

ORIGINAL

GOBIERNO DE PUERTO RICO

RECIBIDO FEB 26 2026 PM 1:11
Mng
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

20^{ma}. Asamblea
Legislativa

3^{ra}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 916

INFORME NEGATIVO

26 de febrero de 2026

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del Proyecto del Senado 916, **no recomienda** a este Alto Cuerpo su aprobación.

ALCANCE DE LA MEDIDA

H2e
El Proyecto del Senado 916 (en adelante, P. del S. 916) tiene el propósito de 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.

INTRODUCCIÓN

*Ley 22-2000, según enmendada
"Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico"*

La Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" (en adelante, Ley 22-2000), se creó, entre otras cosas, con el propósito establecer un sistema integral y moderno para regular el tránsito de vehículos de motor en las vías públicas de Puerto Rico, procurando con ello armonizar la movilidad eficiente de la ciudadanía en sus actividades cotidianas con la protección de la seguridad pública en toda su extensión.

A través de la implementación de la Ley 22-2000, el Gobierno de Puerto Rico, entre otras cosas, dispone las definiciones técnicas y jurídicas de los significados de los términos en ella expresados que permiten uniformidad en la interpretación y aplicación de la Ley en todo Puerto Rico.

Dispone, además, un marco normativo de los requisitos para la otorgación de licencias, registro e inspección de vehículos de motor, la operación o conducción de vehículos de motor, sanciones, penalidades y multas administrativas por incumplimientos para aquellas personas cuyas conductas que representen riesgo para la seguridad vial.

La Ley 22-2000, refuerza la política pública de prevención de accidentes y protección de la vida y la propiedad a través de campañas educativas y de prevención entre la Comisión para la Seguridad en el Tránsito y el Departamento de Transportación y Obras Públicas en los medios de comunicación convencionales y otros.

Además, la Ley 22-2000, establece la organización y el uso, la designación de carriles y las limitaciones de uso de las carreteras de la Isla por parte de los conductores, peatones y autoridades del Gobierno de Puerto Rico.

Informe Final

Recomendaciones Basado en Orden Ejecutiva 2025-029

El Informe Final-Recomendaciones Basado en Orden Ejecutiva 2025-029 (en adelante, Informe Final) surgió como resultado del trabajo realizado por múltiples funcionarios públicos y representantes de distintos sectores que tuvieron a su cargo el análisis y la formulación de propuestas para evaluar, entre otras, la viabilidad de la circulación de vehículos todo terreno (en adelante, VTT), en sus distintas acepciones, así como carritos de baja velocidad (en adelante, VBV) en la red vial y su marco regulatorio en Puerto Rico.

Hbx Este Grupo de Trabajo Multisectorial (en adelante, Grupo de Trabajo) fue constituido por la Gobernadora de Puerto Rico, Hon. Jenniffer A. González Colón (en adelante, Gobernadora), al palio del Boletín Administrativo Núm. OE-2025-029, con el fin de crear un grupo de trabajo al cual se le encomendó el Análisis y la Regulación del Uso de Vehículos Todo Terreno, *Utility Task Vehicles* (en adelante, UTV), *Utility Vehicles* (en adelante, UV), *Side-by-Side Vehicles* (en adelante, SSV) y otros relacionados. Ello, con el propósito de presentarle recomendaciones finales a la Gobernadora, integrando conocimiento técnico, jurídico, derecho comparado, operativo y social, para abordar, desde todos los flancos estratégicamente identificados, el aumento significativo de la circulación de VTT en Puerto Rico.

El Grupo de Trabajo estuvo compuesto por varios jefes de agencias administrativas como, por ejemplo, la Policía de Puerto Rico, el Departamento de Transportación y Obras Públicas, la Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles, la Autoridad de Carreteras y Transportación, la Comisión para la Seguridad en el Tránsito, representantes de la Asamblea Legislativa, los gobiernos municipales y el sector privado, clubes, grupos comunitarios, entre otros.

Los objetivos principales del Grupo de Trabajo estaban enfocados en garantizar la seguridad vial; la protección ambiental y la convivencia ciudadana; establecer un marco

legal y reglamentario uniforme para el uso de los VTT; promover el desarrollo económico y turístico mediante el uso de VTT; e implementar un régimen contributivo y correctivo efectivo.

Luego de numerosas reuniones formales, para el 16 de septiembre de 2025, el Grupo de Trabajo presentó a la Gobernadora un Informe Final en torno a la Regulación de Vehículos de Motor Todo Terreno en Puerto Rico con el detalle de sus recomendaciones, estrategias y gestiones realizadas en torno a la encomienda. El Informe Final propone, a grandes rasgos, lo siguiente:

- La creación de un **sistema unificado de registro de VTT**, con marbete digital y código QR.
- La implantación de un **endoso de circulación condicionada** para autorizar el tránsito en vías y zonas específicas bajo criterios de seguridad.
- La formalización de un **Registro de Comerciantes Autorizados** para el control del comercio y el monitoreo de ventas y traspasos.
- La delimitación de **zonas restringidas** y **zonas de acceso controlado** con mapas digitales y reglamentos claros.
- La ejecución de una **campaña educativa masiva** sobre seguridad, cumplimiento legal e impacto ambiental.
- Un **plan escalonado de fiscalización interagencial**, incluyendo operativos con uso de tecnología.
- Una **amnistía especial de registro** de hasta ciento ochenta (180) días para incentivar la inscripción voluntaria inicial.
- Creación de un **seguro de protección para los ciudadanos** ante un evento de accidente de VTT.

HBK

Las recomendaciones recogidas del Informe, en la práctica, transformarían la problemática creciente en torno al uso no regulado de los VTT en Puerto Rico. Por lo cual, según presenta el mismo Informe, su enfoque estratégico apunta a lo siguiente:

1. **Registro y Control:** Creación de un registro especial de VTT con tablillas diferenciadas, marbete digital y monitoreo por código QR.
2. **Requisitos de Circulación:** Definición de rutas autorizadas, equipo de seguridad obligatorio y endoso especial en la licencia (Clase XYZ).
3. **Fiscalización y cumplimiento:** Fortalecimiento de la Policía de Puerto Rico y agentes del orden público, integración tecnológica y coordinación interagencial.
4. **Educación y Concienciación:** Campañas públicas, inclusión curricular y formación comunitaria.
5. **Protección Ambiental:** Regulaciones para zonas sensitivas, educación ambiental y mitigación de daños.
6. **Régimen Correctivo:** Clasificación de faltas con multas proporcionales, confiscación y disposición de vehículos.
7. **Aspectos Contributivos:** Cobro de arbitrios, control de importación y reinversión de fondos en seguridad y educación.
8. **Reformas Legislativas y reglamentarias:** Enmiendas a leyes vigentes, nuevos reglamentos y participación ciudadana.

Así las cosas, mediante la consolidación de dos (2) "workbooks", el Grupo de Trabajo presentó su Informe Final y propuesta en torno a definiciones, controles, sanciones, procesos contributivos y medidas fiscalizadoras a ser incorporadas en una futura acción legislativa.

En cuanto a las definiciones, el Informe Final sugirió redefinir el término VTT como vehículo diseñado para transitar sobre terrenos no pavimentados o superficies irregulares, para uso recreativo, utilitario o transporte no convencional, e incorporando

expresamente sus principales subclasificaciones, los ATV, UTV, SSV, UTV *one side* y motoras todo terreno, precisamente para uniformar criterios, evitar ambigüedades y facilitar fiscalización y cumplimiento. Cada una de las subclasificaciones, además, de definir las y uniformar las, las describe para que puedan ser distinguidas distintamente unas de las otras.

El Informe Final, continúa articulando el marco regulatorio, el cual versa en torno a registro y controles, permisos, mecanismos de implementación, cumplimiento y fiscalización interagencial y campañas educativas, respectivamente.

Por último, sostiene que, la problemática de los VTT exige una respuesta integral, coordinada y firme, y exhorta a la Gobernadora y a la Asamblea Legislativa a adoptar sin dilación las medidas recomendadas, aprobar la legislación propuesta y garantizar los recursos necesarios para su implementación, a los fines de proteger vidas, conservar el ambiente y asegurar el orden en la red vial de la Isla.

P. del S. 916

HDP Según la Exposición de Motivos del P. del S. 916, esta surge en respuesta a los retos significativos en la seguridad vial, fiscalización y el orden público que trajo consigo la proliferación de VTT y VBV en la red vial de la Isla, y reconoce la necesidad de reformar la Ley 22-2000.

Menciona además que, esta cumple un compromiso programático y se fundamenta en el Boletín Administrativo Núm. OE-2025-029, mediante el cual se creó el Comité sobre Vehículos Todo Terreno. Destaca que, dicho Comité, celebró once (11) reuniones de trabajo para recopilar datos, evaluar la situación existente y formular recomendaciones de política pública. Y que, las disposiciones de la medida reflejan los hallazgos y consensos alcanzados en ese esfuerzo, garantizando una respuesta clara y de largo plazo al fenómeno de los vehículos todo terreno y los vehículos de baja velocidad en Puerto Rico.

ALCANCE DEL INFORME

En aras de analizar y evaluar el P. del S. 916, la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico (en adelante, Comisión) convocó dos (2) Vistas Públicas, las cuales fueron celebradas los días 27 de enero y 10 de febrero de 2026, respectivamente.

Ante dichas Vistas Públicas comparecieron las siguientes agencias, grupos, industrias y entidades:

1. Comisión para la Seguridad en el Tránsito
2. Departamento de Transportación y Obras Públicas
3. Policía de Puerto Rico
4. Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles
5. Oficina del Comisionado de Seguros
6. Latin American Motorcycle Association (LAMA)
7. Departamento de Justicia
8. Municipio de Culebra
9. Grupo de Concesionarios de Power Sports de Puerto Rico

Esta Comisión hace constar que, para la evaluación y consideración de la medida, también consideró los Memoriales Explicativos recibidos de los siguientes:

1. Asociación de Compañías de Seguros de Puerto Rico
2. Municipio de Vieques
3. Constituyente José A. Pérez Pérez

En adelante, en el presente Informe se hace constar los comentarios escritos y la postura de las agencias y ciudadanos comparecientes. Veamos.

COMISIÓN PARA LA SEGURIDAD EN EL TRÁNSITO

La Comisión para la Seguridad en el Tránsito (en adelante, CTS) representada por su Director Ejecutivo, José Orlando "Memo" González, compareció ante la Comisión para expresarse a favor de la aprobación del P. del S. 916.

En su ponencia, la CTS fundamentó su comparecencia en su misión estatutaria de reducir muertes, lesiones y riesgos en las vías públicas mediante políticas públicas basadas en evidencia, educación preventiva y fortalecimiento de la fiscalización. La CST respaldó la medida por entender que establece un marco regulatorio claro, moderno y ejecutable para la circulación de vehículos todo terreno y vehículos de baja velocidad en Puerto Rico, atendiendo de manera integral los potenciales riesgos a la seguridad vial, el orden público y la limitada capacidad de fiscalización existente.

Hbx Destacó que, al crearse un sistema unificado de registro digital con tablilla y marbete electrónico, autorizar la circulación *Street-Legal* bajo estrictos requisitos de seguridad, disponer sanciones más severas, como la confiscación, y establecer un periodo de amnistía especial para la regularización de sus vehículos, responde directamente a la proliferación descontrolada de estos vehículos en las vías públicas y a la ausencia histórica de mecanismos efectivos de identificación, supervisión y control.

Por último, la CST opinó que la medida recoge adecuadamente las herramientas necesarias para garantizar una implementación efectiva y responsable y reiteró su disponibilidad para colaborar con la Comisión y con las agencias concernidas en la implementación del mandato legislativo, así como para aclarar cualquier duda o proveer información adicional que sea requerida.

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS

El Departamento de Transportación y Obras Públicas (en adelante, DTOP) representado por su Secretario, el Dr. Edwin E. González Montalvo, compareció ante la Comisión expresándose a favor de la aprobación del P. del S. 916.

En su ponencia destacó que la intención legislativa de la medida es implementar la política pública del Gobierno de Puerto Rico en cuanto a los compromisos programáticos de la Gobernadora de promover un sistema de transporte enmarcado en regulaciones estatales y federales que sepa priorizar la seguridad vial, la vida e integridad de los ciudadanos en la carretera.

Señaló que, la medida nace como respuesta proactiva del Gobierno de Puerto Rico al aumento significativo de la utilización de los VTT en las vías públicas de la Isla. Opinó que el P. del S. 916 actualiza la Ley 22-2000 cubriendo las necesidades fácticas e implementando regulaciones necesarias para la integración ordenada de estos vehículos al sistema vial de Puerto Rico, mediante el establecimiento de un marco normativo orientado a registrar, fiscalizar y reglamentar estos vehículos, autorizar de manera condicionada su circulación en carretera, delimitar su uso, celebrar campañas educativas y establecer una amnistía para que voluntariamente se registren aquellos vehículos que no han sido registrados en la Isla.

+bx El DTOP sostuvo que, a la luz de su investigación técnica en torno a la Directoría de Servicios al Conductor (DISCO) y las recomendaciones del Grupo de Trabajo y la OE-2025-029, el P. del S. 916 está alineado con las normativas federales vigentes, fortalece la seguridad vial, facilita la fiscalización interagencial, reduce la evasión contributiva y evita riesgos de pérdida de fondos federales destinados para las carreteras.

Mencionó que, la responsabilidad reglamentaria que la medida le delega al DTOP faculta a su autoridad nominadora a crear y desarrollar toda la infraestructura administrativa necesaria para la viabilidad de ésta, lo cual incluye la delimitación de las vías autorizadas, creación de un registro digital para expedir nuevas tablillas y el marbete electrónico, costos y derechos anuales, certificación de centros de inspección *Street-Legal*, entre otras cosas.

Finalmente, el DTOP se pronunció a favor de la aprobación del P. del S. 916, y se comprometió a crear e implementar la reglamentación necesaria para regular el uso de

estos vehículos conforme a los estándares de seguridad vial establecidos en las leyes estatales y federales aplicables que promueven el uso correcto y responsable de los VTT y otros vehículos afines o similares. Esto, con el fin de integrarlos de forma ordenada al sistema vial, mientras se protege la vida y la integridad de los ciudadanos en la red vial de Puerto Rico.

POLICÍA DE PUERTO RICO

La Policía de Puerto Rico (en adelante, PPR) compareció ante esta Comisión representada por su Superintendente, Joseph González, expresándose a favor de la aprobación del P. del S. 916. Fundamentó su postura en que la medida asegura un control efectivo y garantiza la adecuada identificación, trazabilidad y fiscalización en todas las vías públicas de la Isla.

En su ponencia, sostuvo que desde la aprobación de la Ley 83-2025, conocida como la "Ley de la Policía de Puerto Rico", se estableció el marco jurídico mediante el cual se creó y organizó la PPR como componente esencial del Gobierno de Puerto Rico, asignándole como misión primordial garantizar la seguridad pública, proteger la vida y la propiedad de las personas, mantener y conservar el orden público, observar y procurar la más absoluta protección de los derechos civiles, así como prevenir, descubrir, investigar y perseguir el delito, conforme a los postulados de la política pública vigente.

Señaló que, de autorizarse la circulación de vehículos todo terreno en vías públicas, esta debería ser de manera limitada y controlada, exclusivamente en caminos vecinales y carreteras secundarias o terciarias, conforme a la Ley 22-2000, sin permitir su operación en vías principales, autopistas o expresos.

Como requisitos indispensables, recomendó que estos vehículos estén debidamente identificados mediante tablilla oficial y que su operador posea licencia de conducir vigente, fundamentando su recomendación en el consenso de agencias federales e institutos especializados de los Estados Unidos de que estos vehículos representan un

riesgo significativo para la seguridad vial, por no haber sido diseñados para el tránsito regular en carreteras y por no estar sujetos, en términos generales, a las normas federales de seguridad vehicular aplicables a vehículos de carretera.

No obstante, de ser aprobada la medida, la PPR se comprometió a orientar y adiestrar tanto a su personal como a los Policías Municipales, así como a reforzar campañas educativas en escuelas, universidades y centros comerciales, en coordinación con la CST, el DTOP y otras agencias concernidas, para concienciar sobre el uso responsable de VTT y categorías análogas.

ADMINISTRACIÓN DE COMPENSACIONES POR ACCIDENTES DE AUTOMÓVILES

La Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles (en adelante, ACAA) compareció ante la Comisión mediante una ponencia suscrita por su Directora Ejecutiva, Wanda Ortega Álamo para expresarse a favor de la aprobación del P. del S. 916, con enmiendas.

La ACAA hizo constar que la autorización de circulación de este grupo de vehículos podría tener un impacto directo sobre ésta por lo cual advirtió que deberá armonizarse con el marco legal, operacional y actuarial que rige su cubierta.

En torno a lo sustantivo de la medida, planteó que, la autorización propuesta podría implicar un aumento de reclamaciones estatutarias debido a que se estaría extendiendo cubierta a una categoría que hoy, en la práctica, está fuera del esquema de beneficios de la Ley 111-2020. Indicó que, ordenó un estudio actuarial para evaluar jurisdicciones donde se provee un seguro similar al de la ACAA para VTT. Informó que, según expone, el estudio se recomienda el registro de todos los VTT para poder asegurarlos adecuadamente y la implantación de una prima obligatoria especial para estos vehículos que permita cubrir los gastos médico-hospitalarios y beneficios conforme a la Ley y reglamentos de la ACAA.

Finalmente, agradeció la oportunidad de comparecer ante la Comisión y reiteró su apoyo a la aprobación de la medida, sujeto a las enmiendas sugeridas.

OFICINA DEL COMISIONADO DE SEGUROS

La Oficina del Comisionado de Seguros (en adelante, OCS) compareció ante la Comisión mediante ponencia suscrita por la Comisionada de Seguros, Lcda. Suzette Del Valle Lecároz, para expresarse a favor de la aprobación del P. del S. 916 por entender que el mismo es el resultado de los esfuerzos de la Gobernadora para crear un marco regulatorio moderno que permita el disfrute legítimo y responsable de los VTT, protegiendo la vida, el orden público, el medioambiente y la seguridad en las vías públicas.

AD2 La OCS sugirió enmiendas a la medida con el fin de fortalecer la política pública mediante un sistema uniforme de registro, inspección y circulación responsable, enfocándose, principalmente, en el componente de seguros que acompañaría la autorización *Street-Legal* sin alterar los aspectos sustantivos de la misma.

LATIN AMERICAN MOTORCYCLE ASSOCIATION

La *Latin American Motorcycle Association* (en adelante, LAMA), compareció ante la Comisión representada por su Presidenta, Nydia Mabel Tossas Cordero en la cual expresó favorecer la aprobación del P. del S. 916, con enmiendas.

No obstante, puntualizó estar en contra de "[a]utorizar, bajo condiciones estrictas y mediante endoso especial de circulación, el tránsito de los VTT *Street-Legal* y de los VBV o Carritos de Golf, en las autopistas y expresos."

DEPARTAMENTO DE JUSTICIA

El Departamento de Justicia, representado por su Secretaria, la Lcda. Lourdes L. Gómez Torres, compareció ante la Comisión mediante ponencia y luego de reseñar y

enumerar los propósitos, recomendaciones y alcances de la medida, se expresó a favor de la aprobación de ésta con enmiendas.

El Departamento de Justicia reconoció que la tablilla, el marbete y la autorización no equivalen a "legalizar" el tránsito por todas las vías sin restricciones, sino a establecer parámetros claros de circulación conforme a seguridad y política pública.

MUNICIPIO DE CULEBRA

El Municipio de Culebra, representado por su Alcalde, Hon. Edilberto Romero Llovet, compareció ante la Comisión haciendo constar su posición en contra de la aprobación del P. del S. 916, por los riesgos y deficiencias que representa para la isla municipio.

4622 Puntualizó que la poca extensión territorial, así como su red vial limitada, estrecha y con pendientes, frente a la circulación de carritos de golf o vehículos de baja velocidad en las carreteras, ha demostrado ser incompatible con la seguridad vial y la protección de residentes y visitantes.

El Municipio evidenció mediante adendas a su ponencia una Certificación del Departamento de Seguridad Pública del total de accidentes reportados para los años 2022, 2023, y 2024 con carritos de golf en la isla, así como una Certificación de la Policía de Puerto Rico en la cual se hace constar que el ochenta por ciento (80%) de los incidentes investigados involucran pasajeros con heridas de gravedad que debieron ser transportados en ambulancia aérea a diferentes hospitales fuera de la isla de Culebra.

GRUPO DE CONCESIONARIOS DE POWER SPORTS DE PUERTO RICO

El Grupo de Concesionarios de Power Sports de Puerto Rico, representado por su Presidente, Carlos Eladio Olivares Castellanos, compareció ante la Comisión y se expresó a favor de la aprobación del P. del S. 916, con enmiendas.

ASOCIACIÓN DE COMPAÑÍAS DE SEGUROS DE PUERTO RICO

La Asociación de Compañías de Seguros de Puerto Rico (en adelante, ACODESE) compareció ante la Comisión mediante Memorial Explicativo suscrito por su Directora Ejecutiva, Lcda. Israelia Pernas en el que expresó no endosar la aprobación del P. del S. 916. Señaló que la medida, autoriza la circulación en las vías públicas de vehículos que no fueron diseñados ni certificados como vehículos de motor tradicionales, y planteó preocupaciones serias desde la perspectiva de política pública centrada en la seguridad vial y el manejo responsable del riesgo.

Advirtió que, la apertura de carreteras principales y autopistas a estos vehículos todo terreno, en sus distintas clasificaciones y los carritos de golf o de baja velocidad, podrían aumentar la frecuencia y severidad de accidentes, así como ampliar la exposición a responsabilidad civil e impactar a terceros, por lo que, entiende que la medida debe evaluarse con suma cautela.

Hon La ACODESE aunque reconoce el esfuerzo del P. del S. 916 por atender la realidad social del auge de estos vehículos, opinó que éste, tal como está redactado, presenta deficiencias técnicas, inconsistencias legales y riesgos significativos para la seguridad vial, la responsabilidad civil y la viabilidad de seguros.

MUNICIPIO AUTÓNOMO DE VIEQUES

El Municipio Autónomo de Vieques, representado por su Alcalde, Hon. José A. Corcino Acevedo, compareció ante la Comisión mediante Memorial Explicativo, y aunque del mismo no se desprende una postura categórica a favor o en contra de la aprobación de la medida, el Municipio hace constar que favorece que se mantenga el estado de derecho vigente en la Isla y que los esfuerzos del Gobierno de Puerto Rico sean dirigidos al fortalecimiento de lo ya existente y debilitado o con pocos recursos. Esto según opinó, antes de ampliar los esquemas regulatorios.

JOSÉ A. PÉREZ PÉREZ¹

El constituyente José A. Pérez Pérez, presentó ante la consideración de la Comisión su Memorial Explicativo en el cual destaca ser Instructor Certificado de la Motorcycle Safety Foundation, juez y competidor de habilidad y destreza de eventos motorizados y miembro adicional invitado con peritaje técnico, comunitario y comercial del Equipo de Trabajo de la Gobernadora, que lograron la confección del P. del S. 916.

Sostuvo que el término "*Street-Legal*" no hace al vehículo apto para transitar por las carreteras. Mencionó que, sólo lo hace legal, en virtud de las leyes del estado en donde se encuentre. Asimismo, indicó que no importan las modificaciones que se le realicen al vehículo todo terreno para cumplir con las especificaciones del Estado, el que estipula la clasificación del vehículo es el fabricante.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

7624 Por tratarse de Informe Negativo no es necesaria la evaluación del impacto fiscal municipal.

CONCLUSIÓN

La Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico realizó un examen minucioso y detenido del P. del S. 916, evaluándolo a la luz de su espíritu, el ordenamiento jurídico vigente, las conclusiones y recomendaciones del Grupo de Trabajo en su Informe Final, las expresiones vertidas en las dos (2) Vistas Públicas y los Memoriales Explicativos recibidos en la Comisión al palio de las facultades y poderes delegados a la Rama Legislativa en la Constitución de Puerto Rico.

Esta Comisión reconoce la importancia de atender la problemática de la proliferación de los VTT y VBV en la red vial de la Isla. El vacío regulatorio actual debilita

¹ Constituyente con 30 años de experiencia en la industria.

el orden público, dificulta la intervención del Gobierno, erosiona el cumplimiento contributivo y aumenta el riesgo de incidentes que impactan la vida de terceros. No obstante, la solución legislativa a dicha problemática debe ser cónsona con el proceso técnico, multisectorial y basado en evidencia que el propio Gobierno de Puerto Rico impulsó mediante la Orden Ejecutiva OE-2025-029.

Del análisis efectuado, esta Comisión observa que, si bien la propia Exposición de Motivos del P. del S. 916 invoca expresamente el trabajo del Grupo de Trabajo creado mediante la OE-2025-029 como fundamento de sus disposiciones, **el articulado de la medida no guarda relación con las recomendaciones que dicho Grupo formuló tras un extenso proceso de consulta y análisis.**

ABD
A manera de ejemplo, el Informe Final recomendó expresamente que los VTT sólo podrán transitar por vías previamente designadas y que se **"excluyen expresamente autopistas, expresos y vías de acceso restringido parcial o permanente."** Sin embargo, el P. del S. 916, en su enmienda al Artículo 10.16(a) de la Ley 22-2000, dispone que los vehículos todo terreno **"podrán transitar por todas las vías públicas, incluyendo autopistas,** carreteras estatales y municipales pavimentadas." Esta disposición contradice la recomendación del Grupo de Trabajo y fue señalada como un riesgo significativo por múltiples comparecientes.

Nótese que la propia Policía de Puerto Rico, en su ponencia ante esta Comisión, recomendó que la circulación de VTT en vías públicas debería ser de manera limitada y controlada, exclusivamente en caminos vecinales y carreteras secundarias o terciarias, sin permitir su operación en vías principales, autopistas o expresos. De igual forma, LAMA expresó oponerse a la autorización de tránsito en autopistas y expresos. Mientras, ACODESE advirtió que la apertura de carreteras principales y autopistas a estos vehículos podría aumentar la frecuencia y severidad de accidentes. Por su parte, el Municipio de Culebra se expresó en contra de la medida, documentando con certificaciones oficiales el grave historial de accidentes con estos vehículos en su

jurisdicción. Además, el propio constituyente con peritaje en la industria sostuvo que la designación *Street-Legal* no hace al vehículo apto para transitar por las carreteras.

Asimismo, el Grupo de Trabajo recomendó la creación de un Endoso Especial Clase XYZ en la licencia de conducir, que incluiría la aprobación de un curso teórico-práctico certificado por CESCO, la CST y ACAA. El proyecto sustituye este mecanismo por una Autorización de Circulación VTT *Street-Legal* expedida por el DTOP, sin incorporar los controles de capacitación y certificación interagencial que el Grupo consideró esenciales.

La divergencia entre lo que el P. del S. 916 dice representar y lo que efectivamente dispone genera una incongruencia que esta Comisión no puede avalar. La medida, tal como fue radicada, no recoge fielmente las recomendaciones del proceso multisectorial que le dio origen y, por consiguiente, no satisface los estándares de seguridad vial, protección ambiental y fiscalización efectiva que este Alto Cuerpo y la ciudadanía merecen.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, **no recomienda** a este Alto Cuerpo la aprobación del P. del S. 916.

RESPECTUOSAMENTE SOMETIDO,


Hon. Héctor Joaquín Sánchez Álvarez
Presidente
Comisión de Transportación, Telecomunicaciones,
Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor