

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
TRIBUNAL DE APELACIONES
PANEL X

SUPERMERCADO MÁXIMO,
INC.

Recurrente

v.

NEGOCIADO DE
TRANSPORTE Y OTROS
SERVICIOS PÚBLICOS

Recurrido

KLRA202100680

**Revisión
Administrativa**
procedente del
Negociado de
Transporte y Otros
Servicios Públicos

Caso Núm.:
OMC-2021-002

Sobre:
Infracciones a la
Ley de Servicio
Público, Ley Núm.
109 de 28 de junio
de 1962 según
enmendada; y al
Código de
Reglamentos del
Negociado de
Transporte y Otros
Servicios Públicos,
Reglamento Núm.
9156 de 30 de
enero de 2020

Panel integrado por su presidente, el Juez Rodríguez Casillas, la Juez Méndez Miró y el Juez Sánchez Ramos¹

Rodríguez Casillas, Juez Ponente

SENTENCIA

En San Juan, Puerto Rico, a 15 de marzo de 2022.

Comparece ante nos Supermercado Máximo, Inc. (en adelante, Supermax o recurrente) mediante el presente recurso de revisión administrativa, con interés de que revisemos la Resolución y Orden emitida el 15 de noviembre de 2021,² por el Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos (en adelante, NTSP o agencia recurrida). En dicho dictamen, el NTSP determinó que Supermax opera una Empresa de Red de Transporte (ERT) sin contar con la debida autorización para ello. En consecuencia, le ordenó solicitar

¹ Conforme a la Orden Administrativa OATA-2022-065 que designa al Juez Roberto Sánchez Ramos en sustitución de la Hon. Irene Soroeta Kodesh para entender y votar en los recursos en que ésta participaba; ello, ante su renuncia para acogerse a los beneficios de retiro.

² Notificada el 2 de diciembre de 2021.

Número Identificador

SEN2022_____

la correspondiente licencia como ERT y, además, le impuso una multa administrativa de \$2,500.00.

Luego de evaluar los escritos de las partes, los documentos que los acompañan y el estado de derecho aplicable, resolvemos revocar la Resolución y Orden recurrida. Veamos.

-I-

Supermax es una cadena de supermercados a nivel Isla que vende alimentos al detal y productos en general. Según se desprende del expediente, Supermax lanzó una aplicación digital llamada *SuperMax Online*, mediante la cual los clientes pueden realizar sus compras del supermercado a través del internet. Al completar la orden, el cliente tiene la alternativa de recoger la compra directamente en la tienda o, solicitar que le sea entregada en una dirección en particular. En cualquier caso, el cliente está obligado a pagar un cargo fijo. Así, por ejemplo, en caso de que el recogido de la orden sea en la tienda, el cliente pagaría un cargo de \$4.00. Mientras que, si es mediante entrega, el cliente pagaría un cargo entre \$5.00 o \$7.00, dependiendo del monto total de la compra.

Por otra parte, el NTSP inició una investigación administrativa dirigida a identificar aquellas empresas que se dedican a ofrecer el servicio de venta y transporte de bienes mediante paga, desde punto **A** hasta punto **B**, sin contar con la correspondiente autorización de la agencia para operar como ERT.

A raíz de ello, el 5 de octubre de 2020, el NTSP le notificó a Supermax una Orden Administrativa. Allí, se indicó que el recurrente no es una ERT autorizada por la agencia para proveer u ofrecer cualquier tipo de transporte de bienes mediante paga. En consecuencia, el NTSP le ordenó a Supermax solicitar la correspondiente licencia como ERT.

Supermax solicitó reconsideración de la aludida orden. En síntesis, argumentó que una cadena de supermercados que entrega

mediante “delivery” la compra a sus clientes, no está comprendida dentro de las industrias reguladas por la agencia. Por tanto, el NTSP no posee jurisdicción para reglamentar ni fiscalizar a Supermax.

Luego de varios incidentes procesales, se celebró una vista administrativa y el 15 de noviembre de 2021, el NTSP emitió la Resolución y Orden aquí recurrida donde se hicieron constar las siguientes determinaciones de hechos:

[...]

8. *El Negociado, por conducto del Agte. Rodríguez Serrano, número de placa 125; realizó una investigación administrativa dirigida específicamente a empresas que se dedican a ofrecer el servicio de venta y transporte de bienes a través de una aplicación digital y/o del internet, entre un punto de origen y un punto de entrega, habiendo mediado paga, y sin tener la correspondiente autorización administrativa.*
9. *Dicha investigación reflejó que el Querellado vende productos a clientes y ofrece el servicio de transporte de carga o entrega mediante paga de compras realizada a través del portal de internet www.supermaxonline.com y a través de una aplicación digital.*
10. *El cargo por servicio de transporte de carga o entrega se computa a razón de \$7.00 si el total de la compra fluctúa entre \$50.00 a \$150.00 y \$5.00 si el total de la compra es de \$150.01 en adelante.*
11. *Como parte de su investigación, el Agte. Rodríguez Serrano visitó varios de los supermercados del Querellado y pudo observar varios de sus vehículos, los cuales estaban rotulados y siendo cargados por empleados del Querellado con las respectivas compras y saliendo a sus puntos de entrega.*
12. *El Sr. Llanos Enríquez, como Gerente de Logística del Querellado, es el encargado de supervisar y manejar los recursos y establecer las estrategias de logística en todo el proceso que va desde la adquisición del producto hasta la entrega de este al cliente.*
13. *El proceso de compra, ya sea a través de la aplicación digital o del internet, ambos manejados por el personal del Querellado; se inicia una vez se acepta la orden hecha por el cliente. Personal del Querellado escoge los productos en las distintas secciones de cada supermercado y una vez están listos, llama al cliente, en el caso de que este haya escogido ir a recoger su compra. En el caso de que el cliente haya escogido que le lleven su compra, una vez se han preparado y organizado las rutas de entrega, se montan las compras en los vehículos del Querellado y con empleados de este, se hacen las distintas entregas.*
14. *Los empleados que hacen las entregas no cobran cargo alguno ni propinas al cliente ni tampoco reciben un por ciento del valor de la compra.*
15. *El Querellado solo entrega los productos que vende en sus supermercados. No ofrece ningún otro tipo de servicio que no sea la transportación y entrega de su mercancía en sus vehículos.*
16. *El costo de lo que conlleva toda la operación desde que es aceptada la orden del cliente hasta que su compra es entregada, es cubierto en parte con el cargo por entrega.*

17. *En un análisis económico hecho con anterioridad, una alternativa que el Querellado tomó en consideración fue subcontratar a una ERT, por ejemplo Uber Eats; pero resultaba ser muy oneroso y a nivel económico y de mercadeo estratégicamente no era viable. Por eso el Querellado determinó adquirir sus propios vehículos para hacer sus entregas aun cuando su análisis económico también reflejó que realmente debería cobrarse un cargo mínimo de quince (\$15.00) dólares.*
18. *Al momento de celebrarse la vista, el Querellado tenía sesenta (60) vehículos destinados a la entrega de mercancía adquirida a través de sus supermercados.*
19. *Independientemente de si la compra se hace a través de la aplicación digital o del internet, el cargo de entrega siempre es mayor que el cargo por recogido.*
20. *El Querellado alegó que el servicio de entrega que ofrece es uno de delivery de manera incidental por lo que no necesita una autorización de las que concede el Negociado.*
21. *Surge del portal de internet www.supermaxonline.com la siguiente anotación incluida en los términos y condiciones aplicables:
El "Cargo por Servicio" no es reembolsable. Se requiere un mínimo en el "Subtotal Compra" de \$50.00 para poder ordenar en SuperMaxOnline.com. El "Cargo por Servicio" está basado en el "Subtotal Compra" sin calcular los impuestos (taxes). El "Cargo por Servicio" de Entrega, por tiempo limitado: en compras de \$50.00 a \$150.00 es de \$7.00 y en compras de \$150.01 en adelante es de \$5.00. El "Cargo por Servicio" de Recogido es compras de \$50.00 en adelante es de \$4.00.*
22. *El Querellado lanzó una aplicación a través de la cual se puede coordinar la entrega de bienes a través de la Isla de Puerto Rico mediando paga, sin estar autorizado como ERT por el Negociado.*
23. *El Querellado no es un concesionario autorizado por el Negociado por lo que está impedido de proveer u ofrecer cualquier tipo de transporte de bienes mediante paga.³*

En virtud de lo anterior, el NTSP reiteró que Supermax está impedido de ofrecer servicios como ERT sin tener autorización para ello. En consecuencia, le impuso una multa administrativa de \$2,500.00. Además, le advirtió que deberá solicitar la correspondiente autorización ante el NTSP si deseaba continuar ofreciendo los servicios de entrega como ERT.

Inconforme, Supermax presentó el recurso de revisión que nos ocupa donde alegó que el NTSP erró en las siguientes instancias, a saber:

[a] ampliar el espectro de su jurisdicción basándose en una interpretación que supedita la ley habilitadora del NTSP.

[a] determinar que la cadena de supermercados Supremax viene obligada a realizar los trámites correspondientes, dirigidos a obtener una franquicia como Empresa de Red de Transporte (ERT) y, en consecuencia, someterse a la

³ Apéndice 3 del recurso de revisión, págs. 19-20.

jurisdicción del NTSP. Esto por razón de que Supermax no es una Empresa de Transporte (ERT).

[a]l imponer una multa a una empresa comercial sobre la cual no tiene jurisdicción.

El 17 de febrero de 2022, el NTSP, por medio de la Oficina del Procurador General, presentó su alegato en oposición al recurso ante nuestra consideración. Así, luego de evaluar la posición de las partes, nos encontramos en posición de resolver.

-II-

A.

Es norma reiterada en nuestro ordenamiento que los tribunales apelativos han de conceder gran deferencia a las decisiones de los organismos administrativos, por razón del conocimiento especializado y la pericia de las agencias respecto a las facultades que les han sido delegadas por ley.⁴ De ahí, que las decisiones de las agencias administrativas gozan de una presunción de regularidad y corrección.⁵ Conforme lo anterior, la revisión judicial de este tipo de decisiones se debe limitar a determinar si la actuación de la agencia fue arbitraria, ilegal, caprichosa o tan irrazonable que constituyó un abuso de discreción.⁶ Por “*discreción*” se entiende el “*tener poder para decidir en una forma u otra, esto es, para escoger entre uno o varios cursos de acción*”.⁷

En cuanto a las determinaciones de hecho realizadas por una agencia administrativa, la *Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico* (LPAU),⁸ dispone que estas serán sostenidas por el tribunal revisor si se encuentran respaldadas por evidencia suficiente que surja del expediente administrativo al ser considerado en su totalidad.⁹ El término

⁴ *OCS v. Point Guard Ins.*, 205 DPR 1005, 1026 (2020); *Batista, Nobbe v. Jta. Directores*, 185 DPR 206, 215 (2012).

⁵ *González Segarra et al. v. CFSE*, 188 DPR 252, 276 (2013).

⁶ *Mun. de San Juan v. CRIM*, 178 DPR 163, 175 (2010).

⁷ *García v. Asociación*, 165 DPR 311, 321 (2005).

⁸ Ley Núm. 38 de 30 de junio de 2017. 3 LPRA sec. 9601 *et seq.*

⁹ Sec. 4.5 de la LPAU, *supra*. 3 LPRA sec. 9675.

“evidencia sustancial” se refiere a “aquella evidencia relevante que una mente razonable podría aceptar como adecuada para sostener una conclusión”.¹⁰

Con relación a las conclusiones de derecho, estas son revisables en toda su extensión.¹¹ Sin embargo, ello “no implica que los tribunales revisores tienen la libertad absoluta de descartar libremente las conclusiones e interpretaciones de la agencia”.¹² Cuando un tribunal llega a un resultado distinto, este debe determinar si la divergencia es a consecuencia de un ejercicio razonable y fundamentado de la discreción administrativa, ya sea por la pericia, por consideraciones de política pública o en la apreciación de la prueba.¹³ En fin, nuestra función se circunscribe a considerar si la determinación de la agencia es razonable, ya que se persigue evitar que el tribunal revisor sustituya el criterio de la agencia por el suyo.¹⁴

B.

El NTSP es una entidad con funciones cuasi legislativas y cuasi judiciales encargada de fiscalizar la transportación comercial y la mayoría de los servicios de transporte público terrestre en Puerto Rico.¹⁵ Además, es la agencia encargada del licenciamiento de las empresas de transporte de carga y de pasajeros, empresas de gas y energía eléctrica, empresas de telecomunicaciones, corredores de transportes, así como sus operadores.¹⁶ Asimismo, el NTSP se encarga de establecer las normas y procedimientos que rigen la prestación de servicios que ofrecen las ERT, como una nueva modalidad de los corredores de transporte.¹⁷

¹⁰ *OCS v. Point Guard Ins.*, supra, pág. 1027.

¹¹ Sec. 4.5 de la LPAU, supra.

¹² *Otero v. Toyota*, 163 DPR 716, 729 (2005).

¹³ *OCS v. Point Guard Ins.*, supra, pág. 1028.

¹⁴ *Hernández Álvarez v. Centro Unido*, 168 DPR 592, 616 (2006); *Otero v. Toyota*, supra, pág. 728.

¹⁵ Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, conocida como *Ley de Servicio Público de Puerto Rico*, 27 LPRA sec. 1001 et seq.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Véase, Exposición de Motivos de la Ley Núm. 75 de 6 de agosto de 2017.

Para propósitos del análisis de la controversia que nos ocupa, la Ley de Servicio Público define los siguientes términos:

(j) 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 del NTSP o se dedique a llevar a cabo negociaciones, o se ofrece mediante sollicitación, anuncios o de otro modo para vender, proveer, suministrar, contratar o hacer arreglos de transporte.

[...]

(w) “Empresa de Red de Transporte” (ERT). — Compañía u organización, ya sea una corporación, sociedad, cooperativa, propietario independiente, o cualquier otra forma, autorizada de conformidad con esta Ley, operando en Puerto Rico, que ofrece servicio de transporte mediante paga, utilizando como medio para coordinar el servicio la red y/o aplicaciones móviles y/o cualquier otro dispositivo tecnológico.

[...]

(hh) Mediante paga. — Incluye cualquier remuneración pagada, prometida o debida, directa o indirectamente.

[...]

(qq) Red Digital. — Significa cualquier aplicación móvil, programa de computadora, página cibernética, u otro sistema utilizado por una ERT como medio para permitirle a un ciudadano en particular contratar los servicios de un Conductor ERT o de un concesionario del NTSP.¹⁸

En armonía con lo anterior, el Reglamento Núm. 9156¹⁹ del NTSP define una ERT como:

2.68 Empresa de Red de Transporte (ERT). Persona jurídica operando en Puerto Rico, que ofrece servicio de transporte de pasajeros y/o carga mediante paga, utilizando como medio para coordinar el servicio la red y/o aplicaciones móviles y/o cualquier otro dispositivo tecnológico. [...]²⁰

Además, define *Servicio de Red Transporte* como “el transporte de pasajeros o carga de un lugar a otro previamente seleccionado acordado entre el usuario y el Conductor ERT o un concesionario del *Negociado a través de una Red Digital*”.²¹

Por su parte, el Capítulo 6 de la Ley de Servicio Público establece las normas y procedimientos que regirán la prestación de servicios que ofrecen las ERT, así como los requisitos para la concesión de autorizaciones y licencias a dichas empresas y a los

¹⁸ Art. 2 incisos (j), (w), (hh) y (qq) de la Ley de Servicio Público, *supra*. 27 LPRA sec. 1002 (j), (w), (hh) y (qq).

¹⁹ Reglamento Núm. 9156 de 30 de enero de 2020, conocido como *Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos*.

²⁰ Tomo I, Capítulo II, inciso 2.68 del Reglamento Núm. 9156.

²¹ Tomo III, Capítulo VII, Subcapítulo I, inciso 7.03, del Reglamento Núm. 9156.

conductores que presten dicho servicio.²² Así, por ejemplo, el Art. 75 de la aludida ley establece el procedimiento para la solicitud y autorización para fungir como una ERT;²³ mientras que el Art. 76 explica los requisitos, deberes y responsabilidades del conductor de una ERT.²⁴

De otro lado, por ser pertinente al análisis en controversia, el Art. 77 de la Ley de Servicio Público dispone sobre las tarifas, pagos y recibos de una ERT lo siguiente:

(a) Tarifas. La ERT se asegurará de que el método de cálculo de la tarifa esté disponible al usuario previo a la solicitud del Servicio ERT. Además, la ERT se asegurará de que los usuarios reciban un estimado del costo del servicio en la aplicación antes de solicitar el Servicio ERT.

(b) Pagos. La ERT adoptará una política permitiendo pagos en efectivo y mediante tarjeta de crédito y notificará a los Conductores ERT sobre dicha política. Todos los pagos por los Servicios ERT se registrarán electrónicamente utilizando la Red Digital.

(c) En un lapso no mayor de ocho (8) horas siguientes a la terminación del viaje, la ERT se asegurará de que un recibo electrónico se transmita al usuario. En dicho recibo la ERT detallará:

- 1. El origen y destino del viaje;*
- 2. El tiempo y la distancia recorrida en el viaje; y*
- 3. Un desglose de la tarifa total pagada, incluyendo cualquier impuesto o cargo reglamentario cobrado, de ser aplicable.*

(d) Este Artículo no será aplicable a los vehículos de transporte comercial cuyas tarifas serán las dispuestas por la Comisión al amparo de los reglamentos que adopte en virtud de esta Ley.²⁵

Mientras que los incisos 7.10 y 7.11 del Subcapítulo III del Tomo III del Reglamento Núm. 9156 establecen:

7.10 La ERT se asegurará de que el método de cálculo de la tarifa esté disponible al usuario previo a la solicitud del Servicio ERT. Además, la ERT se asegurará de que los usuarios reciban un estimado real del costo del servicio en la aplicación antes de solicitar el Servicio ERT. [...]

7.11 Una vez el usuario contrate un transporte, en ninguna circunstancia la ERT podrá cobrarle un cargo o cuantía en exceso del costo total del servicio, entendiéndose que el estimado podrá presentar variaciones cuando el usuario solicite un cambio en la ruta previamente contratada, o exista un costo por pago de estacionamiento, o existe un costo de acceso o peajes, o el usuario provoque una demora en el comienzo de recibir los servicios en contravención a las normas de la ERT. De igual forma, podrán generarse cargos por danos al vehículo causados por el usuario y por multa de tránsito imputable a conducta del usuario.

²² Art. 74 de la Ley de Servicio Público, *supra*. 27 LPRA sec. 1301.

²³ 27 LPRA sec. 1302.

²⁴ 27 LPRA sec. 1303.

²⁵ 27 LPRA sec. 1304.

-III-

Nos corresponde determinar si Supermax es una ERT conforme a los parámetros establecidos en la Ley de Servicio Público y el Reglamento Núm. 9156 y, por tanto, si está sujeto a la jurisdicción reglamentadora y fiscalizadora del NTSP. Veamos.

En resumen, Supermax es una cadena de supermercados. Su negocio principal es la venta de alimentos al detal y de otros productos en general. Ahora bien, tras la crisis de salubridad acaecida en la Isla como resultado del COVID-19 y cónsono con las medidas de restricción aplicadas a los negocios por el Gobierno de Puerto Rico, Supermax decidió implantar un sistema donde sus clientes podrían hacer sus compras de manera online, es decir, sin tener que acudir al supermercado físicamente. Para ello, Supermax desarrolló la página de internet www.supermaxonline.com accesible también a través de una aplicación móvil.

Conforme a los hechos no controvertidos, Supermax cobra a sus clientes un cargo fijo de \$4.00 por realizar la compra *online*. Ahora, la compra puede ser despachada de dos maneras: **(1)** el cliente la recoge directamente en el supermercado; o **(2)** se le entrega a la dirección que indique. En este último escenario, si el total de la compra fluctúa entre \$50.00 a \$150.00, Supermax le cobra al cliente un cargo fijo por entrega de \$7.00; pero si el total de la compra sobrepasa los \$150.01, el cargo fijo por entrega es de \$5.00. Entiéndase, por tanto, que el servicio de entrega que ofrece Supermax **es opcional**, puesto que queda a la discreción del cliente pagar por dicho servicio.

Ante tales hechos, el NTSP concluyó que Supermax es una ERT y, por tanto, para poder transportar las órdenes de compra de sus clientes debe cumplir con los requisitos de licenciamiento

establecidos por la agencia. Sin embargo, diferimos de tal apreciación.

Ciertamente, la facultad de reglamentación y fiscalización concedida al NSTP es ejercitable no solamente en relación con la compañías de servicio público, portadores por contratos, empresas de vehículos privados y otras, sino también con respecto a toda persona o entidad que infrinja la Ley de Servicio Público o que con sus actuaciones afecte la prestación de algún servicio público o, inclusive, que lleve a cabo una actividad para la cual sea necesaria obtener una autorización o endoso del NTSP.²⁶ Sin embargo, es importante señalar que la conducta o actuación sobre la cual el NTSP pretende ejercer su facultad reglamentadora debe estar debidamente prescrita en el ordenamiento jurídico a aplicarse.

A tenor con las circunstancias del presente caso, concluimos que el servicio de entrega ofrecido por Supermax a través de su plataforma digital, no es una actuación y/o conducta tipificada en los estatutos y, por tanto, no está sujeta a la jurisdicción del NTSP. Colegimos que la connotación que la Ley de Servicio Público y el Reglamento Núm. 9156 le dan al modelo de negocio de ERT parte de la premisa de que se trata de una persona jurídica que - **como gesta principal de su negocio** - se dedica a transportar pasajeros o carga de un lugar a otro, previamente seleccionado a través de una aplicación digital. Como bien menciona el NTSP en su dictamen, *Uber Eats* es un ejemplo de una ERT; precisamente porque la subsistencia de dicha compañía depende del transporte de bienes de un lugar a otro, previamente contratado a través de una plataforma digital. En ese sentido, razonamos que una ERT regulada y fiscalizada por el NTSP es aquella que se dedica al servicio de

²⁶ Véase, Art. 14(c) de la Ley de Servicio Público, *supra*. 27 LPRA sec. 1101.

transporte mediante paga a través de un formato digital, **como condición principal para la existencia del negocio.**

En cambio, en el presente caso Supermax opera como un supermercado. El servicio de entrega ofrecido por el recurrente es opcional e incidental que redundando en la comodidad del cliente; **no en el interés de Supermax en competir en el mercado de transporte pasajeros o carga de un lugar a otro.** Evidencia de ello es que Supermax realizó un análisis económico sobre los costos que representaría brindar el servicio de entrega; el cual reflejó que realmente debería cobrarse un cargo mínimo de \$15.00. Aun así, el recurrente optó por cobrar cargos mucho menores.

Por otra parte, advertimos que las disposiciones de la Ley de Servicio Público y el Reglamento Núm. 9156 relativas al pago por los servicios prestados por las ERT, distan de la realidad fáctica de Supermax. Al respecto, los estatutos requieren que una ERT notifique al cliente un estimado del costo del servicio en la aplicación antes de solicitar el servicio. Además, dicho estimado puede enfrentar variaciones en ocasión de un cambio de ruta previamente contratada, entre otros factores.

Sin embargo, a diferencia de una ERT, el costo por servicio que se le presenta al cliente en la aplicación de *SuperMax Online*, es **fijo**. De la investigación realizada por el NTSP no se desprende que el cargo de entrega determinado por Supermax sufra las consecuencias de un cambio de ruta,²⁷ o de la necesidad del pago de un estacionamiento o peajes o, inclusive, el retraso que pueda provocar el cliente al no encontrarse presente al momento de la entrega. Por el contrario, se estableció que el costo de lo que conlleva **toda la operación** —desde que es aceptada la orden del cliente

²⁷ Se estableció que Supermax es quien prepara las rutas de entrega tomando en consideración la cantidad de órdenes de compras que tengan pendientes para entregar de distintos clientes. Véase, Apéndice 3 del recurso de revisión, pág. 19.

hasta que su compra se entrega— es cubierto en parte con el cargo de entrega.²⁸ Por tanto, contrario a lo establecido en la Ley de Servicio Público y en el Reglamento Núm. 9156 para las ERT, el cargo de entrega —propuesto por Supermax— no está sujeto a variación alguna.

Así, a tenor con las circunstancias del presente caso, resolvemos que el servicio de entrega ofrecido por Supermax no cumple con los parámetros establecidos en la Ley de Servicio Público y el Reglamento Núm. 9156 para la autorización y licenciamiento de una ERT. Es decir, Supermax no es una ERT. De manera que el NTSP está impedido de hacer extensiva su jurisdicción sobre cualquier modelo de negocio innovador de transporte, sin antes formular las normas correspondientes que lo regulen.

En consecuencia, decidimos revocar la Resolución y Orden emitida por el NTSP por carecer de jurisdicción sobre Supermax.

-IV-

Por los fundamentos antes expuestos, revocamos la Resolución y Orden emitida por el NTSP el 15 de noviembre de 2021.

La Juez Méndez Miró hace constar las siguientes expresiones de conformidad: El Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos (NTSP) no tiene jurisdicción sobre Supermercado Máximo, Inc. (Supermax). Sumado a las razones de peso que consigna la Resolución de este Tribunal, identifiqué ciertas definiciones en el Reglamento Núm. 9156 de 30 de enero de 2020, conocido como *Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y otros Servicios Públicos*, las cuales demuestran que el NTSP no regula el sistema de entrega de víveres a domicilio a través de *SuperMax Online*. Véanse, los incisos 2.40 (“Compañía de Seguro Público”), 2.184 (“Servicio”) y

²⁸ Véase, Apéndice 3 del recurso de revisión, pág. 19.

2.213 (“Vehículo de transporte comercial, Vehículo comercial o CMV”) del Capítulo II, Tomo I del Reglamento Núm. 9156.

Hoy por hoy, Supermax no opera, y tampoco puede considerarse, como una Empresa de Red de Transporte (ERT). No se trata, pues, de si este Tribunal cree o no prudente someter al escrutinio regulatorio del Estado los servicios que se brindan a través de *SuperMax Online*. Se trata de si, a raíz del ordenamiento vigente, el NTSP regula tales servicios. La respuesta es no.

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