

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIÓN JUDICIAL DE SAN JUAN
PANEL I

COMISIÓN DE SERVICIO
PÚBLICO

Recurrida

v.

QUINCY ROY DÍAZ MALDONDO

Recurrente

*Revisión
Administrativa*
procedente de la
Comisión de
Servicio Público

Caso Núm.:
OMC-2015-034
Franquicia:
FR-07

KLRA201501386

Sobre:
Ley 109 del 28
de junio de 1962,
Ley 244 del 13
de septiembre
de 2012 y
Reglamento
8376 del 19 de
julio de 2013

Panel integrado por su presidenta, la Juez Fraticelli Torres, la Juez Ortiz Flores y el Juez Ramos Torres.

Ramos Torres, Juez Ponente

RESOLUCIÓN

En San Juan, Puerto Rico a 22 de abril de 2016.

Comparece ante nos Quincy Roy Díaz Maldonado (en adelante señor Díaz Maldonado o recurrente) quien nos solicita que revisemos una determinación emitida el 6 de octubre de 2015 y notificada el 15 del mismo mes y año por la Comisión del Servicio Público (en adelante la CSP o parte recurrida). Mediante dicho dictamen, la CSP ratificó una "Orden Automática de Cese y Desista" emitida con anterioridad.

Por los fundamentos que exponemos a continuación, confirmamos el dictamen recurrido.

I.

El concesionario Quincy Roy Díaz Maldonado está autorizado por la CSP a operar cinco (5) unidades de mayor cabida bajo la franquicia de Transporte de Pasajeros en Autobús Especial (Fiestas rodantes y/o *Party Bus*).

El 21 de diciembre de 2013 a las 2:52 am, el señor José M. Miranda Ramos, Inspector y Director de la Oficina de Seguridad de Transporte y Materiales Peligrosos, intervino con la unidad marca Freightliner del año 2000 con motor número 1FVYDCYB5MG14220 y tablilla número RP-12478 perteneciente a la concesionaria International Freight Consultant, Inc. bajo la Franquicia Número TCG-7202. A raíz de ello, el señor José M. Miranda Ramos emitió el informe de inspección (“Driver/Vehicle Examination Report”) número PR00015140026.

A su vez, intervino con un arrastre o tráiler con identificación (VIN) número 1KKVE482FD070876 y tablilla número 125477-A, perteneciente al señor Díaz Maldonado. Al momento de la intervención el arrastre o tráiler estaba siendo remolcado por la unidad marca Freightliner y se encontraba ofreciendo el servicio de fiesta rodante a ochenta y un (81) pasajeros.¹

Un tiempo después, el 1 de octubre de 2014, se llevó a cabo una segunda inspección. En esa ocasión, el Inspector Emanuel Cartagena, adscrito a la Oficina de Seguridad en el Transporte y Materiales Peligrosos, intervino con la unidad y arrastre descritos anteriormente. Como producto de esta segunda intervención, el Inspector emitió el informe (“Driver/Vehicle Examination Report”) número PR0211486098. Según se desprende del informe realizado se encontraron las siguientes violaciones:

1. El conductor del vehículo no tenía consigo el certificado médico.
2. Desprovisto de la licencia de operador de la Comisión del Servicio Público.
3. Inspección reglamentaria de la Comisión de Servicio Público (Remolque y Arrastre).
4. Puertas de emergencia clausuradas, tanto de los lados como del techo. La puerta lateral tenía un cerrojo por la parte de adentro.
5. Desprovisto de permiso de la Comisión del Servicio Público para ofrecer el servicio de fiesta rodante “party bus”.
6. Ochenta y un (81) pasajeros.
7. El referido arrastre no tiene autorización para operar bajo la Franquicia Núm. FR-07.²

¹ Apéndice del recurso a la pág. 161.

² Apéndice del recurso a las págs. 161-162.

El Inspector Cartagena realizó una inspección ocular del arrastre o tráiler y su remolcador. En ese entonces, el arrastre tenía pasajeros en el interior pero no se encontraba en operaciones por desperfectos mecánicos. Allí, el inspector encontró que el operador Samir Rodríguez no tenía licencia de la CSP para operar la unidad. Tampoco tenía en su posesión certificado médico y la unidad no tenía certificación de inspección reglamentaria. Dado a la falta de licencia de operador y del certificado médico el inspector expidió un boleto por \$100.00.

Así las cosas, el 26 de febrero de 2015 la CSP emitió una “Orden Automática de Cese y Desista” contra Díaz Maldonado. A través de la referida orden la CSP manifestó que “[e]l uso de ese tipo de arrastre no está permitido por la ley 244-2012 y el Reglamento para el Transporte de Pasajeros en Autobús Especial al Servicio de Ómnibus Público, Ómnibus Charter, Fiestas Rodantes y Mini Bus, Reglamento 8376 del 19 de julio de 2013”. Así, ordenó que “[d]e inmediato, cese, desista y paralice el uso de cualquier vehículo no autorizado por esta Comisión, y el uso que se está realizando al arrastre (vagón) VIN 1KKVE482FDO70876, Tablilla 125477-A, por el mismo no estar autorizado y por las violaciones/infracciones encontradas por los inspectores Miranda y Cartagena”.

Por su parte, la Oficina de Abogados del Interés Público emitió una “Orden para Mostrar Causa” contra el señor Díaz Maldonado e International Freight Consultant Corp. y contra el operador Samir Rodríguez García. De igual forma citaron a las partes a una audiencia a celebrarse el 11 de marzo de 2015.

Una vez en la vista, se recibió el testimonio del Inspector Emanuel Cartagena Ortiz y del Señor José M. Miranda. Además, se le solicitó al recurrente que presentara copia de los contratos que se verían afectados por la orden de cese y desista. También, se le concedió un término a la Oficina de Abogados del Interés Público para presentar una réplica al escrito presentado por el señor Díaz Maldonado.

Dos días después, el recurrente presentó una “Moción Urgente dirigida a los Comisionados Blanca D. Torres y Jonathan A. Bonet, en relación a la Orden Automática de Cese y Desista”. Solicitó que la controversia fuera dirimida con premura y que se dejara en suspenso la orden de paralización. En igual fecha el señor Díaz Maldonado presentó una “Moción en Cumplimiento de Orden”.

Oportunamente, el 17 de marzo de 2015 la Oficina de Abogados del Interés Público presentó su “Moción en Oposición a Solicitud de Suspensión Automática de Cese y Desista”. En respuesta, el recurrente presentó su réplica a la oposición presentada por la Oficina de Abogados del Interés Público. También, presentó una “Solicitud de Inhibición Amparada en la Regla 80.1 de las de Procedimiento Administrativo de la Comisión de Servicio Público” por medio de la cual solicitó la inhibición del Comisionado Presidente, el señor Omar E. Negrón JUDGE del presente caso. Arguyó, además, que el Comisionado Presidente había realizado unas expresiones públicas que lo inhabilitan como juzgador imparcial de la controversia.

Posteriormente, la CSP emitió una “Orden Administrativa” a través de la cual, entre otras cosas, declaró no ha lugar la solicitud de que se deje en suspenso la orden de cese y desista y declaró no ha lugar la solicitud de inhibición, ambos escritos presentados por el señor Díaz Maldonado. Asimismo, le ordenó al recurrente a presentar tres (3) fechas hábiles para realizar una vista ocular del arrastre o tráiler modificado y su remolcador.³ La vista ocular fue pautaada para el 8 de julio de 2015.

Así las cosas, el 8 de julio de 2015 se realizó la referida inspección por parte de la Oficina de Seguridad en el Transporte y Materiales Peligrosos al arrastre o tráiler y remolcador. Los inspectores de dicha oficina emitieron el informe (Driver/Vehicle Examination Report) número PR0025015418. Por su parte, Díaz Maldonado se comprometió a corregir inmediatamente las fallas encontradas.

³ Apéndice del recurso a la pág. 108.

El Director de la Oficina de Seguridad en el Transporte y Materiales Peligrosos, el señor José M. Miranda Ramos presentó igualmente un informe sobre la inspección. Según se desprende del informe emitido el 15 de julio siguiente, se encontraron las siguientes violaciones:

1. Remolque de (10) diez tuercas, una (1) suelta en el tercer eje del lado izquierdo.
2. Remolcador en su eje direccional lado derecho, la hija inferior, de dos(2) desplazada. (Violación que rinde unidad fuera de servicio).
3. Desprovisto de abrazaderas.
4. Luz de reversa inoperable.
5. Luz de identificación de tres (3), la del centro no funciona.⁴

Manifestó, a su vez, que el señor Díaz Maldonado presentó el informe de inspección con evidencia de que reparó las fallas encontradas, suscrito el 13 de julio de 2015.

El mismo día, 15 de julio, la Oficina de Abogados de Interés Público presentó un escrito titulado "Moción en Cumplimiento de Orden".

Sostuvo y citamos:

La Oficina del Interés Público entiende que el Reglamento para el Transporte de Pasajeros en Autobús Especial al Servicio de Ómnibus Público, Ómnibus Charter, Fiestas Rodantes y Minu Bus, Reglamento Núm. 8673 de 19 de julio de 2013, y la Ley Especial para la Regulación de las Fiestas Rodantes en Puerto Rico, Ley Núm. 244-2012, no contemplan este tipo de unidad conforme está estructurada. Como podemos observar, en jurisdicciones donde esta unidad se contempla se establecen medidas específicas de seguridad para dichas unidades.

[...]

Es nuestro entender que se requiere enmendar el reglamento para incorporar y/o contemplar este tipo de unidades y establecer criterios de seguridad para las mismas.⁵

Finalmente, el 24 de agosto de 2015 la CSP se reunió en Pleno y tuvo ante su consideración los méritos de este caso. El Comisionado Presidente Omar E. Negrón Judice, el Comisionado Ramón A. Vera Montalvo y el Comisionado José A. Cordero Serrano concurrieron con el Informe del Oficial Examinador. La Comisionada Blanca D. Torres Marrero concurrió con el Informe, sin embargo, no hubiera impuesto una

⁴ Apéndice del recurso a la pág. 129.

⁵ Apéndice del recurso a la pág. 119.

multa administrativa al concesionario debido al tiempo transcurrido desde que Inspectores de la Oficina de Seguridad en el Transporte y Materiales Peligrosos intervinieron con el concesionario el 21 de diciembre de 2013, sin multarlo ni sacar la unidad de servicio, hasta que fueron emitidas la Orden Automática de Cese y Desista y la Orden para Mostrar Causa. Por su parte, el Comisionado Jonathan A. Bonet Rivera se abstuvo de intervenir en el caso y el Comisionado Alcides Martínez Valentín disintió.

Una vez evaluados los planteamientos de las partes la CSP emitió la resolución recurrida. Al así actuar dispuso lo que sigue:

SE RATIFICA la ORDEN AUTOMATICA DE CESE Y DESISTA emitida en el caso de autos.

SE PROHÍBE al concesionario querellado utilizar el arrastre o tráiler modificado, o cualquier otro medio que no sea un autobús, para ofrecer el servicio autorizado bajo la Franquicia Núm. FR-07. De hallarse al concesionario ofreciendo el servicio de fiesta rodante con el arrastre o tráiler modificado, o cualquier otro medio que no sea un autobús, estaría abiertamente en violación a las órdenes de esta Comisión y se expone a la cancelación de su autorización.⁶

[...]

(Énfasis en el original)

De igual modo, se le impuso una multa administrativa de quinientos (500) dólares.

Inconforme con tal dictamen, el señor Díaz Maldonado acudió ante nos en recurso de revisión judicial. Señaló los siguientes errores:

Erró la CSP al no inhibir de la adjudicación de la controversia al señor Omar E. Negrón Judice, presidente de la CSP.

Erró la CSP al declarar que mantendría en vigor la Orden de Cese y Desista pues "*Dicho transporte no está contemplado bajo las leyes y la reglamentación aplicable, por lo cual, al presente, no existen parámetros para garantizar la seguridad del público*".

Erró la CSP al emitir un cese y desista de carácter permanente sin determinar, como establece la ley y la reglamentación vigente, que el servicio prestado representa un riesgo o un problema de seguridad.

Erró la CSP al sancionar al señor Recurrente y ordenarle cesar y desistir de la operación del vehículo de motor objeto

⁶ Apéndice del recurso a la pág. 150.

de la controversia a pesar de haber consignado en la Resolución y Orden recurrida que no tiene amparo en ley y reglamento para regular el servicio.

Por su parte, la CSP compareció ante nos por conducto de la Oficina de la Procuradora General el 14 de marzo de 2016. Sostiene que las expresiones imputadas al Presidente de la CSP no son indicativas de parcialidad suficientes a traducirse en una transgresión al debido proceso de ley. Además, arguyó que el hecho de que no exista reglamentación que regule el servicio propuesto por el recurrente no justifica que se le permita brindar dichos servicios, pues “de lo contrario la agencia estaría actuando arbitrariamente en detrimento de la seguridad de la ciudadanía”.

Con el beneficio de la comparecencia de ambas partes, resolvemos.

II.

-A-

En nuestro ordenamiento jurídico es norma reiterada que los tribunales apelativos debemos conceder gran deferencia a las determinaciones de las agencias administrativas, esto por razón de la experiencia y el conocimiento especializado que éstas poseen sobre los asuntos que se les han delegado. Asoc. Fcias. v. Caribe Specialty et al. II, 179 D.P.R. 923, 940 (2010). Por esa razón, las determinaciones de las agencias poseen una presunción de legalidad y corrección que los tribunales debemos respetar mientras la parte que las impugna no presente la evidencia suficiente para derrotarlas. Batista, Nobbe v. Jta. Directores, 185 D.P.R. 206 (2012). Esto significa que quien impugne la decisión administrativa tiene que presentar evidencia suficiente para derrotar esa presunción y no puede descansar en meras alegaciones. Pacheco v. Estancias, 160 D.P.R. 409, 431 (2003).

La Sección 4.5 de la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Estado Libre Asociado de Puerto Rico (L.P.A.U.), Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, 3 L.P.R.A. § 2175, delimita la facultad que tienen los tribunales para revisar las decisiones administrativas. Calderón Otero v.

C.F.S.E., 181 D.P.R. 386, 396 (2011). En particular, esa disposición establece lo siguiente:

El Tribunal podrá conceder el remedio apropiado si determina que el recurrente tiene derecho a un remedio. Las determinaciones de hechos de las decisiones de las agencias serán sostenidas por el tribunal, si se basan en evidencia sustancial que obra en el expediente administrativo.

Mediante la revisión judicial de las decisiones administrativas, los tribunales debemos limitarnos a considerar los siguientes tres aspectos: (1) si el remedio concedido por la agencia fue apropiado; (2) si las determinaciones de hecho que realizó la agencia están sostenidas por evidencia sustancial que obra en el expediente administrativo visto en su totalidad; y (3) si las conclusiones de derecho del ente administrativo fueron correctas, ello mediante una revisión completa y absoluta. Pagán Santiago et al. v. ASR, 185 D.P.R. 341 (2012).

Conforme a la L.P.A.U., las determinaciones de hecho de una agencia se sostendrán si estas se fundamentan en evidencia sustancial que conste en el expediente administrativo considerado en su totalidad. Torres Santiago v. Depto. Justicia, 181 D.P.R. 969, 1003 (2011). Para tales fines, la evidencia sustancial es aquella prueba relevante que una mente racional podría considerar como adecuada para sostener una conclusión. JP, Plaza Santa Isabel v. Cordero Badillo, 177 D.P.R. 177, 187 (2009). En varias ocasiones el Tribunal Supremo de Puerto Rico ha indicado que el propósito de la regla de evidencia sustancial, aplicable a las determinaciones de hecho, es "evitar la sustitución del criterio del organismo administrativo en materia especializada por el criterio del tribunal revisor". P.R.T.C. v. J. Reg. Tel. de P.R., 151 D.P.R. 269, 282 (2000).

Asimismo, el Tribunal Supremo de Puerto Rico ha señalado que el principio rector en la revisión judicial de las determinaciones e interpretaciones de una agencia es el criterio de la razonabilidad de la actuación de la agencia recurrida. Mun. San Juan v. Plaza Las Américas,

169 D.P.R. 310, 323 (2006). La deferencia que se reconoce a las decisiones de las agencias administrativas cederá *cuando no se fundamente en evidencia sustancial*, cuando la agencia se equivoque en la aplicación de una ley o cuando la actuación sea arbitraria, irrazonable o ilegal. OCS v. Universal, 187 D.P.R 164, 179 (2012).

Por su parte, las conclusiones de derecho serán revisables en todos sus aspectos por el tribunal. En cuanto a ello, la Sección 4.5 de la L.P.A.U., supra, dispone que estas "serán revisables en todos sus aspectos por el tribunal", ello sin ataduras a norma o criterio alguno. No obstante, esto no significa que "el tribunal pueda descartar ligeramente las conclusiones e interpretaciones de la agencia gubernamental, sustituyendo el criterio de ésta por el propio". Calderón Otero v. C.F.S.E., supra, pág. 397. Las conclusiones de derecho del ente administrativo deben ser conforme al mandato de la ley y si así ocurre entonces deben ser sostenidas por el foro revisor. Misión Ind. P.R. v. J.P., 146 D.P.R. 64, 133 (1998).

-B-

La Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, 27 L.P.R.A. sec. 1001 *et seq.*, conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto Rico" (Ley Núm. 109), creó la CSP como la agencia administrativa con facultad para establecer todos los procedimientos dirigidos a otorgar, renovar, alterar o modificar franquicias de compañías de servicio público. Dicho estatuto "fue el resultado de la imperiosa necesidad social de reglamentar y fiscalizar de cerca las operaciones de las compañías de servicio público". Viajes Gallardo v. Clavell, 131 D.P.R. 275, 284 (1992). La decisión de la Asamblea Legislativa fue en el sentido de que estos negocios podían incurrir en excesos muy perjudiciales al interés público, por lo que se hacía necesario institucionalizar algún medio para proteger la comunidad en general. Id., págs. 284-285.

La CSP tiene autoridad para reglamentar las compañías de servicio público y conceder toda autorización de carácter público para

cuyo otorgamiento no se haya fijado otro procedimiento en ley. Art. 14 de la Ley Núm. 109, 27 L.P.R.A. sec. 1101. A su vez, está facultada para imponer multas y sanciones administrativas, para conducir investigaciones e intervenciones y para exigir cualquier clase de información que sea necesaria para el adecuado cumplimiento de sus funciones. Id.

Ninguna persona podrá dedicarse a prestar servicios públicos mediante paga sin haber previamente solicitado y obtenido la autorización de la CSP. Art. 23 de la Ley Núm. 109, 27 L.P.R.A. sec. 1110; Sec. 3.01 de las Reglas de Procedimiento Administrativo de la CSP, Reglamento Núm. 7076 del 21 de diciembre de 2005. Cualquier solicitud hecha a la CSP se concederá únicamente cuando se determine que la aprobación de la misma es necesaria o propia para el servicio, cómoda, conveniente y **segura** para el público. (Énfasis nuestro) Art. 23 de la Ley Núm. 109, supra. En otras palabras, la autorización será concedida por la CSP tomando en consideración la idoneidad del peticionario, la necesidad, comodidad, conveniencia y seguridad del servicio público. Sec. 3.02 de las Reglas de Procedimiento Administrativo de la CSP, supra.

La Comisión tendrá, además, facultad para reglamentar las empresas de vehículos privados dedicados al comercio. Cualquier reglamentación que se establezca sobre estas empresas de vehículos privados dedicados al comercio cubrirá sólo el aspecto relacionado con la seguridad de los mismos. La Comisión tendrá facultad para reglamentar, investigar, intervenir y sancionar a aquellas personas que se dediquen a proveer servicios de autobús especial o empresas de autobús especial, según se define en esta parte. Las personas que interesen dedicarse a dicho transporte se registrarán por los procedimientos que adopte la Comisión al respecto. 27 L.P.R.A. sec. 1101.

-C-

Con la aprobación de la Ley Núm. 244-2012, mejor conocida como “Ley Especial para la Regulación de las Fiestas Rodantes en Puerto Rico”

la Asamblea Legislativa le brindó jurisdicción especial a la Comisión de Servicio Público a los fines de que ésta pueda intervenir con todos los aspectos específicos relacionados al negocio de las fiestas rodantes en Puerto Rico. Véase Exposición de Motivos Ley Núm. 244-2012. De igual forma, le concedió todas las facultades legales para adoptar la reglamentación necesaria y pertinente de acuerdo a las guías y parámetros que la Ley establece.

Conforme a las facultades conferidas, la CSP promulgó el “Reglamento para el transporte de pasajeros en autobús especial al servicio de ómnibus público, ómnibus chárter, fiestas rodantes y mini bus”, Reglamento 8376 de 19 de julio de 2013 (en adelante Reglamento 8376). El referido cuerpo reglamentario establece las normas que rigen la prestación del servicio de transporte de pasajeros en autobús especial mediante paga, y los requisitos para la concesión de autorizaciones y licencias a dichas empresas y a los operadores de las mismas. Sección 1.04 del Reglamento 8376, supra.

Concomitante a la controversia ante nos, la Sección 3.03 dispone lo que sigue:

A. Ninguna empresa podrá dedicarse al transporte de pasajeros en Autobús Especial mediante paga al servicio de ómnibus Público, Ómnibus Charter, Fiestas Rodantes y/o Mini Bus sin haber previamente solicitado y obtenido la correspondiente autorización de la Comisión conforme dispone este Reglamento y las Reglas de Procedimiento de la Comisión vigentes.

[...]

E. Las franquicias autorizadas a prestar el servicio de Ómnibus Charter y/o Fiestas Rodantes, prestarán exclusivamente el servicio autorizado, el cual no incluye la transportación de estudiantes y/o escolares de lunes a viernes durante el horario escolar y tutorías.

[...]

I. No se podrá adicionar unidades para prestar servicio sin la previa autorización por escrito de la Comisión.

III.

Primeramente, nos corresponde dilucidar si incidió la CSP al no inhibir al señor Omar E. Negrón JUDGE de justipreciar la controversia en el presente caso.

Es la contención del recurrente que las expresiones realizadas por el Presidente de la CSP denotan parcialidad, que este vindicó la controversia ante los medios de prensa y emitió un juicio valorativo previo al procedimiento administrativo. Así pues, sostuvo que como parte de sus manifestaciones, el señor Negrón Judice expresó y citamos: “[l]as violaciones de esta compañía no pueden ser tomadas de manera superficial”. Por su parte, la CSP asegura que dichas expresiones “iban dirigidas a alertar a la ciudadanía a crear conciencia a la hora de obtener este tipo de servicios”.

Como es sabido, de todos los valores que informan la garantía del debido proceso, el valor de la percepción de la justicia es el que con mayor claridad dicta el uso de un adjudicador imparcial con criterios independientes. Véase Schweiker v. McClure, 456 U.S. 188, 195 (1982). Redish-Marshall, Adjudicatory Independence and The Values of Procedural Due Process, 95 Yale L.J. 455 (1986) citados con aprobación en Henriquez v. Consejo de Educación Superior, 120 D.P.R. 194, 202 (1987). “La necesidad de imparcialidad adjudicativa en la infraestructura del debido proceso impide al adjudicador decidir un caso si tiene interés o prejuicio real identificable o cuando las circunstancias son tales que el riesgo de parcialidad es demasiado grande. Withrow v. Larkin, 421 U.S. 35, 47 (1975)”. Id.

Sumado a lo anterior, para poder rebatir la presunción de que los administradores que fungen como adjudicadores carecen de parcialidad, las alegaciones deben revelar un **verdadero prejuicio o un interés pecuniario o institucional que los descalifique**. (Énfasis nuestro) Henriquez v. Consejo de Educación Superior, supra, a la pág. 210.

Evaluadas las expresiones realizadas por el Presidente de la CSP, coincidimos con la apreciación de la agencia sobre la falta de verdadero prejuicio. Los argumentos presentados por el recurrente no nos mueven a concluir que en efecto el señor Negrón Judice actuara de manera

parcializada. Ello así y ante la falta de un riesgo de parcialización, concluimos que este error no se cometió.

Ahora bien, por estar íntimamente relacionados procederemos a discutir los demás señalamientos de error de manera conjunta.

En síntesis, el recurrente planteó que erró la CSP al mantener en vigor la orden de cese y desista, por este tipo de servicio no estar reglamentado, y al concluir que el mismo representa un riesgo o problema de seguridad. Todo ello, aun cuando la CSP reconoce que no está autorizada en ley y reglamento para regular el servicio en cuestión.

Por su parte, la CSP argumentó que el estado de derecho actual no faculta al recurrente a utilizar este tipo de unidad alterada. Además, adujo que la CSP no le autorizó este tipo de servicio en su franquicia, que el señor Díaz Maldonado excedió el número de pasajeros permitido y transportó mediante paga a personas en la carga del vehículo.

En primera instancia, el recurrente basa su postura en el supuesto de que su vehículo constituye un vehículo de motor según el estado de derecho actual. Así, cita el caso Gonzalez v. Seatrain Lines of P.R., 106 D.P.R. 494 (1977), en específico lo siguiente: “un vehículo de arrastre, como tal, no es un vehículo de motor, pero una vez está enganchado a un camión remolcador ambos vehículos--el camión y el arrastre--constituyen una sola unidad móvil que debe ser considerada un vehículo de motor a los fines de la citada Sec.13-101de la Ley de Vehículos y Tránsito”. Esto para fines de responsabilidad civil extracontractual.

No obstante, la Ley Núm. 22-2000, Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico, 9 L.P.R.A. sec. 5001-5725, dispone en su Artículo 1.101 que vehículo de motor significará “todo vehículo **movido por fuerza propia**, diseñado para operar en las vías públicas”. (Énfasis nuestro) Además, esta disposición define "arrastre o tráiler" como todo vehículo carente de fuerza motriz para su movimiento, con dos (2) o más ejes de carga, diseñado y construido para cargar **bienes** sobre o dentro de su propia

estructura y **ser tirado por un vehículo de motor**, sin que éste tenga que soportar total o parcialmente el peso de la carga. (Énfasis nuestro)

Por otro lado, le Ley Núm. 22-2000 establece lo siguiente:

[s]alvo en el caso de vehículos dedicados a la prestación de servicios públicos, tales como camiones bomba, camiones para el recogido de basura, y otros similares, que sean propiedad del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, cualquiera de sus agencias o instrumentalidades, corporaciones públicas o los municipios, salvo que el Secretario, mediante reglamento al efecto disponga otra cosa, ninguna persona viajará montada sobre la carga o en alguna parte de un vehículo, fuera de su cabina. Ningún conductor permitirá que persona alguna viole lo dispuesto en esta sección.

9 L.P.R.A. sec. 5454

Por su parte, el Reglamento 8376 define vehículo como “todo automóvil, autobús o medio de transporte dedicado a la prestación de servicios de Autobús Especial al servicio de Ómnibus Público, Ómnibus Charter, Fiestas Rodantes y/o Mini Bus”.

Ello así, entendemos que la unidad alterada que pertenece al señor Díaz Maldonado no puede ser catalogada como un vehículo de motor, sino como un arrastre o tráiler construido para cargar bienes cuya estructura no está habilitada para transportar pasajeros de acuerdo a los parámetros de la ley.

De otro lado, el recurrente sostiene que la CSP no estableció que el servicio prestado representa un riesgo o un problema de seguridad al momento de emitir la orden de cese y desista de manera automática. Sin embargo, no hace falta más que ver el listado de fallas encontradas en cada inspección realizada para concluir que la unidad no cumple con los parámetros establecidos en las leyes y reglamentos aplicables. Entre estas, no podemos obviar que una ocasión se transportaban ochenta y un (81) pasajeros siendo el máximo permitido por reglamento de cincuenta y cinco (55) personas para vehículos de mayor cabida. Sobre el particular, el Artículo 39.00 del Reglamento 8376 enfatiza lo que sigue:

[I]a cabida y configuración de un Autobús Especial (Ómnibus Público y ómnibus Charter) y/o Mini Bus no podrá ser alterada por su dueño u operador con el propósito de transportar más pasajeros de los autorizados por la ley y

este Reglamento. Para este tipo de franquicia la cabida se define de la siguiente manera: Menor Cabida de uno (1) a diecisiete (17) pasajeros excluyendo al operador, Cabida Intermedia de dieciocho (18) a treinta (30) pasajeros; Mayor Cabida mayor de treinta y un (31) pasajeros.

En el caso de las Fiestas Rodantes la cabida será definida de la siguiente forma: Cabida Intermedia de diez (10) a treinta (30) pasajeros; Mayor Cabida hasta cincuenta y cinco (55) pasajeros.

En armonía con lo anterior, la Ley 170 de 12 de agosto de 1988, Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, establece que “una agencia podrá usar procedimientos adjudicativos de emergencia en una situación en que exista un peligro inminente para la salud, seguridad y bienestar público o que requiera acción inmediata de la agencia”. 3 L.P.R.A. sec. 2167.

Finalmente, el señor Díaz Maldonado arguyó que las actuaciones de la agencia exceden sus facultades pues ni la ley ni el reglamento discutido, le conceden la autoridad de regular el servicio que aquí se discute.

En relación a ello, no albergamos duda de que la Ley 244-2012 fue creada con la intención de regular este tipo de actividad y así le confirió la autoridad a la CSP para intervenir con todos los aspectos específicos relacionados al negocio de las fiestas rodantes en Puerto Rico.

Luego de evaluar de manera minuciosa el expediente ante nos, los argumentos de ambas partes y la normativa jurídica aplicable no podemos más que concluir que nuestro estado de derecho no le concede la autoridad al recurrente a utilizar ese tipo de unidad alterada para el servicio que pretende ofrecer. La CSP es la agencia llamada a establecer la reglamentación que regule esta práctica y hasta el momento, en nuestra jurisdicción aun no existen parámetros de seguridad para que la Comisión autorice la utilización de este tipo de unidad. Siendo así, los últimos tres señalamientos de error no se cometieron.

IV.

Por los fundamentos expuestos, se confirma la Resolución recurrida.

Lo acordó y manda el Tribunal y lo certifica la Secretaria del Tribunal de Apelaciones.

Dimarie Alicea Lozada
Secretaria del Tribunal de Apelaciones