**RESOLUCION TAT-3740-2020**

**TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE TRANSPORTE.** San José a las diez horas con diez minutos del veintiséis de noviembre de dos mil veinte.

**Recurso de Apelación en Subsidio y Nulidad concomitante,** presentado por los señores **J.Q.A., cédula de identidad …, A.M.R.E., cédula de identidad …, J.A.A.A., cédula de identidad …, G.A.V., cédula de identidad …,** todos en su condición de concesionarios de transporte Remunerado de personas modalidad taxi, contra el **Artículo 4.1 de la Sesión Ordinaria 72-2020 del 24 de setiembre de 2020, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.** El presente caso es tramitado en este despacho bajo **Expediente Administrativo No. TAT-062-20.**

**RESULTANDO**

**PRIMERO:** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante **Artículo 4.1 de la Sesión Ordinaria 72-2020 del 24 de setiembre de 2020**, dispuso lo siguiente: (Tomado de la página del CTP <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Acta%20S.O.%2072-2020%20(1).pdf> 16/11/20 9:54 hrs.).

**“ARTÍCULO 4.1**.- El Arq. Eduardo Brenes presenta una propuesta de acuerdo para el tema de los servicios especiales de Estudiantes para permitir la circulación administrada para las unidades que cuenten con un permiso de Servicios Especiales de Transporte de Estudiantes, la cual fuera circulada para su estudio a los señores directores en horas de la mañana.

**CONSIDERANDO:**

**PRIMERO:** Que los artículos 1, 4, 6, 7, 337, 338, 340, 341, 355 y 356 de la Ley General de Salud, Ley número 5395, del 30 de octubre de 1973, y 2 inciso b) y c) y 57 de la Ley Orgánica del Ministerio de Salud, Ley número 5412 del 08 de noviembre de 1973, regulan la obligación de protección de los bienes jurídicos de la vida y la salud pública por parte del Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Salud. Asimismo, la salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado, y que las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas relativas a la salud son de orden público, por lo que en caso de conflicto prevalecen sobre cualesquiera otras disposiciones de igual validez formal.

**SEGUNDO:** Que, desde enero del año 2020, las autoridades de salud activaron los protocolos de emergencia epidemiológica sanitaria internacional por el brote de un nuevo coronavirus en China. La alerta de la Organización Mundial de la Salud del día 30 de enero de 2020 se generó después de que se detectara en la ciudad de Wuhan de la Provincia de Hubei, en China, un nuevo tipo de coronavirus que ha provocado fallecimientos en diferentes países del mundo. Los coronavirus son una amplia familia de virus que pueden causar diversas afecciones, desde el resfriado común hasta enfermedades más graves, como ocurre con el coronavirus causante del síndrome respiratorio de Oriente Medio, el que ocasiona el síndrome respiratorio agudo severo y el que provoca el COVID19.

**TERCERO:** Que mediante el Decreto Ejecutivo número 42227-MP-S del 16 de marzo de 2020, se declaró estado de emergencia nacional en todo el territorio de la República de Costa Rica, debido a la situación de alerta sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19.

**CUARTO:** Que el ordinal 22 de la Constitución Política consagra el derecho humano que posee toda persona de trasladarse y permanecer en el territorio nacional. Se trata de la libertad de tránsito, entendida como la libertad de movimiento, traslado y permanencia en cualquier punto de la República; no obstante, dicho derecho fundamental no eleva al rango constitucional el elemento de movilizarse en un medio de transporte particular. El núcleo duro de dicho derecho radica en garantizar a las personas la posibilidad de trasladarse libremente en el territorio nacional. Bajo ese entendido, se deduce que existe la opción de aplicar medidas de restricción temporal para la conducción de un vehículo automotor durante un horario determinado sin que ello constituya un quebranto o amenaza a la libertad de tránsito.

**QUINTO:** Que el artículo 95 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, estipula que “(...) El Poder Ejecutivo podrá establecer restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público, regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente (...)”. Sin embargo, de forma más específica a través de la Ley número 9838 del 3 de abril de 2020, se reformó la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, siendo que se agregó el artículo 95 bis, el cual consigna que “El Poder Ejecutivo podrá establecer, en todas las vías públicas nacionales o cantonales del territorio nacional, restricciones a la circulación vehicular por razones de emergencia nacional decretada previamente. La restricción de circulación vehicular se señalará vía decreto ejecutivo, indicando las áreas o zonas, días u horas y las excepciones en las cuales se aplicará. (...)”.

**SEXTO:** Que indudablemente, la facultad reconocida en los numerales supra citados responde a una relación de sujeción especial que el ordenamiento jurídico dispone como categoría jurídica particular en el vínculo sostenido entre la Administración Pública y las personas administradas para el mejoramiento y fortalecimiento de la función pública. En el presente caso, la restricción vehicular es una acción derivada de ese régimen para atender y proteger un bien jurídico preponderante como lo es la salud pública y con ello, el bienestar general, bajo criterios objetivos, razonables y proporcionales.

**SÉTIMO:** Que ante la situación epidemiológica actual por el COVID-19 en el territorio nacional y a nivel internacional, el Poder Ejecutivo está llamado a mantener los esfuerzos y fortalecer, con apego a la normativa vigente, las medidas de prevención por el riesgo en el avance de dicho brote que, por las características del virus resulta de fácil transmisión mayormente con síntomas, pero también en personas sin síntomas manifiestos, lo cual representa un factor de aumento en el avance del brote por COVID-19, provocando una eventual saturación de los servicios de salud y la imposibilidad de atender oportunamente a aquellas personas que enfermen gravemente.

**OCTAVO:** Que el considerando X contenido en el Decreto Ejecutivo 42606-MOPT-S publicado mediante Alcance N° 239 a La Gaceta N° 227 con fecha 10 de setiembre de 2020 el Poder Ejecutivo, entre las valoraciones periódicas que realiza en torno al contexto epidemiológico por COVID-19, señaló que “….se ha determinado la posibilidad de incorporar como parte del listado de excepciones de la medida de restricción vehicular el servicio de transporte especial de estudiantes, bajo la respectiva regulación técnica y supervisión del Consejo de Transporte Público, como autoridad competente para tales efectos. ***Este análisis efectuado por el Poder Ejecutivo se enmarca en los esfuerzos para atender debidamente la situación sanitaria actual y mantener la adaptación de la presente medida según el escenario constante de revisión también desde la perspectiva económica con ocasión de la afectación a la actividad desarrollada por dicho servicio especial de transporte***. Lo anterior, sin demérito de mantener el objetivo de disminuir la exposición de las personas a la transmisión de dicha enfermedad y así, resguardar la salud de la población y evitar la saturación de los servicios de salud, en especial las unidades de cuidados intensivos. Por ende, el Poder Ejecutivo debe tomar la presente acción…” (el subrayado no es del original)

**NOVENO:** Que mediante Decreto 42606-MOPT-S publicado mediante Alcance N° 239 a La Gaceta N° 227 con fecha 10 de setiembre de 2020 y que reforma el Decreto 42253-MOPT-S del 24 de marzo de 2020 y 42295-MOPT-S del 11 de abril y sus respectivas reformas, se reformó en lo que interesa lo siguiente:

“ARTÍCULO 2°. – Reforma al inciso b) del artículo 5° del decreto Ejecutivo número 42295 MOPT-S del 11 de abril de 2020…para que en adelante se lea de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 5°. - Excepciones a la medida de restricción vehicular diurna. Se exceptúa de la restricción vehicular establecida en los artículos 3° y 4° de este Decreto Ejecutivo, a los siguientes casos:(...)

b) Los vehículos de transporte público destinados al transporte remunerado de personas en cualquiera de sus modalidades (autobús, buseta, microbús, taxi, servicio especial estable de taxi), el servicio especial de trabajadores, turismo y ***estudiantes***, que cuenten con placa de servicio público, así como taxi de carga autorizado por el Consejo de Transporte Público que cuente con el respectivo permiso al día. Todos los anteriores estarán sujetos a las disposiciones especiales establecidas por el Consejo de Transporte Público para la atención de la situación sanitaria por COVID-19 con ocasión del presente Decreto Ejecutivo. (…)”

“ARTÍCULO 3°.- Reforma al inciso b) del artículo 6° del Decreto Ejecutivo número 42295- MOPT-S del 11 de abril de 2020.

“ARTÍCULO 6°.- Medidas especiales sobre el transporte público remunerado de personas, el transporte especial y transporte terrestre internacional. Para el cumplimiento del objetivo del presente Decreto Ejecutivo, se establecen las siguientes medidas especiales sobre el transporte público destinado al transporte remunerado de personas, el transporte especial y el transporte terrestre internacional:

(...)

b) No se permitirá la circulación de vehículos de transporte especial ocasionales, así como servicios especiales de autobús, microbuses y busetas, excepto lo dispuesto en el inciso b) del artículo 5° del presente Decreto Ejecutivo y aquellos casos debidamente justificados y aprobados por el Consejo de Transporte Público, requeridos para la continuidad de servicios públicos o atención del estado de emergencia nacional.

(...)

ARTÍCULO 4°.- Reforma al inciso b) del artículo 4° del Decreto Ejecutivo número 42253- MOPT-S del 24 de marzo de 2020.

“ARTÍCULO 4°.-Excepciones a la medida de restricción vehicular. Se exceptúa de la restricción vehicular establecida en el artículo 3° de este Decreto Ejecutivo, a los siguientes casos:

(…) b) Los vehículos de transporte público destinados al transporte remunerado de personas en cualquiera de sus modalidades (autobús, buseta, microbús, taxi, servicio especial estable de taxi), el servicio especial de trabajadores, turismo y estudiantes, que cuenten con placa de servicio público, así como taxi de carga autorizado por el Consejo de Transporte Público que cuente con el respectivo permiso al día. Todos los anteriores estarán sujetos a las disposiciones especiales establecidas por el Consejo de Transporte Público para la atención de la situación sanitaria por COVID-19 con ocasión del presente Decreto Ejecutivo. (…)”

**DÉCIMO:** Que la Ley Reguladora del Transporte Público, N° 3503 y sus reformas dispone en el artículo 25 que los permisos que se otorgan se clasifican en dos modalidades, una de ellas es la contemplada en el inciso a) del mencionado artículo que textualmente señala:

“(…) Para los efectos de la presente Ley, los permisos se clasifican en dos modalidades: a) Los permisos para servicios especiales de estudiantes, trabajadores y turismo. (…)”

**DÉCIMO PRIMERO:** Que el jueves 27 de agosto el Ministerio de Educación Pública dispuso no retornar a la presencialidad durante el 2020 en ese sentido la señora Ministra indicó que “…Hemos alcanzado a la mayoría de la población estudiantil con el servicio educativo, y los docentes responsablemente han asumido la educación a distancia como la nueva modalidad; sin embargo, las condiciones de salud no están dadas, por lo menos a corto plazo. Por eso hemos decidido, el Ministro de Salud, Daniel Salas y yo, con la guía del Presidente de la República, Carlos Alvarado, no retornar a la presencialidad durante el 2020”.

**DÉCIMO SEGUNDO:** Que los permisionarios de Servicios Especiales de Estudiantes es la única actividad, dentro del sistema de transporte público, que se encuentra a la fecha restringida en la posibilidad de transportar estudiantes dado que el curso lectivo de lo que resta del año 2020 fuese suspendido por el Ministerio de Educación.

**DÉCIMO TERCERO:** Que en virtud de lo anterior y con fecha del 8 de setiembre el Ministerio de Educación Pública, a través de la Dirección de Programas de Equidad, comunicó lo siguiente:

*“En atención a la suspensión de lecciones presenciales acordada mediante resolución número MS-DM-2382-2020 / MEP- 0537-2020, con fundamento en el Decreto Ejecutivo N° 42227-MP-S, por medio de la cual se establece el estado de Emergencia Nacional en todo el territorio de Costa Rica, debido a la situación de emergencia sanitaria provocada por la enfermedad COVID-19 y las recientes disposiciones Hacendarias emitidas para atender la emergencia, se emiten los siguientes lineamientos referentes a transporte estudiantil:*

***1.*** *Como ampliación a la circular DVM-DPE-251-2020, referente al pago de indemnizaciones y compensaciones autorizadas por el MEP para los transportistas formalmente contratados bajo la modalidad de subsidios, se indica que el pago de compensaciones correspondientes hasta de un 45% por lo que resta del presente año, serán reconocidas hasta el 09 de diciembre del 2020, lo anterior, en apego a la programación presupuestaria prevista para inicios del curso lectivo que contabilizaba 200 días originalmente y el calendario escolar dispuesto otrora para tales efectos. (el subrayado no es del original)*

***2.*** *No se reconocerán subsidios ni compensaciones por contratos suscritos entre los padres de familia, encargados legales o beneficiarios mayores de edad de transporte estudiantil y los transportistas para el año 2021 hasta tanto las condiciones de la emergencia sanitaria permitan el ingreso presencial a los centros educativos y por ende, el traslado efectivo de los estudiantes. Por lo tanto, se les solicita notificar a los padres de familia, encargados legales o beneficiarios mayores de edad, para que no suscriban ningún tipo de contrato ya que el MEP no hará transferencias por este motivo para el 2021 hasta que se disponga por parte de las Autoridades Superiores la fecha específica del reinicio presencial del curso lectivo. (el subrayado no es del original)*

***3.*** *Es importante recordar que, ni las Juntas de Educación ni Juntas Administrativas, ni el Director(a) del centro educativo, pueden ejercer procesos licitatorios o concursos para contratar servicios de transporte estudiantil, ya que es un tema inherente a los padres de familia, encargados legales o beneficiarios mayores de edad.” (…)*

**DÉCIMO CUARTO:** Que el Consejo de Transporte Público considera oportuno y conveniente al interés público, que al amparo de la Emergencia Nacional de carácter sanitaria que ha sido decretada por la situación que se vive con el COVID-19, y en razón a las evidentes afectaciones en el orden económico, financiero y social que ha sufrido la mayoría del tejido productivo y comercial del país y al amparo del principio adaptación al fin y en la necesidad social que satisface y nutre en los principios generales del transporte público, se debe reconsiderar los alcances de lo dispuesto mediante artículo 4.1 Sesión Ordinaria 69-2020 celebrada el día 15 de setiembre del 2020. Lo anterior en los siguientes términos:

**DÉCIMO QUINTO:** Indica el director Lic. Asdrúbal Fallas que actualmente, a raíz de la pandemia, los buses están operando con pérdidas y algunos en quiebra, debido a la falta de gente que los utilice, además de que las tarifas se calculan con base en la capacidad plena del bus, y actualmente sólo pueden trasladar gente sentada, lo cual provoca que no se recupere la inversión. Indica que actualmente el sector tiene serios problemas para hacer frente a los pagos de ARESEP y de la Caja Costarricense del Seguro Social, y que ARESEP no quiere rebajar el monto de su canon, y al contrario está iniciando procesos de caducidad a las empresas morosas. Señala que está en contra de esta propuesta por cuanto, a su parecer, se está desfigurando la figura del permiso y su naturaleza, el cual se otorgó para el traslado de estudiantes. Indica que si los permisionarios quisieran realizar ocasionales, deberían de devolver el permiso de estudiantes y sacar el permiso de trabajadores o turismo**.**

**DÉCIMO SEXTO:** La directora Licda. Leda Mora señala que está en contra de la propuesta tal cual está planteada. Indica que el sector de los taxis ha sido duramente golpeado por la pandemia, pero además, ya llevan cinco años de sufrir el fuerte embate de UBER, el cual opera en la ilegalidad a vista y paciencia de las autoridades, y cada vez se fortalece más. El Estado tiene la obligación de mantener el equilibrio financiero a los concesionarios, pero no lo hace. La propuesta planteada no está equilibrada, y al respecto indica que no entiende porqué las busetas no tienen tarifa y por ello se presenta una competencia desleal con su sector, pues algunos se dedican a la prestación ilegal del transporte de personas con tarifas más bajas que los taxistas, y vista y paciencia de las autoridades. Señala finalmente que el acuerdo que se pretende dejar sin efecto con la propuesta planteada, está recurrido. Señala como ejemplo de un sector duramente golpeado por la pandemia a los taxis aeropuerto, pues ellos tienen seis meses de no tener trabajo, y con la apertura del aeropuerto, la necesidad del servicio es más baja que mínima, y el decreto de ampliación de la vida útil de dichas unidades no se promulga, pese a que el Consejo lo remitió hace ya tiempo para que se promulgue. Señala también que en el proyecto de regulación del funcionamiento de las plataformas se establecía una multa a UBER para que compensara un poco los grandes daños que ha ocasionado con su funcionamiento ilegal, pero se indicó que la multa era ilegal, y al día de hoy, no se ha avanzado con dicho proyecto.

**DÉCIMO SÉTIMO:** Señala la directora Licda. Helen Simmons que se opone a la propuesta planteada pues darles el permiso como se indica allí, sería para que barran con la ruta regular, la cual ya está suficientemente golpeada por la situación actual, y con el agravante de la casi nula regulación en carretera por el escaso recurso humano con que cuenta la Policía de Tránsito para regular.

**DÉCIMO OCTAVO:** Al respecto, la directora Ing. Jessie Vega indica que ve muy compleja la situación. Considera que el tema es bastante complejo, y que por el tipo de tema y la trascendencia del mismo, era conveniente que se abrieran las mesas de diálogo entre todos los involucrados, entiéndase las tres modalidades de servicios especiales (trabajadores, estudiantes y turismo), los taxistas, y los operadores de ruta regular, para llegar a una solución consensuada que beneficie a todos los involucrados. Por otro lado, en defensa de los usuarios del servicio de estudiantes, que son la niñez del país, está en contra de la ampliación de la vida útil de dichas unidades sin contar con un estudio técnico bien fundamentado desde el punto de vista técnico. Señala finalmente que está de acuerdo con la propuesta planteada, pero que a futuro, cuando se trate de un tema que involucra y atañe a varios actores, se instruya a la Dirección Ejecutiva para que busque las estrategias de participación de todos los sectores involucrados en la búsqueda de las soluciones, para procurar con ello un equilibrio real y su participación en la solución.

**DÉCIMO NOVENO:** Interviene el Lic. Rafael Chan Jaén e indica que la propuesta se fundamenta en el principio del mantenimiento de la paz social, el cual es un principio del Derecho Constitucional, y por tanto, está por encima de la norma escrita. Cuando estamos en presencia de una anormalidad como la actual con la pandemia del COVID-19, se puede buscar el mantenimiento de la paz social, o el restablecimiento de la misma, aplicando propuestas como la que ahora se plantea, y son los directores, mediante su voto, los que pueden ayudar a equilibrar una situación que se desequilibró por dicha anormalidad. Indica que las autoridades, ante esta eventualidad totalmente inesperada, son las llamadas a buscar una ventana de oportunidad para un sector que está siendo seriamente golpeado, con el fin de lograr equilibrar la situación imperante, procurándole un ingreso a todas las personas y familias que dependen de dicha actividad, para la satisfacción de sus necesidades y poder hacer frente a sus compromisos económicos. Indica que el principio de la paz social se encuentra ínsito en el artículo 4 de la Ley General de la Administración Pública, y que por ser un principio de rango constitucional, está por encima de la norma positiva. Como participante y gestor del actual proyecto de regulación de los servicios especiales, indica que es necesaria la pronta promulgación del mismo, el cual vendría a racionalizar el sistema.

**VIGÉSIMO:** La Licda. Andrea Meza señala que es evidente la necesidad de la pronta promulgación del decreto de regulación de los servicios especiales, además de una revisión a fondo de la propuesta de ampliación de la vida útil de las unidades de transporte de estudiantes.

**VIGÉSIMO PRIMERO:** Finalmente el Arq. Eduardo Brenes señala que en vista de la evidente y urgente necesidad de la promulgación del decreto de regulación de los servicios especiales, el Ministerio y el Consejo hicieron los esfuerzos necesarios para la elaboración del mismo, así como el proceso de participación de los actores involucrados, indicándoseles en el mismo todas las irregularidades que ellos mismo cometen a diario, que a la postre, los perjudica a ellos mismo, no se ve aprobando ni promoviendo ninguna otra propuesta de ayuda a los sectores involucrados más allá de diciembre del presente año, si a dicha fecha no se ha promulgado el referido decreto. Señala que ya van casi dos años, y la propuesta no ha podido avanzar precisamente por presiones de los propios sectores involucrados, los cuales ahora se ven perjudicados por el marco normativo que los regula.

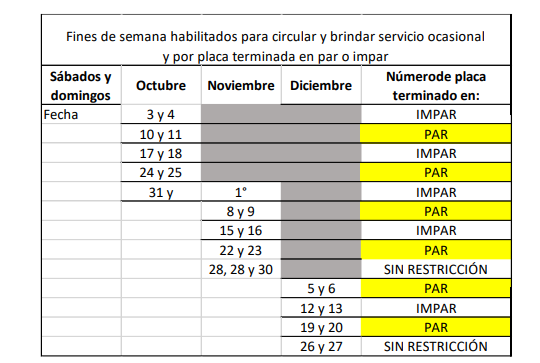
**POR TANTO, SE ACUERDA por cuatro votos a favor y tres en contra (de los directores Lic. Asdrúbal Fallas Hernández, Licda. Leda Mora Morales y Licda. Helen Simmons Wilson):**

**1)** Que los permisionarios de Servicios estables Especiales de Estudiantes que mantienen vigente y en regla dicho permiso del año 2020 y que poseen de manera concomitante la habilitación de brindar traslados de personas para actividades de índole ocasional, siendo el mismo residual y que otras modalidades de transporte no brindan, podrán hacerlo bajo las siguientes condiciones y restricciones:

a) A partir de la comunicación del presente acuerdo y hasta el 31 de diciembre 2020 **únicamente podrán ejercer actividad de transporte de personas, en el ámbito ocasional, aquellas unidades cuyo permisionario no perciba el pago de indemnizaciones y compensaciones autorizadas por el MEP** (los transportistas formalmente contratados bajo la modalidad de subsidios), según la lista oficial que posee el Consejo de Transporte Público. Lo anterior de conformidad con los alcances de la Circular DVM-A-DPE-0457-2020 emitida por el Ministerio de Educación, a través de la Dirección de Programas de Equidad. Para tales efectos la Dirección Ejecutiva del CTP remitirá la lista a las autoridades de la Dirección General de Policía de Tránsito para lo de sus competencias.

b) Las personas que, a nombre físico o jurídico, posean permisos de tres o más unidades de Servicios estables Especiales de Estudiantes, de conformidad con los registros oficiales que posee el CTP, **únicamente podrán circular hasta dos unidades** por fin de semana para traslado de personas en el ámbito ocasional.

c) Que del total de unidades habilitadas para circular y dar servicio de conformidad con los incisos **a) y b)** anteriores, las mismas lo harán los días sábados, domingos y el feriado de día lunes, según así corresponda, de la siguiente manera:



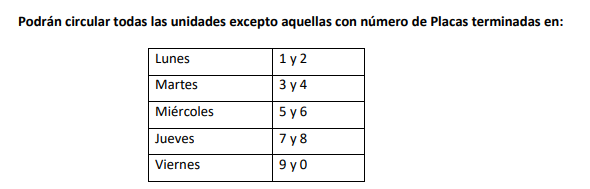
De previo a operar cada interesado deberá presentarse ante las oficinas centrales o regionales del CTP a fin de que se le habilite el respectivo permiso con el sello y firma de los respectivos encargados.

**d)** Que ante la existencia de incumplimientos el Consejo de Transporte Público ejercerá las acciones jurídicas correspondientes a fin de retirar o revocar los permisos.

**2)** Que el CTP podrá habilitar, de manera temporal, a permisionarios de Servicios estables Especiales de Estudiantes que mantienen vigente, en regla y al día dicho permiso del año 2020 a brindar servicios de traslado de trabajadores del Sector Agrícola, durante los meses de octubre, noviembre y diciembre 2020, dicha habilitación será optativa para el permisionario interesado y que presente ante la Dirección Ejecutiva del CTP el contrato respectivo suscrito con la empresa agrícola. Para dichos efectos el CTP deberá coordinar con el Ministerio de Agricultura y Ganadería o la institución del sector agrícola correspondiente. **Únicamente se habilitará una unidad por permisionario a nombre físico o jurídico**, en ningún caso se podrá habilitar aquellas unidades cuyo permisionario perciba el pago de indemnizaciones y compensaciones autorizadas por el MEP (los transportistas formalmente contratados bajo la modalidad de subsidios). De previo a operar cada interesado deberá presentarse ante las oficinas centrales o regionales del CTP a fin de que se le habilite el respectivo permiso con el sello y firma de los respectivos encargados.

**3)** Para todos los casos se deberá cumplir de manera estricta con los Lineamientos y Protocolos sanitarios, según corresponda a la actividad.

**4)** Entre semana (lunes a viernes) no podrán realizar traslados de personas y el ejercicio de cualquier otra actividad de emprendimiento lo será bajo su responsabilidad. En todo caso para circular únicamente podrán hacerlo entre las 5:00 horas a.m. y las 16:00 horas p.m. y cumpliendo los siguientes parámetros:



**5)** Aquellas unidades de Servicios Especiales modalidad de Estudiantes que sean sorprendidas por las autoridades de tránsito prestando servicios de transporte remunerado de personas no autorizados o habilitadas, serán sancionadas conforme lo estipula la Ley de Tránsito, Ley 9078 y se le revocará el permiso sin responsabilidad para la Administración de conformidad con lo que establece el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública.

**Acciones para trabajar dignamente a futuro:**

**6)** Solicitar a la Dirección Ejecutiva preparar un propuesta borrador que considere de manera temporal la ampliación de la vida útil de las unidades de Servicios Especiales dadas las afectaciones económicas y sociales provocadas por la Pandemia COVID-19 que imposibilitan sustituirlas en lo inmediato hasta en 4 años contados a partir de las unidades cuya vida útil finaliza en el 2020 y de la siguiente manera: las unidades que vencen en el 2020 tendrán hasta el 2024, las unidades que vencen en el año 2021 tendrán vigencia hasta el 2024 y las unidades que vencen en el 2022 tendrán vida útil hasta el 2023. La propuesta deberá presentarse en los próximos 10 días hábiles y deberá acompañarse con el criterio técnico y legal correspondiente.

**7)** Solicitar a la Dirección Ejecutiva preparar una propuesta borrador que considere lo indicado mediante Circular DVM-A-DPE-0457-2020 emitida por el Ministerio de Educación, a través de la Dirección de Programas de Equidad, ante la coyuntura e incertidumbre de la fecha para el retorno del curso lectivo para el año 2021 que el CTP pueda habilitar de manera, excepcional, el otorgamiento de los permisos para el año 2021, sin la obligación previa de presentar el contrato de traslado de los estudiantes. Considerando que los contratos deberán presentarlos ante el CTP dentro de los siguientes 20 días naturales contados a partir de la fecha oficial que determine el MEP de inicio de curso lectivo 2021.

**8)** Déjese sin efecto el acuerdo dispuesto mediante artículo 4.1 de la sesión ordinaria 69-2020, celebrada el día 15 de setiembre del 2020.

**9)** Instruir a la Dirección Ejecutiva, para que en adelante, cuando se trate de un tema que involucra y atañe a varios actores, busque las estrategias de participación de todos los sectores involucrados en la búsqueda de las soluciones, para procurar con ello un equilibrio real y su participación en la solución.(…)”

**SEGUNDO: Los recurrentes,** impugna el **Artículo 4.1 de la Sesión Ordinaria 72-2020, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público,** indicando lo siguiente: (Léanse folios del 35 al 71 del expediente administrativo)

**a).-** Indican los recurrentes que lo actuado por el Consejo de Transporte Público, corresponde a una actuación sin fundamento o fundamento contradictorio que violenta el principio de Legalidad, y eventualmente podría concurrir la figura del prevaricato, pues entre otros el CTP, es incompetente para regular absolutamente nada respecto de la restricciones vehiculares al tenor del numeral 95 de la Ley de Tránsito y cualquier acción en ese sentido es competencia absoluta del Ejecutivo; nunca podrían definir nada a los esquemas de circulación o restricción de los servicios especiales de transporte de estudiantes, por lo que no pueden comprender como autorizar la circulación de vehículos que ni jurídica ni fácticamente, por la naturaleza de sus servicios a prestar, pueden circular, por lo que el acto esta viciado de nulidad absoluta y el CTP incurre en abuso de poder e ilegalidad.

**b).-** Que el decreto número 42606-MOPT-S lo que dispone es que las placas de Transporte Público dedicadas al servicio de estudiantes, trabajadores y turismo pueden circular pero siempre y cuando su servicio este operando. El Decreto Ejecutivo Número 42295-MOPT, reformado por el artículo 6 del Decreto ejecutivo 42606-MOPT señala que no se permitirá la circulación de vehículos especiales de Transporte de manera ocasional salvo los aprobados por el CTP requeridos para continuidad de servicios y atención de estado de emergencia; siendo así se pregunta como se atreven a disponer la posibilidad de que los operadores del servicio especial de estudiantes puedan operar con permisos ocasionales.

**c).-** Como pueden autorizar a los servicios ocasionales si el transporte de estudiantes además de no poder operar en su servicio normal, tampoco pueden operar el servicio de ocasionales, pues estos se encuentran amparados en el Decreto ejecutivo 15203-MOPT, el que se encuentra suspendido por el decreto 41431-MOPT. Siendo que el MEP, suspende el curso Lectivo por el resto del año, los servicios de Transporte de estudiantes deben estarse a lo dispuesto en La Ley de Transito 9078 en su artículo 49.

**d).-** Que el sector de servicio Taxi tiene cinco años de ser afectado desde la aparición de UBER, pero ahora el señor Chan Jaen sale con el cuento de Paz Social, pero en la realidad, lo que se esta haciendo es hacer caso a un grupo que se levanta y protesta, por lo que la actuación el CTP cae en excesos indebidos, acciones ilegales y de posible responsabilidad Penal y señala los numerales 259 y 263.

**e).-** El acto impugnado además es contrario a los principios de la Lógica, razonabilidad, proporcionalidad y justica derivado de los numerales 34 y 41 de la Constitución Política y refiere a un voto de la Sala Constitucional, además señala que se incumple con el numeral 16 de la Ley General de la Administración Pública, pues se violentan las reglas unívocas de la razón, la lógica, la conveniencia, oportunidad, la técnica y la justicia.

**f).-** Que como se puede verificar el acto impugnado carece de motivo y fundamentos, pues no se basó en un documento técnico o jurídico que respaldara la decisión, lo que da como resultado una actuación totalmente nula y sobre el tema el Tribunal Administrativo de Transporte se ha referido en reiteradas ocasiones y aporta una resolución del TAT.

**g).-** Se pregunta de donde sacan técnicamente la Junta directiva del TAT, que los vehículos podrán circular solamente los fines de semana y el porqué de una disposición restrictiva o porque entre semana no, lo cierto manifiesta, es que violentan las políticas de sectorización y lo determinado en el Decreto ejecutivo 40186-MOPT del 3 de febrero de 2017 mismo que reafirma el interés que revisten para el Estado las políticas y estrategias de la modernización del Transporte Público ya contenidas en el Decreto Ejecutivo 28337-MOPT, por lo que no es posible el otorgamiento de autorizaciones o permisos en cuanto a servicios Especiales de Transporte remunerado de personas.

**h).-** Dado que lo actuado es nulo por todo lo indicado, solicita la revocatoria y anulación del acto objetado.

**i).-** Solicitan la suspensión inmediata del acuerdo objetado sustentado que al ser un acto absolutamente nulo, no procede la ejecución de éste, según los numerales 146 y 169 de la Ley General de la Administración Pública, en concordancia con el numeral 148 del mismo cuerpo normativo.

**TERCERO:** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público mediante su **Acuerdo 7.1 de la Sesión Ordinaria No. 80-2020 de 22 de octubre de 2020**, acoge el informe de la Dirección de Asuntos Jurídicos **CTP-AJ-OF-2020-1727 de 20 de octubre de 2020** y acuerda rechazar el Recurso de Revocatoria y la Acción de Nulidad interpuestos y el incidente de suspensión por improcedentes. ( Léanse folios del 2 al 34 del expediente administrativo)

**CUARTO:** En los procedimientos se han observado las prescripciones legales.

***REDACTA EL JUEZ MUÑOZ COREA y,***

**Considerando Único**

Respecto de los argumentos esgrimidos por los recurrentes este Tribunal debe indicarle que analizadas las razones que llevaron al Consejo de Transporte Público, es claro que el acuerdo es adoptado en condiciones de urgencia Nacional, debido a la Emergencia que se está viviendo por la pandemia y al amparo de principios Constitucionales y que han sido desarrollados por nuestra Sala Constitucional, tales como el principio precautorio, el principio de prudencia, el principio de razonabilidad y el principio de solidaridad, precisamente en resguardo de una parte de la sociedad que se está viendo afectada en su medio de subsistencia y que de otro modo traería un desequilibrio social que el Estado en este caso a través del CTP, no puede dejar pasar.

En el presente caso considera este Tribunal que los recurrentes no sustentan sus argumentos en estudio técnico que permita a este despacho analizar cuál es la afectación real y directa a sus intereses Legítimos; hacen una serie de argumentos respecto de la improcedencia del acuerdo, pero no mencionan o demuestran cual será la afectación a sus derechos, lo anterior porque lo que se está aprobando por el CTP, es una especie de servicio, cuya demanda es residual, ya que por antonomasia no podrían ir por la calle en procura de pasajes, pero además se están imponiendo una serie de requisitos a los transportistas de servicios especiales de estudiantes, que no podría bajo ninguna óptica ser o comportar competencia ruinosa a los servicios regulares de taxi, que es la actividad de que son concesionarios los recurrentes.

Sobre las competencias y el ejercicio de los deberes públicos el artículo 66 de la Ley General de la Administración Pública establece lo siguiente:

Artículo 66.-

1. Las potestades de imperio y su ejercicio, y los deberes públicos y su cumplimiento, serán irrenunciables, intransmisibles e imprescriptibles.

2. Sólo por ley podrán establecerse compromisos de no ejercer una potestad de imperio. Dicho compromiso sólo podrá darse dentro de un acto o contrato bilateral y oneroso.

3. El ejercicio de las potestades en casos concretos podrá estar expresamente sujeto a caducidad, en virtud de otras leyes.

La competencia del Consejo de Transporte Público, dispuesta en la Ley 7969, es velar por la calidad de los servicios requeridos en el desarrollo del transporte público, esto con relación a los principios fundamentales del servicio público para asegurar su continuidad, eficiencia, adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios, según lo establecido en el artículo 4 la Ley General de la Administración Pública. ***”La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios” (el resaltado es nuestro)***

El artículo 2 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, del 10 de mayo de 1965, Ley 3503, establece:

***“Es competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes lo relativo al Tránsito y Transporte automotor de personas en el país…………..”*** (De conformidad con la Ley 7969, debe entenderse Consejo de Transporte Público)

La Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, N. 7969

*“ARTÍCULO 7.- Atribuciones del Consejo*

*El Consejo, en el ejercicio de sus competencias, tendrá las siguientes atribuciones:*

*a)* ***Coordinar la aplicación correcta de las políticas de transporte público****, su planeamiento, la revisión técnica, el otorgamiento y la administración de las concesiones, así como la regulación de los permisos que legalmente procedan.*

*b) Estudiar y emitir opinión sobre los asuntos sometidos a su conocimiento por cualquier dependencia o institución involucrada en servicios de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.*

*c) Servir como órgano que efectivamente facilite, en razón de su ejecutividad, la coordinación interinstitucional entre las dependencias del Poder Ejecutivo, el sector empresarial, los usuarios y los clientes de los servicios de transporte público, los organismos internacionales y otras entidades públicas o privadas que en su gestión se relacionen con los servicios regulados en esta ley.*

*d)* ***Establecer y recomendar normas, procedimientos y acciones que puedan mejorar las políticas y directrices en materia de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos****.*

*e) Velar porque la actividad del transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, la administración y el otorgamiento de concesiones, sus sistemas operacionales y el equipamiento requerido, sean acordes con los sistemas tecnológicos más modernos para velar por la calidad de los servicios requeridos por el desarrollo del transporte público nacional e internacional.*

*f) Conocer, tramitar y resolver, de oficio o a instancia de parte, las denuncias referentes a los comportamientos activos y omisos que violen las normas de la legislación del transporte público o amenacen con violarlas.*

*g) Preparar un plan estratégico cuyo objetivo esencial sea organizar, legal, técnica y administrativamente, el funcionamiento de un plan de desarrollo tecnológico en materia de transporte público.*

*h) Promover el desarrollo y la capacitación del recurso humano involucrado en la actividad, en concordancia con los requerimientos de un sistema moderno de transporte público.*

*i) Fijar las paradas terminales e intermedias de todos los servicios (El resaltado es nuestro)*

Respecto de los argumentos esgrimidos por los recurrentes este Tribunal debe indicarle que analizadas las razones que llevaron al Consejo de Transporte Público, es claro que el acuerdo es adoptado en condiciones de urgencia Nacional, debido a la Emergencia que se está viviendo por la pandemia y al amparo de principios Constitucionales y que han sido desarrollados por nuestra Sala Constitucional tales como el principio precautorio (Resolución Nº 07628 – 2010), el principio de prudencia (Resolución Nº 06054 - 2005), el principio de razonabilidad (Resolución 10986-12) y el principio de solidaridad (Resolución Nº 06638 - 2013), precisamente en resguardo de una parte de la sociedad que se está viendo afectada en su medio de subsistencia y que de otro modo traería un desequilibrio social que el Estado en este caso a través del CTP, no puede dejar pasar.

Vemos que, por el acuerdo impugnado, en aras de paliar los efectos socio/económicos de la emergencia que se vive por el COVID-19, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público dispone ciertas acciones emergentes y transitorias (hasta el 31 de diciembre de este año), con el fin de colaborar con los Operadores del Servicio Especial de Transporte de Trabajadores que han visto paralizadas sus labores con motivo de la suspensión total del curso lectivo en nuestro país.

Lo que si es claro para este Tribunal es que el Consejo de Transporte Público, no realizó un análisis pertinente, de cual es el daño que causaría a los recurrentes la adopción del acuerdo impugnado, que se reitera es sobre una demanda residual, que en nada puede afectar la labor normal del Servicio regular de Taxi, y sin que presentaran un estudio técnico que demuestre que se les ha de afectar, y así poder recurrir al contar con la Legitimación suficiente. Contrario a ello, se asumen validos los argumentos de los recurrentes en cuanto a una posible afectación y sin que prueben su dicho, se les tiene por Legitimados para accionar lo que no comparte este colegio.

Sobre el Principio de Carga de la Prueba, bien vale acotar y traer a colación lo que ya se ha dicho y es meritoriamente conocido:

**…”V.** **CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE LA PRUEBA:**Todo proceso es una conjugación de pretensiones, argumentos y pruebas que se mezclan para generar una solución en concreto frente a un caso determinado. Así, si las normas son descripciones genéricas que permiten en abstracto resolver las controversias ante conductas humanas, mientras las pruebas son el soporte material para determinar que hechos ocurrieron y sobre esta base fijar cual de las diferentes normas resulta aplicable frente a cada caso en concreto. Es de recordar sobre el particular que el ordenamiento genera diferentes supuestos, algunos de ellos con presupuestos fácticos cercanos entre sí pero con efectos jurídicos diversos; de tal suerte que la determinación del cuadro fáctico en concreto que se está conociendo resulta determinante para establecer la norma en específico que es atinente para el conflicto que se conoce. La prueba es entendida como **“la actividad que desarrollan las partes con el Tribunal para llevar al juez a la convicción de la verdad de una afirmación”** (Pietro Castro, Derecho Procesal Civil -Manual, Editorial Librería General, 1955, tomo i, p. 285.). **Es de tener cuenta que “Las simples alegaciones procesales no bastan para proporcionar al órgano jurisdiccional el instrumento que éste necesita para la emisión de su fallo, requiere de apoyos...”** (Carnelutti, Francesco, Instituciones de derecho procesal civil, México: HARLA, 1997, t. 1, p. 257.). De esa manera los medios de prueba son los caminos o instrumentos que se utilizan para conducir al proceso a la reconstrucción de los hechos acontecidos en “la pequeña historia” que es pertinente al proceso que se ventila. Son aquellos que transportan los hechos al proceso y los instrumentos regulados por el derecho para la introducción en el proceso de las fuentes de prueba. Visto así, son instrumentos de intermediación requeridos en el proceso para dejar constancia material de los datos de hechos. Se tratan en efecto, de un concepto esencialmente jurídico, que permite al juzgador realizar la integración del silogismo categórico a partir de hechos, que bien pueden ser probados o no probados. Es de recordar que la sentencia es un acto motivado y para establecer los hechos se requiere la correspondiente motivación.

**"Un juez decide sobre los hechos "probados", es decir, sobre los hechos de cuya realidad ha quedado convencido a través de las actuaciones practicadas en el juicio. el juez ha de quedar persuadido "más allá de toda duda razonable", según una gráfica frase del Derecho inglés. " (LATORRE, Introducción al Derecho, Ariel, p. 104)**

La posibilidad de que el juzgador resuelva por su íntima convicción, sin otro sustento más allá de su juicio es una posibilidad erradicada en el derecho romano-germano que nos influye y es la base del Estado de Derecho que nos reina. De manera que el juzgador solo tiene un medio para poder dictar válidamente su sentencia y es a partir de hechos que previamente le han sido acreditados, no probados o desvirtuados. Es de recordar que por más ciertos que pudieran resultar determinados hechos desde el plano histórico (Couture, Fundamentos de Derecho Procesal Civil, Buenos Aires, Editorial Depalma, p. 215), en cuanto estos no se encuentren acreditados el juzgador como persona imparcial en el conflicto no los conoce y consecuentemente debe esperar a que las partes jueguen su rol procesal para demostrarlos, si las partes incumplen su rol o simplemente lo realizan de manera inadecuada el efecto procesal es la ausencia de demostración de los hechos que le resultan necesarios y una determinación adversa a sus intereses; como responsabilidad por sus actos en lo que el juez no acredita ninguna mecanismo de intervención pues su papel es resolver el conflicto y no asesorar a las partes para que este oriente en uno u otro sentido. Aceptar la posibilidad de esta última posición convierte al juzgador en parte interesada (o al menos en abogado de ella) y lo aleja de su papel de órgano imparcial y solventador del conflicto que los interesados pusieron a su alcance por la jurisdicción para la resolución. En sentido abstracto el objeto de prueba es todo aquello que se pueda probar, en general sobre lo que puede recaer la prueba (Parra Quijano, Manual de Derecho Probatorio, p. 85); lo que lleva consecuencia a los hechos a partir de los cuales las partes afirman o niegan la base de la pretensión aún cuando Carnelutti (Sistemas de Derecho Procesal civil, Buenos Aires, Uteha, Tomo II, p. 450), llegó a afirmar que también se probaban las afirmaciones a partir de los hechos. Ahora bien, al margen de la distinción es evidente que el derecho no se prueba, se acredita y argumenta, pero no requiere prueba en la medida que las partes lo invocan y el juez lo conoce (Iura novit curia); además de conocer como aplicarlo. El procedimiento probatorio está sometido a los principios que gobiernan al proceso, pues es el eje central del mismo; sobre la base de una serie de disposiciones de orden constitucional y legal. Esta regulación implica una ordenación en cuanto a tiempo, lugar y modo de la aportación y producción de las pruebas. Para mantener el equilibrio procesal entre las partes y satisfacer las exigencias constitucionales de proceso justo, tutela efectiva, simplificación y uniformidad, se deben estipular lapsos procesales y requisitos para la validez de los actos, no se trata de formalismos inocuos sino de formas que inciden en la plenitud del acto y que constituyen garantía para las partes de la transparencia judicial. La ausencia de formas sobre la prueba, traería como consecuencia procesos eternos, donde cualquiera de las partes en abuso de su derecho podría procurar traer mayores elementos de convicción con el único fin de evitar una resolución contraria a sus **intereses, aún cuando fuera consiente de previo su poca utilidad para solventar el conflicto. El primer aspecto a considerar de forma es la carga de la prueba, sea a quien le corresponde probar y consecuentemente debe considerarse lo señalado por el artículo trescientos diecisiete del Código Procesal Civil** (aplicable al caso conforme con el ciento tres de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa que señala).

**"*Artículo 317.-***

***Carga de la prueba.***

***La carga de la prueba incumbe:***

***1) A quien formule una pretensión, respecto a las afirmaciones de los hechos constitutivos de su derecho.***

***2) A quien se oponga a una pretensión, en cuanto a las afirmaciones de hechos impeditivos, modificativos o extintivos del derecho del actor.* "**

De esa manera, es aquella que afirma sobre los hechos quien se encuentra llamada a probarlos, salvo cuando las partes están de acuerdo en la existencia de este, en cuyo caso se tiene un hecho como no controvertido lo que reeleva de la carga a aquella que afirmó. No puede olvidarse que el conflicto se resuelve entre las partes, y no con respecto a terceros; de manera que si ambas partes no tienen una discusión sobre un hecho en particular, el conflicto desaparece sobre ese tema. **Es de recordar que el concepto de carga, evoca un deber (más que una obligación) en el entendido que la persona interesada está llamada a realizarlo si pretende obtener un beneficio a su favor. De lo expuesto se pueden inferir dos aspectos básicos que se deben tener en cuenta con relación al problema de la carga de la prueba, que son: a) Probar es esencial para el resultado del proceso, actividad que compete primeramente a las partes – *onus probandi* (de nada sirve el derecho si no se prueba, cuestión que se manifiesta en muchas máximas romanas: *actore non probante reus absolvitur–*si el demandante no prueba se absuelve al demandado*, onus probandi incumbit actori –*la prueba incumbe al actor*, non ius déficit, sed probatio–*no falla el derecho, sino la prueba*, reus in exceptione fit actor -*cuando el demandado propone excepciones debe probar), y b) La finalidad del proceso es la realización de la justicia como garantía de los derechos de la persona.** Reiteramos, no es que quien afirma está obligado a probar sino que está llamado a hacerlo, de tal suerte que por no cumplir con esa carga no existe mecanismo para compelerlo al cumplimiento; pero si esta en la necesidad de afrontar las consecuencias de sus determinaciones.”… **(Resolución No. 2010-00428 de la sección I del Tribunal Contencioso Administrativo)**

Determinándose de lo anterior, la **FALTA DE LEGITIMACIÓN** de los recurrentes, al NO demostrar la afectación en cuanto a sus Derechos Subjetivos o Intereses Legítimos (Artículo 275 de la LGAP).

Unido a lo anterior, es claro que conforme a las disposiciones de las Leyes Nos. 3503 y 7969, el Consejo de Transporte Público es el órgano/persona desconcentrado, con competencia plena para definir acciones como la que se cuestiona, como bien lo ha señalado este Tribunal en otras oportunidades:

***…”3.- Ajuste del Acto (Laxo Sensu) a las Atribuciones, Competencias y Potestades del Consejo de Transporte Público:*** Finalmente, siempre ligado a lo expresado supra, se tienen que de la simple Lectura del Acuerdo Objetado se colige que él mismo obedece a la Necesidad de Definir Acciones y/o Procesos para Eventualmente Atender Gestiones y Definir el Nivel de la Calidad del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas, modalidad Autobús, según las determinaciones del Decreto Ejecutivo No. 328833-MOPT, ya aludido antes.

Unido a lo anterior, el contenido y fundamento del Acto Objetado viene dado por el Informe Técnico No. DTE 2015-0869 de la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, del 29 de Julio del 2015.

Y siendo emitido dicho Acuerdo conforme a las Potestades de Jerarquía, Dirección y Control que en la Materia del Transporte Público presenta el Consejo Técnico de Transporte Público, según lo que expone de seguido.

Según se desprende del Acuerdo aquí recurrido, la Administración enmarca su actuación dentro de las potestades otorgadas por Ley al Consejo de Transporte Público, como rector de las políticas de transporte público, de conformidad con el artículo 6 de la Ley N° 7969, el cual señala:

***“Artículo 6. Naturaleza.*** *La naturaleza jurídica del Consejo será de órgano desconcentrado, especializado en materia de transporte público y adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

***Se encargará de definir las políticas y ejecutar los planes y programas nacionales relacionados con las materias de su competencia; para tal efecto, deberá coordinar sus actividades con las instituciones y los organismos públicos con atribuciones concurrentes o conexas a las del Consejo****. …” (el destacado no es del original)*

Asimismo y según la Ley, dentro de las atribuciones del Consejo de Transporte Público se encuentran las siguientes:

***…“ARTÍCULO 7.- Atribuciones del Consejo***

*El Consejo, en el ejercicio de sus competencias, tendrá las siguientes atribuciones:*

*a) Coordinar la aplicación correcta de las políticas de transporte público, su planeamiento, la revisión técnica, el otorgamiento y la administración de las concesiones, así como la regulación de los permisos que legalmente procedan.*

*b) Estudiar y emitir opinión sobre los asuntos sometidos a su conocimiento por cualquier dependencia o institución involucrada en servicios de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.*

*c) Servir como órgano que efectivamente facilite, en razón de su ejecutividad, la coordinación interinstitucional entre las dependencias del Poder Ejecutivo, el sector empresarial, los usuarios y los clientes de los servicios de transporte público, los organismos internacionales y otras entidades públicas o privadas que en su gestión se relacionen con los servicios regulados en esta ley.*

*d) Establecer y recomendar normas, procedimientos y acciones que puedan mejorar las políticas y directrices en materia de transporte público, planeamiento, revisión técnica, administración y otorgamiento de concesiones y permisos.”… (El subrayado no es del original)*

Según lo anterior, las actuaciones desplegadas por el Consejo de Transporte Público se enmarcan dentro las facultades y potestades (*de imperio, inclusive*) que le fueron conferidas por Ley. En sentido conteste a lo dicho, la Ley N° 3503, Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores establece:

***“Artículo 2.-*** *Es competencia del Ministerio de Transportes lo relativo al tránsito y transporte automotor de personas en el país. Este Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de estos servicios públicos ya sea en forma directa o mediante otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos a empresarios particulares para explotarlos.*

*El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la vigilancia, el control y la regulación del tránsito y del transporte automotor de personas. El control de los servicios de transporte público concesionados o autorizados, se ejercerá conjuntamente con la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para garantizar la aplicación correcta de los servicios y el pleno cumplimiento de las disposiciones contractuales correspondientes.*

*A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá:*

*a) Fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas.*

*b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre tránsito y transporte en el territorio costarricense.*

*c) Adoptar las medidas para que se satisfagan, en forma eficiente, las necesidades del tránsito de vehículos y del transporte de personas.*

*d) Realizar los estudios técnicos indispensables para la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos.*

*Para atender estas funciones, en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes existirán los órganos internos necesarios.” (El subrayado no es del original)*

Conforme a lo expuesto, el acto objeto de impugnación se enmarca plenamente dentro de las potestades, competencias, atribuciones y actuaciones pertinentes y necesarias del Consejo de Transporte Público. Razones por las cuales no se pueden estimar como procedentes las Acciones de marras. Amén de que lo que la parte Recurrente realiza en su Impugnación, es Canalizar como Vicios o Argumentos de Impugnación lo que Inicialmente solo fueron sus Observaciones Propias en cuanto al Manual dicho. **Según lo expuesto tenemos que la Prestación del Servicio Público de Transporte de Personas se encuentra Regulada por el Estado, EL CUAL DEBE EJERCER SUS PODERES DE DIRECCIÓN, CONTROL, VIGILANCIA, ORDEN Y SANCIÓN frente aquellos a quienes ha delegado su prestación, ostente éstos la condición de Concesionarios o Permisionarios.**

En fin, el Acto Objetado sí presenta Motivo, Fundamento y Contenido debidos y expresos, no siendo procedente ninguna Nulidad por tales motivos.”… **(Resolución No. TAT-3028-2016 de las 10:15 horas del día Veintinueve del mes de Junio del Dos Mil Dieciséis)**

Finalmente, tal y como se señala en los **CONSIDERANDOS 14 y 19** del acto objetado, lo que se actúa es en rigor de la emergencia que se vive y de la situación muy particular de los operadores del Servicio Especial de Transporte de Estudiantes y es bajo esa tesitura que el caso presente debe ser analizado y no dentro de la legalidad normal, en torno a la cual él mismo podría verse de forma diversa, y es precisamente así que este Tribunal estima que el primer amparo de lo dispuesto por el Consejo de Transporte Público se encuentra en el texto y mandato del Numeral 226 de la Ley General de la Administración Pública, el cual indica:

**…”Artículo 226.-**

1. En casos de urgencia y para evitar daños graves a las personas o irreparables a las cosas, podrá prescindirse de una o de todas las formalidades del procedimiento e incluso crearse un procedimiento sustitutivo especial.”…

Definiendo así lo que se denomina **Procedimiento de Urgencia**; y sobre el ***PROCEDIMIENTO DE URGENCIA***, el Dr. Ernesto Jinesta Lobo, en su Artículo “***Tendencias Actuales del Procedimiento Administrativo***” (*Ver www.ernestojinesta.com*), señala:

*“****D.- Procedimiento de Urgencia***

*En el Título Primero “Principios Generales” del Libro Segundo de la LGAP, se regula este procedimiento. El artículo 226, párrafo 1°, ibidem dispone, al efecto, lo siguiente:*

***“En casos de urgencia y para evitar daños graves a las personas o irreparables a las cosas, podrá prescindirse de una o de todas las formalidades del procedimiento e incluso crearse un procedimiento sustitutivo especial”.***

*El Procedimiento Administrativo Sustitutivo Especial o de Urgencia previsto en el artículo 226, párrafo 1°, de la LGAP será aplicable, única y exclusivamente, cuando concurra alguna de las circunstancias anormales estipuladas en el numeral 180, párrafo 3°, de la Constitución Política, esto es, por “guerra”, “conmoción interna” o “calamidad pública” (v. gr. agresión externa, guerra civil, desorden público interno causado por levantamientos de distintos sectores sociales, terremotos, huracanes, inundaciones, etc.)”… (****Ver Voto de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia No. 3410-92 de las 14:45 hrs. del 10 de noviembre de 1992 –reiterado en el No. 1369-2001 de las 14:30 hrs. del 14 de febrero del 2001****)*

Además, en una ***situación de EMERGENCIA*** como la que se vive, opera plenamente el **PRINCIPIO CONSTITUCIONAL DE NECESIDAD**, el cual ha sido definido por nuestra Sala Constitucional en su **voto número. 2009-09427**, de las 15:12 del 18 del junio del 2009, en el que claramente se establece que en cuanto a situaciones de emergencia, imprevisibles, de estado de necesidad y similares (*extraordinarias*), no pueden medirse o atenderse con normas jurídicas o técnicas, promulgadas para condiciones ordinarias y normales. Indica en tal sentido:

*…”****El segundo nos lleva a considerar que se valora la conformidad constitucional del Decreto a partir de lo establecido para situaciones ordinarias y normales****. Como advierte la sentencia antes transcrita, todo sistema constitucional debe prever reglas especiales que le permitan atender situaciones de emergencia, en las que corran grave riesgo los bienes jurídicos públicos y privados, de modo que se pueda actuar con la agilidad y energía que las circunstancias requieran y así eliminar o minimizar los peligros existentes. Para responder a las circunstancias excepcionales, no obstante,* ***la emergencia impone una legalidad de crisis****. Y esa legalidad puede implicar cambios presupuestarios más allá de los autorizados por el artículo 45 de la Ley de repetida cita.”*

*[…]*

*“****se trata, en general, de situaciones anormales que no pueden ser controladas, manejadas o dominadas con las medidas ordinarias de que dispone el Gobierno****. De manera que la "emergencia" que ha contemplado el artículo 180 constitucional resulta ser un concepto jurídico indeterminado, porque no se determinan exactamente sus límites, precisamente a causa de que se está refiriendo a un supuesto de la realidad, que permite concreción o precisión al momento de aplicarse y que se opone, frontalmente, al concepto de la simple urgencia.” (Sentencia 1992-3410)*

*El numeral contiene entonces el régimen constitucional mediante el cual el Poder Ejecutivo debe reconducir los recursos públicos que fueron aprobados en tiempos normales, a una situación que exige legislación nueva, para afrontar situaciones de crisis y de emergencia.”*

*[…]*

*“****En este sentido, el principio de legalidad puede imponer limitaciones considerables e incompatibles ante un daño generalizado o un inminente peligro, y no sería posible desde el punto de vista constitucional fundamentar con él la actividad del Estado ante circunstancias excepcionales o anómalas que enfrenta, como para responder con el ordenamiento jurídico normal porque únicamente agravaría la situación.******Al ocurrir uno o varios hechos graves y de considerable magnitud, debe nacer una potestad del Estado a favor de la defensa de los derechos fundamentales dañados o que se encuentran en inminente peligro, con el fin de que las cosas regresen a su situación normal. Precisamente, el párrafo 3° del artículo 180 de la Constitución Política contiene implícitamente el principio de necesidad, de modo que es posible sustituir aquél principio de legalidad con el de necesidad, que posee suficiente capacidad para crear normas jurídicas frente a situaciones graves y generalizadas que demandan una respuesta inmediata.*** *Esta solución, lejos de ser teórica resulta ser pragmática en el tanto que la prohibición del Poder Ejecutivo de actuar en este tipo de escenarios extremadamente calificados, para dejar esa iniciativa a la Asamblea Legislativa, produciría resultados no queridos por el propio constituyente, cuando incluyó una norma constitucional para regular el estado de necesidad.”*

***[…]***

***“El principio de necesidad permite una nueva función creadora para enfrentar las circunstancias excepcionales o anómalas cuya urgencia es implícita. Similarmente en el Derecho Penal el estado de necesidad permite eximir la pena a un individuo, cuando se encuentra en una situación que le obliga a actuar contra el ordenamiento jurídico penal, para causar un mal pero evitar otro de mayor magnitud, que es además inminente y actual. Incluso el artículo 226 de la Ley General de la Administración Pública, permite al Poder Ejecutivo prescindir de las formalidades del procedimiento, e incluso producir uno sustitutivo especial, en casos de urgencia y para evitar daños graves a las personas o irreparables a las cosas.*** *Consecuentemente, esta Sala se encuentra frente a una situación en la cual al Poder Ejecutivo no se le prohíbe asumir sus otras atribuciones constitucionales, como ejercer la iniciativa que expresamente se le atribuye para dictar normas jurídicas, con suficiente valor y eficacia que le permita enfrentar una realidad inaplazable, coyuntural y generalizada,* ***frente a la cual los medios legales comunes producirían resultados indeseados y a destiempo.*** *Más aún, el propio principio de división de los poderes del Estado no sería un obstáculo para esta interpretación constitucional, conforme a lo regulado por el constituyente. Es evidente que el párrafo 3° del artículo 180 de la Constitución Política omite dar un tratamiento al estado de necesidad cuando la Asamblea Legislativa se encuentra instalada y sesionando, que es precisamente cuando fue dictado el Decreto Ejecutivo No. 34151-H impugnado. Sin embargo, el liderazgo del Poder Ejecutivo para determinar las necesidades de recursos de la Nación en tiempos normales como anormales, es evidente, y sigue vigente hoy en el esquema del Poder Constituyente****, toda vez que puede tomar decisiones inmediatas en resguardo de la seguridad e integridad de las personas, como por razones de seguridad nacional.****”*

***[…]***

*Las razones pueden ser evidenciadas con lo siguiente: a) Las condiciones normales de funcionamiento del Estado quedan desbordadas, exigiendo una alteración de todo el ordenamiento jurídico, incluidos los gastos aprobados por el Poder Legislativo, y cuya redefinición inmediata no podría postergarse en un complejo proceso de toma de decisiones legislativas, mediante una reforma a la ley de la misma naturaleza presupuestaria.; b) Es evidente que el orden jurídico constitucional descansa sobre el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo para desarrollar disposiciones jurídicas fundamentadas en los principios de orden público, el principio de adaptabilidad del régimen legal y a las necesidades existentes, donde la intervención de cada uno resulta crucial para validar un nuevo ejercicio presupuestario acorde a la excepcionalidad de las circunstancias. El comportamiento histórico acreditado en las actas de la Asamblea Nacional Constituyente evidencia un tratamiento jurídico de excepción a las situaciones relacionadas con el estado de necesidad. c) Las disposiciones de la Constitución Política deben ser objeto de un interpretación pro homine y pro libertate, de manera que la actividad administrativa debe estar enfocada en los derechos fundamentales de los habitantes de la Nación perjudicados,* ***antes de preservar un ejercicio económico que responde a situaciones de normalidad, de modo que el derecho debe servir como instrumento al servicio del ser humano.”****…**(el resaltado es nuestro)*

Siendo en mérito de lo antes dicho, este Tribunal estima que ante lo extraordinario y emergente de la situación que se vive, la actuación objetada y emitida por el Consejo de Transporte Público, se enmarca dentro de los términos y cánones sociales y legales debidos, ajustándose a la legalidad del caso y estando sometida siempre, claro está y según su excepcionalidad y a la cosa juzgada formal que impera en sede administrativa, a la constante revisión; a efecto de revalorar o readecuar sus condiciones y alcances, en virtud de sus consecuencias e impactos.

Conforme todo lo señalado antes, se estima como ajustada a derecho la actuación general emitida por el Consejo de Transporte Público y que es impugnada por los señores **J.Q.A., cédula de identidad …, A.M.R.E., cédula de identidad …, J.A.A.A., cédula de identidad …, G.A.V., cédula de identidad …;** No observándose tampoco, vicios nugatorios en lo actuado, los cuales pudieran importar la nulidad del acto objetado, y en mérito de ello se tienen como improcedentes las acciones que se han valorado.

**POR TANTO**

**I.-** Se declara sin lugar el **Recurso de Apelación en Subsidio y Nulidad concomitante,** presentado por los señores **J.Q.A., cédula de identidad …, A.M.R.E., cédula de identidad …, J.A.A.A., cédula de identidad …, G.A.V., cédula de identidad …,** todos en su condición de concesionarios de transporte Remunerado de personas modalidad taxi, contra el **Artículo 4.1 de la Sesión Ordinaria 72-2020 del 24 de setiembre de 2020, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.** **.**

**II.-** Conforme las determinaciones del numeral 22, inciso c), de la Ley No. 7969, ***se da por agotada la vía administrativa.***

**III.-** **NOTIFIQUESE.**

Lic. Ronald Muñoz Corea

**Presidente**

Lic. Carlos Rivas Fernández Lic. Mario Quesada Aguirre

**Juez a.i Juez**