**RESOLUCIÓN TAT-No. 4171-2024**

**TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE TRANSPORTE.** San José a las 07:50 horas del 22 de octubre de 2024.

Recurso de Apelación en Subsidio e Incidentes previos de Suspensión del Acto Administrativo y Nulidad Concomitante, presentado por la empresa **TUS** cédula Jurídica No. 000, por medio del señor **JMC** cédula de identidad No. 000 en su condición de Vicepresidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de Suma, contra el **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 05-2024** **del 05 de febrero de 2024**, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público y el informe de la Dirección Técnica **No.** **CTP-DT-INF-0002-2024** **del 01 de febrero de 2024**. El presente caso es tramitado en este despacho bajo el **Expediente Administrativo No. TAT-045-24.**

**RESULTANDO**

**PRIMERO:** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 05-2024 del 05 de febrero de 2024**, acogió el informe **No. CTP-DT-INF-0002-2024 del 01 de febrero de 2024,** de la Dirección Técnica el cual dispuso lo siguiente: (Ver folios 39 y 40 del expediente administrativo).

***“ARTÍCULO 3.2.-*** *Se conoce oficio* ***CTP-DT-INF-0002-2024****, referente a definición de tipo de ruta y tipología para autobuses de tipo piso bajo (TUB) y autobús de tipo acceso bajo (TUA).*

***CONSIDERANDO:***

***PRIMERO:*** *Procede este Órgano Colegiado a conocer el oficio* ***CTP-DT-INF-0002-2024****, referente a definición de tipo de ruta y tipología para autobuses de tipo piso bajo (TUB) y autobús de tipo acceso bajo (TUA), mocionándose para aprobar todas las recomendaciones contenidas en el mismo, el cual forma parte integral del presente acuerdo.*

***SEGUNDO:*** *Indica el Ing. Luis Amador: “Muy bien, entonces, en el informe, en el oficio se refiere al kilometraje máximo. Yo veo que eso no cubriría el interurbano corto que se da entre Alajuela y San José o entre Cartago y San José, entonces, yo le pregunto a la Dirección Técnica, cuánto sería el kilometraje adecuado para poder incluir en estas rutas, 25 km será suficiente, doña Aura usted me dice. La Ing. Aura Álvarez contesta: “Sí señor, podríamos incluir hasta 30 km.”*

***TERCERO:*** *El Ing. Luis Amador señala: “Y la otra duda es que veo que por ahí decían algo de que algún acceso podría tener gradas y el otro no, yo prefiero que ambos accesos sean sin gradas, ven algún inconveniente.” La Ing. Aura Orozco responde: “No señor, que debería ser restrictivo nada más en el oficio y en el manual.”*

***CUARTO:*** *En cuanto al período de implementación de lo anterior, el Ing. Luis Amador señala: “Muy bien, el período de incorporación de estos autobuses. Generalmente los pedidos de autobuses dura seis meses, le podríamos dar un par de meses adicionales y que empiece a regir a partir del primero de octubre, y dar un transitorio de treinta días, para que si algún autobusero ya hizo un pedido, que está esperado después del 01 de octubre, en esos 30 días justifique fehacientemente con los documentos correspondientes que esa compra está ya solicitada para podérsela justificar, pensaría, yo no sé, la Dirección Técnica, si tiene algún criterio diferente.” La Ing. Aura Orozco responde: “Si señor estamos de acuerdo.”*

***QUINTO:*** *Ahora, en cuanto al pago electrónico, el Ing. Luis Amador manifiesta: “Muy bien, yo pensaría que también en aras de incentivar lo que es la incorporación del pago electrónico, podríamos ponerle un rige a partir del 01 de enero 2025, que toda unidad que ingresa nueva debe de venir con el dispositivo de pago electrónico incorporado. En el Manual de Tipologías, lo colocaríamos y sería para las rutas que no estén con tarifa fraccionada, Dirección Técnica, alguna acotación al respecto.” La Ing. Aura Orozco señala: “No señor, no tenemos señor.”*

***POR TANTO, SE ACUERDA***

*1. Aprobar todas las recomendaciones contenidas en el oficio* ***CTP-DT-INF 0002-2024,*** *el cual forma parte integral de este acuerdo.*

*2. Indicar, que a pesar del establecimiento de la tipología que guie a la adquisición de unidades de tipo piso bajo y de tipo acceso bajo para el transporte público regular modalidad autobús, la autorización para el inicio de la inscripción de flota de ambos tipos dentro de los esquemas operativos de las rutas regulares, así como la estrategia que se seguirá en este proceso, será notificada a los operadores y demás partes interesadas por parte del Consejo de Transporte Público una vez que las condiciones habilitantes lo permitan y la Junta Directiva de este Consejo lo avale expresamente.*

*3. Aprobar e incluir dentro del Sistema Unificado de Clasificación de Rutas, la tipología de Autobús Urbano Plano Piso Bajo y la nomenclatura “TUB”; así como la tipología de Autobús Urbano Plano Tipo Acceso Bajo y la nomenclatura “TUA”, con las especificaciones y requerimientos establecidos en el punto N° 5 del Informe Técnico* ***CTP-DT-INF-0002-2024****, el cual es parte integral del presente acuerdo.*

*4. Aprobar el uso de unidades de tipología TUB y TUA en rutas y ramales de transporte público regular que presenten condiciones de ruta urbana con recorridos menores a 30 kilómetros por sentido, con pendientes máximas de 6% y ponderadas de no más de 5%, con superficie de rodamiento de asfalto, concreto o adoquinadas en su totalidad.*

*5. Indicar que, desde el punto de vista técnico, no se encuentra impedimento para establecer de manera mandatoria la tipología de Autobús Urbano Plano Piso Bajo y/ó de Autobús Urbano Plano Tipo Acceso Bajo en recorridos urbanos de 30 kilómetros o menos por sentido con condiciones principalmente planas, con pendientes máximas de 6% y ponderadas de igual o inferiores a 5% que transiten en vías de asfaltadas, de concreto o adoquinadas en su totalidad en las zonas del país donde así sea considerado por la Junta Directiva su establecimiento.*

*6. Solicitar a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos realizar las gestiones necesarias, según su competencia, que permitan la incorporación de las unidades de tipología Autobús Urbano Plano Piso Bajo “TUB”, y Autobús Urbano Plano Tipo Acceso Bajo “TUA”, dentro de la herramienta de cálculo tarifario.*

*7. Establecer como transitorio que los operadores de ruta regular, permisionarios o concesionarios, tendrán un plazo de* ***30 días hábiles****, a partir de la notificación del presente acuerdo, a efectos de aportar las probanzas respectivas, que logren comprobar que antes de la notificación del acuerdo habían realizado la compra de unidades que no corresponden a las dispuestas en las recomendaciones 4 y 5 de este informe, motivo por el cual no podrán cumplir con la obligación impuesta a la fecha que adopte la Junta Directiva iniciará a aplicar la obligación de estas unidades.*

*8. Disponer que a partir del 01 de enero del 2025, todas las unidades que ingresen al país, deberán contar con el dispositivo de pago electrónico incorporado, lo cual se aplicará a todas las rutas que no estén con tarifa fraccionada.*

*9. Notifíquese: (...)”*

**SEGUNDO:** La Dirección Técnica en el informe **No. CTP-DT-INF-0002-2024 del 01 de febrero de 2024**, realiza un estudio técnico en cumplimiento de lo dispuesto por la Junta Directiva del CTP, en su **Artículo 4.1 de la Sesión Ordinaria 02-2024**, en la que se le instruía valorar dentro del Sistema Unificado de Clarificación de Rutas (SUCR) una tipología específica que incluyera los autobuses de tipo piso bajo con sistema hidráulico de suspensión ajustable, así como los autobuses de tipo acceso bajo con el mismo sistema de suspensión. Esto se realiza por la Dirección Técnica (según indica ésta) para favorecer el escalamiento de la tecnología en las flotas óptimas de las rutas regulares, y que permitan mejorar el servicio a los usuarios. Este informe técnico es conocido en el acuerdo recurrido **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 05-2024 del 05 de febrero de 2024**, y es aprobado en su totalidad. (Ver folios del 42 al 50 del expediente administrativo)

**TERCERO:** La empresa **TUS** por medio del señor **JMC** en su condición de Vicepresidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de Suma, recurre el **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 05-2024 del 05 de febrero de 2024**, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público y el informe sustento del acto impugnado el **No. CTP-DT-INF-0002-2024 del 01 de febrero de 2024**, de la Dirección Técnica, argumentando lo siguiente: (Ver folio del 21 vuelto al 34 del expediente administrativo).

**a).** Indica la empresa que es concesionaria de ruta regular de autobuses, y mediane el artículo 3.3. de la Sesión Ordinaria 38-2021 de 20 de mayo de 2021, se dispusieron variables operativas de la ruta que sirve estableciéndole la tipología TU (Urbano Plano) situación que los sitúa como destinatarios directos del acto administrativo que recurre, por lo que cuentan con la legitimación suficiente para actuar en este caso.

**b).** Que según se desprende de la lectura integral del informe que sirve de sustento técnico al acuerdo impugnado, la Junta Directiva del CTP, no cuenta con aval o dictamen favorable de la Dirección de Asuntos Jurídicos, lo que deja sin sustento jurídico, la medida adoptada y que se impugna, por cuanto limita el ejercicio pleno del derecho de audiencia y defensa de los intereses, de la empresa y el sector en general.

**c).** Que, aunque el informe No. **CTP-DT-INF-0002-2024 de 01 de febrero de 2024**, de la Dirección Técnica, lo indica, a la fecha no se han establecido ni verificado las condiciones habilitantes para la adopción final del acto administrativo impugnado, como sería la modificación del manual, que siente las bases del sistema unificado de clasificación de rutas, Inclusión de las tipologías TUA y TUB en el SUCR, Modificación de la Metodología de cálculo de tarifas, entre otros que indica la recurrente.

**d).** Aún con lo apuntado supra la Junta Directiva dispuso que los operadores cuentan con 30 días hábiles para informar si tienen pedidos en procesos, para exceptuar solamente dichas unidades, de la aplicación de un acuerdo al que además de faltarle criterio legal, también adolece de elementos suficientes que determinen que se cumplieron con las condiciones “habilitantes” para su ejecución.

**e).** Que se encuentra en una condición de vulnerabilidad e inseguridad jurídica pues ya hay una empresa ofertando unidades, pero al no estar claras las condiciones y requerimientos mínimos para la introducción de ese tipo de unidades, se torna muy complejo la adquisición de autobuses pues se obliga a que se utilice ese tipo de vehículos, aunque ni la Ley ni el Reglamento lo indican y sin que estén claros los parámetros que determinan el adquirir solo ese tipo de equipos.

**f).** A la fecha no se cuenta con los estudios técnicos que determinen cual o cuales son las condiciones que eventualmente les permitiría la exclusión parcial o total de los autobuses que les fueron enviados, por lo que no quedan claro cuestiones:

1- Cuando en una misma ruta existan ramales, en los que al menos UNO no pueda ser trabajado con ese tipo de unidades.

2- Cuando en el trazado de ruta, no se cuente con las condiciones e infraestructura adecuada para utilizar esta tecnología.

3- No hay claridad en relación con las limitaciones o ventajas de esta tecnología.

4- Cuando en una ruta, existan TRAMOS del recorrido en los que no pueda utilizarse estas unidades en virtud de la infraestructura vial existente.

5- No hay claridad en relación con el procedimiento y estudios técnicos requeridos para determinar si es viable o no la introducción de este tipo de tecnologías, por ejemplo: infraestructura vial, y de paradas, curvas verticales y horizontales pronunciadas, entre otros.

**g)-** Que, por medio de un acto subordinado, se están implementado requerimientos que no están contemplados ni en las leyes ni en los reglamentos y el criterio para implementarlos ha sido puramente técnico y no se ha atendido al criterio legal. De hecho, indica la empresa que del mismo informe técnico, sustento del acto impugnado se denota claramente que hasta que se den las condiciones habilitantes que lo permitan y la Junta Directiva lo avale, se podrán dar la autorización para la inscripción de este tipo de unidades, pero la Junta Directiva lo ha hecho de manera unilateral, sin contar con la información técnica adecuada para determinar cuáles rutas si son susceptibles de introducir este tipo de tecnología.

**h)-** No queda claro para los administrados el alcance del informe que se avala pues este depende para su ejecución de la determinación de una cantidad de datos y aspectos técnicos y jurídicos y de índole financiera que no han sido analizados, lo que supone una violación al principio de seguridad jurídica, al no existir claridad con relación al precio final de los equipos que se les obliga a adquirir, y al no haber incorporado dicho costo dentro de la metodología de cálculo tarifario, lo que significa un peligro al principio de equilibrio financiero de las concesiones al existir un riesgo económico y financiero ya que los obligarían a invertir en autobuses cuyo costo no se encuentra contemplado en la tarifa.

**i)-** El acto impugnado es Nulo ya que violenta el principio de Jerarquía de la Norma, al pretender modificar por medio de actos subordinados como es el acuerdo del CTP requisitos establecidos en leyes y reglamentos ejecutivos. También es nulo porque, aunque en el mismo informe técnico CTP-DT-INF-0002-2024, se establece la obligatoriedad de contar con el estudio jurídico y tarifario, la Junta Directiva, adopta la decisión del camino de tipología sin contar con esos insumos, lo que refirma la nulidad del acto.

**j)-** Señala la empresa también, que se ha violentado el principio de audiencia y defensa constitucional, consagrado en el numeral 39 de la Constitución Política de la República de Costa Rica, pues como han señalado el acuerdo limita los procesos de compra de unidades a una tipología específica, sin contar el administrado, con los insumos técnicos y legales, así como tarifarios para poder ejercer su derecho de defensa, lo que hace imposible revisar para cada una de las rutas cual sería el proceder, si conviene o no la propuesta, si es aplicable o no, lo que los deja en total estado de indefensión. El acuerdo además es nulo ya que hay una falta de congruencia entre lo que indica el informe incorporado como parte integral del acto administrativo y el acuerdo finalmente adoptado lo que da como resultado una incongruencia grave entre la parte considerativa y la parte dispositiva del acto administrativo.

**k)-** Que con el acuerdo recurrido, la administración prácticamente deja sin posibilidad alguna la introducción de unidades que no sean tipología TUB o TUA, en rutas regulares clasificadas como URBANAS PLANAS, ya que de hecho les solicita indicar si tienen unidades adquiridas de previo a la adopción del acuerdo ya que serán las únicas que con posterioridad se podrán inscribir y la medida la adoptan a pesar de los yerros señalados y sin ni siquiera, haber publicado y actualizado el manual de clasificación de unidades y sin valorar la Junta, que no todas las rutas son susceptibles de introducir este tipo de unidades y aun así limitan acceso a otra tipología, la reglamentación vigente no hace ese tipo de limitación o distinción.

**l)-** Solicita la suspensión del acto administrativo y desarrolla los presupuestos requeridos para la adopción de la medida cautelar que interpone, indicando y sustentando que en el caso particular están presentes los elementos requeridos del Fomus iuris, periculum in mora y la ponderación de los intereses en juego, por lo que solicita se acoja la medida.

**m)-**Solicita se acojan los incidentes presentados, se admita el Recurso de Apelación y por ende se anule el Acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria No. 05-2024.

**CUARTO:** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante **Acuerdo 7.12.1 de la Sesión Ordinaria 20-2024 del 07 de junio de 2024**, conoce el informe **No. CTP-AJ-DE-OF-0528-2024 del 24 de abril de 2024**, de la Dirección de Asuntos Jurídicos, en el cual se analiza las acciones recursivas presentadas por la empresa aquí recurrente y dispone: (Ver folios 2 cara y vuelto y del 4 al 20 del expediente administrativo)

***“ARTICULO*** *7.12.1.- Se conoce oficio* ***CTP-DE-AJ-OF-0528-2024*** *referente a recurso de aclaración y adición y con apelación en subsidio e incidente de suspensión del acto administrativo y nulidad absoluta contra el artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, y el oficio* ***CTP-DT-INF-0002-2024****, presentado por el señor , cédula de identidad 000 en calidad de vicepresidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la sociedad denominada* ***TUS*** *cédula de persona jurídica*número 000, por lo que se procede con la atención de la gestión de acuerdo con las competencias del Consejo de Transporte Público.

***CONSIDERANDO:***

***PRIMERO:*** *Procede este Órgano Colegiado a conocer el oficio* ***CTP-DE-AJ-OF-0528-2024*** *referente a recurso de aclaración y adición y con apelación en subsidio e incidente de suspensión del acto administrativo y nulidad absoluta contra el artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, y el oficio* ***CTP-DT-INF-0002-2024****, presentado por el señor* ***JMC,*** *cédula de identidad 000 en calidad de vicepresidente con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la sociedad denominada* ***TUS*** *cédula de persona jurídica número 000, por lo que se procede con la atención de la gestión de acuerdo con las competencias del Consejo de Transporte Público, mocionándose para aprobar todas las recomendaciones contenidas en el mismo, el cual forma parte integral del presente acuerdo.*

***SEGUNDO:*** *El director Gilberth Ureña justifica su voto negativo indicando: “Sí, primero que todo que no profundice en estos estudios, y con explicación de don Carlos, ya sé de qué se trata, y en ese sentido, pues hay muchas observaciones sobre eso y yo espero en algún momento, en una estratégica volvamos a retomar esas discusiones sobre ese tema, los buses piso bajo gracias.”*

***POR TANTO, SE ACUERDA:***

*1. Aprobar todas las recomendaciones contenidas en el oficio* ***CTP-DE-AJ-OF-0528-2024,*** *el cual forma parte integral de este acuerdo.*

*2.* ***RECHAZAR*** *la gestión de adición y aclaración, interpuesta por* ***TUS*** *cédula de persona jurídica número 000, en contra del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, por improcedente y carecer de interés actual, debido a que el artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, fue aclarado mediante el acuerdo 7.11 de la sesión ordinaria 08-2024. (…)”*

*3.* ***RECHAZAR*** *la solicitud de suspensión del acto impugnado y la nulidad absoluta presentadas por la empresa* ***TUS****en contra del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, por improcedentes.*

*4. Elevar el recurso de apelación ante el Tribunal Administrativo de Transporte, conforme lo establece el artículo 11 de la Ley -7969.*

1. *Notifíquese:*

**QUINTO:** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público mediante **Acuerdo 7.11 de la Sesión Ordinaria 08-2024 del 29 de febrero de 2024**, modifica el **Acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 05-2024** y dispone: (Ver folios 58 y 59 del expediente administrativo)

***“ARTICULO 7.11.-*** *Se conoce oficio* ***CTP-DE-AJ-OF-0283-2024*** *en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 4.2 de la sesión ordinaria 07-2024, sobre aclaración del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, según lo solicitado por la Junta Directiva.*

***CONSIDERANDO:***

***PRIMERO:*** *Procede este Órgano Colegiado a analizar el oficio* ***CTP-DE-AJ-O -0283-2024*** *en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 4.2 de la sesión ordinaria 07-2024, sobre aclaración del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, según lo solicitado por la Junta Directiva, mocionándose para acoger las recomendaciones contenidas en el oficio dicho, el cual forma parte integral de esta acta.*

***SEGUNDO:*** *Que es importante aclarar el acuerdo adoptado en el artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, y con ello lograr la efectividad de la aplicación del mismo, debido a la importancia para el interés público, la prestación del servicio y el proceso de modernización.*

***POR TANTO, SE ACUERDA:***

*1. Aprobar todas las recomendaciones contenidas en el oficio* ***CTP-DE-AJ-O -0283-2024****, el cual forma parte integral de este acuerdo; y proceder a la aclaración del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, tal y como se indica a continuación:*

*2. Que la disposición del por tanto 8, será de acatamiento obligatorio a partir del 1 de enero de 2025, para aquellas unidades que ingresen al país a partir de dicha fecha, sea toda unidad nueva o usada que sea importada e ingrese al país a partir del 1 de enero de 2025. No aplica para aquellas unidades que están ingresadas antes del 1 de enero de 2025 al país y que posterior a esa fecha se incorporen a flotas de ruta regular, o bien, que sean des inscritas de una flota de ruta para inscribir en otra, siempre que hayan ingresado antes del 1 de enero de 2025.*

*3. Que las disposiciones del por tanto del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, serán de aplicación obligatoria para todas aquellas unidades que ingresen y/o se importen al país a partir del mes de octubre de 2024. Aquellos operadores que ya tengan pedidos de unidades, antes de la emisión del acuerdo indicado, tendrán un plazo de 30 días hábiles a partir de la notificación del acuerdo de la presente aclaración, para que con las probanzas respectivas, indiquen al CTP que tienen unidades ya compradas antes de la emisión del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024 y que si bien es cierto, podrían ingresar al país en el mes de octubre de 2024 o posterior, no podrán cumplir con dicha obligación de unidades con piso bajo.*

*4. Aclarar que las disposiciones del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024 no serán de aplicación obligatoria para todas aquellas unidades ya ingresadas al país al momento de adoptarse el acuerdo o bien, que se encuentran inscritas en ruta regular a la fecha de emisión del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, unidades que podrán seguir operando hasta que cumplan su vida útil con las condiciones actuales de operación.*

*5. Notifíquese: (…)”*

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

**Redacta el Juez Muñoz Corea.**

**CONSIDERANDO**

**1.- SOBRE LA COMPETENCIA:** El Tribunal Administrativo de Transporte es el órgano 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 de 22 de diciembre de 1999.

**2.- SOBRE LA ADMISIBILIDAD DEL RECURSO: En cuanto a la Legitimación:** Del estudio efectuado a este expediente se tiene que la empresa **TUS** cédula Jurídica No. 000, es concesionaria de la Ruta No. 000, descrita como 000, por lo que el acuerdo impugnado podría incluirla y afectarla con sus disposiciones, por lo que cuenta con legitimación para accionar en este momento. **En cuanto al plazo:** Conforme al estudio efectuado, el Recurso de Apelación fue presentado dentro del plazo legal establecido para tal fin, en los términos del artículo 11 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, Ley No. 7969, del 28 de enero del 2000.

**3.- HECHOS PROBADOS DE IMPORTANCIA PARA LA RESOLUCIÓN DE ESTE ASUNTO: A).-** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público mediante el **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 05-2024 del 05 de febrero de 2024**, acordó aprobar el uso de autobuses, e incluir dentro del sistema unificado de clarificación de Rutas la tipología de Autobús Urbano Plano piso bajo y la Nomenclatura TUB así como la tipología de autobús Urbano plano tipo Acceso Bajo y la nomenclatura TUA, para rutas con recorridos menores a 30 kilómetros y pendientes máximas del 6%, así mismo la obligatoriedad a partir del 01 de enero de 2025, de que todas las unidades que ingresen al país deben contar con el dispositivo de pago electrónico. (Ver folios 39 y 40 del expediente administrativo).

**B). -** La empresa **TUS** recurre el **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 05-2024 del 05 de febrero de 2024**, y el **Informe** **No. CTP-DT-INF-0002-2024 del 01 de febrero de 2024**, emitido por la Dirección Técnica, que corresponde al sustento del acto impugnado, argumentando en lo conducente que el acuerdo se adoptó sin el criterio legal, sin que existan los requerimientos aprobados, ni los estudios tarifarios, requeridos, por lo que es nulo y los sitúa en condición de indefensión y atenta contra el equilibrio financiero de la empresa. (Ver folio del 21 vuelto al 34 del expediente administrativo).

**C). -** La Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, mediante el **Acuerdo 7.12.1 de la Sesión Ordinaria 20-2024 del 07 de junio de 2024**, conoce el Informe de la Dirección de Asuntos Jurídicos el **No. CTP-DE-AJ-OF-0528-2024 del 24 de abril de 2024**, lo aprueba y rechaza las acciones recursivas presentadas por la empresa por considerar que el acuerdo impugnado ya fue aclarado por el **Acuerdo 7.11 de la Sesión 08-2024 de 29 de febrero de 2024**. (Ver folios 2 y del 4 al 20 del expediente administrativo)

**D). -** Se tiene por demostrado que la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público mediante **Acuerdo 7.11 de la Sesión Ordinaria 08-2024 del 29 de febrero de 2024**, modifica y aclara, el **Acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 05-2024**. (Ver folios 58 y 59 del expediente administrativo)

**4.- HECHOS NO PROBADOS:** Ninguno de importancia para la resolución del presente asunto.

**5.- SOBRE El FONDO**

La empresa **TUS** indica, que de la lectura integral del informe que sirve de sustento técnico al acuerdo impugnado, la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, no cuenta con aval o dictamen favorable de la Dirección de Asuntos Jurídicos, lo que deja sin sustento jurídico, la medida adoptada y que se impugna, por cuanto limita el ejercicio pleno del derecho de audiencia y defensa de los intereses, de la empresa y el sector en general.

Que, aunque el informe **No.** **CTP-DT-INF-0002-2024 del 01 de febrero de 2024**, de la Dirección Técnica, lo indica, a la fecha no se han establecido ni verificado las condiciones habilitantes para la adopción final del acto administrativo impugnado, como sería la modificación del manual, que siente las bases del sistema unificado de clasificación de rutas, Inclusión de las tipologías TUA y TUB en el SUCR, Modificación de la Metodología de cálculo de tarifas, entre otros, que indica la recurrente.

Manifiesta, además, que la Junta Directiva dispuso que los operadores cuentan con 30 días hábiles para informar si tienen pedidos en procesos, para exceptuar solamente dichas unidades, de la aplicación de un acuerdo al que además de faltarle criterio legal, también adolece de elementos suficientes que determinen que se cumplieron con las condiciones “habilitantes” para su ejecución.

Respecto de los argumentos esbozados anteriormente, este Tribunal Administrativo de Transporte, debe referirse a algunos aspectos puntuales, si bien la empresa indica que no se ha dado el criterio jurídico en la adopción del acuerdo, tal hecho no es causal de anulación del acto recurrido, debido a que el asunto que se verificó, se analizó y se dispuso, es de índole totalmente técnico, por lo que es entendible que el criterio en el que se sustentó el acuerdo impugnando, sea, el informe de la Dirección Técnica **No. CTP-DT-INF-0002-2024 del 01 de febrero de 2024**, el cual es eminentemente técnico, debido a que el tópico que se discute y aprueba es de esa naturaleza.

En cuanto a lo indicado en el sentido de que se dispone el acto sin que se hubieran establecido ni verificado las condiciones habilitantes, como sería la modificación del manual que siente las bases del sistema unificado de clasificación de rutas, inclusión de las tipologías TUA y TUB en el SUCR; y sin que se hubiera dado una modificación de la metodología de cálculo de tarifas, si se analiza el mismo acuerdo impugnado en el “POR TANTO” 2 y 6, sí tomo la Junta Directiva en cuenta, lo manifestado por la recurrente y determina que las inscripciones de flotas con la nueva tipología , tanto de Autobuses TUB como TUA, serán notificadas hasta una vez que las condiciones habilitantes lo permitan y la Junta Directiva de este Consejo lo avale expresamente, es decir, se realizará lo pertinente y se comunicará, una vez que se den esas condiciones habilitantes que extraña la recurrente. Por otro lado, en el mismo acuerdo se dispone solicitar a la ARESEP, realizar las gestiones para la incorporación de las unidades de tipología Autobús Urbano Plano Piso Bajo “TUB”, y Autobús Urbano Plano Tipo Acceso Bajo “TUA”, dentro de la herramienta de cálculo tarifario. Con lo cual también se solventa uno de los argumentos de la recurrente.

Señala el Acuerdo Impugnado:

*“(…)2. Indicar, que a pesar del establecimiento de la tipología que guie a la adquisición de unidades de tipo piso bajo y de tipo acceso bajo para el transporte público regular modalidad autobús, la autorización para el inicio de la inscripción de flota de ambos tipos dentro de los esquemas operativos de las rutas regulares, así como la estrategia que se seguirá en este proceso, será notificada a los operadores y demás partes interesadas por parte del Consejo de Transporte Público una vez que las condiciones habilitantes lo permitan y la Junta Directiva de este Consejo lo avale expresamente. (…)*

*6. Solicitar a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos realizar las gestiones necesarias, según su competencia, que permitan la incorporación de las unidades de tipología Autobús Urbano Plano Piso Bajo “TUB”, y Autobús Urbano Plano Tipo Acceso Bajo “TUA”, dentro de la herramienta de cálculo tarifario. (…)”*

Como se puede verificar de lo indicado anteriormente, del mismo acuerdo impugnado se puede extraer que el informe que lo sustenta es meramente técnico y no jurídico, dado que el asunto que se dispone es de naturaleza técnica; con respecto a las condiciones habilitantes y los cálculos tarifarios, en el mismo acuerdo se toman disposiciones en ambos sentidos, por lo que este Tribunal Administrativo de Transporte, no vislumbra las nulidades que sustenta la recurrente en su líbelo.

Indica la empresa que, por medio de un acto subordinado, se están implementado requerimientos que no están contemplados ni en las leyes ni en los reglamentos.

No obstante lo indicado, la empresa no determina con claridad y precisión, cuáles son las disposiciones que se están adoptando contra Ley, sino que remite a un cuadro en el punto noveno de su recurso, sin embargo, este Tribunal Administrativo de Transporte, se dispuso a verificar, cuales serían esas disposiciones aprobadas y contrarias a la Ley, y ha determinado que lo único que podría sustentar parcialmente el dicho de la empresa, sería lo que respecta al número de puertas o salidas de emergencia de las nuevas unidades que se importen a partir del 01 de enero de 2025, en el sentido de que se determinan que serán 5 las puertas de emergencia y el artículo 165 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres dispone que será una puerta de emergencia que se incorpora al lado contrario de las puertas normales de ingreso al autobús o en la parte trasera del mismo, pero el mismo numeral es ambiguo porque posteriormente en el inciso a) del referido acápite menciona implícitamente que pueden ser varias las puertas de emergencia, veamos.

***“ARTÍCULO 35.- Requisitos específicos para la circulación de los vehículos de transporte público***

*Además de los requisitos contenidos en el artículo 32, los vehículos de transporte público de personas deberán cumplir los siguientes requisitos, que les sean aplicables según su naturaleza constructiva:*

***a)****Contar con una salida de emergencia de fácil acceso, independiente de las puertas de entrada y salida del autobús, la que deberá estar situada en la parte trasera o en el lado opuesto a las puertas del vehículo. Tanto las puertas de entrada y de salida, como la salida de emergencia, tendrán sus respectivos accesorios, deberán ser plenamente funcionales y estar debidamente señalizadas y habilitadas para el uso. No podrán permanecer cerradas mediante llavines, cadenas o candados, cuando la unidad esté en servicio al público. Los autobuses, las microbuses y las busetas de servicios especiales, turismo, transporte interprovincial o internacional podrán contar con una sola puerta de entrada y* ***las correspondientes salidas de emergencias que su diseño permita****, respetando la naturaleza constructiva del fabricante.” (el resaltado es nuestro)*

Indicado lo anterior, no encuentra este Tribunal Administrativo de Transporte, cuales disposiciones que se hayan adoptado se encuentran en contra de disposiciones normativas, más aún que, sí se tiene claro y comprobado, que existe un mandato de la Sala Constitucional, que obliga a la Administración a adoptar la implementación de unidades tipo TUB y TUA, que garanticen un verdadero acceso a las personas con algún grado de discapacidad. Esto está referido en el mismo informe **No. CTP-DE-AJ-OF-0528-2024 del 24 de abril de 2024** de la Dirección de Asuntos Jurídicos del Consejo de Transporte Público, que es el sustento jurídico del **Acuerdo** **7.12.1 de la Sesión Ordinaria 20-2024 del 07 de junio de 2024**, mediante el cual se rechazaron las acciones recursivas.

Indica la Sala Constitucional en su sentencia No.006010-17 de las 9:45 horas del 28 de abril lo siguiente:

*“(…) I.- Objeto del recurso. Reclama la recurrente que los recurridos han vulnerado su derecho a la igualdad pues la empresa que brinda el servicio público de transporte le niega el acceso a los autobuses, en virtud de que lleva una andadera que le permite caminar debido a su padecimiento físico; y acusa que el Consejo de Transporte Público ha tomado un acuerdo que le perjudica, toda vez que ha establecido que solamente podrán ingresar a los autobuses, a través de las plataformas o elevadores, las personas que utilicen sillas de ruedas, no así quienes utilicen bastón para apoyarse, o como en su caso quienes usen una andadera.*

*II.- Hechos probados. De importancia para la decisión de este asunto, se estiman como debidamente demostrados los siguientes hechos, sea porque así han sido acreditados o bien porque el recurrido haya omitido referirse a ellos según lo prevenido en el auto inicial:*

*La amparada padece distintas enfermedades entre las que están fibromialgia, obesidad mórbida, osteoartritis en la rodilla derecha y dorsolumbalgia postrauma en columna dorsal, que le dificultan movilizarse libremente, razón por la que utiliza una andadera como medio de apoyo para desplazarse (hecho no controvertido).*

*El Consejo de Transporte Público, con base al criterio técnico desarrollado en oficio DIC 2016-0406, tomó el acuerdo 7.1 de la sesión ordinario 35-2016 del 14 de julio de 2016, dispone que el uso de rampas o elevadores para ingreso a los autobuses, queda reservado únicamente para las personas que utilizan sillas de ruedas, en virtud que el uso de ese mecanismo por esos usuarios no presentan ningún riesgo por el hecho que la silla de ruedas se sujeta al mecanismo y así se garantiza la seguridad del usuario. En cambio, queda prohibido el uso de esa plataforma para los usuarios que usan bastón, andadera, coches o que se apoyan en otras personas, toda vez que la plataforma o elevador no dispone de mecanismos de apoyo -como barandas- que permita a los usuarios sujetarse de la vibración que genera el dispositivo (informe de autoridad recurrida).*

*Por escrito recibido el 10 de enero de 2017 la recurrente solicitó, a la empresa recurrida: "(…) autorizar a los choferes de autobús y chequeadores que laboran con la empresa Guadalupe LTDA, a fin de que me brinden el servicio de rampa para personas con discapacidad (Ley 7600) en el servicio de transporte público de la ruta Ipís-San José; esto debido a que mi condición física por lesión no me permite poder subir y bajar las gradas del autobús, debido a que por falta de movilidad de mis piernas no me responden para hacer la función de ingreso y salir del mismo; cabe indicar que en el mes de abril del 2016, le solicité dicho servicio, a lo cual usted amablemente accedió, sin embargo por una lesión sufrida, ahora requiero usar andadera y se me dificulta utilizar las gradas de ingreso al autobús (...)" (escrito de interposición del recurso).*

*La gestión de la tutelada fue rechazada por razones técnicas y de seguridad, indicándosele que las rampas solo pueden utilizarlas personas en sillas de ruedas, con base en el acuerdo 7.1 de la sesión ordinario 35-2016 del 14 de julio de 2016, lo que le fue debidamente comunicado a la recurrente (escrito de interposición).*

*III.- Del derecho a la igualdad. En un caso similar, en el cual a una persona con imposibilidad para usar las gradas no se le permitió el uso de rampa para subir y bajar del autobús por llevar andadera para apoyarse, por sentencia Nº 2016014933 de las nueve horas cinco minutos del catorce de octubre de dos mil dieciséis, esta Sala dispuso:*

*IV.- Caso concreto. Del estudio del expediente se tiene por acreditado que la amparada padece las secuelas de una parálisis infantil, que le dificulta movilizarse libremente, razón por la que utiliza una andadera como medio de apoyo para desplazarse. También se tiene por demostrado que el Consejo de Transporte Público, con base al criterio técnico desarrollado en oficio DIC 2016-0406, tomó el acuerdo 7.1 de la sesión ordinario 35-2016 del 14 de julio de 2016, que -en lo medular- dispone que el uso de rampas o elevadores para ingreso a los autobuses, debe quedar reservado únicamente para las personas que utilizan sillas de ruedas, en virtud que el uso de ese mecanismo por esos usuarios no presentan ningún riesgo por el hecho que la silla de ruedas se sujeta al mecanismo y así se garantiza la seguridad del usuario; en cambio, -se determinó que- el uso de plataforma para los usuarios que usan bastón, andadera, coches o que se apoyan en otras personas, sí genera un riesgo un riesgo para su integridad física, toda vez que la plataforma o elevador no dispone de mecanismos de apoyo -como barandas- que permita a los usuarios sujetarse de la vibración que genera el dispositivo. Partiendo de los hechos debidamente acreditados, la Sala estima que en este caso no se ha demostrado ninguna vulneración a los derechos fundamentales de la amparada, por las razones que a continuación se explican. Respecto del primer reclamo, este Tribunal Constitucional ha indicado de forma reiterada que cuando se acusa violentado el derecho a la igualdad que “no le basta a la parte recurrente afirmar, sin más, que en un caso dado se ha producido un trato distinto entre dos sujetos, para tener por demostrado ese quebranto. Por el contrario, quien alega la violación, está obligado a aportar elementos que permitan efectuar una comparación plena entre los sujetos tratados en forma diferente.” (resoluciones No. 2016-010273  y No. 2016-13353, entre otras), en el caso que nos ocupa, la tutelada manifiesta que la empresa recurrida la ha discriminado y la ha humillado al no permitirle el ingreso a los autobuses; sin embargo, no logró aportar prueba alguna en que exponga el trato que se le brinda a ella en comparación con otras personas, a efectos de demostrar el trato discriminatorio hacia su personas, tampoco aportó prueba alguna de las quejas que manifiesta haber presentado ante la empresa recurrida por los malos tratos que ha recibido. Esa ausencia de material probatorio en que incurre la tutelada, aunado a la documentación e informes rendidos por las partes recurridas, impiden a este Tribunal el determinar que la amparada haya sufrido algún tipo de discriminación por parte de la empresa recurrida que violente el derecho a la igualdad de trato, razón por la que en ese extremo debe declararse sin lugar el recurso de amparo. En cuanto al segundo de los reproches, el Consejo de Transporte Público, explica que su decisión se basa en criterios técnicos, los cuales aseveran que las plataformas o elevadores que facilitan el acceso al autobús, han sido únicamente diseñados para personas que utilizan sillas de rueda, pues solo para esta población resulta seguro su uso, ya que la silla se fija al mecanismo, lo cual no sucede con otras personas en condición de vulnerabilidad, que podrían sufrir algún tipo de lesión a su integridad física por no tener ningún mecanismo de apoyo para sostenerse del movimiento y vibración que produce la plataforma en funcionamiento. Las razones en las que se apoya el Consejo de Transporte Público, no son -a criterio de esta Sala- irrazonables pues llevan como objetivo el proteger la integridad física de los usuarios, incluida la recurrente. A mayor abundamiento, si bien la tutelada indica que el acuerdo tomado le impide ingresar al autobús haciendo uso del elevador, lo cierto es que no explica -ni demuestra- que tal acuerdo le impida hacer uso del autobús por no poder ingresar por las gradas dispuestas para ese fin. Así las cosas, estima este Tribunal Constitucional que en este segundo agravio también debe declararse sin lugar el presente recurso, como en efecto se dispone.*

*IV. Cambio de criterio. En la sentencia Nº 2016014933 de las nueve horas cinco minutos del catorce de octubre de dos mil dieciséis, parcialmente transcrita, y en lo que interesa a este asunto, esta Sala estimó que las razones para impedir el uso de rampas en los autobuses a las personas que no van en silla de ruedas, pero que requieren otro tipo de ayuda para desplazarse, y en las que se apoya el Consejo de Transporte Público para limitar su uso a únicamente las personas en silla de ruedas, no son irrazonables pues su objetivo no es discriminar sino proteger la integridad física de los usuarios que no usan silla de ruedas, porque las plataformas o elevadores que se usan actualmente para facilitar el acceso al autobús, han sido únicamente diseñados para personas que suben al transporte público colectivo de pasajeros en silla de rueda, ya que las ruedas del asiento se fijan al mecanismo y solo para esta población que requiere realizar el trayecto para subir con alguna ayuda, resulta seguro su uso. Por no garantizar un trayecto seguro para quienes -para subir o bajar- requieren otro tipo de apoyo tales como bastones, o andaderas no se permite el uso de tales rampas para quienes presenten tales dificultades de movilidad. Con base en tal criterio y a que la recurrente no logró en ese asunto demostrar que tuviere una discapacidad o condición física que le impidiere ingresar por las gradas al autobús, esta Sala no encontró en ese momento motivo para acoger el recurso. Bajo una mejor ponderación, y teniendo en cuenta de que en este asunto particular la tutelada presenta una condición médica que le impide el uso de las gradas del autobús, y para ello requiere apoyarse en andadera (implemento de características distintas y que no se adapta a las rampas de acceso como lo hace la silla de ruedas), esta Sala bajo una mejor ponderación, analiza la orden emitida por la autoridad recurrida que si bien busca evitar riesgo de caídas, resbalones o accidentes de personas con discapacidad para movilizarse y por ello solo permite el uso de rampas a personas en silla de ruedas, lo cierto es que no se infiere que la autoridad recurrida busque ofrecer alguna solución a la imposibilidad de las personas que, como la tutelada, no tienen la capacidad para salvar desniveles o escaleras en los autobuses, porque padecen distintos problemas musculares o de equilibrio que las hace depender de andaderas, muletas, bastones u otros aparatos ortopédicos. En efecto, en este asunto extraña que la autoridad recurrida, en particular el Consejo de Transporte Público, no esté buscando una solución que garantice una accesibilidad integral que se ajuste a las necesidades y haga accesible el servicio de autobús también a las personas con discapacidad que, si bien no usan silla de ruedas, no pueden utilizar las escaleras y para entrar o salir necesitan algún apoyo. Tal deficiencia de accesibilidad contradice el marco normativo que recoge el deber de garantizar el derecho a las personas con discapacidad o problemas de movilidad, en igualdad de condiciones que el resto, no sólo a los que usan un tipo de mecanismo. En este asunto es criterio de la Defensora de los Habitantes que la decisión del Consejo de Transporte Público, de no permitir el uso de la rampa de los autobuses, a personas que no pueden usar la escalerilla y no usan silla de ruedas, viola el principio de accesibilidad. En el mismo sentido, la Directora Ejecutiva del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONADPIS) agrega en el informe dado a esta Sala que, tal medida impide a las personas con discapacidad para caminar que puedan vivir en forma autónoma y participar plenamente en todos los aspectos o ámbitos de la vida, sin limitaciones de orden arquitectónico o estructural en el espacio físico. Como consecuencia, procede acoger el recurso y ordenar a la autoridad recurrida del Consejo Nacional de Transporte tomar las medidas que correspondan para permitir el uso de la rampa, así como adoptar el diseño y operación de mecanismos que hagan accesible entrar y salir del autobús tales como piso bajo, salvaescaleras, sistema de arrodillamiento, escalón retráctil u otros similares que se implementan para tales fines en el transporte público y resulten idóneos para superar las deficiencias de acceso a personas que tienen una movilidad reducida y por ello no pueden usar las escaleras para subir o bajar del bus. Advierte esta Sala que, mientras no se cuente con los mecanismos indicados, que permitan el abordaje seguro a quienes requieren apoyarse en bastones, muletas, andaderas y otros aparatos ortopédicos; y manifiesten que no pueden usar las escalerillas del autobús, deberán contar con personal auxiliar que les brinde el apoyo; y a falta de este, será el propio conductor quien deberá ayudar a subir e instalarse a la persona con discapacidad que así lo requiera, en su asiento. Además, velará en todo momento porque ocupe los lugares preferentes. Como consecuencia procede acoger el recurso en cuanto a se dirige contra el Consejo de Transporte lo que en efecto se hace.*

*V. Del reclamo presentado contra la Empresa Guadalupe Limitada. En el presente asunto la empresa recurrida señala que no ha podido adoptar medidas de accesibilidad a las personas con discapacidad disminuida para usar gradas, distintas a las que el Consejo de Transporte ordena; pues esa autoridad les ha prohibido permitir el uso de la rampa o elevador de los vehículos de servicio para que aborden y desciendan usuarios que utilizan otros mecanismos para movilizarse, distintos a las sillas de ruedas. Con base en lo indicado y por estar sujeta la empresa a lo que ordene el Consejo de Transporte no se observa la lesión acusada. No obstante, se le advierte su deber de cooperar activamente en la búsqueda de alternativas que den soluciones temporales y definitivas a los usuarios del transporte modalidad autobús que requieren del servicio como la tutelada y con ello eliminar todo tipo de discriminación que impida alcanzar el objetivo de integración que se pretende. Con ese fin deberá instruir a los choferes de bus de su empresa a que ayuden a subir y bajar del bus, a las personas con capacidad disminuida que así lo pidan.*

*VI. CONCLUSIÓN. Con vista de lo anteriormente expuesto, procede acoger parcialmente el recurso, únicamente en cuanto se dirige contra el Consejo de Transporte Pública, en la forma que se indica en la parte dispositiva de esta sentencia, lo que en efecto se dispone. (…)*

***Por tanto:***

*Se declara parcialmente con lugar el recurso en cuanto se dirige contra el Consejo de Transporte Público. Se ordena a Mario Zárate Sánchez, en su condición de Director Ejecutivo del Consejo de Transporte Público o a quien en su lugar ejerza tal puesto, coordinar y ordenar lo que corresponda para que las empresas de transporte público adopten las medidas idóneas para superar las deficiencias de acceso por las escalerillas del autobús, a personas que tienen una movilidad reducida y necesitan apoyarse en bastones, muletas, aparatos ortopédicos o andaderas y similares. Lo ordenado deberá implementarse en el servicio de transporte público en el plazo máximo de dos años a partir de la notificación de esta sentencia. Durante el tiempo que transcurra hasta que se aplique una solución permanente al problema de movilidad al autobús que aquí se ordena, para realizar un ingreso y salida seguros, deberá permitirse al usuario que lo requiera, el uso de la rampa con el apoyo que necesita y acompañamiento de un tercero con la aptitud física para proteger al usuario y a sí mismo. El chofer del bus o empleado designado a tales efectos, deberá colaborar a subir y bajar del bus a la persona con discapacidad disminuida que así lo pida. En lo demás se declara sin lugar el recurso. Tome nota la empresa Guadalupe Limitada de lo indicado en los considerandos IV y V de esta sentencia. Se advierte al recurrido, o a quien ocupe su cargo, que de conformidad con lo establecido por el artículo 71 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional se impondrá prisión de tres meses a dos años o de veinte a sesenta días multa, a quien recibiere una orden que deba cumplir o hacer cumplir, dictada dentro de un recurso de amparo y no la cumpliere o no la hiciere cumplir, siempre que el delito no esté más gravemente penado. Se condena al Estado al pago de las costas, daños y perjuicios causados con los hechos que sirven de base a esta declaratoria, los que se liquidarán en ejecución de sentencia de lo contencioso administrativo. Notifíquese personalmente a a Mario Zárate Sánchez, en su condición de Director Ejecutivo del Consejo de Transporte Público o a quien en su lugar ejerza tal puesto. Comuníquese a todas las partes. (…)”*

De acuerdo a lo anterior, este Tribunal Administrativo de Transporte, considera oportuno indicarle a la empresa recurrente 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*)

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 y, por tanto, 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, para ello cuenta con prerrogativas y potestades especiales que le permiten fijar itinerarios, horarios, condiciones y realizar los estudios técnicos pertinentes, que determinen la mayor eficiencia, continuidad y seguridad de los servicios públicos y la viabilidad como en este caso de implementar nuevos servicios o no, todo claro está, mediando los estudios técnicos requeridos.

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 de continuidad, regularidad, uniformidad, generalidad y obligatoriedad, quedando sometida a la tutela administrativa, que desarrollará el órgano designado por el ordenamiento jurídico.

Este Tribunal Administrativo de Transporte, se avoca al análisis del expediente y ha podido constatar claramente que la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, en el acuerdo impugnado, acoge el criterio vertido por su órgano técnico, con el fin de motivar y razonar adecuadamente la decisión, lo cual a todas luces es conteste con lo dispuesto por la Ley General de Administración Pública en su artículo 133, el cual dispone lo siguiente:

*“Artículo 133.-*

*1. El motivo deberá ser legítimo y existir tal y como ha sido tomado en cuenta para dictar el acto.*

*2. Cuando no esté regulado deberá ser proporcionado al contenido y cuando esté regulado en forma imprecisa deberá ser razonablemente conforme con los conceptos indeterminados empleados por el ordenamiento.”*

La motivación de los actos administrativos, de conformidad con los artículos 133 y 136 de la Ley General de Administración Pública, constituye un elemento necesario para que dicho acto administrativo sea válido. Los motivos deben ser expuestos de una manera concreta, precisa y clara, a fin de que el acto sea susceptible de una fácil y correcta interpretación y control. La motivación no solo es necesaria para la tarea de control, sino también para su eventual impugnación.

La motivación constituye la legalidad del acto administrativo, pues justifica el cumplimiento de los elementos normativos y de valores de apreciación sobre el mérito y la racionabilidad, del mismo.

Conforme lo dicho, no resulta procedente el presente recurso de apelación pues en la adopción del acto impugnado por parte de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público, se cumplieron con todos los rigores jurídicos, mientras que el recurrente se limita a dar una serie de argumentos pero todos desde una perspectiva subjetiva y no sustentada en un **criterio técnico** que pudiera desvirtuar científicamente el informe de la Dirección Técnica del Consejo de Transporte Público, y por lo tanto, proporcionar a este Tribunal Administrativo de Transporte, algún criterio científico que lo pudiera hacer fallar de otra forma a la aquí expuesta.

Otro aspecto importante a tomar en cuenta es que el Consejo de Transporte Público, mediante su **Acuerdo 7.12.1 de la Sesión Ordinaria 20-2024 del 7 de junio de 2024**, modifica el **Acuerdo 3.2 de la Sesión Ordinaria 05-2024** y aclara ciertos aspectos, que permitirán a los concesionarios un mayor tiempo de adaptación a los cambios, pero además les permite un mayor espacio de tiempo para que las unidades que adquieran antes de los plazos allí dispuestos entren a regir, puedan ser de otras características a las estipuladas como TUB y TUA y les sean validadas. Para una mejor ponderación veamos lo indicado en parte del acuerdo referido.

*“(…) 3. Que las disposiciones del por tanto del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, serán de aplicación obligatoria para todas aquellas unidades que ingresen y/o se importen al país a partir del mes de octubre de 2024. Aquellos operadores que ya tengan pedidos de unidades, antes de la emisión del acuerdo indicado, tendrán un plazo de 30 días hábiles a partir de la notificación del acuerdo de la presente aclaración, para que con las probanzas respectivas, indiquen al CTP que tienen unidades ya compradas antes de la emisión del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024 y que si bien es cierto, podrían ingresar al país en el mes de octubre de 2024 o posterior, no podrán cumplir con dicha obligación de unidades con piso bajo.*

*4. Aclarar que las disposiciones del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024 no serán de aplicación obligatoria para todas aquellas unidades ya ingresadas al país al momento de adoptarse el acuerdo o bien, que se encuentran inscritas en ruta regular a la fecha de emisión del artículo 3.2 de la sesión ordinaria 05-2024, unidades que podrán seguir operando hasta que cumplan su vida útil con las condiciones actuales de operación. (…)”*

De acuerdo con lo indicado, debe quedar claro a la recurrente, la naturaleza de “servicio público” del transporte remunerado de personas en la modalidad autobús y, por lo tanto, el rigor técnico que debe observar el Consejo de Transporte Público, a la hora de pretender adoptar una determinada decisión respecto de un asunto que impacta el fin público y garantiza una mejor prestación al usuario, específicamente a las personas con algún grado de discapacitad, como ocurre en presente caso.

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, regula las potestades de imperio que le asisten al Consejo de Transporte Público determinando en sus numerales 6 y 7 lo siguiente:

*“****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. …”*

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)*

Conforme a lo expuesto líneas arriba, considera este Tribunal Administrativo de Transporte, que 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 recursivas, por cuanto el recurrente no aporta criterios técnicos que puedan venir a desvirtuar lo determinado por la Dirección Técnica en su informe **No. CTP-DT-INF-0002-2024 del 01 de febrero de 2024** y por ende es el criterio de este colegio que debe declararse sin lugar las presentes acciones recursivas.

**POR TANTO**

**I.** Declarar sin lugar el Recurso de Apelación en Subsidio e Incidentes previos de Suspensión del Acto Administrativo y Nulidad Absoluta Concomitante, presentado por la empresa **TUS** cédula Jurídica No. 000, por medio del señor **JMC** cédula de identidad No. 000 en su condición de Vicepresidente con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de Suma, contra el **Artículo 3.2 de la Sesión Ordinaria 05-2024** **del 05 de febrero de 2024**, de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público y el informe de la Dirección Técnica **No.** **CTP-DT-INF-0002-2024** **del 01 de febrero de 2024.**

**II.** 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, estricto y obligatorio.

**III.** De conformidad con el artículo 22, inciso c), de la citada Ley No. 7969, la presente resolución no tiene ulterior recurso por lo que se tiene por agotada la vía administrativa.

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

Lic. Ronald Muñoz Corea

**Presidente**

Lcda. Maricela Villegas Herrera Lcda. María Susana López Rivera

 **Jueza Jueza**