



17 de noviembre de 2025

VÍA CORREO ELECTRÓNICO: [Carlos.Saavedra-Gutierrez@jacksonlewis.com](mailto:Carlos.Saavedra-Gutierrez@jacksonlewis.com)  
[Sara.Colon-Acevedo@jacksonlewis.com](mailto:Sara.Colon-Acevedo@jacksonlewis.com)

## CONSULTA NÚM. 15, 841

Estimados letrados:

Nos referimos a su consulta relacionada a la aplicabilidad de la Ley Núm. 428 de 15 de mayo de 1950, *según enmendada, Ley de Seguro Social para Choferes y otros Empleados*<sup>1</sup>, a varios empleados no exentos contratados que utilizan vehículos dentro de las facilidades de su cliente. En concreto, se nos solicita una opinión en dos escenarios particulares y que citamos a continuación:

### Escenario 1:

Empleados no exentos cuyas funciones **NO** requieren manejar ningún vehículo ni equipo de motor (i.e. montacarga), pero por su comodidad usan el carro de golf o vehículos para ir a la cafetería que ubica en la facilidad de patrono durante su periodo de almuerzo y breaks. **NO** usan el carro de golf o vehículos para otra actividad que no sea ir a la cafetería durante recesos. Toda vez que es el empleado el que determina si quiere o no usar el carro de golf o cualquier otro vehículo para ir a la cafetería, la frecuencia puede variar. Los empleados pueden caminar a la cafetería desde todos los edificios de la facilidad. Patrono **NO** requiere a estos empleados que usen el carro de golf o vehículos.

Por ejemplo, empleado no exento que trabaja en Edificio C usa el carro de golf o vehículo para ir a la cafetería que queda en Edificio A y allí toma sus alimentos. Al finalizar de comer, regresa en el carro de golf o en vehículo al Edificio C para continuar sus labores.

### Escenario 2:

<sup>1</sup> Véase 29 LPRA § 681-695.

Empleados no exentos cuyas funciones **NO** requieren manejar ningún vehículo ni equipo de motor (i.e. montacarga), pero, por su comodidad usan el carro de golf o vehículo para ir a otros edificios de la facilidad, tanto durante el almuerzo como durante horas de trabajo. Toda vez que es el empleado el que determina si quiere o no usar el carro de golf para ir a otro edificio o a la cafetería, la frecuencia puede variar. Un empleado puede usar el carro de golf o vehículo algunas veces a la semana mientras que otros solo lo usan alguna vez al mes. Cada empleado determina si quiere caminar para ir al otro edificio o prefiere usar el carro de golf o vehículos. Patrono **NO** requiere a estos empleados que usen el carro de golf o vehículos.

Por ejemplo, empleado no exento trabaja en el Edificio B y tiene que ir a buscar un documento en el Edificio D. Empleado puede caminar al edificio, pero prefiere usar el carro de golf o vehículo para ir y regresar.

**Aclaración:** En ninguno de los escenarios antes indicados los empleados no exentos son guardias de seguridad. Los empleados de los escenarios no tienen que manejar ningún vehículo o carro de golf y tampoco manejan *forklift*, grúa o equipo similar. En ninguno de los escenarios antes indicados los empleados son administradores, ejecutivos o profesionales.

Destacamos además que, luego de un requerimiento de información por parte de esta Oficina se nos ha aclarado que son once (11) vehículos disponibles y ninguno es un carro de golf, Los vehículos a los que se hace referencia son de distintas marcas (Toyota Tundra EHS, Mazda 3000, Chevrolet Silverado y Ford Escape).

Al respecto, la Secretaría del Trabajo y Recursos Humanos ha delegado en la Oficina del Procurador del Trabajo (en adelante, OPT) la facultad de establecer la política pública del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos (en adelante, DTRH) en cuanto a la interpretación de la legislación protectora del trabajo que esta administra. Conforme dispone el Artículo II de la Carta Circular Núm. 2013-001 del DTRH, esta Oficina tiene entre sus funciones la de emitir opiniones legales a fin de orientar al público en general. Es bajo esta facultad que emitimos la presente consulta.

Destacamos que esta opinión está basada exclusivamente en los hechos y circunstancias expresados en su consulta y se emite a base de la representación, explícita o tácita, hecha por usted. Es importante subrayar que esta consulta no incluía ninguna hoja de deberes o descripción de puesto para el análisis de estas. Entendemos que usted ha suministrado una descripción completa, real e imparcial de todos los hechos y de todas las circunstancias que serían pertinentes a nuestra consideración de la interrogante planteada. Si existe otro trasfondo histórico o de hechos que no se haya incluido en su consulta, como, **por ejemplo, que alguno de estos empleados tiene otorgado, un acomodo razonable para utilizar los vehículos**, el mismo podría cambiar la opinión aquí expresada.

Dicho lo anterior, la Ley Núm. 428, *antes citada*, fue aprobada con el propósito de mejorar la condición social de los trabajadores que, durante el transcurso de su empleo, operan un vehículo de motor. Es decir, este estatuto creó un plan de seguridad social para choferes y otros trabajadores que, durante el transcurso de las funciones de su empleo, conducen un

vehículo de motor, usual y regularmente, y el cual provee beneficios tales como pensión por enfermedad, beneficio por incapacidad total permanente, seguro de vida, beneficios por muerte, entre otros.<sup>2</sup>

El Artículo 1 de la Ley Núm. 428, *antes citada*, define el término *chófer* de la siguiente manera:

(a) Chófer.— Toda persona natural autorizada de acuerdo con la ley para conducir vehículos de motor mediante una licencia de conductor, chófer, motocicleta, o de conductor de vehículos pesados de motor que como parte integrante de su trabajo conduzca, usual y regularmente y no de manera casual o esporádica, un vehículo de motor mediante retribución, sueldo, jornal, paga o cualquier otra forma de compensación ya se obtenga a base de por ciento, o combinación de salarios y otras facilidades o servicios o la persona que opere un vehículo arrendado, y que conduzca dicho vehículo por vías públicas, caminos o propiedades privadas como parte de su ocupación o modo de ganarse su sustento.

Quedan además incluidos dentro de esta definición:

(1) La persona que es dueña de un vehículo de motor dedicado por autorización de ley al servicio de transporte público de personas, animales o cosas y lo conduce para prestar dicho servicio público.

(2) La persona empleada por otra, por una empresa privada, o por el Gobierno municipal, Estatal, sus dependencias, sus corporaciones públicas o autoridades para trabajar en cualquier ocupación en la cual su patrono le requiera o permita operar como parte integrante de su trabajo y en forma usual y regular y no de manera casual o esporádica, un vehículo de motor por estar autorizado para ello mediante una licencia de conductor, de chófer o de conductor de vehículos pesados de motor.

(3) Quedan excluidos de la aplicación de este capítulo:

- (A) Los administradores, ejecutivos y profesionales según se definen dichos términos por la Junta de Salario Mínimo de Puerto Rico.
- (B) Los empleados del gobierno federal.
- (C) Todo asegurado que haya recibido la bonificación, según se dispone por la sec. 686a de este título. (énfasis nuestro)

Cabe destacar que esta definición fue enmendada por la Ley Núm. 109 de 24 de junio de 1977 (en adelante Ley Núm. 109) para aclarar el contenido del término. Al evaluar la Exposición

<sup>2</sup> Véase el Artículo 2 de la Ley Núm. 428 de 15 de mayo de 1950, *según enmendada*, 29 LPRA § 682.

de Motivos de la Ley Núm. 109 la Asamblea Legislativa de Puerto Rico quiso dejar plasmado lo siguiente:

Esta medida va dirigida a impartirle, con carácter prospectivo, mayor precisión y claridad a las definiciones de los conceptos "chófer" y "patrón" que aparecen en la Ley núm. 428 de 15 de mayo de 1950, según enmendada, conocida comúnmente como Ley de Seguro Social Choferil. Es decir, la medida persigue un fin puramente aclaratorio de carácter prospectivo.

Se intenta mediante la misma solucionar una serie de problemas que han surgido en la Ley en la administración de la Ley de Seguro Social Choferil, para posibilitar de esa forma una mejor comprensión del ámbito de su cobertura, por parte de patronos, obreros, administradores y ciudadanos en general.

Nótese que en el historial legislativo del P. del S. 344 convertido en la Ley Núm. 109, el Diario de Sesiones de Procedimientos y Debates de la Asamblea Legislativa del lunes 23 de mayo de 1977, en el Senado de Puerto Rico, expresó lo siguiente en cuanto al Informe de la Comisión del Trabajo, sin enmiendas:

Debido a la claridad con que se expresa el alcance de la medida en el Memorial Explicativo radicado por el Hon. Secretario del Trabajo, Interino ante esta Comisión, se incluye y se hace formar parte de este informe, dicho Memorial. Respetuosamente sometido, Nicolás Nogueras, Hijo, Presidente. Mercedes Torres de Pérez, Secretaria, Anexo

Como puede observar, el contenido del memorial explicativo del Secretario del Trabajo Interino al P. del S. 344 convertido en la Ley Núm. 109 es medular para atender su consulta. Al hacer referencia a la entonces definición del término *chófer* en la Ley Núm. 428, el entonces Secretario del Trabajo expresó lo siguiente:

Como puede apreciarse, el alcance de dicho concepto no se limita a su acepción clásica, o sea, a incluir sólo a aquellas personas que se ganan el sustento mediante la conducción de un vehículo de motor, sino que, incluye, además, a la persona que se emplee para trabajar en cualquier ocupación en la cual su patrón le requiera o permita operar durante cualquier número de horas en una semana, un vehículo de motor por estar autorizado para ello. O sea, que la intención legislativa que informa el estatuto que nos concierne es la de proveer una protección social a todas aquellas personas que de alguna manera están vinculadas a la conducción de un vehículo de motor en el curso de sus empleos y expuestas, por tanto, a los riesgos a los cuales está expuesto el conductor clásico de vehículos de motor.

Cabe señalar que el entonces Secretario del Trabajo Interino trajo a la atención de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico que, debido a lo amplia que era la definición de *chófer* en aquel momento, ya que le concepto incluía a los trabajadores cuyas ocupaciones regulares

no eran de un chófer clásico pero que sus patronos les requerían o permitían operar un vehículo de motor de manera incidental a sus funciones durante cualquier número de horas en una semana, habían surgido una serie de problemas en la *Ley de Seguro Social Choferil* y otras leyes de seguridad social vigente, como por ejemplo, la *Ley de Seguro por Incapacidad No Ocupacional*<sup>3</sup>. A manera de ejemplo destacó que existía confusión por parte de los patronos en cuanto a clasificar sus empleados como chóferes y no chóferes para propósitos de dar cumplimiento a las disposiciones de la *Ley de Seguro Social Choferil* y la *Ley de Seguro por Incapacidad No Ocupacional*.<sup>4</sup> Sobre el particular, el Secretario expresó:

La confusión surge del hecho de que ambos sistemas de seguridad social, es decir, el seguro social choferil y el seguro por incapacidad no ocupacional, **son sistemas mutuamente excluyentes** en su campo de aplicación en cuanto al chófer, según definido por la Ley de Seguro Social Choferil, respecta. Es decir, el esquema de ambas leyes requiere en su aplicación práctica que el patrono haga una determinación primaria en cuanto a cuáles de sus empleados son susceptibles de ser clasificados como chóferes según la definición dada por la Ley de Seguro Social Choferil, a los fines de poder ubicarlos bajo ese sistema de seguridad social o bajo el sistema de seguro por incapacidad no ocupacional. Ello es así, porque la Ley de Seguro por Incapacidad No Ocupacional excluye expresamente de su cobertura a los empleados cubiertos por la Ley de Seguro Social Choferil.

Lo anterior provocaba situaciones de confusión administrativa, cuando los trabajadores presentaban solicitudes de beneficios ante el DTRH y, posteriormente, en el trámite se descubría que los empleados o trabajadores estaban mal ubicados en uno u otro sistema de seguridad social, provocando una situación administrativa y afectando directamente al obrero (que tampoco sabía que estatuto le cobijaba).

Ante la situación y en interés de solucionar inmediatamente los problemas antes señalados, se propuso dos modificaciones a la anterior definición de *chófer* y que es la que actualmente está vigente. En primer lugar, se suprimió de la entonces definición la frase "*durante cualquier número de horas en una semana*", eliminando confusión para los patronos, que es cómo clasificar a un empleado que en el curso de su empleo conduce un vehículo de motor en unas semanas, pero en otras no y; **añadir la expresión de que la conducción del vehículo de motor debe realizarse como parte integrante de su trabajo y, debe llevarse a cabo de forma usual y regular y no de manera casual o esporádica**.<sup>5</sup> Más aún, el memorial contiene unos ejemplos sobre lo antes expuesto que a continuación reproducimos:

De este modo, quedarán claramente excluidos de la definición de chófer, empleados como los siguientes, entre otros:

<sup>3</sup> Ley Núm. 139 de 26 de junio de 1968, *según enmendada*.

<sup>4</sup> Véase el memorial explicativo del Secretario del Trabajo Interino sobre el P. del S. 344 dirigido al Presidente de la Comisión del Trabajo y Asuntos del Veterano del Senado de Puerto Rico, Hon. Nicolás Nogueras, Hijo, el 11 de mayo de 1977, a las páginas 2 y 3.

<sup>5</sup> *Ibid*, a la página 3 y 4.

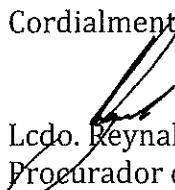
- a. El empleado X, cuyas funciones en la empresa no son de chófer, pero en determinadas ocasiones aisladas se utiliza, sin que ello forme parte integrante de sus funciones propiamente hablando, para que se traslade en su vehículo, o en uno perteneciente a su patrono, a hacer gestiones para beneficio de su patrono fuera de su lugar específico de empleo.
- b. La secretaria que va una que otra vez, sin que ello forma parte integrante de su empleo, a buscar la correspondencia de su patrono a la estación de correos conduciendo su propio vehículo o uno de su patrono. (Énfasis nuestro)

Dicho lo anterior, al evaluar los hechos presentados en su consulta no podemos más que concluir que los empleados no exentos a los que se hace referencia no cumplen con los requisitos establecidos en la definición de *chófer* del inciso (a) del Artículo 1 de la Ley Núm. 428, antes citada.

Lo anterior, no significa que estos empleados no estén cubiertos por otros sistemas de seguridad social vigentes, como, por ejemplo, la *Ley de Seguro Por Incapacidad No Ocupacional*<sup>6</sup> o por la *Ley del Sistema de Compensaciones por Accidentes del Trabajo*<sup>7</sup>. No podemos olvidar que la Ley Núm. 16 de 5 de agosto de 1975, según enmendada (en adelante la Ley Núm. 16), conocida como *Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo de Puerto Rico*, garantiza condiciones de trabajo seguras y salubres a cada empleado en Puerto Rico. La Ley Núm. 16 es clara y precisa en el alcance que esta tiene. Denotamos que la Sección 6, en su inciso (a) dispone: "Cada patrono deberá proveer a cada uno de sus empleados empleo y un sitio de empleo libre de riesgos reconocidos que estén causando o que puedan causar muerte y daño físico a sus empleados".<sup>8</sup>

Esperamos que la información provista le resulte útil.

Cordialmente,

  
Lcdo. Reynaldo Santiago González  
Procurador del Trabajo

TEMS/RSG

<sup>6</sup> Véase la Ley Núm. 139 de 26 de junio de 1968, *según enmendada*.

<sup>7</sup> Véase la Ley Núm. 45 de 18 de abril de 1935, *según enmendada*.

<sup>8</sup> Véase 29 L.P.R.A. § 361e.