



S E S I Ó N P Ú B L I C A N Ú M . 4 5
O R D I N A R I A
MARTES 23 DE MAYO DE 2017

En la Ciudad de México, siendo las once horas con cincuenta y tres minutos del martes veintitrés de mayo de dos mil diecisiete, se reunieron en el Salón de Plenos de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, para celebrar sesión pública ordinaria, los señores Ministros Presidente Luis María Aguilar Morales, Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena, José Fernando Franco González Salas, Arturo Zaldívar Lelo de Larrea, Jorge Mario Pardo Rebolledo, Norma Lucía Piña Hernández, Eduardo Medina Mora I., Javier Laynez Potisek y Alberto Pérez Dayán.

Los señores Ministros José Ramón Cossío Díaz y Margarita Beatriz Luna Ramos no asistieron a la sesión, el primero previo aviso a la Presidencia y la segunda por gozar de vacaciones, al haber integrado la Comisión de Receso correspondiente al Segundo Período de Sesiones de dos mil dieciséis.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales abrió la sesión y el secretario general de acuerdos dio cuenta de lo siguiente:

I. APROBACIÓN DE ACTA

Se sometió a consideración el proyecto de acta de la sesión pública número cuarenta y cuatro ordinaria, celebrada el lunes veintidós de mayo del año en curso.

Por unanimidad de nueve votos, el Tribunal Pleno aprobó dicho proyecto.



II. VISTA Y RESOLUCIÓN DE ASUNTOS

Asuntos de la Lista Oficial para la Sesión Pública Ordinaria del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación del martes veintitrés de mayo de dos mil diecisiete:

I. 63/2016

Acción de inconstitucionalidad 63/2016, promovida por diputados integrantes de la Sexagésima Primera Legislatura del Estado de Yucatán, demandando la invalidez de diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, en materia de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, publicada en el Periódico Oficial de esa entidad el veintidós de junio de dos mil dieciséis, mediante Decreto 400/2016. En el nuevo proyecto formulado por el señor Ministro Alberto Pérez Dayán se propuso: *“PRIMERO. Es procedente y parcialmente fundada la presente acción de inconstitucionalidad. SEGUNDO. Se reconoce la validez de los artículos; artículos 40 BIS, 40 QUATER, fracción V, 40 QUINQUIES, 40 SEXIES, fracciones VIII y IX, esta última en la porción que señalan: “que su año modelo o de fabricación o ejercicio automotriz no sea anterior a siete años; que tenga máximo siete plazas, incluyendo al operador, mínimo cuatro puertas, cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras; y que el vehículo cumpla con los requisitos administrativos para su circulación previstos en la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, y su reglamento” y, 40 SEPTIES, fracción III, así como el artículo 41, fracción IV; todos de la Ley de Transporte del Estado de*



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

Yucatán, publicados en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán el veintidós de junio de dos mil dieciséis. TERCERO. Se declara la invalidez del artículo 40 SEXIES, fracción IX, en las porciones normativas que señala “[q]ue el valor del vehículo exceda de dos mil setecientas cincuenta unidades de medida y actualización;” y “aire acondicionado y equipo de sonido; y”, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán. CUARTO. Las declaraciones de invalidez decretadas en este fallo surtirán sus efectos a partir de la notificación de los puntos resolutive de esta sentencia a los Poderes Ejecutivo y Legislativo del Estado de Yucatán. QUINTO. Publíquese esta sentencia en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, así como en el Diario Oficial de la Federación”.

El señor Ministro ponente Pérez Dayán presentó el considerando cuarto, relativo al estudio, en su apartado 4.1, denominado “Violación al principio de igualdad y libre concurrencia”. El proyecto propone, por un lado, reconocer la validez del artículo 40 sexies, fracciones VIII y IX, en las porciones normativas “que su año modelo o de fabricación o ejercicio automotriz no sea anterior a siete años; que tenga máximo siete plazas, incluyendo al operador, mínimo cuatro puertas, cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras” y “que el vehículo cumpla con los requisitos administrativos para su circulación previstos en la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, y su reglamento” y, por otro lado, declarar la invalidez del artículo 40 sexies, fracción IX, en las



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

porciones normativas “Que el valor del vehículo exceda de dos mil setecientas cincuenta unidades de medida y actualización;” y “aire acondicionado y equipo de sonido; y”, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán.

Precisó que, en un primer momento, se declaran inoperantes los conceptos de invalidez esgrimidos por los accionantes, relativos al principio de igualdad, pues resulta inviable el parámetro de comparación entre la modalidad de plataformas tecnológicas y la de los taxis para demostrar un tema de inequidad y trato diferenciado injustificado, como se votó en la sesión pasada. Adelantó que el mismo tratamiento se dará a todos los conceptos de invalidez que proponían ese examen comparativo, los cuales ya se determinaron como inoperantes.

Precisó que el reconocimiento de validez responde a que el legislador local estimó necesario garantizar la seguridad de los usuarios a través de aquellos requisitos que guardan relación causal con dicho objetivo, tales como la propiedad del vehículo, el año de modelo o de fabricación, el ejercicio automotriz anterior a siete años, que tenga máximo siete plazas —incluyendo la del operador—, que cuente con cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros y bolsas de aire delanteras. Puntualizó que la declaración de invalidez atiende a que se distingue un diverso grupo de requisitos que tienden a garantizar la calidad en la prestación de un servicio y que representan una barrera legal para la entrada de nuevos competidores al



mercado de servicios del transporte, al no guardar relación con la seguridad de los usuarios del transporte, como el valor de los vehículos con los cuales se preste el servicio a través de plataformas tecnológicas, el aire acondicionado y el equipo de sonido.

La señora Ministra Piña Hernández estimó que, aun cuando se afirme que son inoperantes los conceptos de invalidez alusivos al principio de igualdad, deben estimarse infundados, aunado a que debe expresarse por qué no son iguales los dos servicios de transporte —taxi y de plataformas tecnológicas—. Apuntó que esta es una cuestión menor que haría valer en un voto aclaratorio.

Consideró que las fracciones VIII y IX del artículo 40 sexies de la ley impugnada son violatorias del artículo 28 constitucional, al prever ciertos requisitos —el que presta el vehículo debe ser el propietario, el aire acondicionado, el año y modelo del vehículo, entre otros— que son violatorios de la libre competencia, aun cuando los congresos de los Estados tengan competencia para legislar en la materia, cuestión sobre la cual votó en contra en la sesión anterior.

Leyó el artículo 38 del Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán: “Todo vehículo de combustión, híbrido o mixto o eléctrico de cuatro o más ruedas, deberá contar con cinturones de seguridad adecuados, según el fabricante y el modelo, para el conductor y los pasajeros”, con lo que valoró que esas medidas de seguridad ya estaban implementadas, máxime



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

que la ley en cuestión remite al cumplimiento de este Reglamento. Por tanto, se inclinó por la invalidez del artículo 40 sexies, fracciones VIII y IX, impugnado.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales consultó si sólo se analiza la fracción IX.

El señor Ministro ponente Pérez Dayán respondió afirmativamente.

La señora Ministra Pina Hernández advirtió que la página veintiuno del proyecto indica que “Una vez determinado lo anterior, resulta conveniente tener presente el contenido del artículo 40 SEXIES, fracciones VIII y IX, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, cuyo texto se transcribe para una mejor comprensión”, es decir, se estudian de forma conjunta las fracciones VIII y IX, y se llega a la conclusión de que el establecer la propiedad del vehículo también es una medida de seguridad.

Aclaró que en el siguiente apartado 4.2 se vuelve a estudiar la fracción IX.

El señor Ministro ponente Pérez Dayán modificó el proyecto para declarar infundados —no inoperantes— los conceptos de invalidez esgrimidos por los accionantes, relativos al principio de igualdad, así como para excluir la tesis de jurisprudencia 1a./J. 47/2016.

Apuntó que la foja diecinueve del proyecto cita que “Con independencia de lo antes señalado, se advierte que



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

Los accionantes también aducen que las fracciones VIII y IX, del artículo 40 SEXIES menoscaban la libre competencia y concurrencia, mandatos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 28", por lo que asiste la razón a la señora Ministra Piña Hernández.

El señor Ministro Laynez Potisek concordó con el estudio que afirma que no es posible hacer una comparación entre los regímenes distintos, porque el servicio es diferenciado y se presta de manera distinta.

Por otro lado, se manifestó en contra de las propuestas de invalidez contenidas en este apartado del proyecto, al estimar constitucionales los requisitos de la referida fracción IX para el servicio de transporte de plataforma tecnológica. Observó que la propuesta parte del análisis del artículo 28 constitucional para llegar a la conclusión de que son una barrera al libre comercio; sin embargo, se usa el tema de seguridad como el motivo fundamental en torno al cual el legislador definió esos requisitos mínimos para la prestación del servicio, siendo que, si bien de las exposiciones de motivos y de los dictámenes se desprende esa intención, no es el único motivo que llevó a la autoridad a regular este nuevo mercado y, por lo tanto, no puede afirmarse que atenten contra la libre competencia y concurrencia.

Tampoco coincidió con la premisa consistente en que los requisitos que tienden a garantizar la calidad representen una barrera legal para la entrada para los nuevos



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

competidores de ese mercado, dado que se tratan únicamente de exigencias de calidad para la prestación de servicios divididos por categorías.

Puntualizó que, si el parámetro de constitucionalidad es la seguridad, entonces no deberían distinguirse los servicios, lo cual no resulta correcto porque podría haber barreras para entrar a un mercado específico, por ejemplo, si el legislador hubiera previsto que los autos estuvieran blindados. Por lo anterior, consideró que la seguridad no debe ser el único parámetro para determinar la constitucionalidad de los requisitos en cuestión, y que las demás son sólo medidas de eficiencia, eficacia, comodidad o confort.

Recordó que el Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán distingue categorías, por ejemplo, en sus artículos 44 —“El servicio público de transporte de pasajeros de primera clase”— y 45 —“El servicio público de transporte de pasajeros de segunda clase”—, que contienen requisitos distintos que no guardan relación necesariamente con la seguridad.

Enumeró que hay una amalgama de servicios que pueden cumplir o no requisitos de seguridad, pero no por eso se considera que los demás serán o no inconstitucionales o que se consideren barreras de mercado, por ejemplo, en la aviación civil —en cuanto al número mínimo de pasajeros para emprender un vuelo—, o la clasificación hotelera —que indica un nivel de cierta comodidad—.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

Recalcó que la Comisión Federal de Competencia Económica, al analizar este tipo de servicios de transporte en su Opinión OPN-008-2015, señaló que “Estas nuevas plataformas construyen un nuevo producto en el mercado, ya que ofrecen al pasajero, además de movilidad, atributos nuevos y diferenciados en cuanto a: (i) confiabilidad y seguridad personal, (ii) certidumbre en cuanto al cobro que se va a realizar y el método de pago, (iii) confort y conveniencia, (iv) búsqueda y tiempos de espera”, entre otras características, y que “al ofrecer un servicio diferente en términos de calidad, seguridad, precio y conveniencia, respecto de los servicios tradicionales de taxi, [...] se erige incluso como una alternativa al uso del automóvil particular”.

Por tanto, subrayó que la seguridad no es el único argumento que justifica o no la inconstitucionalidad de los requisitos exigidos, como tener aire acondicionado o que tenga un valor el vehículo, ni que dichos requisitos se consideren *per se* una barrera de entrada. En consecuencia, anunció su voto por la constitucionalidad de la fracción IX porque, junto con otras fracciones, distingue y reconoce al nuevo mercado de prestación de este servicio.

La señora Ministra Piña Hernández aclaró que las categorías aludidas del citado Reglamento se establecieron en función del servicio público de transporte, recordando que el servicio entre particulares por plataforma tecnológica no es público, sino que se rige por la ley de la oferta y la demanda.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

El señor Ministro Laynez Potisek aclaró que su argumento era por mayoría de razón, es decir, si la legislación admite esas categorías de transporte público con base en requisitos que no atienden necesariamente a la seguridad, entonces con mayor razón podría regularse de esa forma el nuevo mercado.

El señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena compartió el sentido del proyecto, apartándose de algunas consideraciones, puesto que la inconstitucionalidad es más amplia. También coincidió con la calificación de infundado del concepto de invalidez de igualdad, anunciando voto concurrente porque no compartió ciertas premisas.

En cuanto a las consideraciones de libre competencia, estimó que la ley impugnada es un ejercicio velado de barreras de entrada porque, si se trata del mismo mercado de transporte con diferentes modalidades, entonces los aspirantes no podrán acceder a prestar un servicio distinto al que prestan, al no poder cubrir los requisitos de esta nueva categoría. Explicó que una barrera de entrada consiste en que, al establecer ciertos requisitos, un grupo de personas no podrá acceder a brindar un servicio a un segmento del mercado que no consumirá los servicios “de primera”.

Por esas razones, valoró como inconstitucional la fracción VIII —la propiedad del vehículo—, así como los requisitos de la diversa fracción IX, salvo lo que se refiere a cinturones de seguridad y bolsas de aire.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

El señor Ministro Medina Mora I. compartió el criterio del señor Ministro Laynez Potisek, en tanto que los requisitos analizados no son barreras infranqueables, sino exigencias razonables, en función de ser un servicio de transporte distinto, que puede tener una regulación diferenciada.

Subrayó que el principio de igualdad es aplicable únicamente a las personas, no a los bienes ni servicios, pues éstos últimos se deben estudiar a la luz de los principios de libertad de trabajo y libre concurrencia, contemplados en los artículos 5° y 28 constitucionales.

Concluyó que, al tratarse de distintas modalidades de transporte de pasajeros, pueden sujetarse a distintos requerimientos pues, precisamente, la diferencia del servicio es la que resulta atractiva al consumidor, por lo que es razonable y válido que se regule de esta manera. Por tanto, estimó constitucionales las fracciones VIII y IX impugnadas.

El señor Ministro Franco González Salas se expresó en favor del proyecto, en general.

Indicó tener un problema de matiz en cómo se han definido las tres categorías diferentes de transporte, contenidas en la legislación estatal: público, privado y el de plataformas tecnológicas. Estimó que este último es un sistema absolutamente novedoso, con características diferenciadas, y que establece un vínculo indisoluble entre el operador —que presta el servicio directamente—, el usuario —cualquier persona que recurre a ese tipo de transporte— y



las empresas —que administran las plataformas electrónicas—.

Por otro lado, señaló que el artículo 40 septies, fracción III, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán contempla que “Los operadores del servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas tienen las siguientes obligaciones: [...] III. Prestar el servicio de conformidad con la tarifa, la ruta y demás términos y condiciones del contrato —entre el operador y la empresa con la plataforma tecnológica—, así como con las disposiciones establecidas en la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, y su reglamento”, por lo que se trata de un ámbito de derecho privado comercial, en el que se fijan las condiciones que la empresa —de la plataforma tecnológica— le impone a quien vaya a prestar el servicio de transporte a través de ese mecanismo.

Indicó que, tras haber analizado los contratos de dos de las más grandes empresas de este giro que operan en el país, se tratan de contratos de adhesión, en los que se fijan todas las condiciones que impone la empresa a quien quiere usar sus servicios, siendo que dicho artículo 40 sexies en cuestión está redactado para dirigirse a los operadores, no a las empresas; sin embargo, el artículo 64 BIS del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán prevé que “Para la prestación del servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, las empresas de redes de transporte y los operadores del



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

servicio deberán cumplir las obligaciones establecidas en los artículos 40 quater y 40 septies de la Ley, respectivamente”, lo cual evidencia que el marco legal es aplicable a las empresas, lo cual consideró como una barrera no justificada, dado que condicionaría el contrato, que es por libre voluntad entre las partes.

Recapituló que, si se reconoció que es un nuevo tipo de transporte, y si se acepta que el contrato es el elemento fundamental en el que se consignan las obligaciones entre las empresas y los operadores, debe respetarse ese ámbito, lo que no implica tolerar ilegalidades por la vía contractual. Por tanto, estimó que las referidas fracciones VIII y IX resultan inconstitucionales, al impedir la libertad de contratación entre las partes, quienes fijan este tipo de condiciones, lo cual incidiría en la libre competencia y libre concurrencia en esa actividad, independientemente del cumplimiento de las disposiciones generales para la circulación de los vehículos en cualquiera de las entidades federativas.

El señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea se posicionó en contra del proyecto.

Observó de la demanda de los accionantes que el argumento principal no giró en torno al principio de igualdad, sino a la afectación a la libre concurrencia, a la competencia y a la competitividad en general, por lo que ésta es la cuestión efectivamente planteada.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

Apuntó que, si bien lo correcto es declarar infundado el concepto de invalidez por principio de igualdad, prefirió votar en contra de las consideraciones, para evitar después tener complicaciones sobre argumentaciones que no necesariamente comparte.

Coincidió con el señor Ministro Laynez Potisek en que no es correcto que la ley impugnada busque solamente la seguridad, sino también debe tomarse en cuenta la calidad del servicio, pues se trata del mercado de transporte y — como dijo el señor Ministro Medina Mora I.— de la complejidad que suponen los escenarios tecnológicos novedosos y de los ensayos de las diferentes entidades federativas para tratar de regular o dejar de regularlos para hacer lo más eficiente posible ese mercado.

Opinó que, a diferencia del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, esta Suprema Corte, como tribunal constitucional, debe analizar la ley directamente con el artículo 28 constitucional. En ese contexto, advirtió que, si bien contiene requisitos aparentemente inocuos si se ven aislados, en conjunto reflejan claramente la intención de generar barreras de entrada para dificultar los servicios de plataformas electrónicas, con lo cual se beneficia al otro grupo de prestadores del servicio de transporte, lo cual se hace en algunas entidades federativas, inclusive, por razones políticas muy conocidas.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

En cuanto a los requisitos de la fracción IX, estimó que no son adecuados para una empresa de plataforma tecnológica pues, por ejemplo, si utiliza vehículos que no están en buen estado, sucederá que el usuario preferirá otra plataforma e, inclusive, en una misma aplicación se prevén distintos tipos de servicio —como *Uber Pool*, *Uber X*, *Uber XL*, *UberSelect* y *Black Car*— con precios ascendentes.

En cuanto al requisito de ser propietario del vehículo, contenido en la fracción VIII, valoró que, además de ser una barrera de entrada, en tanto que limita el derecho de propiedad para quien tiene un vehículo y lo quiere poner a trabajar en una plataforma de este tipo, vulnera la libertad del trabajo de muchas personas en una de estas plataformas tecnológicas sin ser propietario del vehículo.

Por lo anterior, estimó que se afecta la libre concurrencia y la competitividad, así como la libertad de trabajo y el derecho de propiedad, aunado a que hay una clara intención de dificultar y complicar el acceso y desarrollo de las plataformas tecnológicas, por lo que votará por la inconstitucionalidad de las dos fracciones en su integridad, al violar los artículos 5° y 28 constitucionales.

El señor Ministro Pardo Rebolledo consideró que la intención de la ley es establecer una categoría especial para el servicio de transporte de personas mediante el uso de plataformas tecnológicas, como una especie de intermediación entre los conductores y los usuarios, puesto que la norma distingue entre transporte, servicio público de



transporte, transporte particular y transporte a través de plataformas tecnológicas. Por tanto, valoró que la ley estableció el estándar que caracterizará este nuevo tipo de transporte, de forma diferente de los que ya existen.

Ante ello, y dado que ya decidió que no se pueden comparar los servicios, señaló que debe analizarse si los requisitos de la ley resultan o no atentatorios de la libre concurrencia y la libre competencia. Observó que el proyecto estudia el artículo 28 constitucional, para desprender los conceptos de libre competencia y libre concurrencia.

Opinó que ni esta nueva categoría de prestación de servicio ni los requisitos del artículo 40 sexies resultan atentatorios de estos principios de libre concurrencia y de libre competencia, dado que todos los interesados en prestar este servicio tendrán que cumplir dichos requisitos y, quien considere que no es el tipo de servicio que le conviene prestar o su vehículo no reúne estas características, podrá optar por cualquier otra modalidad del servicio, incluso, alguno no previsto en la ley.

Agregó que los requisitos tampoco son excesivos ni exorbitantes, en tanto que el valor y tipo de vehículos, el aire acondicionado —sobre todo, por el clima de Yucatán— ni el equipo de sonido —este último podría ser cuestionable— están fuera de toda razonabilidad, sino que definen un perfil para este servicio, en aras de la obtención del certificado que se prevé en la norma, por lo que no son atentatorios de la libre concurrencia y la libre competencia.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

Concordó con los señores Ministros Laynez Potisek y Medina Mora I. en que no debe declararse la invalidez de esta norma ni de sus requisitos, porque muchos de ellos redundan en el tema de seguridad e, incluso, ya están regulados en otros ordenamientos para cualquier vehículo que circule, sin que pueda afirmarse que constituyen una barrera de entrada, sino que son necesarios para que cualquier vehículo pueda circular en la entidad. Por este motivo, se pronunció en contra de la propuesta de invalidez del proyecto.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales coincidió en que no hay motivo para considerar inconstitucional ninguna de las porciones normativas combatidas, dado que es un servicio que busca una finalidad o un mercado determinados y, por lo tanto, los requisitos son necesarios para poder funcionar en el ofrecimiento público al consumidor, al igual que, por ejemplo, las categorías de los hoteles.

Añadió que los requisitos no son exorbitantes, incluso, la mayoría van en búsqueda de la seguridad y la calidad de un servicio específico distinto, tomando en cuenta que ese mercado pretende una calidad y seguridad determinadas, y no sólo de las fracciones VIII y IX combatidas, sino las demás del artículo 40 sexies, a saber, que el operador sea mayor de edad, que resida en el Estado, que no haya sido condenado por sentencia firme por comisión de un delito doloso, que no consuma sustancias psicotrópicas, que esté



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

inscrito en los registros estatal y federal de contribuyentes, que cuente con licencia de conducir, que esté registrado en una empresa de redes de transporte y que sea el propietario del vehículo.

Sobre el último requisito, aclaró que, si bien en principio podría ser excluyente, da seguridad a las personas, en la inteligencia de que, quien está conduciendo el vehículo, se responsabilizará de todo, es decir, no sólo del pasajero, sino de su propio vehículo. Concluyó que las disposiciones tienen una finalidad razonable, además de que persiguen la seguridad y conveniencia del ofrecimiento del servicio que los consumidores demandan, por lo que votará por la constitucionalidad integral de las fracciones VIII y IX.

El señor Ministro Medina Mora I. aclaró que, a pesar de no estar impugnado, el artículo 114 NONIES del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán establece que el certificado vehicular titular se le da al propietario del vehículo, y que los titulares de esos certificados pueden obtener hasta dos certificados vehiculares adicionales, exclusivamente para operar los vehículos, lo que significa que podrían contratar a un tercero, que cumpla con las condiciones adecuadas, para operar el vehículo. Recalcó que no se fomenta un servicio irregular, sino que se regula de forma diferente y razonable, por lo que no son inconstitucionales las disposiciones en estudio.

La señora Ministra Piña Hernández aclaró que únicamente se impugnaron las fracciones VIII y IX, y no



estimó que fueran irrazonables o exorbitantes, sino que se trata de una nueva modalidad de transporte, en la que el valor del automóvil y su año de fabricación, entre otros, son cuestiones que no necesariamente deben ser reguladas por el congreso del Estado, dado que las propias empresas de plataformas tecnológicas prevén su autorregulación, por lo que los requisitos en cuestión resultan violatorios del artículo 28 constitucional, en tanto que demeritan el mercado en su oferta y su demanda en la prestación del servicio.

El señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena puntualizó que esas reglas circunscriben el servicio del mercado de lujo y, si con ellas algunas personas no pueden competir en dicho mercado, ahí radica la violación al artículo 28 constitucional.

El señor Ministro Laynez Potisek señaló que, aunque no sea un mercado de lujo *per se*, es un mercado distinto, cuya regulación ha resultado difícil en México y en el mundo, además de que no es un servicio particular, sino que se presta de persona a persona, previa celebración de un contrato entre el operador y la empresa. Recordó que, dada la prestación de ese servicio, el sector tradicional de taxi reclamó y, entonces, surgió la necesidad y la complejidad de la regulación, sobre todo por cuestiones de seguridad y calidad del servicio. En ese tenor, afirmó que no puede concluirse que estas exigencias son una barrera de entrada, dado que muchos servicios públicos y particulares las tienen, en razón de que regulan segmentos distintos del mercado.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

El señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea estimó que el tema es debatible, además de que no se cuenta con los estudios técnicos de mercado indispensables —competencia de la Comisión Federal de Competencia Económica— para determinar si los requisitos implican o no una barrera de entrada, en detrimento del artículo 28 constitucional.

Recordó haber dicho que hay distintos tipos de servicios de estas empresas, siendo que, si se circunscriben únicamente al mercado de lujo —como indicó el señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena—, no podrán prestar el servicio a personas de menores ingresos, lo cual refuerza la idea de que existe una barrera de entrada, lo que torna además discriminatorias a las medidas, pues alguien no podrá acceder a este mejor servicio por razones meramente económicas.

El señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena opinó que, si se argumenta que este servicio es para un segmento poblacional y que existen otros servicios para otros segmentos, ello resulta ser una barrera de entrada.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales reflexionó que en todo tipo de servicios —hoteles, restaurantes, cines, entre otros— existen diferencias de precios por el nivel del servicio, lo cual no resulta limitativo para el acceso de las personas ni discriminatorio, sino que únicamente implica otras condiciones que deben cumplirse.



Sesión Pública Núm. 45

Martes 23 de mayo de 2017

PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

Discordó en que el servicio de transporte por plataforma tecnológica sea mejor que el de taxis, puesto que ambas modalidades prestan servicio de buena calidad y con buenos vehículos.

El señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena hizo una analogía consistente en que el punto no es que una cadena hotelera pueda prestar un servicio de cinco o tres estrellas, sino que no pueda acceder a prestar un servicio distinto al de cinco estrellas. Estimó que, si los taxis pueden prestar tan buen servicio como el de la plataforma tecnológica, entonces que compitan.

La señora Ministra Piña Hernández apuntó que, si bien no es vinculante, la Opinión OPN-008-2015 de la Comisión Federal de Competencia Económica cita que “Corrección de fallas del mercado. Como se ha mencionado, el mercado de transporte de pasajeros de punto-a-punto se caracteriza por la existencia de asimetrías de información y problemas de coordinación. A través de la tecnología y la aplicación de convenientes estándares de operación, las ERT [Empresas de Redes de Transporte] ofrecen una solución que atiende los problemas señalados, lo que redundará directamente en el bienestar del consumidor. En este sentido, el modelo de autorregulación que instrumentan las ERT es eficiente y transparente, ya que su confiabilidad y prestigio son esenciales para que las ERT mantengan y compitan en los mercados”, con lo cual precisó que la libre competencia y libre concurrencia se enfoca en los consumidores, no en los



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

operadores de taxi ni los de la plataforma tecnológica, por lo que continúa dicha Comisión recomendando que “el marco normativo debería privilegiar la competencia y la libre concurrencia, evitando restricciones tales como:”, por ejemplo, la obligatoriedad de acreditar la existencia de seguros de cobertura amplia para que exista responsabilidad frente a los usuarios.

Por tanto, valoró que, si no se tienen al alcance los estudios de mercado, se cuenta con esta opinión, la cual analiza la infracción al artículo 28 constitucional y persigue la protección de los derechos de los consumidores.

El señor Ministro ponente Pérez Dayán se refirió a las opiniones de los señores Ministros:

En cuanto a la de los señores Ministros Laynez Potisek, Medina Mora I., Pardo Rebolledo y Presidente Aguilar Morales, consistente en que las dos fracciones son constitucionales, coincidió en que hay algunos requisitos — como el de la propiedad del vehículo— que dan certeza y, por tanto, no conlleva su invalidez, como se abordará en el apartado 4.3 del considerando cuarto.

Por lo que ve a la del señor Ministro Laynez Potisek, atinente a la seguridad, aclaró que, una vez determinado que no se atendería el argumento del principio de igualdad esgrimido por los accionantes, ese tema se adoptó en el proyecto porque fue la razón que justificó la creación de la norma, y se concluyó que la seguridad de las personas, la



protección de su vida y la integridad de éstas no puede constituir una barrera de entrada, por lo que se reconoce la validez de todas aquellas disposiciones que aporten a la seguridad, como los cinturones de seguridad, el número mínimo de puertas, el número de asientos, entre otros. No obstante, hay otros requisitos que no abonan a la seguridad, además de que impedirían, a quien no tenga el numerario necesario para comprar un vehículo de determinado costo, instalar aire acondicionado o equipo de sonido, entrar a prestar el servicio en cuestión, por lo que se propone su invalidez.

Por tanto, anunció que, no obstante las cuatro intervenciones que defienden la constitucionalidad de las normas, sostendría el proyecto.

Respecto de la de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas y Piña Hernández, anunció que, no obstante que coincidieron que el sistema impone barreras violatorias del artículo 28 constitucional, lo hicieron desde perspectivas diversas que no respaldaron la propuesta en su totalidad, por lo que sostuvo igualmente su proyecto.

El señor Ministro Franco González Salas anunció que sostendría su posición y, en su caso, formulará voto particular.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales sometió a votación la propuesta del considerando cuarto, relativo al



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

estudio, en su apartado 4.1, denominado “Violación al principio de igualdad y libre concurrencia”, de la cual se obtuvieron los siguientes resultados:

Se aprobó por mayoría de cinco votos de los señores Ministros Pardo Rebolledo, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto de reconocer la validez del artículo 40 sexies, fracciones VIII y IX, en las porciones normativas “que su año modelo o de fabricación o ejercicio automotriz no sea anterior a siete años; que tenga máximo siete plazas, incluyendo al operador, mínimo cuatro puertas, cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras” y “que el vehículo cumpla con los requisitos administrativos para su circulación previstos en la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, y su reglamento”, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán. Los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea y Piña Hernández votaron en contra. Los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas y Zaldívar Lelo de Larrea anunciaron sendos votos particulares. La señora Ministra Piña Hernández reservó su derecho de formular voto particular.

Se expresó una mayoría de cinco votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Piña Hernández y Pérez Dayán, respecto de declarar la invalidez del artículo 40 sexies, fracción IX, en las porciones normativas “Que el valor del



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

vehículo exceda de dos mil setecientas cincuenta unidades de medida y actualización;” y “aire acondicionado y equipo de sonido; y”, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán. Los señores Ministros Pardo Rebolledo, Medina Mora I., Laynez Potisek y Presidente Aguilar Morales votaron en contra. Los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas y Zaldívar Lelo de Larrea anunciaron sendos votos concurrentes. La señora Ministra Piña Hernández reservó su derecho de formular voto concurrente.

Dado el resultado obtenido, el Tribunal Pleno determinó desestimar el planteamiento consistente en declarar la invalidez del artículo 40 sexies, fracción IX, en las porciones normativas “Que el valor del vehículo exceda de dos mil setecientas cincuenta unidades de medida y actualización;” y “aire acondicionado y equipo de sonido; y”, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, al no alcanzar una mayoría calificada, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 105, fracción II, párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 72 de la Ley Reglamentaria de las Fracciones I y II del Artículo 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales decretó un receso a las trece horas con treinta minutos y reanudó la sesión a las trece horas con cincuenta y tres minutos.

El señor Ministro ponente Pérez Dayán presentó el considerando cuarto, relativo al estudio, en su apartado 4.2, denominado “Violación al principio de irretroactividad”. El



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

proyecto propone reconocer la validez del artículo 40 sexies, fracción IX, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, en razón de que no transgrede el principio de irretroactividad consagrado en el artículo 14 constitucional, es decir, previo a la entrada en vigor de la legislación impugnada, las personas que prestaban el servicio lo hacían sin que éste estuviera regulado de forma alguna, lo cual no puede entenderse como un derecho adquirido y, por el contrario, el legislador tiene la facultad de introducir nuevas normas, o bien, modificar o derogar las existentes, de acuerdo con las necesidades que demande la sociedad, tal como aconteció en la especie.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales sometió a votación la propuesta del considerando cuarto, relativo al estudio, en su apartado 4.2, denominado “Violación al principio de irretroactividad”, consistente en reconocer la validez del artículo 40 sexies, fracción IX, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, la cual se aprobó por mayoría de seis votos de los señores Ministros Franco González Salas obligado por la votación mayoritaria en el apartado 4.1, Pardo Rebolledo, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales. Los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Zaldívar Lelo de Larrea y Piña Hernández votaron en contra, precisando que al haber votado por la invalidez de la referida fracción IX, resulta innecesario que se pronuncien sobre este diverso concepto de invalidez, y reservaron su derecho de formular sendos votos particulares.



Sesión Pública Núm. 45

Martes 23 de mayo de 2017

PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales prorrogó la discusión del asunto para una siguiente sesión, por lo que deberá permanecer en lista.

Acto continuo, levantó la sesión a las trece horas con cincuenta y ocho minutos, previa convocatoria que emitió a los integrantes del Tribunal Pleno para acudir a la próxima sesión pública ordinaria que se celebrará el jueves veinticinco de mayo del año en curso, a la hora de costumbre.

Firman esta acta el señor Ministro Presidente Luis María Aguilar Morales y el licenciado Rafael Coello Cetina, secretario general de acuerdos, quien da fe.

SUPREMA CORTE DE
JUSTICIA DE LA NACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE ACUERDOS

PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN