

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO  
TRIBUNAL DE APELACIONES  
PANEL ESPECIAL

JUAN JOSÉ CÉSPEDES

Recurrente

v.

AUTOGERMANA, INC. Y  
BMW FINANCIAL  
SERVICES NA, L.L.C.

Recurrida

KLRA202000013

*Revisión Administrativa*  
procedente del  
Departamento de  
Asuntos del  
Consumidor

Querella Núm.:  
SAN-2017-0000874

Sobre:  
Talleres de Mecánica  
de Automóviles

Panel integrado por su presidente, el Juez Ramos Torres, la Jueza Rivera Marchand y el Juez Sánchez Ramos<sup>1</sup>.

Ramos Torres, Juez Ponente

**SENTENCIA**

En San Juan, Puerto Rico, a 17 de diciembre de 2021.

Comparece ante este Tribunal de Apelaciones, mediante recurso de revisión judicial, el Sr. Juan José Céspedes (en adelante, el recurrente) y solicita la revisión de una determinación emitida el 8 de noviembre de 2019 por el Departamento de Asuntos del Consumidor (en adelante, DACo). Mediante el referido dictamen, el DACo declaró *Sin Lugar* la querella presentada por el recurrente contra Autogermana Inc. (en adelante, Autogermana) y BMW Financial Services (en adelante, en conjunto, los recurridos), debido a la compra de un vehículo de motor con alegados defectos y vicios ocultos.

Por los fundamentos que expondremos a continuación, se confirma el dictamen recurrido.

**I.**

Según surge del expediente, el 28 de julio de 2017, el recurrente presentó una querella ante el DACo, en la cual adujo que su vehículo de

---

<sup>1</sup> Mediante Orden Administrativa TA-2020-049 de 11 de febrero de 2020, se designó al Hon. Roberto J. Sánchez Ramos para entender y votar en el caso de epígrafe en sustitución de la Hon. Gretchen Coll Martí, quien se acogió al retiro el 31 de enero de 2020.

motor, BMW X6M del año 2014, comenzó a tener varios defectos. En la querrela, se indicó que el mismo fue adquirido nuevo el 28 de septiembre de 2013 y que este comenzó a tener vicios relacionados con el “DSC and xDrive Malfunction”, el “DBC Malfunction”, el “Servotronic Malfunction” y el “Chassis Stabilization Malfunction”. Asimismo, el recurrente expuso que lo llevó a Autogermana el 20 de julio de 2016, el 14 de enero de 2017, el 24 de junio de 2017 y el 17 de julio de 2017, pero los defectos no fueron reparados. En síntesis, añadió que cuando tales fallas se presentaban, el vehículo, estando en movimiento o estacionado, tomaba control de los frenos y del “power steering”, presionando los frenos abruptamente y tornando el guía pesado. Por último, señaló que los defectos eran serios, toda vez que se creaba un peligro tanto para él, como conductor, como para otros.

Contestada la querrela, el 10 de enero de 2018 se realizó la inspección del vehículo de motor en controversia. Luego, el 12 de enero de 2018, se emitió el correspondiente informe, en donde el técnico de investigación plasmó en sus hallazgos que el recurrente alegaba que, en ocasiones, el vehículo tenía problemas con el “power steering” y que le fallaban los frenos. Sin embargo, expuso que, en el momento de la inspección, el vehículo no presentó las condiciones antes descritas. Además, se indicó que, al verificarlo con un “scanner”, el mismo tenía dos códigos almacenados, pero que se borraron y, al volverlo a evaluar, no presentó los códigos. En el referido informe se señaló que el recurrente no estuvo de acuerdo con lo plasmado y que solicitaba un cambio de unidad, pues ya no confiaba en el vehículo. Finalmente, se refirió el asunto para que se celebrara una vista administrativa.

En desacuerdo, el recurrente objetó el informe de inspección. Luego de transcurridos varios asuntos procesales, este anunció la presentación del perito, Sr. Salvador López Cardec, y notificó el informe pericial. Así las cosas, la vista administrativa se celebró los días 24 de julio de 2018, 28 de

agosto de 2018, 6 de noviembre de 2018, 3 de diciembre de 2018, 14 y 24 de enero de 2019 y 20 de febrero de 2019.

Sometido el caso ante la consideración de DACo, el 8 de noviembre de 2019 se emitió *Resolución*, en la cual se declaró *Sin Lugar* la querella presentada y se ordenó el cierre y archivo. En esencia, el DACo determinó que no se presentó prueba que demostrara que las alegadas fallas o condiciones del vehículo fueron ocasionadas por un desperfecto de fábrica. Se expuso que, sin embargo, la prueba presentada reflejó que las condiciones del vehículo se debían a la pérdida de comunicación entre los módulos de la unidad debido al bajo voltaje de la batería. Se indicó que el referido voltaje estaba relacionado al manejo del vehículo en cortas distancias y que las condiciones ocurrieron debido al uso dado a la unidad.

El DACo sostuvo que el recurrente quedó notificado de la información relacionada a la batería al momento de recibir “el manual del dueño”. La agencia concernida expuso que el perito del recurrente no pudo determinar con certeza la causa del problema y que no le mereció credibilidad. Además, el DACo entendió que no procedía concluir que el vehículo adolecía de defectos y que los recurridos no quisieron o no pudieron repararlos, por lo que el recurrente no presentó una reclamación que justificara la concesión de un remedio. Asimismo, desestimó la querella presentada contra los recurridos, dado a que no incurrieron en incumplimiento, culpa o negligencia.

En la *Resolución* recurrida, el DACo enumeró las siguientes determinaciones de hechos:

1. El co-querellado Autogermana, Inc. (en adelante Autogermana) es un dealer dedicado a la compraventa de vehículos de motor.
2. En septiembre de 2013 el querellante Juan Céspedes adquirió en Autogermana un vehículo de motor nuevo, BMW X6M del año 2014, tablilla IGL-245.
3. El vehículo incluía una garantía del fabricante, administrada y a ser honrada por Autogermana.
4. El precio del vehículo fue \$140,500.00. Luego de aplicado un crédito, el balance de \$139,500 fue financiado por el

co-querellado BMW Financial Services NA, LLC (en adelante BMW Financial).

5. El vehículo tiene como característica, entre otros, ser de tracción 4 x 4, o sea de tracción en las 4 ruedas.
6. El querellante usualmente utiliza el vehículo para viajar desde su residencia hasta su oficina, cuando no es que trabaja desde su casa, cuya oficina queda a pocos minutos y millas de su casa. Su recorrido para ello es de corta distancia.
7. En o allá para julio de 2016 el querellante tuvo un incidente con el vehículo mientras conducía el mismo por la autopista. Este testificó que de repente el vehículo emitió un sonido de aviso de alerta, se aplicaron los frenos solos y de golpe, dos de las gomas se desviaron en dirección al paseo, se le apretó el cinturón de seguridad, que el auto tomó control solo, al tratar de maniobrar no pudo ya que el guía se sentía duro, que perdió el control total del vehículo, el cual continuó la marcha hasta que quedó en velocidad cero.

No se produjo ningún accidente de tránsito por tal incidente.

8. El 15 de julio de 2016 el querellante llevó el vehículo en grúa a Autogermana. El mismo tenía un millaje de 14,805. El querellante firmó una hoja de autorización para que se trabajara en los siguientes asuntos: chasis malfunction, DBC malfunction, servotronic malfunction, y también anotó que dichos fallos el auto los hacía al encender.

Autogermana preparó el *job order* número 331093 anotando los reclamos de que el vehículo tenía prendida las luces indicadoras de "chassis stabilization", "DBC malfunction" y "servotronic".

No surge del *job order* alegación sobre el evento que el querellante manifestó que tuvo el vehículo en la autopista ni sobre el guía o frenos trancados ni de que el vehículo tire para un lado u otro.

9. El vehículo tiene un sistema que almacena información del mismo en la llave. De la información obtenida ("key data") se reflejó que tenía bajo voltaje, 11.31v.

El personal técnico de Autogermana realizó pruebas de vehículo. Se encontraron fallas de comunicación entre el ICM, DME, DSC y SZL. Se calibró el sensor de "steering angle", se hizo una prueba de carretera de 15 millas y todos los sistemas funcionaban bien.

El vehículo fue entregado al querellante el 20 de julio de 2016 con un millaje de 14,820.

10. ICM, DME, DSC, SZL son algunos de los módulos que tienen los sistemas de la unidad.

Al haber bajo voltaje, o sea menos de 12v, al encender el vehículo el sistema va a pagando los módulos y éstos dejan de comunicarse entre sí para evitar que la batería drene por completo.

Luego que se carga con el encendido de la unidad algunos módulos se inician o se regeneran solos y otros no, reflejándose avisos. Los módulos que no reinician solos hay que reinicializarlos en taller.

11. El 10 de enero de 2017 el querellante llevó el vehículo en grúa a Autogermana. El mismo tenía un millaje de 15,357. Desde que se le entregó el vehículo en la visita anterior el auto recorrió un millaje de 537 millas en un periodo de 174 días.

El querellante firmó una hoja de autorización para que se trabajara en los siguientes asuntos: DSC and xDrive malfunction (traction reduced), chassis stabilization malfunction, y también anotó que dichos fallos los hacía al prender el vehículo todo el tiempo.

Autogermana preparó el job order número 343096 anotando los reclamos de mensaje "DCS" encendido en el panel, mensaje "chassis stabilization malfunction" y mensaje "traction reduced".

No surge del *job order* alegación o reclamo sobre que el guía se pone duro y/o los frenos trancados ni de que el vehículo tire para un lado u otro.

El xDrive es el sistema de tracción que tiene el vehículo para aplicar o distribuir mayor tracción en la parte trasera o delantera dependiendo de las condiciones de manejo. DSC es uno de los varios módulos que regula el sistema de xDrive.

12. De la información obtenida en el sistema de la llave que almacena información del vehículo ("key data"), se reflejó que tenía bajo voltaje, 11.79v.

El personal técnico de Autogermana realizó pruebas al vehículo, halló y/o determinó que las faltas encontradas ocurren por falta de uso y la batería de 12v se descarga. Se recomendó comprar cargador para la batería.

También se verificaron los frenos traseros y se encontraron los pads en 3.5mm. Se reemplazaron los pads traseros con sensor.

El vehículo fue entregado al querellante el 14 de enero de 2017 con un millaje de 15,359.

13. La situación reclamada surgió otra vez debido a la pérdida de comunicación entre módulos debido a bajo voltaje de la batería. Véase determinación de hechos 9.

14. El 20 de junio de 2017 el querellante volvió a llevar el vehículo a Autogermana para servicios. El mismo tenía un millaje de 16,252. Desde que se le entregó el vehículo en

la vista anterior, el auto recorrió un millaje de 893 millas en un periodo de 161 días.

Autogermana preparó el job order número 354313 anotando los siguientes reclamos: en ocasiones prende "DSC and xDrive malfunction"; se le queda el brake pegado en algunas ocasiones; "chassis malfunction" prende en ocasiones (cuando pase esto no puede pasar de 30 millas); error en 4x4 prende en ocasiones; cliente indica que al apagar la guagua en la primera aplicación del botón de *start* se apagan las luces, el carro se va a *dark* y luego de diez segundos suenan los servo motors, suenan las campanitas, ahí aparecen todos los errores en pantalla y sube la luz interior y luego el radio, todo en secuencia.

No surge del *job order* alegación o reclamo sobre el guía trancado y/o duro ni de que el vehículo tire para un lado u otro.

15. De la información obtenida en el sistema de la llave que almacena información del vehículo ("key data"), no se sacó el voltaje de la batería, pero en la hoja de diagnóstico que el personal usa para agilizar el diagnóstico indica que el voltaje estaba bajo.

El personal técnico de Autogermana inspeccionó la unidad y no se encontró alertas presentes. Se conectó cargador. Se realizaron pruebas al vehículo de "all wheel control" y "steering angle sensor", indicando que no había falta presente o no requería reparación. Se realizó "energy diagnosis", indicando condición provocada por consumo de alguna bombilla encendida o *switch* puesto. Se borraron faltas, se realizó prueba y la unidad trabajó bajo especificaciones del fabricante.

También se realizaron unos servicios de mantenimiento de cambio de aceite y filtro y reemplazo de *spark plugs*.

Al momento de la inspección técnica no se encontró funcionamiento anormal conforme a las características de la unidad.

El vehículo fue entregado al querellante el 24 de junio de 2017 con un millaje de 16,261.

16. De nuevo la situación reclamada surgió debido a la pérdida de comunicación entre módulos debido a bajo voltaje de la batería. Véase determinación de hechos 9. Por eso el personal de Autogermana conectó un cargador para cargar la batería y se reinicializaron los módulos.

17. El 17 de julio de 2017 el querellante volvió a llevar el vehículo a Autogermana para servicio. El mismo tenía un millaje de 16,330. Desde que se le entregó el vehículo en la visita anterior, el auto recorrió un millaje de 69 millas en un periodo de 23 días.

Autogermana preparó el job order número 356222 anotando los siguientes reclamos: al prender la unidad en ocasiones prende "chassis stabilization malfunction",

“power steering off” y luz de brake; que el guía se pone duro al girarlo; que en ocasiones prende la luz de “traction control” y el aviso de “servotronic malfunction”.

No surge del *job order* alegación o reclamo sobre el guía y/o frenos trancados ni de que el vehículo tire para un lado u otro.

18. El personal técnico de Autogermana inspeccionó la unidad y realizó pruebas. Se encontraron faltas relacionadas en VTG, ICM, DSC y ARS, problemas de comunicación. Se realizó prueba a sistema y no hubo faltas en sistema. Se manejó el vehículo y no se reflejó condición. Se verificó conector eléctrico ARS y no tenía contaminación o corrosión. Se actualizó el sistema, se hizo calibración a módulos DSC, ARS. Se ajustó el nivel de fluido al sistema hidráulico. Se manejó el vehículo por 58 millas, luego se realizó prueba y no hubo faltas relacionadas, el sistema operó correctamente.

El vehículo fue entregado al querellante el 1 de agosto de 2017 con un millaje de 16,388.

19. Nuevamente, los avisos y luces indicadoras reclamados fueron ocasionados por problemas de comunicación entre los módulos de los sistemas de la unidad debido a bajo voltaje de la batería. Véase determinación de hechos 9. Por lo que no se requería reparación ya que se trataba de descalibración de los módulos.

20. El 31 de julio de 2017 el querellante radicó en DACO la querrela de epígrafe. Este alegó que desde el 2016 el vehículo presenta los siguientes problemas o fallos: DSC and xDrive Malfunction, DBC malfunction! Drive carefully, Servotronic malfunction! y Chassis stabilization malfunction!. Que cuando estas fallas se presentan el auto toma control de los frenos y del power steering, presionando los frenos de forma abrupta y poniendo el guía bien pesado, haciendo difícil maniobrar el vehículo. Que las fallas se han presentado con el auto en movimiento o estacionado. Que una de las experiencias mientras el vehículo estaba en movimiento ocurrió mientras transitaba por la autopista en dirección de Manatí a San Juan. Que los fallos que presenta el vehículo representan un peligro. Que ha llevado el vehículo a Autogermana en unas cuatro veces para reparación de tales fallos, pero los problemas persisten.

21. El 3 de agosto de 2017 el querellante llevó el vehículo a Autogermana para servicio. El mismo tenía un millaje de 16,420. Desde que se le entregó el vehículo en la visita anterior, el auto recorrió un millaje de 32 millas en un periodo de 2 días.

Autogermana preparó el *job order* número 357575 anotando los siguientes reclamos: aviso de “chassis stabilization malfunction”, “DSC malfunction”, “servotronic malfunction” y “xDrive malfunction”; que el guía se pone duro y que los frenos se pegan cuando salen los avisos.

No surge del *job order* alegación o reclamo sobre el guía trancado ni de que el vehículo tire para un lado u otro.

22. El personal técnico de Autogermana inspeccionó la unidad y realizó pruebas. Se encontraron varias faltas relacionadas todas a "power supply" y "chassis malfunction". La batería estaba descargada por completo, por lo que se reemplazó. Se calibró el sensor de "steering angle" y los restantes módulos de "chassis control".

Con relación al reclamo sobre los frenos, al momento de la inspección técnica no se encontró funcionamiento anormal, la unidad operó conforme a sus características o especificaciones.

El vehículo fue entregado al querellante el 22 de agosto de 2017 con un millaje de 16,466.

23. Al estar descargada la batería, o sea o tener el voltaje normal requerido, hubo desconexión de los módulos (ver determinación de hechos 9). Al cambiar la batería se reinicializaron los módulos.

24. El 20 de noviembre de 2017 el querellante llevó el vehículo a Autogermana para un servicio relacionado a un *recall* sobre el *air bag*. El mismo tenía un millaje de 16,821. Desde que se le entregó el vehículo en la vista anterior, el auto recorrió un millaje de 355 millas en un periodo de 90 días.

Autogermana preparó el *job order* número 364186, del cual no surge alegación o reclamo sobre avisos ni luces indicadoras encendidas ni sobre el guía duro y/o frenos trancados ni de que el vehículo tire para un lado u otro.

25. Luego de la visita de servicios del 20 de noviembre de 2017 el querellante no volvió a llevar el vehículo a Autogermana para servicio alguno.

26. El 10 de enero de 2018 el señor Francisco Navarro Báez, técnico automotriz de DACO, llevó a cabo una inspección del vehículo. Posteriormente este emitió un informe de inspección, el cual fue notificado a las partes el 24 de enero de 2018.

Antes de comenzada la inspección el vehículo tenía un millaje de 17,082. Luego de la inspección el millaje del vehículo fue 17,090.

Surge del informe de inspección del Sr. Navarro que en el momento de la inspección el vehículo no presentó las condiciones alegadas. El mismo se verificó con un scanner y tenía dos códigos almacenados en el sistema: el 005848 (QMVH control module internal ECU fault) y el 00E 207 (PDC.PT-CAN. Communication fault).

El código QMVH se refiere al diferencial trasero de la unidad y PT-CAN se refiere a la comunicación entre los módulos. Dichos códigos se reflejan cuando hay una

pérdida de voltaje o la unidad está detenida mucho tiempo.

Durante la inspección de DACO se borraron los códigos y se volvió a escanear y no presentó más códigos.

27. El 14 de marzo de 2018 el querellante contrató los servicios del técnico automotriz Salvador López Cardec para examinar, evaluar y emitir un informe pericial del vehículo. El querellante le solicitó su evaluación sobre los reclamos de que en ocasiones el guía se ponía duro o se trancaba, los frenos se activaban solos y en la pantalla de advertencia se reflejaban varios avisos de seguridad.

El Sr. Salvador López hizo su evaluación, para lo cual entrevistó al querellante, analizó los documentos de DACO, las fotos suministradas por el querellante, los *job orders* realizados por Autogermana, información en internet sobre *recalls* de la marca BMW y realizó varias pruebas al vehículo.

Las diferentes pruebas que realizó consistieron en subir el vehículo a un pino; inspeccionarlo; verificar el nivel de los líquidos de motor, coolant y frenos; verificar la presión de las llantas; verificar el alineamiento; ponerle instrumentos para verificar voltaje; remover las llantas para medir el grosor de los pads de frenos; conectar dos scanner y analizar los códigos que surgían; pruebas de carretera haciendo diferentes tipos de frenadas.

28. Cuando el Sr. Salvador López comenzó su inspección el vehículo tenía un millaje de 17,576.

Al verificar los niveles de líquidos observó que los del motor y coolant estaban bien, pero testificó que había determinado que en el nivel del líquido de frenos estaba bajo al observar el envase del mismo y porque en la pantalla de mensajes o avisos del vehículo se había reflejado un mensaje indicando que el nivel del líquido de frenos estaba muy bajo. Luego aceptó que de la foto presentada en evidencia que mostraba el envase del líquido se apreciaba que el líquido se encontraba hasta la mitad del envase, al nivel de la mitad entre la marca de máximo y marca de mínimo, no estaba en mínimo. También aceptó que de uno de los videos presentados en evidencia se apreciaba que el mensaje de advertencia había salido con el vehículo encendido mientras el envase no tenía puesta la tapa. En la tapa del envase se encuentra el sensor del nivel del líquido. Al no tener puesta la tapa en el envase, el sistema del vehículo no puede identificar el nivel del líquido de frenos y por ello se reflejó en la pantalla de advertencias el mensaje de que el líquido de frenos estaba muy bajo. Se observó del video que cuando el Sr. López colocó nuevamente la tapa en el envase, mientras el vehículo estaba encendido, se eliminó de la pantalla de avisos la advertencia del nivel bajo de líquido de frenos.

El Sr. López también verificó el sistema de steering angle (ángulo de dirección del volante) y le marcó un valor que reflejaba estar fuera de especificaciones. Durante una de

las pruebas de carretera presentó mensaje de mal funcionamiento del sistema chasis, "DSC and xDrive malfunction". Al conectar el scanner reflejó unos códigos sobre la estabilidad dinámica del control de la unidad (ABS Dynamic Stability Control) y el de INSTR Instrument cluster, referente a que está perdiendo una señal. Se borraron los códigos y realizó otra prueba de carretera durante la cual en un momento dado el vehículo redujo la marcha, como que se aguantó y tiró hacia el lado. Luego el Sr. López elevó el auto en un pino y midió el espesor de los pads de freno con una herramienta para ello. Dicha herramienta tiene distintas medidas con distintos colores para identificar en que área y espesor está. Este testificó que la herramienta que usó le reflejaba que los pads de la parte delantera estaban bastante gastados ya que tomó como base el nivel de la herramienta marcado en rojo (3mm). Luego aceptó que el nivel marcado en amarillo (4mm) estaba más cerca de ser el nivel más certero de la medida.

Luego el Sr. López volvió a conectar el scanner y se reflejaron otra vez códigos del DSC y steering angle sensor, además de otros códigos nuevos, entre otros el relacionado al torque. Luego repitió pruebas en carretera y no se reflejaron problemas.

El Sr. López verificó el vehículo en varias ocasiones con el scanner, borraba los códigos y volvía a realizar pruebas de carretera. EL sistema de los scanners usados analizó los diferentes sistemas del vehículo y emitió los códigos de los sistemas verificados que estaban bien y de los que presentaban una advertencia. Los sistemas que le presentaron advertencia y sus códigos fueron los siguientes: Engine (DME/DDE), Antilock Brakes (ABS/ASC/DSC), Instrument Panel (KOMBI), Transfer Box.

Según otra lectura de códigos, el Sr. López indicó que había que reemplazar el módulo ECU (electronic control unit) porque estaba defectuoso. También indicó que el módulo PDC, PT-CAN estaba dañado y que la consecuencia de ello es que el vehículo pierda comunicación y haya fallo.

Según sus pruebas, el Sr. López le recomendó al querellante no usar el vehículo ya que entiende que el mismo sí presenta un problema para mantenerse estable.

29. El Sr. Salvador López desconoce o no pudo determinar la condición certera del sistema de tracción del vehículo, ya que para ello hay que desmontar unas piezas. Tampoco pudo determinar en dónde está la falta de comunicación que le reflejaba la lectura del código de sus pruebas ya que también habría que desmontar las piezas para verificar eso. Tampoco pudo determinar en dónde está el fallo relacionado con el steering angle sensor que le reflejaba la lectura del código de sus pruebas ya que el código reflejado es una guía de un área a analizar y no de donde está el fallo o falta en particular.

30. El Sr. Salvador López desconoce los procesos del fabricante del vehículo para realizar y/o emitir diagnósticos relacionados con dicho vehículo. Tampoco conoce ni leyó las disposiciones del manual emitido por el fabricante del vehículo para el dueño del mismo.
31. El Sr. Salvador López no analizó el uso dado al vehículo como parte de su evaluación.
32. No nos mereció entera credibilidad del testimonio pericial del Sr. Salvador López debido a la falta de solidez de las bases de su testimonio, sus determinaciones contradictorias y/o no apoyadas en la realidad observada en la prueba presentada (véase determinación de hechos 24) resultando cuestionable su forma de diagnosticar, la evidencia presentada reflejaba datos que no consideraba al dar su testimonio o decir su diagnóstico, parte de su testimonio y/o análisis era incongruente con la prueba que presentaba en evidencia. Además de emitir opiniones especulativas, respuestas evasivas durante su contrainterrogatorio y no poder determinar la causa certera del alegado problema o el remedio para el mismo.
33. Cuando en una prueba realizada con scanner se refleja algún código ello no implica que necesariamente hay un defecto.
34. El líquido de frenos puede bajar de nivel por ebullición, que se evapore un poco, y por desgaste de los pads, entre otros. Por desgaste de los pads se refiere a cuando va consumiendo los pads por uso, y ello causa que el líquido de frenos vaya bajando.  
El consumo de los pads de frenos es una función de cómo se usa el vehículo. Lo normal es que los pads delanteros se gasten más que los traseros.
35. El "steering angle" (ángulo de dirección del volante) es parte de lo que se verifica como parte del alineamiento de un vehículo.

Un vehículo que no se use puede desalinearse, o sea cambiar de ángulo, por el pasar del tiempo, debido al peso que tienen los muelles pueden ir bajando. También se puede desalinear un vehículo al caer en un hoyo, coger un badén, impactar una acera, transitar por carreteras irregulares, entre otros.

El módulo de "steering angle" es uno de los que pierde comunicación cuando la batería tiene bajo voltaje. Véase determinación de hechos 9.

36. El voltaje normal de la batería que incluye el vehículo del querellante es de 12.5v a 13.4v.  
Aun cuando el vehículo no está en uso sigue consumiendo la batería. Cuando se apaga sigue consumiendo un mínimo de 7 amperes.

La batería de un vehículo sin usar se descarga con el tiempo. Dado que el vehículo del querellante tiene más

componentes que cualquier otro tipo de vehículo, al estar apagado su batería se va a gastar más rápido que en otros vehículos que tienen menos componentes.

37. Si la batería del vehículo en controversia bajara de 12.5v, luego de intentar encenderlo bajaría más el voltaje ya que el “starter” va a consumir voltaje, y los módulos se apagan por el bajo voltaje para permitir que encienda el vehículo. Por ello es que una condición de bajo voltaje puede arrojar códigos en el módulo ECU (electronic control unit) y de ahí reflejarse en otros módulos. A su vez también por ello es que al tener pérdida de carga se pierden las inicializaciones, la pantalla de avisos puede presentar mensajes, puede tener problemas con el sistema de “stability control”.

Una vez el alternador enciende se carga la batería y los módulos vuelven a prenderse pero necesitan ser reiniciados, ya que al haber estado en bajo voltaje pierde calibración. Si alguno de los módulos no quiere encender entonces se reflejaría un aviso.

38. La batería que incluye el vehículo del querellante es una de tipo AGM, que no requiere mantenimiento, o sea no requiere que se abra para echarle agua. Ello no implica que no se puede descargar. La batería se puede descargar igual que otra, ya que ello no tiene que ver con que no requiere mantenimiento.

Una batería AGM puede durar hasta 5 años en condiciones normales de manejo, pero si se maneja en cortas distancias hace que la batería regenere su voltaje óptimo. El manejo frecuente en cortas distancias resulta en que la batería se cargue de forma lenta y no en un corto periodo, la batería no recupera lo suficiente para que pueda estar en su funcionamiento óptimo.

39. El manejo o recorrido del vehículo por el querellante no es suficiente para que la batería regenere el voltaje requerido.

40. Se toma conocimiento administrativo del “manual del dueño” para el vehículo BMW X6M del año 2014. EL mismo fue radicado en DACO el 8 de enero de 2014, en cuya fecha se le emitió la certificación #15201-VEH.

En sus disposiciones relacionadas con la información general de la batería del vehículo [nota al calce omitida], se indica que hay que asegurarse que la batería esté suficientemente cargada para lograr tener la vida útil completa de la batería. También se dispone que podría ser necesario tener que cargar la batería en los siguientes casos: cuando se conduce frecuentemente en distancias cortas y cuando no se ha usado por más de un mes.

El querellante recibió el “manual del dueño” de su vehículo cuando adquirió el mismo.

41. El 28 de mayo de 2018 la parte querellante presentó una querrela enmendada. Mediante la misma incluyó o añadió

una petición de ser resarcido con una suma no menor a \$25,000.00 por el riesgo a sufrir daños que representó el evento que le ocurrió mientras transitaba por la autopista, reclamó que la parte querellada honre su garantía, sustituya la unidad, abone los \$105,348.23 ya pagados al préstamo de financiamiento y le pague \$10,000 por concepto de honorarios de abogado.

42. No existe evidencia ni la parte querellante pudo demostrar que el vehículo adolezca de algún defecto de fábrica.

En desacuerdo, el 27 de noviembre de 2019, el recurrente presentó *Moción de Reconsideración*, la cual fue rechazada de plano por el DACo. Inconforme, el 13 de enero de 2020, el recurrente acudió ante nosotros y señaló el siguiente error:

Erró el Foro Administrativo al determinar que la parte recurrente no pudo probar que las fallas presentadas por el vehículo en controversia fueran ocasionadas por un desperfecto de fábrica sino a falta de comunicación entre los módulos del vehículo debido a falta de voltaje de la batería y que dicho bajo voltaje está correlacionado al manejo frecuente de la unidad en distancias cortas.

Emitida una orden, en la cual se instruyó al DACo a que regrabara dos vistas celebradas, el 20 de octubre de 2020, la agencia administrativa compareció y demostró certificación en donde se indicó que las aludidas grabaciones no estaban disponibles. Así las cosas, el 30 de abril de 2021 las partes presentaron una estipulación de hechos respecto a las dos vistas en las cuales la prueba oral no pudo ser transcrita.

Con el beneficio de la comparecencia de Autogermana, la transcripción disponible de la prueba oral vertida en la vista administrativa y la estipulación de hechos debido a la falta de dos vistas para ser regrabadas, estamos en posición de disponer del presente recurso.

## II.

### A.

La Ley Núm. 7 del 24 de septiembre de 1979 conocida como la Ley de Garantías de Vehículos de Motor, 10 LPRA §§ 2051 *et seq.*, se aprobó con el fin de atender las reclamaciones del consumidor que adquiere un vehículo de motor, contra el concesionario que le vendió dicho vehículo o contra el fabricante del mismo, relacionado con alegados defectos en el vehículo. A tales propósitos, el Artículo 13 de la Ley de Garantía de

Vehículos de Motor, *supra*, establece que el DACo ostenta facultad para adoptar aquella reglamentación necesaria para el cumplimiento cabal de los fines del estatuto. 10 LPRA § 2063. Conforme con dicho mandato legislativo, se aprobó el Reglamento de Garantías de Vehículos de Motor, Reglamento Núm. 7159, efectivo a partir del 5 de julio de 2006 (en adelante, Reglamento Núm. 7159). En este, se establece que las disposiciones reglamentarias aplican a toda persona, natural o jurídica que se dedique a la venta y/o servicio de vehículos de motor nuevos o usados y sus disposiciones deben interpretarse liberalmente a favor del consumidor. Reglas 3 y 4 del Reglamento Núm. 7159; Polanco v. Cacique Motors, 165 DPR 156, 164-165 (2005).

En específico, las Reglas 22 del Reglamento Núm. 7159 establece lo siguiente:

**REGLA 22: OPORTUNIDAD RAZONABLE PARA REPARAR DEFECTOS EN LOS VEHÍCULOS DE MOTOR NUEVOS**

El Departamento podrá, a opción del comprador, decretar la resolución del contrato o reducir proporcionalmente el precio de venta de acuerdo con el Código Civil de Puerto Rico, en aquellos casos en que el vendedor, distribuidor autorizado o concesionario, distribuidor de fábrica o fabricante, dentro de los términos de la garantía de fábrica, tuvo oportunidad razonable para reparar uno o más defectos, pero no quiso o no pudo corregirlos. Lo que constituye oportunidad razonable para reparar se determinará tomando en consideración las circunstancias particulares de cada caso.

No obstante, el referido Reglamento establece que nada de lo dispuesto en el mismo limitará el derecho del consumidor a ejercer cualquier acción que le reconozcan las Leyes de Puerto Rico, así como las acciones de saneamiento por evicción o vicios ocultos y la acción redhibitoria que reconoce el Código Civil para los contratos de compraventa de bienes muebles. Regla 37 del Reglamento Núm. 7159.

En lo que respecta a defectos del vehículo, en el caso Polanco v. Cacique Motors, *supra*, el Tribunal Supremo expresó que DACo, tiene la potestad de decretar la resolución del contrato o reducir proporcionalmente su precio de venta (de acuerdo con las disposiciones del Código Civil), en aquellos casos en que el vendedor tuvo la oportunidad razonable para

reparar los defectos, mas no quiso o no pudo repararlos. Además, en este caso particularmente, resolvió que “[p]or tratarse de un caso de vicios ocultos, independientemente de la garantía de servicio pactada entre las partes, D.A.C.O. podía, [...] ordenar la resolución del contrato de compraventa”. *Id.* pág. 170.

### B.

De otra parte, los contratos son una de las fuentes de las obligaciones. Artículo 1042 del Código Civil, 31 LPRA § 2992.<sup>2</sup> Un contrato existe desde que una o varias personas consienten en obligarse respecto a unas con otras a otorgar alguna cosa o prestar cierto servicio. Artículo 1206 del Código Civil, 31 LPRA § 3371. En nuestro sistema jurídico existe el principio de libertad de contratación, en el cual los contratantes pueden pactar las cláusulas y condiciones que tengan por convenientes, siempre que no sean contrarios a las leyes, a la moral, ni al orden público. Artículo 1207 del Código Civil, 31 LPRA § 3372; CNA Casualty de P.R. v. Torres Díaz, 141 DPR 27, 38-39 (1996); Arthur Young & Co. v. Vega III, 136 DPR 157, 169-170 (1994).

Para la validez del contrato se exige que concurren: (a) el consentimiento de los contratantes; (b) el objeto cierto que sea materia del contrato y (c) la causa de la obligación que se establezca. Artículos 1213 y 1230 del Código Civil, 31 LPRA §§ 3391 y 3451; Díaz Ayala et al. v. E.L.A., 153 DPR 675, 690-691 (2001). En lo pertinente al consentimiento, el Artículo 1217, establece que el mismo será nulo si este fue prestado por error, violencia, intimidación o dolo. 31 LPRA § 3404.

Es sabido que, a partir del perfeccionamiento de un contrato, las partes quedan obligadas al cumplimiento de lo expresamente pactado y a las consecuencias que se deriven de este, siempre que sean conforme a la buena fe, al uso y a la ley. Artículo 1210 del Código Civil, 31 LPRA § 3375; Álvarez v. Rivera, 165 DPR 1, 18 (2005). Cuando un contrato es

---

<sup>2</sup> Cabe destacar que el Código Civil de Puerto Rico de 1930 fue derogado por la Ley Núm. 55-2020 conocida como el Código Civil de 2020, según enmendado. Sin embargo, se citan las disposiciones del Código Civil anterior, dado a que la controversia y la *Resolución* recurrida surgieron mientras el nuevo ordenamiento no se encontraba vigente.

legal, válido y carente de vicios del consentimiento, constituye la ley entre las partes y debe cumplirse a cabalidad. Artículo 1044 del Código Civil, 31 LPRA § 2994; Constructora Bauzá, Inc. v. García López, 129 DPR 579, 593 (1991).

Por otra parte, una acción especial propia de los contratos de compraventa es el saneamiento, el cual refleja la obligación del vendedor de garantizarle al comprador la posesión legal y pacífica de la cosa vendida y responderle por los vicios o defectos ocultos. Art. 1363 del Código Civil, 31 LPRA § 3831. Márquez v. Torres Campos, 111 DPR 854, 861-862 (1982). Existen dos (2) modalidades de saneamiento: el saneamiento por evicción y el saneamiento por vicios ocultos. *Id.* En lo pertinente, los vicios o defectos ocultos son aquellos de tal naturaleza que haga la cosa vendida impropia para el uso a que se le destina. Art. 1373 del Código Civil, 31 LPRA § 3841.

Con el propósito de que prospere una reclamación de saneamiento de vicios ocultos: 1) los vicios no deben ser conocidos por el comprador, 2) el defecto debe ser grave o suficientemente importante para hacer la cosa impropia para el uso a que se le destina o disminuye de tal modo su uso, que de haberlo sabido el comprador, no lo habría comprado o habría dado menos precio por ella, 3) que el vicio sea preexistente a la venta y, 4) que se ejercite la causa de acción en el plazo legal de seis (6) meses contados desde la entrega de la cosa vendida o, como señala la jurisprudencia, desde que se interrumpen las gestiones de inteligencia entre las partes. Arts. 1373 y 1379 del Código Civil, 31 LPRA §§ 3841 y 3847. Véase, además, García Reyes v. Cruz Auto Corp., 173 DPR 870, 890-891 (2008); Casa Jaime Corp. v. Castro, 89 DPR 702, 704 (1963).

Una vez se determina la existencia de un vicio oculto, el comprador tiene dos opciones. A tenor con el Art. 1375 del Código Civil, 31 LPRA § 3843, puede solicitar la rescisión del contrato, abonándosele los gastos que pagó (acción redhibitoria), u obtener una reducción en el precio según el juicio de peritos (acción estimatoria o *quantum minoris*). Por ello, corresponde

al comprador probar que el producto que compró no funcionaba en forma normal y que el vendedor tuvo oportunidad de corregir los defectos y no pudo o no los corrigió. García Reyes v. Cruz Auto Corp., *supra*.

**C.**

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 DPR 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 DPR 206, 215 (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 DPR 409, 431 (2003).

La Sección 4.5 de la Ley Núm. 38-2017 conocida como Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico (LPAU), 3 LPRA § 9675, delimita la facultad que tienen los tribunales para revisar las decisiones administrativas. Calderón Otero v. C.F.S.E., 181 DPR 386, 396 (2011). En particular, esa disposición establece lo siguiente “[e]l 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”. 3 LPRA § 9675.

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 DPR 341, 358 (2012).

Conforme a la legislación antes citada, 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 DPR 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 DPR 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 DPR 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 DPR 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 DPR 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 LPAU 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 DPR 64, 133 (1998).

### III.

En su recurso, el recurrente alega que, a pesar de haber presentado abundante prueba tanto fáctica como pericial, la agencia administrativa erró al no acoger su reclamo. Asegura que la determinación del DACo no se sostiene con la prueba existente en la totalidad del expediente administrativo. Además, manifiesta que en la vista administrativa se probaron todos los requisitos de una acción redhibitoria por vicios ocultos, pues demostró que el vehículo funcionaba normalmente al momento de comprarlo y que, a pesar de haber tenido la oportunidad, el recurrido no quiso o no pudo corregir el defecto.

El recurrente sostuvo que, a pesar de lo establecido en la *Resolución* recurrida, la batería del vehículo es una de alta calidad, la cual difícilmente se descarga y que, pese a los trabajos realizados sobre el vehículo, el mismo tiene fallas, las cuales fueron reclamadas oportunamente. Arguyó que el resultado más probable es que el vehículo continúa con fallo mecánico por vicio oculto no reparado por el recurrido, por lo que procede la resolución del contrato. Destaca que las declaraciones del testigo de Autogermana, como testigo con conocimiento técnico y no circunscrito a los hechos, debe tenerse por no puesto. Por último, alegó que hubo enriquecimiento injusto por parte de los recurridos.

Por otro lado, Autogermana indicó que la determinación del DACo, ante todo, estuvo fundamentada en que el recurrente no pudo probar que las condiciones del vehículo eran producto de un defecto de fábrica. Establece que, sin embargo, se demostró el poco uso que se le daba al vehículo, circunstancia que provocaba que la batería se descargara. Además, indica que el DACo no le mereció entera credibilidad al testimonio pericial presentado por el Sr. Salvador López Cardec. Ante ello, manifiesta

que el recurrente no pudo señalar prueba que obrara en el expediente administrativo, de manera que rebatiera la presunción de corrección que albergan las determinaciones administrativas. Finalmente, sostiene que la figura y acción de enriquecimiento injusto no son aplicables al caso que nos ocupa.

Luego de un estudio detenido de la normativa jurídica aplicable a la controversia bajo consideración, de los planteamientos esbozados por las partes y del expediente en su totalidad junto a la transcripción y estipulación de hechos, procede confirmar el dictamen recurrido.

De inicio, se debe tener presente que la figura del enriquecimiento injusto “es un principio general del derecho fundado en la equidad que informa todo el ordenamiento jurídico”. E.L.A. v. Cole, 164 DPR 608, 632 (2005). Sin embargo, la aplicación de la doctrina está sujeta a la inexistencia de un precepto legal que provea para otra causa de acción. *Íd.*; Ortiz Andujar v. E.L.A., 122 DPR 817, 822 (1988). Dado a que en la presente controversia existen preceptos legales bajo el ámbito contractual, somos de la opinión de que la doctrina del enriquecimiento injusto no es aplicable al caso que nos ocupa.

Aclarado lo anterior, conforme a la querella presentada, el recurrente se amparó en desperfectos del vehículo de motor por alegados vicios ocultos. Al ser la parte promovente en el cauce administrativo, es a este a quien le correspondía probar que: no tenía conocimiento de los alegados vicios del vehículo; que tales defectos existentes según alegados disminuyen su uso, de manera que, de haberlos conocido no lo hubiera comprado; que el vicio sea preexistente a la venta; y que la causa de acción se inició durante el plazo legal establecido. García Reyes v. Cruz Auto Corp., *supra*, págs. 890-891. Ahora bien, es trascendental el elemento relacionado a que el vicio sea preexistente a la venta, el cual, según se desprende del expediente, no pudo ser probado ante el DACo. Dado a que el recurrente no demostró que los defectos alegados fueron de fábrica o

preexistentes a la venta, correctamente procedía la desestimación de la querrela. Nos explicamos.

En primer lugar, como antes se expuso, la Regla 22 del Reglamento 7159 del DACo establece que el contrato de compraventa de un vehículo de motor nuevo puede ser resuelto si se demuestra que el vendedor tuvo la oportunidad para corregir los defectos, pero no quiso o no pudo repararlos. Conforme a la documentación suministrada, en varias ocasiones Autogermana recibió el vehículo del recurrente debido a varios defectos presentados y conforme al servicio de garantía. En todas las ocasiones, el vehículo fue atendido y verificado según las alegaciones del recurrente. A este último, Autogermana le indicó que la causa de las condiciones alegadas padecidas se debía a la descarga de la batería por falta de uso del vehículo de motor.<sup>3</sup>

De otra parte, en el informe del perito del recurrente se concluyó lo siguiente:

Diagnosticar y corregir una falla o desperfecto mecánico no es siempre tarea fácil y a veces inclusive no se logra a pesar de un esfuerzo razonable. Sin embargo, en este caso, en mi opinión, el taller no fue lo suficientemente proactivo en tratar de dar con la causa del desperfecto reportado por el cliente y se alejó significativamente de las mejores prácticas de la industria automotriz. Tratándose de un desperfecto serio, que pone en riesgo la seguridad, el taller debió realizar mayores esfuerzos por tratar de dar con la causa. Aún si no lograban dar con la causa, debieron reflejar mayor preocupación porque cada vez que le devolvían el vehículo al cliente diciendo que el mismo no tenía nada estaba todo ok y que estaba en perfectas condiciones, están poniendo en peligro su seguridad y la de otros.<sup>4</sup>

No obstante, como se puede apreciar, de la opinión pericial no surge criterio alguno que estableciera bajo su juicio, la circunstancia que provocó los defectos alegados por el recurrente. Más allá de la alegada responsabilidad de Autogermana, no surge instancia que especifique la razón de los defectos y si los mismos fueron de fábrica o surgieron posteriores a la venta.

---

<sup>3</sup> Véase, Estipulación de hecho número 5 sobre la vista celebrada el 24 de julio de 2018, según instada a través de moción presentada ante este Foro el 30 de abril de 2021.

<sup>4</sup> Apéndice del recurso, pág. 124.

Asimismo, luego de estudiar detenidamente la transcripción disponible, surge de la misma que el testimonio del perito estuvo plagado de contradicciones, contestaciones no relacionadas a la controversia, sin información necesaria disponible junto a resultados o análisis pertinente y, en ocasiones, no responsivo.<sup>5</sup> Cabe destacar que el testigo pericial negó que, bajo los parámetros de su contratación, podía llegar a una descripción específica de establecer lo que realmente estaba ocasionando el problema del vehículo.<sup>6</sup> Además, negó haber leído el “manual del dueño” con el propósito de preparar sus opiniones.<sup>7</sup>

Según surge del expediente administrativo, se destaca que “el recurrente declaró que su oficina quedaba a pocas millas de su residencia, y que a menudo trabajaba desde su casa”.<sup>8</sup> De igual manera, el manual del vehículo de motor marca BMW X6, establecía que si el vehículo no era utilizado frecuentemente o se usaba en distancias cortas, la batería perdería voltaje.<sup>9</sup> De conformidad con la declaración del testigo de Autogermana, el bajo voltaje tenía la consecuencia de que, entre otros, se perdieran inicializaciones de los distintos módulos del vehículo y, por ende, la comunicación entre estos.<sup>10</sup> Así también, se demostró que, durante ciertas ocasiones en que el vehículo se llevó a Autogermana para ser evaluado, se reflejó la falta o aviso del voltaje y que el mismo fue transportado en grúa.<sup>11</sup> Incluso, según el testimonio brindado, al recurrente se le recomendó comprar un cargador, un “battery tender”, para que lo instalara en el período que no lo estuviera utilizando.<sup>12</sup> De igual forma, se

---

<sup>5</sup> Transcripción de la Prueba Oral (TPO) de la vista celebrada el 3 de diciembre de 2018, págs. 45-57, 66-69, 86, 88-89, 100-103, 118-120, 132-134. TPO de la vista celebrada el 14 de enero de 2019, págs. 52, 58, 105, 129-132, 145, 168-169, 175, 178, 181, 184, 192, 209. TPO de la vista celebrada el 24 de enero de 2019, págs. 62-63, 83, 86, 104, 187-189, 229.

<sup>6</sup> TPO de la vista celebrada el 14 de enero de 2019, págs. 102-103

<sup>7</sup> TPO de la vista celebrada el 24 de enero de 2019, págs. 150-151.

<sup>8</sup> Estipulación de hecho número 6 sobre la vista celebrada el 24 de julio de 2018, según instada a través de moción presentada ante este Foro el 30 de abril de 2021.

<sup>9</sup> TPO de la vista celebrada el 20 de febrero de 2019, págs. 46-47.

<sup>10</sup> *Id.*, págs. 47-50, 105.

<sup>11</sup> *Id.*, págs. 72-73, 76-77, 119.

<sup>12</sup> *Id.*, págs. 94.

aseguró que las quejas otorgadas a Autogermana no resultaban iguales a las plasmadas en la querella.<sup>13</sup>

Así pues, al evaluar en su totalidad de forma detenida y exhaustiva el expediente administrativo bajo consideración, del mismo no se desprende que existiera un vicio oculto preexistente a la venta del vehículo de motor y que los recurridos no quisieron o se negaron a repararlo. Todo lo contrario, del expediente surge que al utilizar el vehículo de motor en cortas distancias o con poca frecuencia, la batería se descargaba, lo que conllevaba varias consecuencias, entre las cuales se encontraba la falta de comunicación entre los módulos del vehículo. El recurrente sabía o debía conocerlo, dado a que fue notificado de tales circunstancias, incluso con la entrega del “manual del dueño”.<sup>14</sup> Cónsono con lo anterior, no podemos concluir que Autogermana no quiso o no pudo corregir algún vicio oculto o que el mismo era preexistente a la venta, de manera que el recurrente estaba impedido de solicitar la resolución del contrato.

En atención a ello, a pesar de realizar un ejercicio de interpretación liberal de las disposiciones reglamentarias a favor del recurrente, el estudio total del expediente nos impide concluir que el vehículo de motor bajo consideración fue vendido con vicios ocultos, de forma tal que procediera la resolución del contrato. Reglas 4 del Reglamento Núm. 7159; Polanco v. Cacique Motors, *supra*. Por ello, es forzoso concluir que no se presentó prueba que permita determinar que al recurrente se le vendió un vehículo de motor nuevo con vicios ocultos y que Autogermana no quiso o no pudo repararlos.

Al evaluar la prueba presentada ante el organismo administrativo y el derecho aplicable a la controversia, concluimos que la determinación del DACo fue razonable y se encuentra fundamentada en evidencia sustancial que obra en el expediente administrativo considerado en su totalidad. Torres Santiago v. Depto. Justicia, *supra*; JP, Plaza Santa Isabel v. Cordero

---

<sup>13</sup> *Id.*, págs. 55, 118.

<sup>14</sup> Apéndice del recurso, pág. 84.

Badillo, *supra*. Ante la ausencia de una actuación arbitraria, ilegal o irrazonable por parte de la agencia administrativa, procede otorgarle la debida deferencia. OCS v. Universal, *supra*. Como corolario, determinamos confirmar la *Resolución* recurrida.

#### IV.

Por los fundamentos antes expuestos, se confirma el dictamen recurrido.

Lo acordó y manda el Tribunal, y lo certifica la Secretaria del Tribunal de Apelaciones. El Juez Sánchez Ramos concurre con el resultado, pues la decisión recurrida está razonablemente sustentada por la totalidad del récord, particularmente ante la deferencia que merecen las agencias administrativas al adjudicar asuntos mixtos de hecho y derecho objeto de su particular pericia.

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