros más pequeñas, en oposición a las más grandes.

Senador Townsend afirmó que es importante tener en cuenta como se desarrollara el mercado, lo cual es una gran razón para que las compañías de seguros privadas y el Comisionado de Seguros representado aquí, así como el Representante Bennett.

Representante Bennett afirmó la importancia de tener el LACC presentes también.

Sra. Calvachi-Mateyko declaró la necesidad de crear un marco jurídico para las personas indocumentadas para conducir. Ella dijo que hay muchos latinos en el área de Georgetown que pensaban que con la compra de seguro de automóvil, estaban legalmente autorizados a conducir en Delaware.

Directora Cohan dijo que hay personas sin escrúpulos que se aprovechan de las personas indocumentadas. Por ejemplo, alquilan vehículos o dicen que están proporcionado seguro, cuando en realidad no es así.

Sr. Torrijos mencionó el desafío de los costos de seguro, así como la carga en el sistema judicial. El preguntó si existe información sobre los costos, ya que cualquier legislación que sale del grupo de trabajo requeriría una nota fiscal. Al mismo tiempo, reconoció que podría haber un alivio fiscal en otras áreas.

Directora Cohan respondió que ella no tiene esos números todavía, pero que la DMV recuperar sus costos con el tiempo. Sin embargo, habrá un costo por adelantado.

Senador Townsend afirmó en retrospectiva, habría sido útil contar con un miembro del poder judicial en el grupo de trabajo, pero ya tenemos muchos miembros. El senador dijo que si hubiese sabido que algunos representantes del grupo de trabajo iban a negarse, habría pedido

a un miembro del poder judicial para participar. Sin embargo el senador dijo que está seguro de que el poder judicial está dispuesto a trabajar en averiguar información sobre el ahorro de costos.

Sr. Somalo hizo eco de las preocupaciones de la palabra privilegio de ser políticamente incorrecta, y sugirió que si el estado de Delaware, va a servir de modelo para otro estado, sería de gran ayuda usar una palabra diferente.

Sra. Calvachi-Mateyko declaró que la palabra privilegio está ligada al tema de inmigración, y envía un mensaje de que la tarjeta es algo que las personas no se supone normalmente tener. Esa línea de pensamiento distrae del verdadero propósito de la emisión de las tarjetas, que es la seguridad en las carreteras.

Senador Townsend señaló que el grupo de trabajo debería pensar en qué momento deben tomar cartas en el lenguaje utilizado. El grupo de trabajo deberá moverse en la dirección de averiguar si pueden tener cualquier tipo de tarjeta, independientemente de la lengua utilizada. Sin embargo, el senador dijo que no quiere descartar el tema del lenguaje porque es importante.

Sra. Velasquez afirmó que la LACC hizo una encuesta a la comunidad indocumentada para ver si estarían dispuestos a tratar de obtener la tarjeta de privilegio de conducir a sabiendas de que iban a estar en riesgo ser identificados. De los casi 1,600 encuestados que son indocumentados, el 93% indicó que buscarían conseguir una tarjeta a sabiendas de que solo se aplica a conducir en Delaware y solo autoriza a conducir. El 84% de los encuestados estaría dispuesto a obtener una tarjeta a sabiendas de que no puede ser utilizada con fines de identificación oficial.

Afirmó, además, que puede haber algo de confusión sobre el uso de la tarjeta como identificación; por ejemplo, mientras que las tarjetas no serian compatibles con el gobierno federal y destinadas a abordar aviones, ellas siguen mostrando la identidad y, posiblemente podrán ser utilizadas en la biblioteca. Ella dice que esto es algo que puede ser explorado.

Además, el 76% de los encuestados dijeron que estarían dispuestos a obtener una tarjeta, incluso si se ve muy diferente a la licencia de conducir. 96% de los encuestados estarían dispuestos a obtener una tarjeta si se ve muy similar a la licencia de conducir, pero marcada como, no para propósitos de identificación.

En general, la comunidad está dispuesta a obtener tarjetas si están disponibles. Además, la evidencia indica que la comunidad indocumentada está dispuesta a obtener todo lo que puedan. Por ejemplo, si se puede obtener un seguro, pero no una licencia, van a tratar de obtener el seguro. La comunidad quiere salir de las sombras y hacer las cosas legalmente.

Senador Townsend comentó que si bien algunas personas ven a los inmigrantes indocumentados como infractores de la ley, cualquiera que haya conducido a exceso de velocidad ha violado la ley también. El senador indicó que recientemente se fue en un viaje junto con el Departamento de Policía de Wilmington y habló con los agentes de policía que indicaron que en situaciones en que detienen presuntos inmigrantes indocumentados, que les gustaría ser capaces de ver sus nombres y direcciones para ayudar a determinar si hay motivos para sospechar que los individuos son buscados por algún delito. Esto plantea la pregunta de quien tendría acceso a la base de datos de personas indocumentadas con tarjeta

de privilegio de conducir. El senador preguntó si otros estados han permitido a la policía tener acceso a esa base de datos.

Directora Cohan declaró que si la policía tiene acceso a la base de datos sería tratada del mismo modo que la base de datos de la licencia de conducir. La policía ejecuta el número de la tarjeta de conducir y puede ver el nombre y la dirección del conductor. Esto podría ayudar la situación, reduciendo los temores, y el impulso de los automovilistas indocumentados a huir cuando son parados.

Senador Townsend preguntó si la policía o Seguridad Nacional tenían que decir algo sobre esto. Indicó, además, que le gustaría saber de la comunidad hispana para ver si este tema es un impedimento.

Major Melissa Zebley declaró que es más fácil para los de primera respuesta para ver las credenciales de identificación en cualquier tipo de encuentro, incluyendo accidentes y paradas de tráfico. Hizo hincapié en que la implementación es importante, así como evitar los errores que han surgido en otros estados. Afirmó, además, que a pesar de que la DMV no revisará o probará la identidad de las personas que obtengan la tarjeta de privilegio de conducir, sería útil saber que la tarjeta fue legítimamente emitida por la DMV. Además, señaló el beneficio de la seguridad pública con la implementación de las tarjetas de privilegio de conducir.

Senador Townsend preguntó que sucede actualmente cuando un vehículo es detenido y una persona indocumentada no tiene credenciales.

Major Zebley respondió que depende de la situación, por ejemplo si hay un accidente. Los procedimientos se llevan a cabo y se emiten multas, lo que puede ser frustrante para la persona y da lugar a mayores problemas en el futuro por razones relacionadas con los seguros. La tarjeta con privilegio para conducir podría mitigar este problema.

Senador Townsend preguntó qué pasaría si el incidente justifica el encarcelamiento y el individuo no tiene ninguna forma de identificación.

Major Zebley respondió una gran cantidad de entidades se involucrarían para tratar de establecer la identidad de la mejor manera posible. El comandante señaló que en los últimos dos años, con la ayuda de algunas personas presentes, la policía ha sido capaz de aumentar los servicios de idiomas para la comunidad hispana. Incluso con estos servicios, un escenario en el que no se dispone de identificación se requiere una gran cantidad de recursos adicionales.

Sr. Torrijos comentó que el reconocimiento facial proporciona un cierto nivel de identificación, incluso si las tarjetas no se pueden utilizar para los propósitos de identificación oficial.

Directora Cohan estuvo de acuerdo y señaló cualquiera que sea la manera que el individuo se presente a sí mismo cuando solicite la tarjeta de privilegio de conducir, es la forma en que se identificará en la base de datos. El reconocimiento facial asegurará de que cuando una persona renueva su tarjeta que no utilice un nombre diferente.

Sr. Torrijos siguió la declaración de la directora Cohan preguntando si eso ayuda a hacer cumplir la ley cuando se trata de identificar a las personas dentro de una base de datos.

Major Zebley respondió que ayudaría, a pesar de que las identidades de las personas indocumentadas con tarjeta de privilegio de conducir no son examinadas en el mismo grado que los que tienen licencias de conducir.

Sr. Torrijos manifestó que el mayor temor en la comunidad es que la información en sus tarjetas, con independencia de cómo se les llama, sea reportada al Servicio de Inmigración y Control de Aduanas (ICE), o Seguridad Nacional.

Sra. Velásquez afirmó que de las personas encuestadas que indicaron que no solicitarían una tarjeta de privilegio de conducir, el 40% no lo haría por miedo a ser identificados por la policía. Este temor existe cada día en todos los aspectos de la vida. La mayoría de la gente preferiría tener una manera conducir a sus hijos con seguridad a la escuela, y para ir a trabajar, y por lo que tomarían el riesgo de aplicar por la tarjeta. Un pequeño segmento de la población no tomaría el riesgo.

Darlene Batalla, del Liderazgo de la Alianza para el Progreso de la Comunidad de Delaware (DACA), declaró que hay un lenguaje que se utiliza en otros estados, llamado Acto de Confianza, el cual estipula que la policía no puede entregar los individuos a ICE. Sra. Batalla indicó que Delaware podría utilizar este lenguaje, y que podría llevar el lenguaje con ella para la próxima reunión.

Senador Townsend afirmó que esto trae de nuevo el tema de si tal lenguaje elaborado en la legislación se puede hacer cumplir desde que el gobierno federal tiene más que decir que el estado.

Sr. Holcomb dijo que este tema ha sido objeto de litigio en otros estados, y se ha encontrado que una parada de tráfico no puede ser utilizada para deportar a alguien con estatus de indocumentado.

Sr. Somalo afirmó que la realidad es diferente, y eso ocurre en muchos municipios.

Sr. Holcomb dijo que Seguridad Nacional está tratando de lograr dos objetivos. Uno de ellos es proteger a los ciudadanos de Delaware. Si el Departamento no ve el beneficio de la seguridad pública de emitir tarjeta de privilegio de conducir, entonces van a cuestionar la política. En segundo lugar, el Departamento está preocupado por la seguridad y el uso inadecuado de estas tarjetas para propósitos de identificación. Señaló, que esas tarjetas deben ser claramente distinguibles de las licencias de conducir. Si no hay una distinción clara, entonces hay la posibilidad de que individuos sin escrúpulos utilicen estas tarjetas para acceder a ciertas cosas. El declaró que si las tarjetas no se ven diferentes, entonces habrá problemas.

Senador Townsend preguntó si diferencias significativas en la tarjeta de privilegio de conducir violaría la Ley de identificación Real.

Directora Cohan respondió que no violaría la Ley de identificación Real. Se refirió a una maqueta de una tarjeta de privilegio de conducir e indicó que a pesar de que tiene una apariencia similar a la licencia de conducir, los colores serian diferentes, y hay una fuerte verbosidad sobre la misma. Cuando la policía pase la tarjeta verían que son una clasificación diferente. Directora Cohan señaló que hay una gran cantidad de esquemas de color y que ya se han utilizado para distintos tipos de licencias, como la CDLs.

Senador Townsend pidió una aclaración sobre la presión que implica la Ley de identificación Real.

Directora Cohan respondió que no hay presión de la Ley de identificación Real en el caso de la tarjeta de privilegio de conducir, ya que no se pretende que sea una licencia de conducir conforme (compliant). Directora Cohan hizo hincapié en que la DMV le gustaría mantener el mismo nivel de seguridad del que tiene la tarjeta de licencia de conducir.

Sr. Torrijos afirmó que es importante que el grupo de trabajo sepa lo que sucede cuando la policía detiene a una persona indocumentada, y si tienen la responsabilidad de informar al Servicio de Inmigración y Control de Aduanas (ICE) o seguridad Nacional. Además, esta información deberá ser transmitida a la comunidad si las tarjetas de privilegio de conducir se emiten.

Sr. Holcomb reiteró que varios estados han litigado el tema. Varios estados trataron de aprobar una ley que requeriría a la policía reportar los individuos indocumentados a ICE, pero esas leyes fueron anuladas.

Sr. Torrijos pidió una aclaración de que tales leyes de notificación no se han permitido.

Sr. Holcomb confirmó que las leyes que han tratado de exigir el reporte no se han levantado en la corte.

Sr. Torrijos preguntó si existe un memorando de entendimiento entre el Departamento de Justicia, la policía, y Seguridad Nacional.

Sr. Holcomb dijo que no estaba al tanto de dicho memorándum.

Sr. Lugg manifestó su comprensión de los estatus que Sr. Holcomb mencionó, impone una obligación al cumplimiento de la ley a reportar a las agencias federales, en lugar de permiso para informar, lo que plantea una pregunta distinta de si la policía puede informar, incluso si no están obligados a hacerlo. En casos en que una persona indocumentada sea marcada por otra cosa y es arrestado, la gravedad de la falta determinara la importancia de si la persona tiene que ser reportada. Sr. Lugg no sabe si un oficial de la policía que detiene a una persona indocumentada por una simple violación de tráfico podría informar a ICE. Dijo que cree que el Sr. Holcomb está diciendo que la ley no puede exigir que se reporte, y comentó que Delaware probablemente no tendría los recursos para cumplir con ese mandato. Sr. Lugg luego citó un ejemplo de cuando se podía ver un arresto durante una parada de tráfico, si el individuo tenía un delito grave y había regresado ilegalmente al país después de haber sido expulsado anteriormente. Sin embargo, el no cree que una gran cantidad de individuos indocumentados están siendo detenidos por algo más que una infracción de tráfico.

Sra. Calvachi-Mateyko indicó que ella acompañó a un individuo que recibió una violación de tránsito y llamo a un abogado de la Esperanza para esa persona. El abogado afirmó que la persona tenía que ir inmediatamente después de recibir la primera multa, porque después de recibir la segunda multa, el juez puede decidir condenar la persona a la cárcel. Después de una cuarta violación de tráfico, el juez puede usar su criterio para acusar a una persona con una conducta criminal habitual. Por suerte, en el caso que la señora Calvachi-Mateyko fue testigo, el individuo solo tuvo que pagar la multa. Sin embargo, La Sra. Calvachi-Mateyko señaló que la realidad es que a través de violaciones de tránsito los inmigrantes indocumentados pueden llegar a ser parte del sistema de justicia penal, y podrían ser deportados.

Sr. Lugg respondió que existen ciertas infracciones de tránsito que llevan el castigo de un cierto nivel que daría lugar a ciertas consecuencias. Solían ser delitos graves, delitos de cierta bajeza moral, y los castigos que estaban más allá de un año, sin embargo ICE continúa cambiando lo que mira. Sr. Lugg aclaró que hay dos tipos de ofensores habituales. Lo único relevante para el grupo de trabajo es el Título 21 tráfico de ofensor habitual, que es una persona que acumula cierto número de infracciones de tráfico, ya sea un número considerable de delitos menores, o un menor número de delitos más graves. Si un ofensor habitual, indocumentado o documentado, conduce después de haber sido designado como ofensor habitual, se enfrenta a un severo castigo de 90 días de encarcelamiento lo que puede desencadenar ciertas consecuencias.

Eso es diferente que el otro tipo, 3 golpes, del ofensor habitual que se trata en el código penal. Hay un montón de historias de anécdotas que pueden o no ser ciertas. Las personas que entran en el sistema serán tratadas de manera diferente dependiendo de la falta cometida, en lugar de lo que son y sus antecedentes.

Sra. Calvachi-Mateyko señaló que conducir sin licencia es un delito, el cual es el problema que el grupo de trabajo está tratando de resolver.

Sr. Lugg respondió que con el tiempo a una persona que conduce sin licencia podría designarse como ofensor habitual. En este momento, si la persona tuviera que conducir de nuevo, sin importar su origen, esa persona se enfrentaría a graves consecuencias.

Senador Marshall felicitó a todos en la mesa y dijo que los recursos disponibles para el grupo de trabajo pueden mover el tema hacia adelante. Delaware fue reconocido como un estado líder en la participación de los votantes a través de la DMV. Senador Marshall declaró que dentro de unos meses el grupo de trabajo debe crear una legislación y un programa piloto. El senador está a favor de la creación de una tarjeta amigable, que está de acuerdo en crear un piloto, y elaborar los detalles desde allí.

Claudia pena Porretti, Directora Ejecutiva de La Esperanza hizo eco de lo que otros dijeron y comentó que en La Esperanza, los tipos de casos que se ven son amplios. Esto incluye a personas que son detenidas y no son multadas, personas que son detenidas manejando de nuevo, y que el ICE está en espera con la policía para detener esa persona otra vez. La Esperanza registró un aumento en paradas de tráfico en el verano pasado. En respuesta, La Esperanza se le ocurrió un plan para trabajar con el poder judicial. Ella declaró que dependiendo del oficial involucrado, hay muchas multas de tráfico a personas indocumentadas. La Esperanza informa a sus clientes que de varias multas de tránsito se convierte en un delito grave que no es bueno en el futuro para una reforma migratoria. Señaló que la mayoría de la comunidad downstate preferiría tener una tarjeta de privilegio de conducir, y que la mayoría de ellos no están siendo detenidos. Ellos quieren ser capaces de llegar a la escuela y al trabajo. Algunas personas son detenidas una y otra vez, simplemente porque no tienen una licencia.

Ella declaró que un miembro de la judicatura quería saber cómo los individuos indocumentados pueden obtener seguro y matrícula del vehículo sin una licencia. Además, expresó su preocupación por la parte escrita del examen, ya que muchos de los clientes de La Esperanza no hablan inglés, y en algunos casos, el español no es su primer idioma.

Directora Cohan respondió que la prueba se ofrece en español, pero que el dialecto es muy académico. La DMV ofrece la prueba como un examen oral. Sin embargo, existe una alta tasa de hacer trampa en los exámenes orales.

Sra. Porretti dijo que afortunadamente la mayoría de sus clientes no termina en custodia del ICE en Dover, sin embargo, algunos sí. Esto se conoce como captura y liberación, y puede ser una experiencia abrumadora cuando las familias de los individuos no saben donde están.

Sr. Reed dijo que mientras el quiere hacer eco de lo que el senador Marshall y Claudia dijeron, piensa que Delaware debe abordar el problema de una manera inteligente en lugar de una manera rápida con el fin de ser un ejemplo de cómo hacerlo de manera correcta. El grupo de trabajo deberá de tener en consideración consecuencias no deseadas, en como el seguro podría calificar las personas si saben que son dueños de una casa. Sr. Reed también señaló que las tarjetas proporcionarían dignidad a las personas indocumentadas.

Senador Townsend invitó a más preguntas. Como no había ninguna, el Senador invitó al público a hacer comentarios.

COMENTARIO PÚBLICO

Reverendo Carlos Ochoa indicó que él tiene una parroquia en el Condado de New Castle y que cada día trabaja con los feligreses de habla hispana que buscan una mejor vida en Delaware. Hay casi 100,000 hispanos en Delaware. Hay 10 parroquias en Delaware que tienen servicios en español, y tratan de ayudar con recursos. Reverendo Ochoa señaló que él trabaja no sólo para la población hispana, sino para toda la comunidad. La educación es necesaria, y hay muchas personas tomando ventaja de esto. El reverendo señaló que algunas personas hablan dialectos y no saben español. Familias están sufriendo. La parroquia está trabajando con el Consulado de México, que es receptivo a la expedición de pasaportes, y facilitar la implementación de la tarjeta de privilegio de conducir.

Kevin Andrade agradeció a los miembros del grupo de trabajo por abordar el tema, y declaró que si una persona está documentada o no, siguen siendo humanos. Señaló que los hijos de las personas indocumentadas tendrán más y más voto en el futuro cercano. El tema debe ser abordado ahora. También declaró que en Maryland hay sesiones de entrenamiento diseñadas para educar a los inmigrantes indocumentados que no pueden leer ni escribir español. Estas sesiones tienen éxito. Cualquier cosa que se deba hacer en la comunidad Hispana para exitosamente educar, examinar, y dar tarjetas a las personas indocumentadas se deberá de hacer. Esto podría incluir clases a través de las iglesias y los medios de comunicación.


CONCLUSION

Senador Townsend afirmó que le gustaría alternar lugares entre Buena Vista y el Salón Legislativo, señalando que la Directora Cohan ha ofrecido espacio en la DMV en Dover para celebrar reuniones también. El senador hizo eco a la declaración del senador Marshall acerca de hacer las cosas, sino también hacerlas bien. El no sólo quiere pasar un proyecto de ley, sino que quiere pensar en todas las consecuencias. El quiere que el grupo de trabajo tenga recomendaciones sólidas en un informe para entregar a la Asamblea General. El senador Townsend entiende esto tomará tiempo.

Se levantó la sesión a las 6:28 de la tarde.

Division of Motor Vehicles Presentation to the Undocumented Motorist Safety and Insurance Task Force

February 18, 2014
Buena Vista
Jennifer Cohan, Director
Division of Motor Vehicles



Driving Privilege Card - Option


- Current situation in Delaware
 - Estimated 35,000 undocumented individuals in Delaware
 - No current mechanism to issue driving license or identification to undocumented individuals
 - Delaware is federally compliant with the Real ID Act of 2005
 - Considered the national leader in Secure DL/ID Management
 - Increasing number of individuals driving without basic knowledge of the rules of the road

Driving Privilege Card - Option


- Current situation in Delaware cont.
 - Federal Department of Homeland Security
 - Driving Privilege Card is permissible as long as it is clearly marked not for identification purposes
 - Both the current compliant and non-compliant drivers license require legal presence
 - Will need to create a third tier driving privilege category
 - Look different (variable)
 - Allow for driving privileges only

Identity Management

- DMV Role in Identity Management
 - History
 - Homeland security aspects
 - 911 Commission
 - Real ID Act
 - Public safety
 - Ensure safety of drivers on roadways
 - Reduces fraud/identity theft
 - Private/Public sector reliance




What are other States doing?




- Illinois
 - Law effective November 2013 (issued 1,200 so far)
 - Temporary visitors driver license
 - Valid for 3 years
 - One year residence required
 - Must be ineligible for SSN
 - Photo/facial recognition

What are other States doing?



- New Mexico
 - Driver License issued
 - No SSN – Tax ID used
 - In place for over three years
 - Fraudulent activity increased over 50%
 - Criminal activity as far away as North Carolina
 - Attempting to repeal and revise current regulations
 - Zero impact on reducing uninsured motorist
 - Zero impact on crash reduction/public safety

What are other States doing?



- Utah
 - Issues Driving Privilege Card
 - Not valid for identification purposes
 - Must be ineligible for SSN
 - Fingerprinting and photo required of all applicants
 - Amendment
 - Attempts to repeal each legislative session

What are other States doing?



- Washington
 - License labeled “not valid for identification purposes”
 - Job driven/Apple Industry

What are other States doing?



- Nevada
 - Began issuing Driver Authorization Cards January 2, 2014
 - Testing issues
 - Valid for one year

9

What are other States doing?



- Maryland
 - Effective January 1, 2014
 - Two years of tax documentation
 - Alternative documentation for identity
 - Valid foreign passport
 - Appointment only service
 - Marked “Not for Federal Identification”

10

What are other States doing?



- Connecticut
 - Task force to determine how to implement in early 2014
 - Non Compliant Card Issue only

11

What are other States doing?



- California
 - Marked “DP” for driving privilege only
 - States Not for Official Federal Purposes
 - Also states, it does not establish eligibility for employment, voter registration, or public benefits.”

12

Possible Delaware Driving Privilege Card

- Complete Driver Testing Requirements
 - Written Test
 - Vision Test
 - Road Test
- Two Years Filed Delaware Income Tax Returns
 - Or dependent claimed on Tax Returns
- Valid for four years
 - Same fee - \$20 (four years X \$5)



13

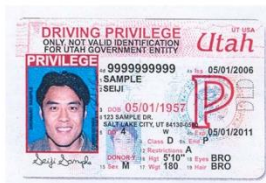
Driving Privilege Card Implications

- Opportunities
 - Increase licensed drivers meeting minimum road safety standards
 - Crash reduction
 - May create a reduction in uninsured motorists on Delaware roadways
 - May decrease in the number of undocumented individuals avoiding contact with state and local law enforcement
- Challenges
 - Cost of issuance
 - Increase of other state residents coming to DE for card
 - Cards could be viewed as legitimizing undocumented immigrants
 - Reciprocity and consistency problems between states
 - Law enforcement confusion
 - Centralized data and information

14

Sample Driving Privilege Card

- Recommendation – if we move forward
 - Two years tax forms
 - Physical card security
 - Ineligibility for SSN
 - Clearly distinguishable from existing Driver License(s)
 - Phased implementation
 - via regulations



Utah Driving Privilege Card

15