**RESOLUCIÓN TAT N. 4082-2022**

**TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE TRANSPORTE.** San José. a las a las ocho horas con cinco minutos del ocho de junio de dos mil veintitrés.

Se conoce **RECURSO DE APELACIÓN PARCIAL EN SUBSIDIO** interpuesto por **TPCQ S.A**;cédula jurídica número 0-000,representada por **LICS**, cédula de identidad 0-000, en su condición de apoderada generalísima sin límite de suma; en contra del **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 61-2021 de 12 de agosto de 2021** emitido por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público y su informe CTP-DT-DING-INF-235-2021, tramitado en este Tribunal bajo el **Expediente administrativo TAT-068-22.**

**RESULTANDO**

**PRIMERO. -** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público mediante **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 61-2021 de 12 de agosto de 2021**, acuerda lo siguiente:

“(…) **POR TANTO SE ACUERDA:**

1. Aprobar, basados en los fundamentos, motivos y contenidos, desarrollados en los considerandos del oficio **CTP-DT-DING-INF-0235-2021**, todas las recomendaciones emitidas en el informe dicho, el cual forma parte integral de este acuerdo.
2. Autorizar, desde el punto de vista técnico, la unificación de los códigos de las Rutas Nº 000 y 000, operadas por la empresa **TPCQ S.A.**, bajo el **código único de Ruta N° 000**, descrita como “000”.
3. Desactivar el código de la Ruta Nº 000, operada anteriormente por la empresa **TPCQ S.A.**
4. Autorizar los ramales de la Ruta N° 000, bajo operación de la empresa **TPCQ S.A.**, (…)
5. Unificar la flota de las Rutas N° 000 y 000, ahora bajo el código único de la Ruta N° 000, y aumentar en 5 unidades la flota óptima de la Ruta N° 000, bajo operación de la empresa **TPCQ S.A.**, quedando finalmente con 19 unidades, lo anterior, conforme el informe presentado por la empresa I, organismo de inspección acreditado ante el ECA, tal y como se detalla a continuación:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **RUTA N° 000** | | |
| **Recorrido** | **Descripción** | **Flota** |
| 1 | 000 | 2 |
| 2 | 000 | 12 |
| 3 | 000 | 3 |
| 4 | 000 | 1 |
| 5 | 000 | 1 |
| 6 | 000 | 1 |
|  | Sumatoria | 20 |
|  | **Flota Optimizada** | **19** |

**Nota**: De acuerdo a la optimización de la flota y el manejo de los recursos se determina que la ruta N°000, puede operar los horarios establecidos anteriormente con **19** unidades.

(…)

1. Notifíquese: TPCQ S.A., a los correos [000@yahoo.com](mailto:autobuseschilsaca@yahoo.com) y 000[sa@hotmail.com](mailto:sa@hotmail.com) **(ADJUNTAR COPIA DEL OFICIO CTP-DT-DING-INF-0235-2021)** (…)”. (Léanse los folios 20 vuelto al 33 del expediente TAT-068-22)

El acuerdo fue notificado el **16 de agosto de 2021** vía correo electrónico a las direcciones [000@yahoo.com](mailto:autobuseschilsaca@yahoo.com) y [a 000[sa@hotmail.com](mailto:sa@hotmail.com)](mailto:autobuseschilsac@yahoo.com). (Léase el folio 34 del expediente TAT-068-22)

**SEGUNDO. –** El **23 de agosto de 2021**, la empresa recurrente por medio de su apoderada, la señora LICS, cédula de identidad 000, presenta **recurso de apelación parcial en subsidio,** en contra del **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 61-2021 de 12 de agosto de 2021** emitido por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público y su informe CTP-DT-DING-INF-235-2021,indicando en resumen lo siguiente:

* Alega la empresa recurrente que está parcialmente de acuerdo con el informe del Departamento de Ingeniería en cuanto a la unificación de códigos realizada pero no en cuanto a la cantidad de unidades autorizada (19), porque superan realmente las que se ocupan para brindar el servicio.
* Refiere la recurrente que los ramales 000 -000, solamente se ocupa una (1) unidad, de acuerdo al rol de horarios que proponen.
* Alega que de acuerdo a los mapas de los recorridos se demuestra que son un solo corredor y que no se ocupan 3 unidades para brindar servicio en estos ramales.
* Enuncia los kilometrajes a líneas 4, 5 y 6 referente a los ramales 000 -000, se observan sus kilometrajes.
* Considera que aumentar a 19 unidades la flota óptima sería innecesario, más en los tiempos de pandemia por COVID 19.
* Peticiona que se dé con lugar el presente recurso, se deje sin efecto parcialmente el informe técnico CTP-DT-DING-INF-0235-2021 del Departamento de Ingeniería, en lo que se refiere al aumento de flota óptima; y se solicite al Departamento Técnico valorar y/o revisar dicho oficio, autorizando un total de 17 unidades. (Léanse los folios del 12 al 20 del expediente administrativo TAT-068-22)

**TERCERO. -** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, en el **Artículo 7.5 de la Sesión Ordinaria 94-2021 del 7 de diciembre de 2021**, conoce el informe **CTP-AJ-OF-2021-1372 del 24 de noviembre de 2021**, presentado porla Dirección de Asuntos Jurídicos referente al recurso de revocatoria parcial contra el acuerdo contenido en el **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 61-2021 de 12 de agosto de 2021**,y dispone lo siguiente:

“(…) **POR TANTO SE ACUERDA:**

1. Aprobar todas las recomendaciones contenidas en el oficio **CTP-AJ-OF-2021-1372**, el cual forma parte integral de este acuerdo.
2. Rechazar el recurso de revocatoria parcial contra el artículo 7.2 de la sesión ordinaria número 61-2021 por improcedente, siendo que la recurrente no aporta criterios técnicos que justifiquen la reducción en las unidades de 19 a 17, siendo que ella misma facilitó el informe certificado por el ente acreditado por el ECA, en el cual se indicó que se requieren 18 unidades para poder cumplir con el servicio, ya que los primeros 18 autobuses corresponden a los ramales 1, 2, 3 y 4 (producto del estudio de I) y la última unidad (unidad 19) corresponde a los ramales 4 y 5, recalcando el informe técnico, que en el informe entregado por la empresa TP, no se solicitó reestructurar la ruta, no se presentó información de demanda que justificara algún tipo de cambio para los ramales 4, 5 y 6, por lo que la solicitud de 17 unidades que solicitan en la petitoria del recurso de revocatoria parcial, por sí sola va en contra del estudio técnico realizado por el Organismo de Inspección Acreditado ante el ECA, y mismo que fue presentado por la recurrente.
3. Elevar la apelación ante el Tribunal Administrativo de Transportes (sic) para su atención conforme a derecho corresponde.
4. Notifíquese: TPCQ S.A., a los correos
5. 000@yahoo.com y autobuseschilsac@yahoo.com (ADJUNTAR COPIA DEL OFICIO CTP-AJ-OF-2021-001372) (…)”. (Léase el folio 02 del expediente administrativo TAT-068-22)

El acuerdo fue notificado el **8 de diciembre de 2021** vía correo electrónico a las direcciones 000@yahoo.com y autobuseschilsac@yahoo.com. (Léase el folio 03 del expediente TAT-068-22)

**CUARTO. -** El Tribunal Administrativo de Transporte mediante la Prevención No. 1 de la 10:35 horas del 4 de agosto de 2022, solicita a la Dirección Ejecutiva del CTP que remita copia certificada del expediente administrativo No. 357392en el que se encuentra el estudio realizado por la empresa I para las Rutas No. 000 y la Ruta No. 000, así como la gestión de la empresa recurrente respecto del estudio realizado por el organismo acreditado ante el ECA. (Léanse los folios del 62 a 65 del expediente TAT-068-22)

**QUINTO. –** El **6 de setiembre de 2022**, el Consejo de Transporte Público remite el oficio No. CTP-SDA-OF-00119-2022 de 05 de setiembre de 2022 por medio del cual, la Secretaría de Actas del CTP, remite certificación No. SDA/CTP-22-09-00017 de las 11:35 horas del 5 de setiembre de 2022, el cual corresponde al Informe Técnico de actualización de variables de la Ruta 000-000 operada por la empresa TPCQ S.A. (Léanse los folios del 66 al 99 del expediente TAT-068-22)

**SEXTO. -** En los procedimientos se han observado las prescripciones legales.

**Redacta la Jueza Villegas Herrera.**

**CONSIDERANDO**

**1.- COMPETENCIA. -** El Tribunal Administrativo de Transporte es el competente para conocer y resolver el presente recurso de apelación de conformidad con el artículo 22 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi No. 7969 del 22 de diciembre de 1999.

**2.- ADMISIBILIDAD DEL RECURSO. En cuanto a la Legitimación:** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de la ley 7969 “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi”, se tiene que en el **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 61-2021 de 12 de agosto de 2021**, se autoriza la unificación de los códigos de las Rutas No. 000 y No. 000, operadas por la empresa TPCQ S.A., bajo el código único de Ruta No. 000, descrita como “000”; se desactiva el código de la Ruta No. 000, operada por la misma empresa, y se unifica la flota de las Rutas No. 000 y No. 000, bajo el código único de la Ruta No. 000; se aumenta en 5 unidades la flota óptima de la Ruta No. 000, bajo operación de la empresa **TPCQ S.A.**, quedando finalmente con 19 unidades, por lo que la recurrente ostenta legitimación para impugnar el acto administrativo recurrido. **En cuanto al Plazo:** El acto administrativo contenido en el **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 61-2021 de 12 de agosto de 2021**, fue notificado el **16 de agosto de 2021** a los correos [000@yahoo.com](mailto:autobuseschilsaca@yahoo.com) y 000[sa@hotmail.com](mailto:sa@hotmail.com), -*léase el folio 34 del expediente TAT-068-22*- y sus acciones recursivas fueron presentadas el **23 de agosto de 2021**, con lo cual se tiene que el recurso se presenta dentro del plazo de ley.

1. **HECHOS PROBADOS.** De importancia para la decisión de este asunto, se estiman como debidamente demostrados los siguientes hechos:
2. La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público mediante **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 61-2021 de 12 de agosto de 2021,** dispuso aprobar las recomendaciones contenidas en el oficio **CTP-DT-DING-1NF-0235-2021 del 06 de agosto del 2021 y dispuso entre otros puntos** Unificar la flota de las Rutas N° 000 y 000, ahora bajo el código único de la Ruta N° 000, y aumentar en 5 unidades la flota óptima de la Ruta N° 000, bajo operación de la empresa **TPCQ S.A.**, quedando finalmente con 19 unidades, lo anterior, conforme el informe presentado por la empresa I, organismo de inspección acreditado ante el ECA. (Léanse los folios 20 vuelto al 33 del expediente TAT-068-22)
3. La empresa **TPCQ S.A.,** presenta Recurso de Revocatoria con Apelación en subsidio, el 23 de agosto de 2021, indicando su disconformidad parcial con el Informe del Departamento de Ingeniería en cuanto a la cantidad de unidades autorizada para brindar el servicio. (Léanse folios del 13 al 17 del expediente TAT-068-22)
4. La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público mediante **Artículo 7.5 de la Sesión Ordinaria 94-2021 del 7 de diciembre de 2021**, conoce el Informe No. CTP-AJ-OF-2021-1372 del 24 de noviembre de 2021 y acuerda rechazar el Recurso de Revocatoria planteado y elevar a este Tribunal la Apelación. (Léase el folio 2 del expediente TAT-068-22)
5. Que consta en el expediente administrativo Informe Técnico Actualización de Variables Ruta N° 000-000 TPCQ S.A., suscrito por el MSc. VSR, con fecha 24 de marzo del 2021, en el que certifica que la Dirección Profesional del Estudio de Tiempos, Cantidad De Servicios/ Carreras (Frecuencias De Viaje) del Informe Técnico Para La Actualización De Variables De La Ruta No. 000-000 TPCQ S.A., se realizó bajo su supervisión y dirección. (Léanse los folios del 68 al 99 del expediente TAT-068-22).
6. El **6 de agosto de 2021**, el Departamento de Ingeniería de la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, emite el informe técnico para refrendo, Rutas N°000 y N°000, operadas por la empresa **TPCQ, s.a.**, bajo el número CTP-DT-DING-INF-0235-2021, en el cual establece en lo que interesa que: «*la unificación de los códigos de las rutas N°000 y N°000, operadas por la empresa TPCQ S.A bajo un único código de Ruta N° 000 es técnicamente viable pues todo los recorridos presentan características como la atención de sectores de población contiguos, no se presenta afectación al usuario ni a los operadores cercano; permitiendo un manejo óptimo de la flota disponible y la posibilidad de optimizar los recorridos. Recomendado en definitiva unificar la flota de las Rutas N° 000 y 000, ahora bajo el único código de la Ruta N° 000 y aumentar en 5 unidades la flota óptima de la Ruta N° 000, bajo operación de la empresa TPCQ, S.A., quedando finalmente con 19 unidades, distribuidas de la siguiente forma: Ruta N° 000, Recorrido 1, Descripción: 000, Flota 2; Recorrido 2, Descripción: 000, Flota 12; Recorrido 3, Descripción: 3: 000, Flota 3; Recorrido 4, Descripción: 000, Flota 1; Recorrido 5, Descripción: 000-000, Flota 1; Recorrido 6, Descripción: 000-000, Flota 1; Sumatoria 20, Flota Optimizada 19.»* (Léanse los folios del 35 al 55 del expediente TAT-068-22)
7. **HECHOS NO PROBADOS. –** Ninguno deimportancia para la resolución del presente asunto.
8. **SOBRE EL FONDO.**  En el caso concreto, es importante recordar que la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, Ley No. 3503, en su artículo 1, dispone que:

“*El transporte remunerado de personas en vehículos automotores colectivos, excepto los automóviles de servicio de taxi regulado en otra ley, que se lleva a cabo por calles, carreteras y caminos dentro del territorio nacional,* ***es un servicio público regulado, controlado y vigilado*** *por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes”.* (Lo subrayado no es del original)

Así las cosas, el transporte remunerado de personas es una competencia del Estado, quien la puede ejercer por sí o a través de particulares, sea por la vía de la concesión o del permiso, por lo que su naturaleza jurídica es la de un servicio público por lo que se encuentra subordinada al régimen del derecho público.

La Administración, tiene el deber de fiscalizar y verificar la correcta prestación del servicio remunerado de personas que delega en los particulares, pero también *cuenta con la potestad de dictar todas aquellas pautas generales que de acuerdo con criterios técnicos sean necesarias para una mejor prestación del servicio público cedido*, con prerrogativas y potestades especiales que le permiten fijar itinerarios, horarios, condiciones, realizar los estudios técnicos pertinentes, que determinen la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos.

Así, el Consejo de Transporte Público tiene, entre otras, las siguientes atribuciones dentro de la cual se enmarca la regulación y el control de lo referente al transporte remunerado de personas modalidad autobús:

*“****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.*

*(…)*

*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.”*

La empresa recurrente alega que «*está parcialmente de acuerdo con el informe del Departamento de Ingeniería en cuanto a la unificación de códigos realizada pero no en cuanto a la cantidad de unidades autorizada (19), porque superan realmente las que se ocupan para brindar el servicio*»

Ahora bien, el informe emitido por el Departamento de Ingeniería de la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, emite el informe técnico para refrendo, Rutas N°000 y N°000, operadas por la EMPRESA TPCQ, S.A., bajo el número CTP-DT-DING-INF-0235-2021, en el cual recomienda a la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, la unificación de los códigos de las Rutas N° 000 y N° 000, bajo el código N°000 , en el cual incluye el recorrido 5 descrito como: 000-000, indicando la flota requerida, y el recorrido 6 descrito como: 000-000 con su respectiva flota, como de seguido se detalla:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Ruta N° 000** | | |
| **Recorrido** | **Descripción** | **Flota** |
| **1** | 000 | 2 |
| **2** | 000 | 12 |
| **3** | 000 | 3 |
| **4** | 000 | 1 |
| **5** | 000 | 1 |
| **6** | 000 | 1 |
|  | Sumatoria | 20 |
|  | **Flota Optimizada** | **19** |

Afirma la recurrente en sus alegatos que «*los ramales 000 -000, solamente se ocupa una (1) unidad, de acuerdo al rol de horarios y que estiman que se puede brindar con los recorridos autorizados, indicando que por la emergencia nacional de la pandemia del COVID 19 y la reducción en sus ingresos no pueden adquirir 2 nuevas unidades, por lo que solo cuentan con 17. También señala que de acuerdo a los mapas de los recorridos se demuestra que son un solo corredor y que no se ocupan 3 unidades para brindar servicio en estos ramales, que en el cuadro de los kilometrajes a líneas 4, 5 y 6 referente a los ramales 000 -000, se observan sus kilometrajes, por lo que considera que aumentar a 19 unidades la flota óptima sería innecesario, más en los tiempos de pandemia por COVID 19; ante lo cual, peticiona que se declare con lugar el recurso, se deje sin efecto parcialmente el informe técnico CTP-DT-DING-INF-0235-2021, en lo que se refiere al aumento de flota óptima; y se autorice un total de 17 unidades»*

Al respecto, el Departamento de Ingeniería del CTP, en el apartado 5 de su informe, referido al Estudio de demanda que los ramales de 000 y 000, - 000 no fueron analizados dentro del informe realizado por el Organismo de Inspección acreditado ante el ECA, por lo tanto, no se presenta el estudio de demanda para esos ramales, ante lo cual, la Junta Directiva del Concejo de Transporte Público, en el conocimiento del recurso de revocatoria, considera según lo indicado en Informe CTP-AJ-OF-2021-1372, emitido por la Dirección de Asuntos Jurídicos, determina que no se tiene un estudio técnico que respalde la actualización de estos 2 ramales, e incluso que en el informe de presentado por la empresa ya indica que se requieren 18 unidades y no 17 como peticiona, lo que va en contra del estudio técnico presentado por ella misma.

Tal y como lo indica la Dirección de Asuntos Jurídicos, en el citado Informe, *"...Básicamente la intención del recurso es con el fin de que se deje sin efecto parcialmente en lo que se refiere al aumento de flota óptima, realizando una adición al informe CTP-DING-INF-02352021, autorizando un total de 17 unidades, es decir dos unidades menos de las aprobadas, con respecto a este punto es importante enfatizar que lo manifestado por el Departamento de Ingeniería en el sentido de que cuando realizaron el estudio (CTP-DING-INF-0235-2021) lo realizaron basándose en la información aportada por la misma empresa TPCQ S.A., mediante el informe realizado por el Organismo de Inspección Acreditado ante el ECA, por lo que basándose en esa información se actualizó la información operativa, las frecuencias, las distancias, entre otros.”*

Nótese que en el Informe Técnico de Actualización de Variables" aportado por la recurrente, indica -a folio 77 del expediente administrativo TAT-068-22 (folio 20 del informe citado)-, se indica expresamente lo que de seguido se transcribe:

"La cantidad de unidades autorizada, fue verificada en relación con las necesidades reales de servicio, estableciéndose para todos los efectos que las mismas son insuficientes para cubrir el servicio público de forma óptima, por lo que se recomienda aumentar la flota optima (sic) autorizada en: **04 UNIDADES estableciéndose una FLOTA OPTIMA FINAL DE 18 UNIDADES DE SERVICIO**."

Ahora bien, el transporte remunerado de personas, conforme lo dicho, es una actividad, que a pesar de ser desarrollada por particulares, se rige por las normas de Derecho Público, por tratarse precisamente de un servicio público, de tal modo que, su actuación debe administrarse bajo el marco del Principio de Legalidad y le son aplicables los principios fundamentales del Servicio Público, tales como el principio de continuidad, regularidad, uniformidad, generalidad y obligatoriedad, quedando sometida a la tutela Administrativa, que desarrollará el órgano designado por el ordenamiento jurídico.

Es así como en la especie, este Tribunal Administrativo de Transporte, valorando la prueba que consta en el expediente y los argumentos presentado por la empresa recurrente, arriba a la conclusión de que se está en presencia de un acto administrativo, que se basa en un informe de su órgano técnico, respecto del cual, la recurrente no aporta prueba técnica que desvirtúe el informe rendido por el Departamento de Ingeniería; sino que incluso peticiona una flota inferior a la flota recomendada por el INFORME TÉCNICO PARA LA ACTUALIZACIÓN DE VARIABLES DE LA RUTA No. 000-000 TPCQ S.A., por ella presentado; el cual adolece del estudio de técnico de actualización de los ramales 000.

**POR TANTO**

**I.-** Se declara **SIN LUGAR** el **RECURSO DE APELACIÓN PARCIAL EN SUBSIDIO** interpuesto por **TPCQ S.A;** cédula jurídica número 0-000,representada por LICS, cédula de identidad 0-000, en su condición de apoderada generalísima sin límite de suma; en contra del **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 61-2021 de 12 de agosto de 2021** emitido por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público y su informe CTP-DT-DING-INF-235-2021.

**II**.- Por carecer la presente resolución de ulterior recurso en sede administrativa, de conformidad con los artículos 16 y 22, inciso c), de la Ley 7969, *se da por agotada la vía administrativa*.

**III.-** Según las disposiciones del artículo 16 de la Ley No. 7969, rector en la materia, se recuerda que los fallos de este Tribunal *son de acatamiento inmediato, estricto y obligatorio*. **NOTIFÍQUESE.**

Lic. Ronald Muñoz Corea

**Presidente**

Licda. Maricela Villegas Herrera Licda. María Susana López Rivera

**Jueza Jueza**