

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
TRIBUNAL DE APELACIONES
REGIÓN JUDICIAL DE SAN JUAN Y FAJARDO
PANEL IV

UBER PUERTO RICO, LLC

Apelada-Demandante

v.

**COMISIÓN DE SERVICIO
PÚBLICO DEL ESTADO
LIBRE ASOCIADO DE
PUERTO RICO; Y**
DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTACIÓN Y OBRAS
PÚBLICAS DEL ESTADO
LIBRE ASOCIADO DE
PUERTO RICO

Apelante

APELACIÓN
procedente del
Tribunal de Primera
Instancia Sala Superior
de San Juan

Civil Núm.:
SJ2016CV00174 cons.
SJ2016CV00176

KLAN201601442

**COMISIÓN DE SERVICIO
PÚBLICO DEL ESTADO
LIBRE ASOCIADO DE
PUERTO RICO**

Apelante-Demandante

v.

UBER PUERTO RICO, LLC
Y UBER TECHNOLOGIES,
INC.

Apelada-Demandada

Sobre:
Injunction preliminar y
permanente, sentencia
declaratoria.

Panel integrado por su presidenta, la Jueza Jiménez Velázquez, la Jueza Cintrón Cintrón, la Jueza Rivera Marchand y el Juez Sánchez Ramos¹.

Jiménez Velázquez, jueza ponente

SENTENCIA

En San Juan, Puerto Rico, a 23 de marzo de 2017.

La apelante, Comisión de Servicio Público (CSP) instó el presente recurso el 7 de octubre de 2016 y solicita que revoquemos la *Sentencia* emitida y notificada el 12 de agosto de 2016, por el Tribunal de Primera Instancia, Sala de San Juan. En esta, el foro primario declaró con lugar la demanda sobre sentencia declaratoria presentada por Uber. En consecuencia, enunció que el

¹ El Hon. Roberto Sánchez Ramos no interviene.

Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) es la agencia gubernamental con la jurisdicción exclusiva para reglamentar los servicios de las empresas de red de transporte (ERT) como los que brinda Uber. A su vez, declaró no ha lugar la demanda presentada por la apelante CSP.

Tras examinar los alegatos de las partes, los documentos que conforman los apéndices y la prueba documental considerada por el foro de instancia, así como los autos originales en formato digital, confirmamos la sentencia apelada. Veamos.

I

El 11 de julio de 2016, Uber Puerto Rico, LLC (Uber) y Rasier, LLC (Rasier)² presentaron electrónicamente una demanda de sentencia declaratoria, *injunction* preliminar y permanente al amparo de la Regla 57 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 57 y los Artículos 675-678 del Código de Enjuiciamiento Civil, 32 LPRA secs. 3521-3524, contra la Comisión de Servicio Público (CSP) y el Departamento de Transportación y Obras Públicas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico (DTOP).³

En síntesis, solicitaron al Tribunal de Primera Instancia que declarara que el DTOP era la agencia con jurisdicción reglamentaria exclusiva sobre los servicios de ERT que ofrece Uber en Puerto Rico. Ello, en atención a lo dispuesto en la Ley Núm. 148 de 3 de agosto de 2008, conocida como *Ley para transferir la competencia de la planificación y regulación de la transportación colectiva provista por los vehículos públicos y por los taxis no turísticos de la Comisión de Servicio Público al Departamento de Transportación y Obras Públicas* (Ley Núm. 148-2008), 27 LPRA sec. 1101 n. A tales efectos, afirmaron que el DTOP es la única

² A solicitud de Rasier, LLC, el 22 de julio de 2016 el Tribunal de Primera Instancia dictó *Sentencia Parcial* por desistimiento voluntario, sin perjuicio, en relación a la reclamación incoada por dicha parte. Véase, *Sentencia*, Apéndice del recurso, pág. 1, nota 2.

³ El DTOP se incluyó como codemandado mediante una enmienda a la demanda de 12 de julio de 2016.

agencia facultada en ley para desarrollar la política pública de transportación en Puerto Rico. Además, destacaron que la implementación de los servicios de ERT se encontraba alineada con la política pública formulada por el DTOP de fomentar opciones que complementen y se integren a la transportación colectiva.

Además, los demandantes alegaron que la CSP ha asumido una actitud obstruccionista, al reclamar jurisdicción y poner en vigor un reglamento respecto a los servicios de ERT que erróneamente los equipara con los negocios de taxis. Con respecto a ello, adujo que la ley orgánica de la CSP, Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, conocida como *Ley de Servicio Público de Puerto Rico* (Ley Núm. 109), 27 LPRA sec. 1001 *et seq.*, fue puesta en vigor hace más de cincuenta (50) años y resultaba ser obsoleta e ineficiente para la industria de los servicios de ERT. Por ello, los demandantes requirieron que se declarara que la CSP carecía de jurisdicción reglamentaria sobre los servicios de ERT y que ello le impedía llevar a cabo cualquier acción administrativa o judicial contra cualquier persona o entidad que brindara los referidos servicios. A su vez, solicitaron que se declarara que la doble reglamentación de los servicios de ERT practicada por el DTOP y la CSP es ilegal a tenor de las disposiciones de la Ley Núm. 454-2000, conocida como la *Ley de flexibilidad administrativa y reglamentaria para el pequeño negocio*, 3 LPRA sec. 2251 *et seq.*, que requiere que las agencias ejerzan su facultad reglamentaria sin imponer cargas indebidas al sector de pequeños negocios. En virtud de lo anterior, solicitaron que se emitiera una orden de cese y desista contra la CSP, para evitar que esta interviniera con Uber y los conductores de servicios de ERT.

De otra parte, en igual fecha (11 de julio de 2016), la CSP también presentó electrónicamente una demanda contra Uber PR,

Uber Technologies, Inc. y ABCD como proveedores desconocidos del servicio, al amparo de la Ley Núm. 109, *supra*. Alegó que la CSP es la agencia con jurisdicción para reglamentar los servicios de transportación de pasajeros mediante paga, como los que ofrece Uber. A tales efectos, enfatizó que Uber y los conductores de ERT, al utilizar la plataforma tecnológica, y prestar voluntariamente un servicio de transportación de pasajeros mediante paga, actuaban como *corredores de transporte y portadores por contrato*, según definidos por el Art. 2 de la Ley Núm. 109, 27 LPRa sec. 1002. Añadió que, al igual que los *corredores de transporte*, el servicio que ofrecía Uber correspondía a un “ofrecimiento en venta de cualquier clase de transporte sujeto a la jurisdicción de la Comisión”. 27 LPRa sec. 1002 (u). En este sentido, la CSP afirmó que Uber brindaba los referidos servicios en Puerto Rico sin haber obtenido la autorización de la CSP. Por tanto, la CSP exigió que se declarara que Uber no había cumplido con la Ley Núm. 109, *supra*, ni con la reglamentación aplicable, por lo que procedía que se ordenara la paralización de los servicios que ofrece y la contratación o acuerdo con cualquier proveedor de servicio.

De igual manera, la CSP solicitó que se ordenara la paralización inmediata del servicio de transporte de pasajeros mediante paga por parte de cualquier persona o entidad contratada por Uber para operar como proveedores de servicio. De esta forma, la CSP solicitó un *injunction* preliminar y permanente para que se ordenara a Uber abstenerse de prestar sus servicios y que se ordenara la paralización de los servicios de dicha compañía en Puerto Rico.

Ambos casos fueron consolidados ante el foro primario. Así las cosas, Uber solicitó la desestimación de la petición de *injunction* de la CSP por entender que esta carecía de señalamientos específicos de infracciones a la Ley Núm. 109, *supra*. Del mismo

modo, la CSP, fundamentada en los planteamientos de su demanda, requirió la desestimación de la petición de Uber.

El Tribunal de Primera Instancia denegó la solicitud de desestimación formulada por Uber durante la vista de interdicto preliminar y permanente celebrada el 15 de julio de 2016. En dicha vista, además, dio por desistida a la CSP de la reclamación instada en contra de Uber Technologies, Inc. en el caso SJ2016CV00176. También, el foro primario denegó la solicitud de intervención presentada por la Federación de Taxistas de Puerto Rico, Inc. (Federación de Taxistas). De esta forma, dio inicio el desfile de prueba.

Hay que mencionar que, en igual fecha, 15 de julio de 2016, el entonces Secretario del DTOP, Hon. Miguel Torres Díaz, emitió la Resolución 2016-12, mediante la cual estableció las “Guías Administrativas para la Operación Provisional para las Empresas de Redes de Transporte”, que dieron base a la expedición de un permiso provisional a Uber para operar en Puerto Rico.

Sin embargo, las referidas Guías fueron declaradas nulas por el Tribunal de Apelaciones mediante Sentencia emitida el 26 de julio de 2016 en el caso de *Juan De León Rodríguez, et als. v. ELA de Puerto Rico et als.*, Civil Núm. KLRA201600732.

Posteriormente, presentadas las contestaciones a las respectivas demandas, concluido el desfile de prueba en el presente caso⁴ y tras varias mociones interpuestas por las partes, el asunto quedó sometido ante la consideración del foro primario.⁵

⁴ La prueba testifical de la CSP consistió del testimonio de la señora Emma Ruiz Mercado (Sra. Ruiz), Secretaria de la CSP, y del señor Exel López Vélez (Sr. López), Director de la CSP en la Región de San Juan. Además, la CSP se admitió en evidencia la siguiente prueba documental de la CSP: (a) Exhibit 1- Certificación de la CSP firmada por la Sra. Ruiz el 8 de julio de 2016; (b) Exhibit 2- Certificación de la CSP firmada por la Sra. Ruiz el 15 de julio de 2016; (c) Exhibit 3- correo electrónico del Sr. López con recibo electrónico enviado por Uber de 11 de julio de 2013; y (d) correo electrónico del Sr. López con recibo electrónico enviado por Uber de 15 de julio de 2016. Destacamos que Uber no presentó prueba.

⁵ Hay que señalar que el 28 de julio de 2016, el Tribunal de Primera Instancia emitió la *orden* que se transcribe a continuación:

Así, el 12 de agosto de 2016, el tribunal de instancia emitió y notificó la *Sentencia* apelada. En esta, formuló las siguientes determinaciones de hechos:

1. Uber PR es una corporación organizada bajo las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

2. Uber PR se dedica al transporte de pasajeros, mediante paga, a través de conductores independientes. Este servicio de transporte está accesible mediante una aplicación electrónica (software) de vanguardia la cual permite a los usuarios que han establecido una cuenta con Uber conectarse con los conductores independientes que estén dispuestos a proveer servicios de transporte.

3. La aplicación digital de Uber permite a los conductores ERT y a los usuarios con cuentas en Uber localizarse entre sí. Los usuarios utilizan la aplicación para solicitar transportación enviando una solicitud a través de los servidores de Uber a un conductor cercano que esté conectado al sistema. Una vez el conductor ERT acepta la solicitud de transportación del usuario, la aplicación le provee al usuario el nombre del conductor, su fotografía, y una descripción del vehículo, incluyendo el número de tablilla. La aplicación le provee al conductor ERT direcciones en un mapa para llegar a la localización del usuario, y también muestra la localización del usuario, así como la localización del conductor ERT en un mapa en el teléfono del usuario, permitiéndole al conductor ERT y al usuario localizarse entre sí y coordinar fácilmente entre ellos el transporte. Una vez se completa el viaje, la aplicación de Uber facilita el pago del usuario al conductor ERT.

4. El 11 de julio de 2016, Uber PR comenzó a ofrecer sus servicios en Puerto Rico.

5. El 15 de julio de 2016, el Secretario del DTOP, Hon. Miguel Torres Díaz, emitió la Resolución 2016-12 mediante la cual estableció las “Guías Administrativas para la Operación Provisional para las Empresas de Redes de Transporte” que dieron base a la expedición de un permiso provisional a Uber para operar en Puerto Rico.

6. Las referidas Guías fueron declaradas nulas por el Tribunal de Apelaciones mediante Sentencia emitida el 26 de julio de 2016 en el caso de **Juan de León Rodríguez, et**

Atendido el trámite procesal del caso y en aras de resolver la controversia jurisdiccional de forma justa, rápida y económica para las partes se dispone:

-Tienen las partes hasta el 5 de agosto de 2016 para **presentar un Memorando de Derecho sobre la jurisdicción de las agencias aquí en controversia para regular los servicios de empresas de red de transporte a través de una red digital**. Siendo la controversia una de estricto derecho y ante la inminente necesidad de una pronta determinación, **no se permite descubrimiento de prueba, en esta etapa, al ser innecesario**.

-Deberán además argumentar el derecho comparado (en otras partes del mundo) en donde se haya planteado y resuelto una controversia similar.

-Siendo un asunto novel deberán poner al Tribunal en condición de realizar una interpretación integral entre el ordenamiento jurídico vigente y los avances tecnológicos a los cuales nuestra isla no puede dar la espalda. Apéndice del recurso, Apéndice 19, pág. 765. (Énfasis nuestro).

als. v. ELA de Puerto Rico et als., Civil Núm. KLRA201600732.

7. El contar con la herramienta de la ERT reduce el costo al gobierno para atender esta situación y su modo de operar redundante en mayor conveniencia al ciudadano que patrocina el transporte colectivo, lo cual promueve su uso.

8. En otras jurisdicciones, las ERT, conforme a estudios y análisis de la industria de la transportación, son un servicio complementario y una extensión del transporte colectivo.

9. Los servicios de las ERT son complementarios al transporte colectivo y proveen la conexión inicial o final del viaje hacia o desde sectores ubicados fuera de la cobertura del transporte colectivo tradicional.

10. Al presente, existe controversia sobre la agencia que debe reglamentar a Uber, mientras se continúa prestando y expandiendo sus servicios en la Isla.

11. Recientemente, se han suscitado incidentes violentos entre taxistas y conductores de Uber los que son impermisibles en una sociedad de ley y orden.

Por lo tanto, luego de exponer el derecho aplicable, el foro primario concluyó que la Ley Núm. 148-2008, *supra*, facultó al DTOP para reglamentar el transporte colectivo provisto por los vehículos públicos y que las disposiciones de la referida ley cobijaban el transporte provisto por un vehículo personal durante el tiempo que este prestara los servicios de ERT. De tal manera, el Tribunal de Primera Instancia dedujo que los servicios de ERT de Uber, cuyos conductores se caracterizan por el uso dual de sus vehículos, convertían su unidad en un vehículo de motor público de menor cabida cuando se encontraban conectados a la red de transporte. En cambio, mientras estaban desconectados de la plataforma digital, el vehículo adquiría la naturaleza de un auto de uso personal. Así, razonó que ello equivalía al servicio de transporte suministrado por un automóvil catalogado dentro de la categoría de *vehículo público de menor cabida*, según definido en el Reglamento Núm. 7789 de 10 de enero de 2010, conocido como *Reglamento sobre Planificación y Regulación de Vehículos Públicos de Menor Cabida* (Reglamento Núm. 7789), creado al amparo de la Ley Núm. 148-2008, *supra*. Así pues, concluyó que los

conductores de Uber, al igual que los *vehículos públicos de menor cabida*, se dedicaban a la transportación de pasajeros y equipaje en modo incidental, mediante paga, con una cabida no mayor de veinticuatro (24) pasajeros. Igualmente, señaló que Uber estaba incluida en la definición de *corredor de transporte colectivo* del mismo reglamento, por ofrecer un tipo de transporte sujeto a la jurisdicción de la Ley Núm. 148-2008, *supra*.

A la luz de lo anterior, el tribunal sentenciador coligió que los servicios de ERT ofrecidos por Uber estaban sujetos al Reglamento Núm. 7789, mientras no se aprobara otra reglamentación más particularizada.

A su vez, el foro primario adoptó el enfoque de otras jurisdicciones, en cuanto estas apuntan que los servicios de ERT ofrecidos por Uber no son actividades de taxis, ni sus conductores son taxistas. Por ello, expuso que en Puerto Rico Uber no debía ser reglamentada bajo las leyes aplicables al servicio de taxis sujetos a la jurisdicción de la CSP.

En consecuencia, el tribunal apelado resolvió que a tenor de las disposiciones del Reglamento Núm. 7789, aprobado al amparo de la Ley Núm. 148-2008, *supra*, según enmendada por la Ley Núm. 125-2010, conocida como *Ley para la Transportación Colectiva Provista por Vehículos Públicos*, corresponde al DTOP regular los servicios de ERT ofrecidos por Uber. En este sentido, resaltó que los servicios de ERT ofrecidos por Uber representan una herramienta para desarrollar la transportación colectiva, reglamentada por el DTOP, de acuerdo a los avances tecnológicos disponibles.

Así pues, el foro de instancia, declaró con lugar la demanda instada por Uber y dictó sentencia que enunció que es el DTOP la agencia gubernamental con la jurisdicción reglamentaria exclusiva sobre los servicios de ERT ofrecidos por Uber. Además, le ordenó a

Uber presentar prueba de que poseía un permiso o autorización del DTOP para operar en Puerto Rico.⁶ A su vez, declaró *No Ha Lugar* la demanda presentada por la CSP.

Inconforme, el 7 de octubre de 2016, la CSP incoó el presente recurso de apelación en el que formuló los siguientes señalamientos de error:

1. Erró el TPI al formular las determinaciones de hechos núms. 3, 7, 8, 9 y 11, sin encontrar apoyo en la prueba o estipulaciones.
2. Erró el TPI al recurrir al derecho comparado cuando la ley local atiende controversias como la de marras y el texto de la ley es claro, violentando los preceptos hermenéuticos de nuestra jurisdicción.
3. Erró el TPI en su interpretación del derecho comparado.
4. Erró el TPI al determinar que la CSP no tiene jurisdicción alguna para regular las operaciones de los servicios ERT en Puerto Rico y al establecer al DTOP como agencia exclusiva para su reglamentación.

La CSP adujo que las determinaciones de hechos a las que hizo referencia en el primer señalamiento de error, no encontraban apoyo en la prueba, ya que solamente recogían hechos y alegaciones que Uber esbozó en los documentos sometidos ante la consideración del foro primario. La CSP alegó que no confrontó ni refutó dicha prueba documental porque Uber no desfiló prueba durante la vista.

Por lo que se refiere al segundo señalamiento de error, la CSP indicó que para resolver la controversia, no era necesario recurrir al derecho comparado, pues, a su juicio, en nuestra jurisdicción no existe una laguna en la ley que deba ser suplida. A tales efectos, reiteró su teoría de que la Ley Núm. 109, *supra*, sujeta el servicio de transportación de pasajeros como el que suministra Uber a la jurisdicción de la CSP. En relación con ello, insistió en que el hecho de administrar un servicio de transporte de pasajeros mediante paga y contratar directamente con los

⁶ El 15 de agosto de 2016, Uber presentó una *Moción en cumplimiento de orden*, con la que anejó la Autorización Núm. DTOP-ERT-2016-0001.

conductores, convirtió a Uber en un *corredor de transporte* y, a los conductores de Uber, en *portadores por contrato* que prestan voluntariamente un servicio de transportación de pasajeros mediante paga.

En cuanto al tercer señalamiento de error, la CSP expresó que, en el análisis del derecho comparado, el foro de instancia recurrió a estatutos de otras jurisdicciones, sin diferenciar esos sistemas jurídicos del nuestro. Según arguyó, el tribunal sentenciador también acudió a fuentes no confiables, tales como revistas de naturaleza distinta a la jurídica, que no establecen el peritaje del redactor acerca del tema que se discute o la confiabilidad de las fuentes de la información. A su juicio, ello impedía que el foro primario tomara conocimiento judicial de la información contenida en dichas fuentes de derecho comparado.

De otra parte, en su último señalamiento de error, la CSP alegó que los servicios prestados por los conductores de Uber y los vehículos en que se proporcionan los mismos no se ajustan a la definición de *vehículos de transporte colectivo de menor cabida* que están bajo la jurisdicción del DTOP de conformidad con la Ley Núm. 148-2008, *supra*, y la enmienda de la Ley Núm. 125-2010, *supra*. Por el contrario, arguye que son empresas de redes de transporte de pasajeros mediante paga y, por tanto, *portadores por contrato* según definidos por la Ley Núm. 109, *supra*, puesto que no tienen ruta fija permanente o incidental y su propósito no es alimentar a otros medios de transporte colectivo. Además, es el operador de Uber quien discrecionalmente decide prestar el servicio. En este sentido, adujo que el modelo que presenta el Reglamento Núm. 7789 establece al vehículo una ruta fija y una tarifa. Por ello, mencionó que los vehículos de Uber no podían catalogarse, aunque fuera de forma incidental, como un *vehículo público de menor cabida*, pues estos ofrecen y brindan servicios

personalizados de acuerdo a la necesidad del cliente y no tienen una ruta definida. Así, concluyó que es la CSP, y no el DTOP, la agencia con jurisdicción para reglamentar los vehículos que prestan servicios de ERT, como los que provee Uber.

Por último, la CSP solicitó que tomáramos conocimiento de que el 29 de agosto de 2016, el DTOP aprobó el *Reglamento sobre los servicios de red de transporte*, Reglamento Núm. 8790 de 29 de agosto de 2016. Según argumentó, ello obedeció a la interpretación errónea de la presente controversia por parte del foro primario.

De otro lado, el apelado DTOP presentó su *Alegato en oposición a apelación*. Con respecto al primer señalamiento de error, explica que las determinaciones de hechos de la sentencia, objetadas por la CSP, provenían de hechos y alegaciones contenidas en documentos que se presentaron como resultado de la orden del tribunal de instancia que les requirió a las partes argumentar lo concerniente a los servicios de ERT en otras jurisdicciones. Según señaló, esas determinaciones de hecho solamente recogen y describen el funcionamiento de Uber, catalogado como complementario al transporte colectivo, y los ahorros en costos que representa para el gobierno y la ciudadanía.

En cuanto al segundo señalamiento de error, el DTOP adujo que era la primera vez que en Puerto Rico se utilizaba un servicio de transportación que opera con tecnología. Por tanto, resultaba altamente persuasivo considerar el análisis jurídico del sistema en otros ordenamientos. De esta forma, en lo concerniente al tercer señalamiento de error, arguyó que en la alternativa de que no resultara necesario recurrir al derecho comparado para resolver la controversia, la Ley Núm. 148-2008, *supra*, establecía, sin lugar a dudas, que la agencia con jurisdicción para reglamentar los servicios de transportación de ERT de Uber es el DTOP, ya que esta

le otorgó a la agencia el manejo de ciertos asuntos de transportación colectiva, con excepción de los taxis no turísticos.

En relación con ello, y en lo que se refiere al último señalamiento de error, el DTOP argumentó que la facultad de la CSP se limita a la concesión de autorizaciones de carácter público para cuyo otorgamiento no se haya fijado otro procedimiento en ley. 27 LPRC sec. 1101. En este caso, según especificó, el procedimiento aplicable es la Ley Núm. 148-2008, *supra*.

Por último, Uber instó su *Alegato de la co-apelada Uber en oposición a la apelación de la Comisión de Servicio Público*. Señaló que el DTOP poseía jurisdicción exclusiva sobre los servicios de ERT, dada su amplia jurisdicción para regular la transportación pública. Indicó que los servicios de ERT no son equivalentes a los servicios de taxis que la CSP reglamenta. Entonces, argumentó que las ERT utilizan una aplicación de teléfono celular inteligente para que los choferes independientes provean los servicios de transportación en sus vehículos personales no comerciales y sin el uso de un taxímetro. Además, enfatizó que Uber ya posee la correspondiente licencia de ERT expedida por el DTOP bajo el Reglamento Núm. 8790, que entró en vigor el 29 de septiembre de 2016.

En lo concerniente a los señalamientos de error, Uber argumentó que la CSP estaba impedida de cuestionar las determinaciones de hechos, debido a que las mismas están basadas en las propias alegaciones y la documentación que obra en el expediente del caso, susceptibles de conocimiento judicial y, además, en la prueba oral de la CSP. Añadió que la prueba documental se presentó a los fines de cumplir con la orden del 28 de julio de 2016, que dispuso, entre otras cosas, que las partes debían someter sus respectivos memorandos de derecho en cuanto a la jurisdicción de las agencias litigantes para regular los servicios

de ERT. En particular, dicha orden especificó que por tratarse de una controversia de estricto derecho, no se permitiría descubrimiento de prueba. Uber resaltó que la CSP no objetó oportunamente esa orden. Por ello, tampoco podía objetarla en esta etapa de los procedimientos.

Además, en lo concerniente al segundo y tercer señalamiento de error, Uber enfatizó que la sentencia apelada no se fundamentó en la interpretación de alguna disposición legal foránea, sino del análisis de la Ley Núm. 148-2008, *supra*, y la Ley Núm. 109, *supra*. En otras palabras, las experiencias con los servicios de ERT en otras jurisdicciones se reseñaron para fines ilustrativos, no dispositivos.

Finalmente, en lo concerniente al último señalamiento de error, Uber expresó que la Ley Núm. 148-2008, *supra*, transfirió de la CSP al DTOP la competencia de la planificación y regulación de la transportación colectiva provista por los vehículos públicos, como lo son aquellos utilizados para el servicio de ERT.

Pendiente el caso ante nuestra consideración, el 13 de diciembre de 2016, la CSP presentó una solicitud de certificación intrajurisdiccional ante el Tribunal Supremo de Puerto Rico al amparo del Art. 3.002 de la *Ley de la Judicatura del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 2003*, 4 LPRA sec. 24 *et seq.*, y de la Regla 23 del Reglamento del Tribunal Supremo, 4 LPRA Ap. XXI-A. Mediante *Resolución* de 20 de enero de 2017, el Tribunal Supremo denegó la petición de certificación.

Examinado el recurso apelativo ante nuestra consideración, con el beneficio de la comparecencia las partes, procedemos a exponer el derecho aplicable a la controversia que nos ocupa.

II**A**

En esencia, nos corresponde resolver si erró el Tribunal de Primera Instancia al concluir que es el DTOP la agencia con jurisdicción exclusiva para reglamentar las operaciones de los servicios de ERT en Puerto Rico. Entonces, examinemos el contenido y alcance de las leyes de la CSP y el DTOP, que generan la discrepancia en cuanto a sobre cuál agencia recae la facultad de reglamentar los referidos servicios.

La CSP, como organismo, se creó en el 1917 por disposición de la Ley Jones. En ese mismo año, se aprobó la Ley Núm. 70, conocida como la *Ley de Servicio Público*, que definió las compañías de servicio público, proveyó para su reglamentación y estableció la organización, las funciones y los deberes de la CSP. En el 1927, con la enmienda Butler, la CSP quedó constituida por comisionados nombrados por el Gobernador, con el consejo y consentimiento del Senado de Puerto Rico. De esta forma, adquirió carácter permanente y autoridad para establecer normas reguladoras sobre todas aquellas compañías de servicio público. Informe del P. del S. 54 de 31 de enero de 1962, 2da Sesión Ordinaria, Cuarta Asamblea Legislativa, págs. 8-9.

Posteriormente, mediante la aprobación de la Ley Núm. 109 del 28 de junio de 1962, conocida como la *Ley de Servicio Público de Puerto Rico*, 27 LPRa sec. 1001 *et seq.*, específicamente se incluyó dentro de la jurisdicción de la CSP a los portadores públicos, los corredores de transporte, los portadores por contrato y los taxis no turísticos.⁷

El Art. 2 de la Ley Núm. 109, *supra*, define los anteriores grupos, y aquellos relacionados, de la siguiente manera:

[...]

⁷ La Ley Núm. 109, *supra*, carece de exposición de motivos.

(c) *Compañía de servicio público.* – Incluye todo **porteador público**, empresa de gas, empresa de energía eléctrica, empresa de dique para carenar, **corredor de transporte**, (...), empresa de servicio y venta de metros para taxis y otros vehículos públicos ... No incluye a personas que prestan el servicio para su uso exclusivo o de sus inquilinos.

(d) *Porteador público.* – Incluye toda:

- (1) Empresa de ferrocarriles.
- (2) Empresa de **vehículos públicos**.
- (3) Empresa de **taxis**, con excepción de aquellos taxis regulados por la “Ley de Transportación Turística Terrestre de Puerto Rico”, secs. 6754 a 6487 del Título 23.
- (4) Empresa de acarreo de carga de vehículos de motor.
- (5) Empresa de transporte por aire.
- (6) Empresa de vehículos de alquiler que se ofrece para proveer, o que provee, en Puerto Rico servicio de transporte de carga o pasajeros mediante paga, al público en general, o a una parte del mismo. El término será aplicable a los porteadores por contrato.

[...]

(f) *Empresa de vehículos públicos.* – Incluye toda persona que en su carácter de porteador público fuere dueña, controlare, explotare o administrare cualquier vehículo de motor que se utilice para transportar pasajeros y equipaje en modo incidental al transporte, independientemente de su cabida y que tal transporte se efectúe o no entre terminales fijos o irregulares. La presente no incluye a las empresas de taxis y de excursiones turísticas.

(g) *Empresa de taxis.* – Incluye toda persona que en su carácter de porteador público fuere dueña, controlare, explotare o administrare cualquier vehículo de motor con cabida no mayor de siete (7) pasajeros que se utilice para transportar pasajeros y equipaje incidental al transporte de éstos, por cualquier vía pública terrestre, con excepción de aquellos taxis regulados por la “Ley de Transportación Turística Terrestre de Puerto Rico”, secs. 6754 a 6487 del Título 23.

[...]

(l) *Porteador por contrato.* – Incluye toda persona, excepto los porteadores públicos, que se dedique mediante paga, bajo contrato o acuerdo individual, al transporte de pasajeros o bienes en vehículos de motor o embarcaciones entre puntos en Puerto Rico, aun cuando dicho transporte se efectúe incidentalmente en la explotación de cualquier otro negocio o actividad con fines pecuniarios o no pecuniarios.

[...]

(u) *Corredor de transporte.* – Incluye cualquier persona, excepto las agencias de pasajes y los comprendidos en el término porteador público y los empleados o agentes *bona fide* de tales porteadores públicos, quien como principal o agente se dedique a la **venta o al ofrecimiento en venta de cualquier clase de transporte sujeto a la jurisdicción de la Comisión** o se dedique a llevar a cabo negociaciones, o se ofrece mediante solicitud, anuncios o de otro modo para

vender, proveer, suministrar, contratar o hacer arreglos de transporte.

(11) *Empresa de vehículos privados dedicados al comercio.* – Incluye a toda persona que no sea porteador público ni porteador por contrato y que transporte en un vehículo de motor, bienes, cargas o productos de los cuales es dueño, arrendatario o depositario, con el propósito de venta, alquiler o arrendamiento. Esta definición incluye a toda persona que utilice un vehículo de motor:

- (1) Con un peso bruto de diez mil (10,000) libras o más; o
- (2) para transportar materiales peligrosos, según definidos por los reglamentos que adopte la Comisión, o
- (3) para transportar diez (10) pasajeros o más, incluyendo el conductor, que se encuentra en el desempeño de cualquier empresa comercial que no sea la transportación de pasajeros.

27 LPRA sec. 1002.(Énfasis nuestro).

En particular, sobre estos grupos, el Art. 14 de la Ley Núm.

109, *supra*, facultó a la CSP para ejercer los siguientes poderes:

(a) La Comisión tendrá facultad para otorgar toda autorización de carácter público **para cuyo otorgamiento no se haya fijado otro procedimiento en ley**, incluyendo el derecho de usar o cruzar a nivel, sobre nivel o bajo nivel las vías públicas o cauces de aguas públicas y para **reglamentar las compañías de servicio público y porteadores por contrato**, incluyendo asignar los vehículos públicos que utilizarán los lugares de aparcamiento (terminales) que para los transportistas de pasajeros provean las legislaturas municipales o el Departamento de Transportación y Obras Públicas, quienes mantendrán informada a la Comisión de los lugares de aparcamiento (terminales) existentes o propuestos a los fines de que la misma pueda descargar esa función tomando en consideración factores como la paz pública, la cooperación entre porteadores y entre éstos y el público, la cabida en vehículos del lugar de aparcamiento (terminal) y las facilidades que para el servicio público el mismo provea, entre otros.

La Comisión tendrá 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.**
[...]

(b) La Comisión estará, además, facultada para imponer multas administrativas y otras sanciones administrativas al amparo de esta parte; (...).

(c) Los poderes y facultades dispuestos en los incisos (a) y (b) de esta sección serán ejercitables no solamente en relación con las compañías de servicio público, porteadores por contrato, empresas de vehículos privados dedicados al comercio, personas que se dediquen al transporte turístico, según se define en esta parte y entidades que actúen como compañías de servicio público o como porteadores por contrato, sino también con respecto a:

- (1) Toda persona o entidad que infrinja las disposiciones de esta parte.
- (2) Toda persona o entidad cuyas actuaciones afecten o puedan afectar la prestación de algún servicio público.
- (3) Toda persona o entidad que lleve a cabo cualquier actividad para la cual sea necesaria obtener una autorización o endoso de la Comisión.
- (4) Toda persona o entidad cuyas actuaciones u omisiones resulten en perjuicio de las actividades, recursos o intereses en relación con los cuales la Comisión tiene poderes de reglamentación, supervisión o vigilancia.

27 LPRA sec. 1101. (Énfasis nuestro).

Además, el Art. 36 de la Ley Núm. 109, *supra*, delegó en la CSP la facultad para promulgar los reglamentos necesarios para la consecución de sus fines. 27 LPRA sec. 1123. A tenor de ello, la CSP promulgó el Reglamento Núm. 7076, aprobado el 21 de diciembre de 2005, conocido como *Reglas de Procedimiento Administrativo de la Comisión de Servicio Público* (Reglamento Núm. 7076). Dicho reglamento establece los criterios para la autorización, reglamentación y fiscalización de las empresas de servicio público. Secciones 1.03 y 10.4 del Reglamento Núm. 7076.

La Sección 2.15 del Reglamento Núm. 7076 define la “compañía de servicio público” como aquella que:

Incluye todo porteador público, empresa de conducción por tubería, empresa de gas, empresa de dique para carenar, corredor de transporte, operador de muelle, almacenista, empresa de puente de pontazgo, empresa de fuerza nuclear, empresa de envase, de venta, reparación y reconstrucción de cilindros de gas licuado de petróleo, empresa de servicios de metros de taxis y otros vehículos públicos, empresa de mudanzas o empresa que se ofrece a prestar o presta sus servicios u ofrece entregar o entrega productos a cambio de paga, al público en general o a una parte del mismo, en Puerto Rico.

Por su parte, la Sección 3.01 del Reglamento Núm. 7076 establece que ninguna persona podrá dedicarse a prestar servicios públicos mediante paga sin haber previamente solicitado y obtenido la correspondiente autorización de la CSP, conforme se establece en el propio reglamento.

Posteriormente, el Plan de Reorganización Núm. 6 de 1971, 3 LPRA Ap. III, Art. II, estableció lo siguiente en cuanto al DTOP:

El Departamento de Transportación y Obras Públicas, en adición a las funciones que ya tiene asignadas, **será el organismo central para la planificación, la promoción y la coordinación de la actividad gubernamental en el campo de la transportación, formulará la política general sobre transportación terrestre**, aérea y marítima del Estado Libre Asociado, y una vez adoptada ésta por el Gobernador y/o la Asamblea Legislativa tendrá a su cargo la implementación; hará recomendaciones al Gobernador y a la Asamblea Legislativa en cuanto a programas, proyectos, o cualesquiera otras medidas para satisfacer las necesidades del país en cuanto a servicios y facilidades de transportación; **planificará y fomentará el desarrollo de un sistema de transportación integrado, eficiente y seguro que propicie el desarrollo de economía**, el bienestar general y la seguridad en su disfrute; evaluará y estudiará constantemente los problemas de transportación y la efectividad de los programas y proyectos que se desarrollen para resolverlos; y tendrá a su cargo la administración de los programas gubernamentales de transportación. (Énfasis suplido).

Luego, con la aprobación de la Ley Núm. 148 de 3 de agosto de 2008 (Ley Núm. 148-2008), se transfirió de la CSP al DTOP la competencia de la planificación y regulación de la transportación colectiva provista por los vehículos públicos y por los taxis no turísticos. Dos años después, la Ley Núm. 125 de 11 de agosto de 2010 (Ley Núm. 125-2010), enmendó la Ley Núm. 148, *supra*, y devolvió a la CSP la administración y reglamentación relacionada a los taxis no turísticos. Entonces, en adelante, el DTOP se convirtió en la única agencia reguladora de la planificación y regulación de la transportación colectiva provista por los vehículos públicos. 27 LPRC sec. 1101 n.

Así pues, para implantar la política pública de la Ley Núm. 148, *supra*, según enmendada por la Ley Núm. 125-2010, se ordenó al Secretario del DTOP adoptar un Reglamento sobre Planificación y Regulación de Vehículos Públicos. Además, se le requirió al Secretario definir mediante dicha reglamentación el término “vehículo público”, tras considerar lo establecido en las leyes de servicio público y lo dispuesto en la *Ley de Vehículos y Tránsito*. 27 LPRC sec. 1101 n.

En cumplimiento con el anterior mandato, el DTOP aprobó el *Reglamento sobre Planificación y Regulación de Vehículos Públicos*

de Menor Cabida, Reglamento Núm. 7789 de 10 de enero de 2010 (Reglamento Núm. 7789).

El Reglamento Núm. 7789 tuvo el propósito de establecer los requisitos, términos y condiciones que regirán al servicio de transportación de pasajeros mediante paga en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, comprendido bajo la categoría de portadores públicos excluidos de la jurisdicción de la CSP por disposición de la Ley Número 148, *supra*. Art. IV del Reglamento Núm. 7789.

Las disposiciones contenidas en el Reglamento Núm. 7789 aplican, sin exclusión de otras personas a quienes pudiera aplicar, a toda persona natural o jurídica dueña, operador o concesionario de un vehículo público de menor cabida, corredor de transporte colectivo, organización que agrupe alguna de estas clases de personas (ya sea cooperativa, federación, unión u otro tipo de organización), "trolleys" o machinas administradas por empresa privada o pública y cualquier solicitante para ser una de las anteriores, más a:

1. Toda persona o entidad que infrinja a las disposiciones de este Reglamento.
2. Toda persona o entidad cuyas actuaciones afecten o puedan afectar la prestación del servicio de transporte que brindan los portadores públicos.
3. Toda persona o entidad que lleve a cabo cualquier actividad para la cual sea necesaria obtener una autorización o endoso del Departamento.
4. Toda persona o entidad cuyas actuaciones u omisiones resulten en perjuicio de las actividades, recursos o intereses con relación a los cuales el Departamento tiene poderes de reglamentación, supervisión y vigilancia al amparo de este Reglamento.

Art. V del Reglamento Núm. 7789.

En lo pertinente a la controversia que nos ocupa, el Art. VI del Reglamento Núm. 7789 define los siguientes conceptos:

[...]

21. Compañía de Servicio Público

Incluye todo vehículo público de menor cabida, taxi no-turístico, corredor de transporte colectivo, empresa de servicios de metros de taxis y otros vehículos públicos, que se ofrece a prestar o presta sus servicios a cambio de paga,

al público en general o a una parte del mismo, en Puerto Rico.

[...]

27. Corredor de Transporte Colectivo

Incluye cualquier persona natural o jurídica, quien como principal o agente se dedique a la venta o al ofrecimiento en venta de cualquier clase de transporte sujeto a la jurisdicción concedida por la Ley 148 de 2008 al Departamento de Transportación y Obras Públicas, o se dedique a llevar a cabo negociaciones, o se ofrece mediante solicitud, anuncios o de otro modo para vender, proveer, suministrar, contratar o hacer arreglos de transporte colectivo. Éste deberá contratar los servicios ya existentes para la zona que se pretenda servir.

[...]

79. Porteador público

Concesionario u operador que se dedica al transporte de pasajeros en vehículos públicos de menor cabida.

[...]

105. Uso personal

Uso que le da al dueño u operador al vehículo de motor público de menor cabida cuando no está siendo utilizado en el transporte de pasajeros a cambio de una tarifa o precio cierto.

107. Vehículo público

Todo vehículo de motor dedicado a la transportación de pasajeros y equipaje en modo incidental al transporte de éstos.

108. Vehículo público de menor cabida

Todo vehículo de motor público dedicado a la transportación de pasajeros y equipaje en modo incidental al transporte de éstos, mediante paga, con una cabida no mayor de veinticuatro (24) pasajeros, según las especificaciones del fabricante, y de conformidad la Ley de Vehículos y Tránsito.

[...]

B

La sentencia declaratoria es un remedio bajo la Regla 59 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 59. Este mecanismo le permite a un tribunal declarar derechos, estados y otras relaciones jurídicas, aunque existan otros remedios disponibles. *Mun. Fajardo v. Srio. Justicia, et al.*, 187 DPR 245, 254 (2012). La sentencia declaratoria tiene como resultado una decisión judicial sobre cualquier divergencia en la interpretación de la ley. *Id.*

La sentencia declaratoria es aquella que se dicta cuando existe una controversia sustancial entre partes que poseen intereses legales adversos, con el propósito de disipar la

incertidumbre jurídica. *Mun. Fajardo v. Srio. Justicia, et al*, supra. Entre las personas jurídicas que tienen facultad para solicitar esta sentencia, según la Regla 59.2 de Procedimiento Civil, 32 LPRA Ap. V, R. 59.2, se encuentran aquellas cuyos derechos, estado u otras relaciones jurídicas fuesen afectados por un estatuto. *Mun. Fajardo v. Srio. Justicia, et al*, supra. Además, el Tribunal Supremo de Puerto Rico ha indicado que el solicitante de una sentencia declaratoria debe tener legitimación activa. *Id.*, págs. 254-255; *Romero Barceló v. E.L.A.*, 169 DPR 460, 475 (2006). Por lo tanto, tiene que demostrar que ha sufrido un daño claro y palpable; que el daño es real, inmediato y preciso y no uno abstracto e hipotético; que existe conexión entre el daño sufrido y la causa de acción ejercitada; y que la causa de acción surge bajo el palio de la constitución o de una ley. *P.I.P. v. ELA et al.*, 186 DPR 1, 12 (2012); *Hernández Torres v. Hernández Colón*, 131 DPR 593, 500 (1992).

III

Como se observa, la Ley Núm. 109, *supra*, concedió a la CSP facultad para reglamentar a las compañías de servicio público (que incluye a los portadores públicos –taxis y vehículos públicos- y a los corredores de transporte) y, además, a los portadores por contrato. Todos prestan sus servicios a cambio de paga. Estos componen la transportación pública tradicional que está sujeta a la jurisdicción de la CSP.

El porteador por contrato, incluye a toda persona que se dedique mediante paga al transporte de pasajeros o bienes. Mientras, el corredor de transporte es aquel que se dedique a cualquier clase de transporte sujeto a la jurisdicción de la CSP. Art. 2 de la Ley Núm. 109, *supra*. Por su parte, el *taxi* es un vehículo transporta pasajeros mediante paga, a base de lo que marque el taxímetro, que consiste de un instrumento que la CSP aprueba para registrar la distancia recorrida, el tiempo que un

usuario utiliza el taxi y el costo del pasaje. Art. 3 del Reglamento Núm. 4958 de la CSP, según enmendado, *Reglamento aplicable a las empresas de taxi, taxi turístico, excursiones turísticas y limosinas*.⁸

Ahora bien, aquellos vehículos privados dedicados al servicio de transportación de pasajeros mediante paga, comprendidos bajo la categoría de los portadores públicos que están excluidos de la jurisdicción de la CSP, se encuentran expresamente regulados por Reglamento Núm. 7789, creado al amparo de la Ley Núm. 148-2008, *supra*. Art. IV del Reglamento Núm. 7789. Estos automóviles privados son aquellos *vehículos públicos de menor cabida* y los *corredores de transporte colectivo*. Art. V del Reglamento Núm. 7789. Estos conductores también ofrecen sus servicios de transporte a cambio de paga.

Sin embargo, estos *vehículos públicos de menor cabida* y los *corredores de transporte colectivo*, no son taxis, taxis turísticos, limosinas o vehículos de excursiones turísticas.⁹ Se trata de una categoría de vehículo que agrupa a los vehículos personales cuando estos se encuentren ofreciendo el servicio público a través de la ERT. Estos no pueden ser incluidos bajo la categoría de taxis,

⁸ El Reglamento Núm. 4958 fue enmendado por el Reglamento Núm. 5101 de 5 de julio de 1994, Reglamento Núm. 5027 de febrero de 1994 y por el Reglamento Núm. 6557 de 27 de diciembre de 2002.

⁹ El Art. 3 del Reglamento Núm. 4958, según enmendado, define los referidos conceptos de la siguiente manera:

“Taxi”—vehículo de motor de tres (3) o cuatro (4) puertas y cubierta fija de acero con cabida no mayor de siete (7) pasajeros que se dedique al servicio de transportación de pasajeros mediante paga a base de lo que marque el taxímetro o el importe del viaje por hora, conforme a la tarifa vigente sin ruta y sin horario fijo.

“Taxi Turístico”—vehículo de motor de tres (3) o cuatro (4) puertas y cubierta fija de acero con cabida no mayor de siete (7) pasajeros que se dedique al servicio de transportación de pasajeros en áreas de interés turístico reconocidas por la Compañía de Turismo y desde dichas hospederías hacia aeropuertos o muelles de turismo. Cuando el servicio se preste fuera de las áreas de interés turístico reconocidas utilizará el metro o tarifa por hora.

“Limosina” - vehículo de motor de lujo con cuatro (4) o seis (6) puertas y cubierta fija de acero con cabida no mayor de siete (7) pasajeros y generalmente con facilidades de teléfono y televisión, entre otros, que se dedique a la transportación de pasajeros y equipaje incidental al transportar éstos, a base de una tarifa o importe del viaje por hora.

“Vehículos de excursiones turísticas”—vehículo de cabida menor, intermedia o mayor provisto con cubierta fija de acero y, como mínimo, de una unidad de acondicionador de aire, sistema de amplificación de sonido (micrófono o altavoz) y compartimientos para equipaje.

puesto que no registran la distancia de sus rutas y el costo del pasaje a través de un taxímetro.

En cuanto a éstos, el Reglamento Núm. 7789 establece una distinción basada en el momento en que el dueño del vehículo privado accede a ofrecer el servicio de transportación. Así, establece que cuando un *vehículo de menor cabida* no es utilizado para el transporte de pasajeros a cambio de un precio cierto, el conductor se sirve del mismo para su *uso personal*. En cambio, si el conductor se conecta a la red de transporte, el auto adquiere el carácter de un *vehículo público de menor cabida*.

Hay que señalar que la Ley Núm. 109, *supra*, no provee para la regulación de los vehículos privados que operan incidentalmente el servicio público de transporte bajo la plataforma de un servicio de ERT. La Ley Núm. 109, *supra*, solamente reglamenta la transportación pública tradicional.

Otro punto es que, si bien es cierto que el Reglamento Núm. 7789 contempla que los *vehículos públicos de menor cabida* se operen dentro de una ruta fija y que los conductores de Uber no poseen una ruta definida, ello no impide la inclusión de estos conductores dentro de las disposiciones del referido reglamento. Ello, en vista de que el propio Reglamento Núm. 7789 permite que el conductor de un *vehículo público de menor cabida* conduzca otras rutas. De esta forma, el Art. XVI(C), dispone lo siguiente:

Los vehículos públicos deberán ser operados en viajes completos cubriendo toda su ruta. Disponiéndose que la ruta asignada o las órdenes del Secretario o su representante autorizado al respecto no limitarán el uso que pueda darle una empresa o un operador al vehículo público para un flete, servicio especial o un viaje de emergencia según dichos términos se definen en este reglamento.

Los conceptos “flete”, “servicio especial” y “viaje de emergencia”, se definen en el Art. VI del Reglamento Núm. 7789 de la siguiente manera:

[...]
43. Flete o Servicio Especial

El servicio que con exclusividad presta la empresa u operador a una o varias personas con el mismo destino y para un viaje específico que puede ser en una sola o en ambas direcciones y donde el importe del viaje se establece por la libre contratación entre el operador y la persona o personas.

[...]

109. Viaje de Emergencia

Viaje que hace un operador en un vehículo público para resolver un problema de uso personal e inesperado.

A tenor con lo anterior, Uber ofrece servicios personalizados basados en la necesidad del cliente, siempre mediante la utilización de una plataforma digital. Ello fomenta el desarrollo de un sistema de transportación integrado que propicia el desarrollo de la economía, de conformidad con las funciones que el Plan de Reorganización Núm. 6 de 1971 asignó al DTOP.

Por tanto, cabe concluir que aquellos conductores que tienen que obtener la correspondiente autorización de la CSP para dedicarse a prestar servicios públicos mediante paga, son aquellos que ofrecen el servicio tradicional de transportación pública, específicamente designados en la Ley Núm. 109, *supra*. De otra parte, los operadores de *vehículos públicos de menor cabida* y los *corredores de transporte colectivo*, quienes brindan los servicios de transportación solamente cuando están conectados a la plataforma del servicio de ERT, están incluidos y se encuentran sujetos a las disposiciones del Reglamento Núm. 7789. En consecuencia, no erró el Tribunal de Primera Instancia al dictar sentencia declaratoria y enunciar que es el DTOP la agencia gubernamental con jurisdicción exclusiva para reglamentar los servicios de ERT ofrecidos por Uber. La decisión judicial es razonada y encuentra apoyo en las propias leyes a que hemos hecho referencia, y muy importante, en la visión de la función del DTOP frente a la política pública imperante en torno a los programas gubernamentales de transportación.

Pasemos a considerar los restantes señalamientos de error. En el primer señalamiento de error, la CSP aduce que las

determinaciones de hecho números 3, 7, 8, 9 y 11, descansan en alegaciones que no fueron probadas por Uber durante el juicio, puesto que no desfiló prueba.

Como se ha dicho, en el presente caso el foro de instancia requirió a las partes someter sus respectivos memorandos de derecho concernientes al tema de la jurisdicción de las agencias en controversia para regular los servicios de las empresas de ERT. Añadió que por tratarse de una controversia de estricto derecho, no permitiría descubrimiento de prueba adicional por resultar innecesario.

En efecto, las partes presentaron documentos en apoyo a las posiciones esbozadas en sus respectivos memorandos. Ya allí, por tratarse de un asunto de estricto derecho, el tribunal alcanzó una determinación según las alegaciones y documentos que obran en el expediente.

Es norma reiterada que los foros apelativos no deben intervenir con las determinaciones de hechos que realiza el Tribunal de Primera Instancia y sustituir, mediante tal acción, el criterio del juzgador de hechos por el suyo. La discreción judicial permea en la evaluación de la evidencia presentada en los casos y controversias. La apreciación de la prueba y las decisiones de los tribunales sentenciadores gozan de una presunción de corrección, y merecen el respeto y la deferencia de los foros apelativos. *Miranda Cruz y otros v. S.L.G. Ritch*, 176 DPR 951, 974 (2009); *Suárez Cáceres v. Com. Estatal Elecciones*, 176 DPR 31, 67-68 (2009); *Sepúlveda v. Depto. de Salud*, 145 DPR 560, 573 (1998); *Ramos Acosta v. Caparra Dairy, Inc.*, 113 DPR 357, 365 (1982).

Sin embargo, el arbitrio del juzgador de hechos no es absoluto. Es decir, serán consideradas erróneas las conclusiones del tribunal apelado si están en conflicto con el balance más racional, justiciero y jurídico de la totalidad de la evidencia

recibida. *Dávila Nieves v. Meléndez Marín*, 187 DPR 750, 772 (2013).

Las determinaciones de hechos que hace el juez del Tribunal de Primera Instancia no deben ser descartadas arbitrariamente ni tampoco deben sustituirse por el criterio del foro apelativo, a menos que de la prueba admitida surja que no existe base suficiente que apoye tal determinación. *Colón v. Lotería*, 167 DPR 625, 659 (2006); *Rolón v. Charlie Car Rental, Inc.*, 148 DPR 420, 433 (1999). En cuanto a la prueba documental, el tribunal revisor se encuentra en igual posición que el Tribunal de Primera Instancia y está facultado para apreciar la prueba basándose en su propio criterio. *Dye-Tex P.R., Inc. v. Royal Ins. Co., P.R.*, 150 DPR 658, 662-664 (2000).

La controversia que nos ocupa trata de un planteamiento de estricto derecho, cuyo marco fáctico encuentra apoyo en los documentos sometidos al tribunal sentenciador y en el expediente. La prueba documental sometida ante el Tribunal de Primera Instancia, según consta en el expediente apelativo, demuestra que las determinaciones de hechos formuladas por dicho foro son cónsonas con ésta. La *Sentencia* fue emitida en consideración a una interpretación integral de la totalidad de la prueba. Además, como tribunal apelativo, nos merecen deferencia las determinaciones de hechos del tribunal de instancia, salvo se nos demuestre que estas son el resultado de pasión, prejuicio, parcialidad o error manifiesto en la apreciación de la prueba. La CSP no demostró que las determinaciones de hechos del Tribunal de Primera Instancia hayan sido el resultado de pasión, prejuicio o parcialidad, ni que las mismas reflejen un error manifiesto.

En fin, las determinaciones objetadas por la CSP no deben descartarse, pues encuentran apoyo en los documentos que forman parte del expediente. Ante dicha situación, resolvemos que

carecemos de fundamentos suficientes para sustituir la determinación apelada por la nuestra. En la alternativa de haber cometido los mismos, el resultado final no variaría.

Por último, y en lo concerniente a los señalamientos correspondientes a la actuación del foro primario de acudir al derecho comparado para dilucidar la controversia del caso, el Art. 7 del Código Civil, 31 L.P.R.A. sec. 7, dispone, en parte, que "cuando no haya ley aplicable al caso, el tribunal resolverá conforme a la equidad, que quiere decir que se tendrá en cuenta la razón natural de acuerdo con los principios generales de derecho y los usos y costumbres aceptados y establecidos." En nuestra jurisdicción, en los casos apropiados, es lícito emplear el derecho común en sus múltiples versiones a modo de derecho comparado, así como usar ejemplos de otros sistemas jurídicos. *Vilanova et al. v. Vilanova et al.*, 184 DPR 824, 851 (2012); *Valle v. Amer. Inter. Ins. Co.*, 108 DPR 692, 697 (1979).

Sin embargo, en el caso ante nuestra consideración, ha quedado claro que el Tribunal de Primera Instancia adjudicó la controversia presentada a la luz de los remedios que ofrecen las leyes locales que rigen a la CSP y al DTOP, respectivamente. El foro primario auscultó la forma en que otros ordenamientos lidiaron con la controversia jurídica concerniente a los servicios de ERT, pero únicamente con un propósito ilustrativo. Los datos expuestos en la sentencia apelada resumen el desarrollo reciente de la doctrina concerniente a los servicios de ERT. Estos desarrollos también constituyen derecho persuasivo respecto al análisis seguido por otras jurisdicciones en lo concerniente a los servicios de ERT. No obstante, el foro de instancia adjudicó la controversia fundamentado en la Ley Núm. 109, *supra*, y la Ley Núm. 148-2008, *supra*.

En atención a lo anteriormente detallado, resolvemos que no hay razón o motivo para intervenir y alterar la decisión apelada.

En definitiva, coincidimos con el tribunal sentenciador que el DTOP es la agencia con jurisdicción exclusiva para reglamentar las empresas de servicios de transporte en plataforma ERT

IV

Por los fundamentos antes expresados, se confirma la *Sentencia* apelada.

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

Lcda. Lilia M. Oquendo Solís
Secretaria del Tribunal de Apelaciones