

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
EN EL TRIBUNAL DE APELACIONES
PANEL VI

TRANSPORTE SONNELL,
INC.

Recurrente

v.

NEGOCIADO DE
TRANSPORTE Y OTROS
SERVICIOS PÚBLICOS
DE PUERTO RICO

Recurrido

KLRA202300298

*REVISIÓN
ADMINISTRATIVA*
procedente del
Negociado de
Transporte y Otros
Servicios Públicos
de Puerto Rico

Caso Núm.: 690207

Sobre: Solicitud de
Crédito conforme al
Código de
Reglamentos del
NTSP.

Panel integrado por su presidente el Juez Sánchez Ramos,
el Juez Bonilla Ortiz y el Juez Pagán Ocasio.¹

Bonilla Ortiz, Juez Ponente

SENTENCIA

En San Juan, Puerto Rico, a 22 de agosto de 2023.

Comparece ante este foro Transporte Sonnell, Inc.
(Transporte Sonnell o "parte recurrente") y solicita que
revisemos una *Resolución y Orden* emitida por el
Negociado de Transporte y Otros Servicios Públicos de
Puerto Rico (Negociado de Transporte o "agencia
recurrida"), la cual fue notificada el 19 de mayo de
2023. En virtud de esta, la agencia recurrida archivó
la solicitud de crédito instada por la parte recurrente
en la plataforma digital, *RenovacionesOnline*, al amparo
de la sección 4.31 del Reglamento Núm. 9156, *infra*.
Ello, tras concluir que la presentación de la solicitud
de crédito resultó tardía.

Por los fundamentos que se exponen a continuación,
CONFIRMAMOS la *Resolución y Orden* recurrida.

¹ En virtud de la Orden Administrativa OATA-2023-116, se designa al
Hon. Roberto J. Sánchez Ramos en sustitución de la Hon. Olga E.
Birriel Cardona.

I.

El **23 de noviembre de 2020**, Transporte Sonnell presentó una solicitud de crédito,² mediante la plataforma digital del Negociado de Transporte, conocida como *RenovacionesOnline*.³ Ello, de conformidad con la sección 4.31 del Reglamento Núm. 9156 de 30 de enero de 2020, conocido como *Código de Reglamentos del Negociado de Transporte y Otros Servicios Públicos*.

La referida disposición reglamentaria establecía que aquellos concesionarios que, a la fecha de su vigencia, ya hubiesen pagado los aranceles correspondientes de conformidad con el estado de derecho previo, podrían solicitar un crédito por la cantidad pagada en exceso. Ello, en consideración a las nuevas tarifas más favorecedoras que se establecieron en el Reglamento Núm. 9156.

El 10 de diciembre de 2020, el Lcdo. Luis D. García-Fraga, quien entonces era el presidente del Negociado de Transporte, le notificó a Transporte Sonnell que, en efecto, tenía derecho a recibir un crédito ascendente a **\$20,344.05**.⁴ Ello, en la medida que la parte recurrente tiene una cuenta con 205 unidades autorizadas registradas y a que, de acuerdo con su renovación de autorización de la franquicia OE-177 más reciente, pagó un total de \$61,519.05. Al respecto, expuso que, de conformidad con los nuevos cánones periódicos aprobados en virtud del Reglamento Núm. 9156, le correspondía pagar únicamente \$41,175.00. Además, se le indicó a la parte recurrente que el crédito únicamente podía ser

² *Solicitud de Crédito Núm. 690207*, anejo III, págs. 7-9 del apéndice del recurso.

³ www.renovacionesonline.com

⁴ Véase, anejos IV y V, págs. 10-11 del apéndice del recurso.

utilizado para la renovación de la autorización para operar Ómnibus Escolar, salvo que se pudiera crear en la plataforma digital de *RenovacionesOnline* algún sistema en el que fuese posible agregar un crédito.

Así las cosas, el 13 de diciembre de 2022, el Negociado de Transporte emitió y notificó una *Resolución y Orden* suscrita por el Ing. Jaime Lafuente González, nuevo Presidente de la agencia recurrida.⁵ En virtud de esta, le ordenó a la Oficina de Finanzas y Presupuesto de la Junta Reglamentadora del Servicio Público llevar a cabo una auditoría respecto a la cuenta de Transporte Sonnell. El objetivo de esta sería determinar si procede o no la concesión del crédito solicitado y, en caso de proceder, la cuantía de este.

No obstante, el 7 de febrero de 2023, el Negociado de Transporte emitió la *Resolución y Orden* recurrida.⁶ Esta fue notificada y archivada en autos con copia de su notificación el 19 de mayo de 2023. Mediante el referido dictamen, el Negociado de Transporte determinó que la solicitud de crédito en cuestión resultaba improcedente debido a que fue presentada por la parte recurrente fuera del término establecido en la Carta Circular Núm. XXXIII-2020;⁷ a saber, en o antes del **30 de septiembre de 2020**.

Insatisfecho, el 20 de junio de 2023, Transporte Sonnell presentó ante este foro la *Revisión Administrativa* que nos ocupa. Mediante esta, adujo que el Negociado de Transporte cometió el siguiente error:

⁵ *Resolución y Orden*, anejo VII, págs. 14-18 del apéndice del recurso.

⁶ *Resolución y Orden*, anejo VIII, págs. 19-23 del apéndice del recurso

⁷ Carta Circular Núm. XXXIII-2020, anejo II, págs. 2-6 del apéndice del recurso.

Erró el Negociado al emitir una determinación inoficiosa, irrazonable, arbitraria, y en contra de sus propias normas.

Por su parte, el 4 de agosto de 2023, el Negociado de Transporte compareció, por conducto de la Oficina del Procurador General, mediante un *Escrito en Cumplimiento de Orden*. En síntesis, expresó que no medió abuso de discreción por parte del Negociado de Transporte al negarle a la parte recurrente la concesión del crédito solicitado. Ello, pues, es un hecho incontrovertido que Transporte Sonnell presentó la solicitud de crédito objeto de controversia el **23 de noviembre de 2020**, cuando tenía hasta el **30 de septiembre de 2020**, en virtud de la Carta Circular Núm. XXXIII-2020.

Con el beneficio de la comparecencia de ambas partes, procedemos a disponer de la cuestión planteada en el recurso de epígrafe.

II.

-A-

La doctrina de revisión judicial nos encomienda "examinar si las decisiones de las agencias administrativas fueron hechas dentro de los poderes delegados y son compatibles con la política pública que las origina". *Rolón Martínez v. Supte. Policía*, 201 DPR 26, 35 (2018); *Torres Rivera v. Policía de PR*, 196 DPR 606, 625-626 (2016). Al efectuar tal encomienda, debemos "otorgar amplia deferencia a las decisiones de las agencias administrativas". *Graciani Rodríguez v. Garaje Isla Verde, LLC*, 202 DPR 117, 126 (2019).

La normativa jurisprudencial ha reiterado que existe en el derecho puertorriqueño una presunción de legalidad y corrección a favor de los procedimientos y decisiones realizadas por las agencias

administrativas. *Rolón Martínez v. Supte. Policía*, supra. Lo anterior responde "a la experiencia y pericia que se presume tienen dichos organismos para atender y resolver los asuntos que le han sido delegados". *Íd.*

Así, el estado de derecho vigente nos impone otorgarles deferencia a las agencias administrativas, siempre que la parte que impugne la determinación no demuestre evidencia suficiente que rebata la presunción de legalidad y corrección. *Graciani Rodríguez v. Garaje Isla Verde, LLC*, supra, citando a *Otero v. Toyota*, 163 DPR 716, 728 (2005) (*Per Curiam*).

Por tanto, al descargar nuestra función revisora, debemos enfocarnos en determinar: (1) si el remedio fue el apropiado; (2) si las determinaciones de hechos están sostenidas por el principio de evidencia sustancial; y (3) si las conclusiones de derecho fueron correctas. *Torres Rivera v. Policía de PR*, supra, pág. 626-627; *Pagán Santiago et al. v. ASR*, 185 DPR 341, 358 (2012).

-B-

La Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, 27 LPRA sec. 1001 et seq., es el estatuto en virtud del cual la Asamblea Legislativa concedió a la Comisión de Servicio Público poderes de reglamentación y fiscalización respecto a toda la transportación pública terrestre, marítima y por aire, entre otras.⁸ Con posterioridad, mediante la Ley Núm. 211-2018, los poderes y facultades de que estaba revestida la Comisión de Servicio Público fueron transferidos al Negociado de

⁸ Véase, Ley Núm. 75-2017, conocida como *Ley de Transformación Administrativa de la Comisión de Servicio Público*, en la medida que esta enmendó la Ley Núm. 109.

Transporte y Otros Servicios Públicos. Cabe destacar que el referido ente, a su vez, se encuentra adscrito a la Junta Reglamentadora del Servicio Público, creada en virtud de la Ley Núm. 122-2017, conocida como la *Ley del Nuevo Gobierno de Puerto Rico*.

Sin embargo, es importante destacar que hoy por hoy, y en virtud de la Ley Núm. 109, *supra*, el Negociado de Transporte continúa como el ente que ostenta las facultades para reglamentar la industria del transporte en Puerto Rico.⁹ Así, en el ejercicio de dicho poder, el Negociado de Transporte aprobó el Reglamento Núm. 9156 de 30 de enero de 2020,¹⁰ el cual entró en vigor el 29 de febrero de 2020. Ello, con el propósito de establecer los criterios que la agencia recurrida debe seguir "para autorizar, reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, el transporte comercial y las personas bajo la jurisdicción del Negociado [...]". Del mismo modo, la aprobación de dicho Reglamento procuró viabilizar la tramitación de sus procesos administrativos, mediante una plataforma digital.¹¹

De otra parte, y de conformidad con las facultades que le fueron conferidas por ley, el Negociado de Transporte aprobó la Carta Circular Núm. VI-2020 de 2 de marzo de 2020. En virtud de esta, la agencia recurrida dispuso para la transición del Sistema Integrado de Servicios (SIS) a la nueva plataforma digital que fue denominada *RenovacionesOnline*.

⁹ Para referencia, véase lo dispuesto en el Artículo 14 de la Ley Núm. 109, 27 LPR sec. 1101, sobre *Poderes Generales* del Negociado de Transporte.

¹⁰ Por este medio, se toma conocimiento judicial de asunto de derecho respecto a que el citado reglamento fue anulado por el Reglamento Núm. 9293 de 23 de julio de 2021 y este, a su vez, por el Reglamento Núm. 9358 de 7 de febrero de 2022, el cual constituye hoy el estado de derecho vigente.

¹¹ Véase, Sección 3.07 del Reglamento Núm. 9156.

Durante su vigencia, y en virtud de sus secciones 4.28 y 4.29, el Reglamento Núm. 9156 dispuso unos nuevos cánones a ser pagados por franquicia y unidad para solicitudes nuevas y renovaciones, así como los aranceles a pagarse por otros tipos de solicitudes y permisos. En cuanto a las solicitudes de renovación, y en la medida que resulta de aplicación al caso de autos, la Sección 4.31 del Reglamento Núm. 9156 estableció un efecto retroactivo condicionado.

En el caso particular de las Empresas de Ómnibus Charter y Ómnibus Escolar, el Reglamento dispuso expresamente en la referida sección, que el efecto retroactivo sería al 5 de mayo de 2018, fecha de vigencia del Reglamento Núm. 9020 de 5 de abril de 2018. Consecuentemente, aquellas Empresas de Ómnibus Charter y Ómnibus Escolar que hubieren pagado los aranceles, de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento Núm. 9020, tendrían derecho a solicitar un crédito correspondiente a la cuantía pagada en exceso del nuevo arancel. En términos generales, dicho crédito debía ser reclamado en o antes del 30 de marzo de 2020.¹²

No obstante, y en consideración a la situación de emergencia provocada por la pandemia del COVID-19, incluyendo el cierre de operaciones comerciales y agencias del gobierno, el Negociado de Transporte aprobó la Carta Circular Núm. XXXIII-2020 del 24 de septiembre de 2020. En esencia, mediante esta, **la agencia recurrida extendió hasta el 30 de septiembre de 2020 el término para presentar las solicitudes de crédito en cuestión,**

¹² "Para tener derecho a dicho crédito, el concesionario deberá presentar la solicitud correspondiente ante el Negociado dentro del término de treinta (30) días contado a partir de la fecha en la cual entre en vigor este Código." Sección 4.31 del Reglamento Núm. 9156.

con la salvedad de que “[n]o podrán presentarse dichas solicitudes fuera de término”.¹³

III.

Mediante el único señalamiento de error formulado, Transporte Sonnell adujo que el Negociado de Transporte erró al emitir una determinación que es inoficiosa, irrazonable, arbitraria, y en contra de sus propias normas. No tiene razón.

En virtud de la Sección 4.31 del entonces vigente Reglamento Núm. 9156, la parte recurrente presentó la solicitud de crédito núm. 690207. Así las cosas, no cabe duda de que existe un crédito de **\$20,344.05** a favor de Transporte Sonnell, por concepto del pago de aranceles pagados en exceso, de conformidad con lo dispuesto en la referida disposición. Ello incluso fue expresamente reconocido mediante comunicación escrita dirigida a la parte recurrente, con fecha de 11 diciembre de 2020, por quien entonces era el presidente del Negociado de Transporte, aunque este igualmente se reservó la facultad de auditar posteriormente la cuenta de Transporte Sonnell.

No obstante, también se encuentra incontrovertido el hecho de que el Reglamento Núm. 9156 dispuso originalmente hasta **el 30 de marzo de 2020** como fecha límite para presentar las solicitudes de crédito en cuestión. Asimismo, tampoco hay dudas respecto a que el Negociado de Transporte, mediante la aprobación de la Carta Circular Núm. XXXIII-2020 dispuso expresamente extender dicho término hasta **el 30 de septiembre de 2020**. Así también, nótese que, en su comparecencia ante este

¹³ Véase, pág. 2 del apéndice del recurso.

foro revisor, Transporte Sonnell reconoce que presentó la solicitud de crédito el 23 de noviembre de 2020.

Es importante destacar que, tanto la aprobación del Reglamento Núm. 9156, como la promulgación de la Carta Circular Núm. XXXIII-2020, constituyen actuaciones administrativas llevadas a cabo por el Negociado de Transporte dentro del marco de las facultades que le delegó la Asamblea Legislativa, mediante su legislación habilitadora. Así, no estamos en posición de concluir que la observancia al pie de la letra por parte de la agencia recurrida de dos regulaciones que aprobó válidamente constituya una actuación inoficiosa, irrazonable, arbitraria o en contra de sus propias normas, como sostiene la parte recurrente. Consecuentemente, procede confirmar la *Resolución y Orden* recurrida.

IV.

Por los fundamentos antes expuestos, se **CONFIRMA** la *Resolución y Orden* recurrida.

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

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