



28 de enero de 2026

VÍA CORREO ELECTRÓNICO: hnunez@camara.pr.gov

Hon. José Hernández Concepción
Presidente
Comisión de Transportación e Infraestructura
Cámara de Representantes de Puerto Rico
San Juan, P.R.

MEMORIAL EXPLICATIVO SOBRE EL P. de la C. 1018

Comparece la Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles, en adelante la "ACAA", para exponer sus comentarios respecto al Proyecto de la Cámara Núm. 1018 (P.C. 1018) radicado en la Cámara de Representantes el 12 de enero de 2026 y referido a la Comisión de Transportación e Infraestructura en la misma fecha.

Oportunamente, los honorables miembros de la Cámara de Puerto Rico se han propuesto a lo siguiente:

Para enmendar los Artículos 1.111-A, 2.10, 2.12, 7.01, 7.02, 7.09, eliminar el inciso (e) y reenumerar los incisos (f) y (g) del Artículo 10.16 y añadir nuevos Artículos 1.111-B, 1.111-C, 3.07-A y 3.07-B de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico"; a los fines de establecer un sistema uniforme de registro digital para vehículos todo terreno y respectivas clasificaciones, vehículos de baja velocidad o carritos de golf u otros análogos, crear la autorización de circulación Street-Legal, autorizar la circulación en vías públicas bajo condiciones de seguridad, delimitar zonas restringidas y de acceso controlado, disponer elementos de fiscalización y campañas educativas; establecer un periodo de amnistía especial de registro; y para otros fines relacionados.

La ACAA somete su ponencia respecto a la versión radicada el 12 de enero de 2026, por la Cámara de Representantes del P. de la C. 1018, conforme le fuera requerido por la Comisión de Transportación e Infraestructura.

I. Introducción

La Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles fue atemperada y se reconoció su existencia, continuidad y personalidad jurídica mediante lo dispuesto en la Ley Núm. 111 de 14 de agosto de 2020, conocida como "Ley de Protección Social por Accidentes de Vehículos de Motor", (Ley Núm. 111-2020). Dicha pieza legislativa derogó, a su vez, la Ley Núm. 138 de 26 de junio de 1968, según enmendada, conocida como "Ley de Protección Social por Accidentes de Automóviles." La Ley Núm. 111-2020 establece que la ACAA tiene la encomienda de reducir al mínimo los trágicos efectos económicos y sociales producidos por los accidentes de vehículos de motor sobre sus lesionados, su familia y demás dependientes. También mantiene el principio de protección social contraído hace 57 años, de proveer un seguro obligatorio, universal, uniforme y con beneficios y servicios para todos los asegurados, sin que represente un aumento en la prima que se le cobra a los asegurados. La ACAA continúa proveyendo alivio a las víctimas de accidentes de vehículos de motor proporcionando a estos, servicios médico-hospitalarios y compensaciones que los libra de quedar en total desamparo económico.

Los servicios que la ACAA paga a sus asegurados son servicios médico-hospitalarios en Puerto Rico, compensación por desmembramiento y/o por pérdida de la visión, compensación por pérdida de ingresos por incapacidad, gastos de funeral y compensación por muerte, para los dependientes de aquellos que fallezcan como consecuencia de un accidente de tránsito. La ACAA genera sus propios ingresos para cubrir sus gastos operacionales, así como el pago de los servicios y beneficios a los asegurados. Los fondos de la ACAA provienen principalmente de la prima que pagan las personas cuando obtienen el marbete de su vehículo de motor. Es importante destacar que con este pago la ACAA cubre los gastos médicos y beneficios de todas las personas que están en el vehículo en el momento del accidente por hasta dos (2) años y en los casos de parapléjicos, cuadripléjicos y en los casos de trauma severo o fracturas múltiples con complicaciones de tal naturaleza que requieran atención médica la cubierta es extendida por un término mayor a dos (2) años a partir de la fecha del accidente.

La cubierta de la ACAA, al igual que cualquier otra cubierta de seguro, no cubre todo riesgo. Cónsono con lo anterior, nuestra ley orgánica contiene exclusiones de cubierta por lo que no toda persona es elegible para los servicios médicos y beneficios. La ley orgánica de la ACAA, en su Artículo 6, sobre Exclusiones, expone las razones por las

cuales una persona, que maneja un vehículo de motor, puede ser excluida de la cubierta, beneficios o ambas:

Las siguientes personas estarán excluidas de la cubierta o beneficios o ambas que provee esta Ley:

A. Aquellas cuyas lesiones fueron provocadas **por un acto u omisión de su parte realizado con el propósito de causar daño a su propia persona.**

B. Aquellas que al momento del accidente estuvieren conduciendo un vehículo de motor sin una licencia de conducir válida y vigente para la conducción de ese vehículo de motor en particular, o cuyo vehículo no tuviere una licencia de vehículo de motor y tablilla válida y vigente para esa fecha. A los efectos de esta disposición, una licencia de aprendizaje es autorización suficiente para conducir cualquier vehículo de motor siempre que se cumpla con los requisitos que para tal licencia exige la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, o por cualquier ley sucesora o subsiguiente sobre el mismo asunto. (Énfasis suplido).

C. Aquellas que al momento del accidente estuvieran participando en **competencias de carreras o regateo** de vehículos de motor o en concursos de velocidad o de aceleración **en áreas reservadas para tales actividades ya fuera como conductor, pasajero, espectador o como funcionario o empleado.**

D. Aquellas que al momento del accidente estuvieran participando en **competencias de carreras o regateo** de vehículos de motor o en concursos de velocidad o de aceleración, ya fuera como conductor o pasajero **en cualquier carretera estatal o municipal de Puerto Rico.**

E. Aquellas cuyas lesiones ocurran mientras el lesionado comete o participa en **un acto criminal** que no sea una violación a las leyes de tránsito.

F. Aquellas que al momento del accidente conducían su vehículo de motor **bajo los efectos de bebidas embriagantes o bajo el efecto de drogas ilegales, cannabis medicinal o cualquier otro medicamento o sustancia, aunque sea legal o recetado, que limiten la habilidad de una persona a conducir u operar un vehículo de motor.**

G. Aquellas que al momento del accidente estuvieran **participando en un vehículo de motor en festivales o carnavales.**

H. ...

I. ...

J. ...

K. ...

L. ...

Las personas excluidas en este Artículo podrán tramitar sus reclamaciones a través de seguros privados o públicos que sean requeridos o provistos por cualquier otra ley, o adquiridos voluntariamente.

Por otro lado, en el Artículo 2 de la Ley Núm. 111-2020, sobre **Definiciones**, se establece una **exclusión relacionada al uso de lo que se considera un “vehículo de motor”** bajo esta ley y los lugares donde debe ser utilizado.

Y. Vehículos de Motor – significa cualquier vehículo diseñado para operar en las vías públicas impulsado por energía que no sea de tipo muscular, cuyo tipo de vehículo sea autorizado a discurrir por las vías públicas por el Departamento de Transportación y Obras Públicas mediante la expedición de una licencia de vehículo de motor. Esto incluye los arrastres diseñados para transportar animales, plantas u objetos que, aunque carentes de energía, están autorizados a discurrir por las vías públicas mediante el pago de derechos y una licencia válida y vigente, expedida por el Departamento de Transportación y Obras Públicas. No incluye máquinas de tracción, rodillos de carretera, tractores utilizados para fines agrícolas exclusivamente siempre que no transiten por la vía pública, palas mecánicas de tracción, equipo para construcción o mantenimiento de las carreteras, máquinas para la perforación de pozos, vehículos con ruedas de tamaño pequeño usados en fábricas, almacenes y estaciones de ferrocarriles, vehículos que se muevan sobre vías férreas, por mar o por aire, **vehículos operados en propiedad privada, y vehículos diseñados por el manufacturero o fabricante para ser usados fuera de la vía pública.** (Énfasis suplido).

El Artículo 12.B de la Ley Núm. 111-2020, sobre Junta de Directores, le confiere la autoridad que tiene la Junta de Directores para establecer el costo de la prima para cada vehículo de motor.

La Junta fijará la prima que deberá pagar cada vehículo de motor al momento de registrar el mismo en el Departamento de Transportación y Obras Públicas de acuerdo con su clasificación, uso, riesgo de accidentes y con la experiencia o el estudio actuarial correspondiente. La Junta estará autorizada a establecer primas distintas para vehículos comerciales, motocicletas y para cualquier otro vehículo de motor que por experiencia represente un alto riesgo en la seguridad del tránsito, sin que esta relación se considere una limitación a la facultad de incluir otros. (Énfasis suplido).

El Reglamento Núm. 9249, según enmendado, conocido como “Reglamento para la Ley de Protección Social por Accidentes de Vehículos de Motor”, Regla 6.B, sobre Requisitos de Autorización para Conducir, dispone sobre la necesidad de cumplir con el endoso en los casos en que sea requerido por la Ley Núm. 22-2000, según enmendada:

Para tener derecho a los beneficios de la Ley, el conductor del vehículo de motor que sufra lesiones en un accidente deberá tener un certificado de licencia para conducir válido y vigente para manejar dicho vehículo, en la forma y con los requisitos impuestos por tal certificado de licencia de conducir, de conformidad a la Ley Núm. 22-2000, según enmendada. Por tanto, será inelegible para dichos beneficios el conductor que esté utilizando al momento del accidente un tipo de vehículo para el que no haya sido autorizado a conducir; el conductor que solamente tenga un permiso de aprendizaje y no estuviere acompañado de un conductor autorizado al ocurrir el accidente, o que de otra forma no esté cumpliendo con los requisitos impuestos para esa categoría de licencia. La norma indicada anteriormente es aplicable al uso de motonetas, motocicletas, y todo otro tipo de vehículo que la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico, supra., clasifique como vehículo de motor autorizado a transitar por las vías públicas de Puerto Rico. (Énfasis suplido).

El Artículo 7.3 de la Ley Núm. 111-2020, sobre Derechos de la Administración a Indemnización, establece quienes serán las partes responsables de indemnizar a la ACAA al momento de ocurrir un accidente de vehículo de motor, específicamente cuando hay compañías de seguros envueltas.

3. Compañía de seguros.

La Administración tendrá derecho a ser indemnizada por la compañía de seguros que haya expedido una póliza de seguro de responsabilidad pública a la **persona responsable del accidente o al titular registral** del vehículo de motor conducido por el responsable del accidente, por todos los gastos que incurra la Administración en atender a su asegurado y demás lesionados en dicho accidente. Por otro lado, en los casos en que el asegurado no es responsable del accidente, la compañía de seguros habrá de indemnizar a la Administración por todos los gastos que ésta incurra en relación con dicho asegurado.

En el caso que concurren dos o más compañías de seguros, cualesquiera de estas habrá de indemnizar solidariamente a la Administración conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior de este subinciso.

II. Discusión de la medida

Como parte de la autorización que se pretende conceder con esta medida, aunque bajo condiciones estrictas y mediante un endoso especial de circulación, la inclusión de un gran número de vehículos de motor podría afectar a la ACAA, por el incremento de reclamaciones de naturaleza estatutaria, ya que se le estaría ofreciendo cubierta a una categoría de vehículos que al presente no reciben los beneficios establecidos en la Ley Núm. 111-2020. La ACAA ofrece cubierta y beneficios a las personas que se encuentren transitando por las vías públicas de Puerto Rico y que cuenten con una licencia válida y vigente conforme las disposiciones de la Ley Núm. 111-2020 y la Ley Núm. 22-2000, según enmendada.

Desde su creación, la ACAA ha sido autosuficiente, generando sus propios ingresos para cubrir sus gastos operacionales, así como el pago de los servicios y beneficios a los asegurados. Los fondos provienen principalmente de la prima de treinta y cinco dólares (\$35.00) anuales que pagan las personas cuando obtienen el marbete de su vehículo de motor. La ACAA también genera ingresos, aunque en menor cuantía, por medio de dos primas adicionales, que son adquiridas voluntariamente por el ciudadano al momento de obtener el marbete del vehículo de motor, la "Plus" que tiene un costo de cincuenta dólares (\$50.00) anuales, y la "Premium" que tiene un costo de setenta dólares (\$70.00) anuales. Estas dos primas ofrecen una cuantía mayor con relación a los beneficios económicos ofrecidos por desmembramiento, muerte o funeral. La inclusión de este grupo de conductores, que estarían recibiendo servicios y beneficios por parte de la ACAA, requiere una evaluación de la prima que la ACAA recibe, ya que se estaría

asumiendo un riesgo que estaba excluido al momento de establecerse la prima básica original de treinta cinco dólares (\$35.00).

A tales efectos, la ACAA ordenó un estudio actuarial que evaluó las jurisdicciones donde se provee una cobertura de un seguro similar al de la ACAA para los vehículos todo terreno (VTT). El estudio recomienda primeramente el registro de todos los vehículos todo terreno, esto para fines de poder asegurarlos adecuadamente. Además, recomienda una prima especial para estos vehículos para cubrir los gastos médico-hospitalarios de los lesionados de los vehículos todo terreno en accidentes de tránsito, de conformidad a los beneficios y limitaciones que establece la ley, reglamentos, políticas médicas y operacionales de la ACAA. Esta prima obligatoria básica sería una de entre ochenta y cinco dólares (\$85.00) anuales, para vehículos todo terreno utilizados para fines agrícolas, a ciento veinticinco dólares (\$125.00) anuales, para el resto de los vehículos todo terreno. Esta recomendación **requerirá** a su vez, una **enmienda a la Ley Núm. 111-2020**, en su Artículo 2.Y, con relación a la **definición de lo que es considerado un vehículo de motor**, para poder ser beneficiarios de las disposiciones de la ley.

Con relación a la medida, en su propuesta para un nuevo Artículo 1.111-B, sobre Autorización de Circulación para Vehículos Todo Terreno y Vehículos de Baja Velocidad; Facultad de Reglamentación, requiere que los vehículos todo terreno, en cualquiera de sus clasificaciones, incluyendo los vehículos de baja velocidad o carritos de golf, estén cubiertos con una póliza de seguro de responsabilidad pública, la ACAA recomienda que se incluya que esta póliza responderá a la ACAA de conformidad con su ley orgánica, Ley Núm. 111-2020.

Enmienda:

Artículo 1.111-B. — Autorización de circulación para vehículos todo terreno y vehículos de baja velocidad; facultad de reglamentación.

Los vehículos todo terreno en cualquiera de sus clasificaciones, incluyendo los vehículos de baja velocidad o carritos de golf, además de cumplir con sus especificaciones técnicas, deberán estar registrados, conforme a lo dispuesto en el Artículo 2.10 de esta Ley, inspeccionados, estar cubiertos con una póliza de seguros de responsabilidad pública, *la que indemnizará a la Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles de conformidad a la Ley Núm. 111-2020*, y con la autorización de circulación "VTT Street-Legal" expedido por el Departamento.

El Departamento deberá promulgar un reglamento que establezca los requisitos que estos vehículos deberán cumplir para transitar en vías públicas y las vías por las cuales podrán transitar.

Por otro lado, en cuanto a la enmienda propuesta al Artículo 2.12(d), de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, sobre la Facultad del Secretario para Reglamentar, la ACAA estaría solicitando su inclusión con relación a la integración de sistemas tecnológicos que permitirán el intercambio de información entre agencias gubernamentales. Esto, con el propósito de mantener los récords de la ACAA en sintonía con los de las demás agencias gubernamentales con respecto a los vehículos todo terreno y así poder determinar si el vehículo tiene cubierta al momento de un accidente de vehículo de motor. Además, conocer cualquier asunto pertinente a la titularidad, requisito necesario para la cubierta, como para recobro.

Enmienda:

(d) La integración de sistemas tecnológicos que permitan el intercambio de información en tiempo real para el traspaso y control de los vehículos todo terreno u otros análogos con la Policía de Puerto Rico, Policía Municipal, el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, *Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles*, el Departamento de Hacienda, quien a su vez establecerá las normas contributivas, administrativas y fiscales aplicables al registro.

En cuanto a la propuesta para un nuevo Artículo 3.07-B(c), sobre Circulación de Vehículos de Baja Velocidad (VBV) o Carritos de Golf en Vías Públicas, la ACAA recomienda que se incluya que el seguro de responsabilidad pública que se obtenga se establezca en coordinación con la ACAA y demás entidades gubernamentales concernientes.

Enmienda:

(c) Poseer seguro de responsabilidad pública en las cuantías mínimas que se establezcan en coordinación con la *Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles* y las demás entidades gubernamentales concernientes.

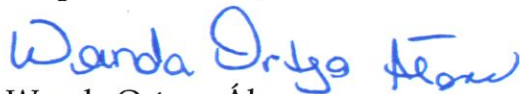
III. Conclusión

Dicho lo anterior, la ACAA reconoce el propósito loable tras la redacción del P. de la C. 1018 en su origen, por lo que expresa su apoyo y favorece las enmiendas a la Ley Núm.

22-2000, con las recomendaciones aquí provistas. Es de interés para la ACAA, que, de autorizarse la utilización de todos estos vehículos de motor, se lleve a cabo el registro de todos, y se lleve a cabo una campaña educativa y mediática, por parte del Departamento de Transportación y Obras Públicas, la Comisión para la Seguridad en el Tránsito, como también la ACAA relacionada a la necesidad de obtener el endoso especial de circulación, el costo del marbete, el por ciento de alcohol en la sangre permitido, requisitos de edad, y cualquier otro seguro que pueda ser requerido para su utilización de manera responsable y segura. Ante esto, favorecemos las enmiendas propuestas a la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, pero solicitamos que se incluya la correspondiente enmienda al Artículo 2.Y, de la Ley Núm. 111-2020, sobre la definición de “vehículo de motor”, la que siempre ha estado fundamentada en la definición de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, para que no haya conflicto entre la autorización de estos vehículos de motor y la concesión o denegación de los beneficios ofrecidos por la ley orgánica de la ACAA.

Agradecemos a la Comisión de Transportación e Infraestructura de la Cámara de Representantes por la oportunidad de expresar nuestros comentarios sobre este asunto de vital importancia para Puerto Rico y en especial para la ACAA.

Respetuosamente,



Wanda Ortega Álamo
Directora Ejecutiva