



Suprema Corte
de Justicia de la Nación

CRÓNICAS del Pleno y de las Salas



CRÓNICA DE LA ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD 63/2016

MINISTRO PONENTE: ALBERTO PÉREZ DAYÁN
SECRETARIOS DE ESTUDIO Y CUENTA: HÉCTOR HIDALGO VICTORIA PÉREZ Y GEORGINA LASO DE LA VEGA ROMERO

TRIBUNAL PLENO DE LA
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

REGULACIÓN DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS EN LA LEGISLACIÓN DE YUCATÁN: UBER Y CABIFY

*Redacción: Ignacio Zepeda Garduño**

La minoría parlamentaria del Congreso del Estado de Yucatán promovió una acción de inconstitucionalidad en la que solicitaron la invalidez del Decreto 400/2016, en el cual se reformaron y adicionaron diversos artículos de la Ley de Transporte local, en los que se reguló el servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas (UBER y CABIFY), específicamente los artículos 40 QUATER, fracción V,¹ y 40 SEXIES, fracciones VIII y IX,² 40 SEPTIES, fracción III,³ así como el numeral 41, fracción IV,⁴ al considerar que vulneran los derechos

* Funcionario adscrito a la Dirección General de Casas de la Cultura Jurídica de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

¹ **Artículo 40 QUATER.** Las empresas de redes de transporte tienen las siguientes obligaciones:

(...) V. Realizar los cobros por la prestación del servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, exclusivamente, mediante el pago por tarjeta de crédito o débito emitida por institución bancaria autorizada.

² **Artículo 40 SEXIES.** Para obtener el certificado vehicular, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

(...) VIII. Ser propietario del vehículo mediante el cual se prestará el servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, y

IX. Que el valor del vehículo exceda de dos mil setecientos cincuenta unidades de medida y actualización; 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, aire acondicionado y equipo de sonido; 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.

³ **ARTÍCULO 40 SEPTIES.** 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, así como con las disposiciones establecidas en la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, y su reglamento.

⁴ **ARTÍCULO 41.** El documento que contenga la concesión, el permiso y el certificado vehicular especificará:

(...) IV. La ruta o el municipio en el que se prestará el servicio, en términos del Reglamento de esta Ley.

de igualdad, irretroactividad de las leyes, libertad de trabajo, tránsito, libre concurrencia y competencia.

En ese orden, en la sesión pública del 22 de mayo de 2017, el **Ministro Presidente Luis María Aguilar Morales** sometió a votación la propuesta de los considerandos relativos a la competencia, oportunidad y legitimación, mismos que fueron aprobados por unanimidad de nueve votos.

Acto continuo, el **Ministro Alberto Pérez Dayán**, ponente del asunto, presentó ante el Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación el estudio preliminar del proyecto en el que planteó que en dicha consulta se hacía una distinción indispensable entre los preceptos que regulan a las empresas de redes de transporte, y aquellos aplicables a los operadores y prestadores del servicio en la modalidad de plataformas tecnológicas.

Así, se realizó el estudio de los conceptos de invalidez esgrimidos por los promoventes, los cuales se analizaron en función del tipo de derecho que se estimó violado.

1. Violación al principio de igualdad y libre concurrencia

La minoría parlamentaria adujo que el artículo 40 SEXIES, fracción IX, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, vulnera el artículo 1º de la Constitución Federal, al establecer un trato diferenciado injustificado en relación con las condiciones en las que se debe prestar el servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas frente al de taxis, violando con ello el principio de igualdad.

En el proyecto se sostuvo que la seguridad de los usuarios constituye una directriz que debe ser atendida por todas las modalidades de transporte en el Estado de Yucatán; en consecuencia, si bien los requisitos establecidos por el legislador tienden a garantizar la integridad personal de los usuarios, también resulta cierto que, de un análisis comparativo con las normas establecidas en el propio cuerpo legislativo y que rigen el servicio prestado a través de taxis, se advierte que las especificaciones exigidas no se formulan en un plano de igualdad, ya que no establecen medidas equivalentes para salvaguardar la integridad de los usuarios de otros servicios de transporte de pasajeros, sino únicamente aquellos que se trasladen en la modalidad de plataformas tecnológicas.

En esos tópicos, la propuesta que se puso a consideración de los Ministros fue en el sentido de declarar la invalidez de la fracción IX, del artículo 40 SEXIES de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, en la porción que señala: *“Que el valor del vehículo exceda de dos mil setecientas cincuenta*

unidades de medida y actualización; 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, aire acondicionado y equipo de sonido”.

En uso de la palabra, la **Ministra Norma Lucía Piña Hernández**, señaló no compartir la propuesta del proyecto en torno a que las disposiciones que norman a la empresa de redes de transporte están encaminadas a regular un sujeto diferente dado que estas últimas empresas no prestan el servicio de transporte que la ley regula, sino únicamente son mediadoras en la contratación y prestación del servicio. Dijo que contrario a lo anterior, de la exposición de motivos del decreto impugnado se apreciaba que el contenido normativo de la ley está dirigido a las empresas de transporte; además hizo notar que si estas empresas en realidad lo que realizan son actos de comercio, lo que tendría que analizarse es si es competencia de las entidades federativas regular tales aspectos o ello corresponde en exclusiva a la Federación, máxime que existe un concepto de invalidez en el que se adujo que el decreto impugnado no estaba fundado y motivado.

En su intervención, el **Ministro Eduardo Medina Mora** calificó como difícil de definir el objeto de estudio tratándose de este tema novedoso relacionado con cambios tecnológicos, a fin de decidir el tipo de análisis de constitucionalidad, pues en primer lugar, indicó que la regulación a las plataformas tecnológicas que propuso el legislador local no es correcta, dado que equipara el sistema de plataforma a un tipo específico de transporte distinto al público y privado; en segundo lugar, porque no es posible comparar entre el servicio que se presta mediante plataformas tecnológicas y el de taxi, en tanto son conceptos diferentes, ambos son transportes de pasajeros, pero en distintas modalidades y con distintos requisitos para prestar el servicio, por lo que Uber, Cabify o Lyft no son servicios de taxis.

También el **Ministro Javier Laynez Potisek** manifestó estar en contra de la propuesta, pues estimó que se considera al sistema o a las empresas que usan dicha plataforma como un simple mediador entre el usuario y al operador del servicio prestado a través de redes, siendo que no puede dissociarse la plataforma del prestador ni la manera en que se presta, por lo que concluyó que se debe ver como una integridad.

Por otro lado, el **Ministro Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena** coincidió en torno a que debe delimitarse la litis, pues si bien se impugnó en general el decreto, hubo un desarrollo de los conceptos de invalidez en ciertas normas; sin embargo, coincidió con la Ministra Piña Hernández en lo relativo a que la demanda presentaba una impugnación directa a la falta de fundamentación y motivación del decreto,

lo cual permite que, en suplencia de la queja se analice la competencia del Estado para regular este tipo de servicios.

El **Ministro José Fernando Franco González Salas** sostuvo que había un problema importante para la fijación de la litis, pues contrario a lo sostenido en el proyecto, ésta no se limita a cuestiones que tienen que ver con los prestadores del servicio, sino también con las empresas que manejan las plataformas.

En ese mismo orden, el **Ministro Arturo Zaldívar Lelo de Larrea** coincidió con lo señalado por el Ministro Ortiz Mena en el sentido de la impugnación expresa del decreto por falta de fundamentación y motivación, ya que con ello se abría la puerta para analizar la competencia sin requerir ningún concepto de invalidez. El Ministro estimó que al tratarse de un tema de transporte, el Estado era competente para legislar en esa materia. Por otro lado, precisó que no compartía la metodología del proyecto, dado que se está partiendo de un análisis de igualdad como si se tratara de una categoría sospechosa, siendo que no lo es; agregó que los servicios de pasajeros prestados con fundamento en una concesión no son equivalentes a los prestados con base en un certificado vehicular, de tal manera que los requisitos y medidas previstos en el artículo 40, SEXIES, fracción IX de la Ley de Transporte de Yucatán, le parecían lógicos tomando en cuenta su finalidad que no sólo es la seguridad, sino también la calidad del servicio.

En su participación, el **Ministro Jorge Mario Pardo Rebolledo** no compartió el sentido del proyecto, ya que en su opinión, el análisis no debía partir a partir del principio de igualdad, toda vez que no se deben poner en plano de igualdad los requisitos que son aplicables a uno y a otro servicio; en cuanto al tema de la competencia, sostuvo que lo que regula la ley es un aspecto de transporte, más que de comercio electrónico.

Finalmente, el **Ministro Presidente Luis María Aguilar Morales** también se manifestó en contra del proyecto, pues concordó en que el régimen previsto por la ley impugnada para regular a los concesionarios del servicio de taxi de alquiler, no puede ser el parámetro de comparación apropiado para examinar la constitucionalidad de los requisitos que regulan el traslado de personas a través del uso de plataformas tecnológicas, ya que si bien es cierto que ambas tienen un objeto semejante, son modalidades diferentes del servicio de transporte, por lo que no es posible compararlas.

Por lo expuesto, el Ministro Presidente sometió a votación dos puntos: 1) la competencia de la legislatura local para regular el servicio de transporte, y 2) el parámetro de análisis comparativo.

Al respecto, el Tribunal Pleno determinó por mayoría de ocho votos que el Congreso del Estado de Yucatán es competente para regular el servicio prestado a través de plataformas tecnológicas, toda vez que los Ministros consideraron que se refiere a un aspecto relativo al transporte.

Asimismo, por mayoría de ocho votos se resolvió que el parámetro de comparación desarrollado en el proyecto, en la modalidad de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, no resultaba equiparable con el marco regulatorio aplicable al servicio de transporte de pasajeros como el de taxis, ya que poseen características diferentes en la prestación de dichos servicios.

Derivado de lo anterior, el Ministro Pérez Dayán ofreció modificar el proyecto para determinar que el concepto de invalidez sobre el tema de igualdad fuera infundado, al tratarse de dos modalidades completamente diferentes de transporte.

Así, en la sesión pública del 23 de mayo de 2017, el Ministro Ponente presentó una nueva propuesta en la que se desestimaron los argumentos de invalidez en los que se alegó la violación al principio de igualdad y se suprimieron los párrafos en los que se fijaba la contienda sólo en torno a los artículos relativos a prestadores de servicios, dejando de lado los dirigidos a las empresas de redes de transporte, de tal manera que ahora se abordaban las fracciones VII, y IX del artículo 40 SEXIES a la luz de los principios que rigen el artículo 28 constitucional, relativos a la libre competencia y concurrencia.

En ese sentido, indicó que en la consulta se proponía 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 porciones normativas *“Que el valor del vehículo exceda de dos mil setecientas cincuenta unidades de medida y actualización;”* *“aire acondicionado y equipo de sonido”*.

En la discusión, cinco de los Ministros reconocieron la validez del precepto impugnado, pues estimaron que las medidas señaladas eran las adecuadas para lograr su fin legítimo, en tanto se relacionan directamente con la protección de los ocupantes de un automóvil, tal es el caso de los cinturones de seguridad y las bolsas de aire, las cuales son medidas de seguridad pasiva que protegen a los pasajeros de posibles impactos en caso de colisiones; por otra parte, se consideró que

un número determinado de pasajeros es una medida adecuada para garantizar la integridad de sus ocupantes, ya que de no respetarse la capacidad máxima para la cual se encuentra diseñado un vehículo, tampoco sería posible garantizar el traslado de sus pasajeros en condiciones razonables de seguridad; de igual forma, se puntualizó que un vehículo con menor antigüedad constituye un medio de transporte más seguro en tanto cuenta con medidas de protección avanzadas, lo cual reduce el riesgo de lesiones mortales en sus ocupantes.

Los Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Piña Hernández y Pérez Dayán, votaron por la invalidez de las fracciones VIII y IX, en sus porciones señaladas; no obstante, se desestimó la acción de inconstitucionalidad al respecto por no alcanzarse el número de votos requeridos para declarar tal invalidez.

2. Violación al principio de irretroactividad

La parte accionante consideró que el artículo 40 SEXIES, fracción IX, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán violaba el principio de irretroactividad de la ley contenido en el artículo 14 de la Constitución Federal, al establecer los requisitos que deben reunir los automóviles que pretendan obtener el certificado vehicular que les permita prestar el servicio de transporte de pasajeros. A juicio de la minoría parlamentaria, el precepto era inconstitucional al tener un efecto retroactivo en perjuicio de quienes, con anterioridad a las reformas impugnadas de la ley de transporte, ya prestaban el servicio de transporte contratado a través de plataformas tecnológicas.

En la consulta, el **Ministro Pérez Dayán** propuso reconocer la validez de tal artículo, 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 a las necesidades de la sociedad.

El Ministro Presidente sometió a votación la propuesta. El Tribunal Pleno, por mayoría de seis votos, llegó a la convicción de que el precepto impugnado era constitucional, por lo que debía reconocerse su validez.

En la sesión del 25 de mayo de 2017, continuó la discusión de este asunto.

3. Violación a la libertad de trabajo

La parte actora argumentó que el artículo 40 SEXIES, fracción VIII, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, violaba la libertad de trabajo al señalar que para obtener el certificado vehicular se tenía que acreditar la propiedad del vehículo con el cual se prestaría el servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas.

El proyecto propuso reconocer la validez de dicho artículo, en razón de que exigir que se acredite la propiedad de un vehículo para prestar el servicio de transporte de pasajeros no se traduce en una limitación injustificada a la libertad de trabajo, en tanto tiene por objeto identificar plenamente a las personas que presten el servicio para garantizar la seguridad de los usuarios, máxime que esos vehículos no presentarán una identificación o balizamiento que permita distinguirlos de otros.

En uso de la palabra, la **Ministra Piña Hernández** señaló que no encontraba lógica en el argumento del proyecto, consistente en que, por un lado, no se establecía ninguna limitación al artículo 5º constitucional, sino que se pretendía la seguridad del consumidor al conocer al propietario del vehículo, pero por el otro lado, prevé la existencia de dos certificados adicionales para personas ajenas al titular.

En esa misma línea argumentativa, el **Ministro Zaldívar Lelo de Larrea** estimó que la fracción impugnada es inconstitucional por implicar una barrera de entrada al mercado al que se refieren las plataformas, por lo que es violatoria del artículo 28 constitucional, así como de la libertad de trabajo y el derecho a la propiedad.

El **Ministro Ortiz Mena** coincidió con los razonamientos de los Ministros que lo antecedieron, por lo que manifestó estar por la inconstitucionalidad del precepto.

En el mismo sentido se manifestaron los **Ministros Franco González Salas y Medina Mora**, quienes agregaron que exigir la propiedad reduce las posibilidades tanto del operador como de la plataforma, máxime que hay muchas maneras de tener un vehículo sin ser necesariamente el propietario, como por ejemplo, el arrendamiento financiero.

Sometido el proyecto a votación, el Pleno del Alto Tribunal desestimó la acción de inconstitucionalidad respecto de la citada disposición normativa, en virtud de que si bien una mayoría de seis de los Ministros consideró que resultaba contraria al parámetro de regularidad constitucional, lo cierto es que esas consideraciones no fueron aprobadas por cuando menos ocho votos, tal y como lo exigen los

artículos 105, fracción II, último párrafo, 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 Federal.

4. Violación a la libertad de comercio

La parte actora argumentó que el artículo 40 QUATER, fracción V, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, viola lo dispuesto en el artículo 28 de la Constitución Federal, ya que establece que las empresas de redes de transporte sólo pueden efectuar el cobro por la prestación del servicio contratado a través de plataformas tecnológicas, mediante tarjeta de crédito o débito emitida por institución bancaria autorizada.

El proyecto propuso reconocer la validez del precepto impugnado, ya que el uso exclusivo de la tarjeta de crédito o débito previsto, permitía preservar la certidumbre en el cobro del importe del servicio en cuestión, por lo que no representaba una práctica anticompetitiva, sino una exteriorización de un factor relacionado con la innovación del sistema tecnológico, además de que impide la discrecionalidad al operador del vehículo a efecto de fijar un tema de tarifa cuando ésta tiene una mecánica operacional definida.

La **Ministra Piña Hernández** no compartió las consideraciones del proyecto, pues estimó que, al margen de que fuera conveniente o no pagar con una tarjeta de crédito y que las plataformas tecnológicas lo prevean, debería analizarse si el Congreso local podía legislar sobre la materia, pues en su opinión, éste no tiene la facultad de legislar actos de comercio como el que se analizaba.

En esa misma línea, el **Ministro Gutiérrez Ortiz Mena** puntualizó que el Congreso de Yucatán no debió condicionar el uso de los productos financieros, puesto que eso es competencia federal, ya que no se trata de un medio de transporte o su regulación, sino de actos de comercio, en donde se limita al consumidor a usar un específico producto financiero, siendo discriminatorio sobre la gente que no tiene acceso a los servicios de tarjeta de crédito.

El **Ministro Medina Mora I.** opinó que compartía los argumentos del ponente en torno a que la tarjeta de crédito era un elemento compatible con el modelo de negocio, y que no recibir efectivo resultaba pertinente y conllevaba otras ventajas en términos de la formalización de la prestación del servicio. No obstante, coincidió con lo señalado por los **Ministros Piña Hernández y Gutiérrez Ortiz Mena**, en cuanto a que ello no era de competencia del Estado de Yucatán, ya que la ley estatal está regulando cuestiones relativas a la regulación de la moneda como unidad de pago y de medida, que corresponde al ámbito federal.

El **Ministro Laynez Potisek** se manifestó a favor del proyecto porque consideró que de acuerdo a la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, aun cuando el servicio no puede ser catalogado como público, entra en el ámbito competencial de las legislaturas de los Estados para regular la movilidad y los medios de transporte. Refirió que podría estar de acuerdo en que no hubiese competencia local si fuera un acto únicamente entre particulares pero que no impactara a terceros; no obstante, destacó que en el caso no era así, pues si bien hay un acto entre particulares, que son la empresa que maneja la plataforma y el operador o quien tiene el certificado, lo cierto es que el servicio no es entre ellos, sino que se presta a terceros.

El **Ministro Zaldívar Lelo de Larrea** precisó que no es facultad de los Estados limitar el uso de la moneda, ni para este negocio ni para ningún otro, e indicó que, aun suponiendo que el Congreso local tuviera la competencia, la medida sería inconstitucional porque implica una clara barrera de entrada al mercado del servicio de transporte, violando el artículo 28 constitucional, dado que reduce de manera considerable ese mercado por el número de personas que tienen posibilidad de tener a una tarjeta de crédito o débito, es decir, se perjudica al consumidor, al limitar su acceso a tal servicio.

El **Ministro Franco González Salas** concordó con el **Ministro Zaldívar** en que no debería impedirse a un usuario cotidiano de taxis acceder al servicio de plataforma tecnológica sólo por el hecho de que no tenga tarjeta de crédito. Asimismo, resaltó que establecer formas específicas de pago es una facultad del Congreso Federal. Por esas razones votó por la invalidez.

El **Ministro Presidente Aguilar Morales** se pronunció a favor del proyecto, uniéndose a las argumentaciones del **Ministro Laynez**, ya que el Congreso no reguló el uso de las tarjetas de crédito, ni de los billetes, ni de las monedas, sino simplemente una forma de pago de un servicio mediante tales tarjetas autorizadas por la ley federal y reconocidas por el Banco de México, cuyo uso favorece, permite, regula y controla esa pago. Indicó que no puede afirmarse que quienes usan tarjetas de crédito tengan una capacidad superior o mejor a otras personas de la población.

El **Ministro Pardo Rebolledo** también compartió el sentido del proyecto, pues refirió que no se trata de un servicio público de transporte de personas, sino que es una categoría aparte que tiene su propio perfil, su propio margen y requisitos así como su propia regulación, siendo que el Estado únicamente regula un servicio que ya se venía prestando y ello no viola la ley monetaria ni está generando barreras. Agregó que el pago a través de tarjeta abona al tema de la seguridad para que el usuario no tenga que llevar dinero en efectivo y el operador del vehículo tampoco.

Sometido este tema a votación, el Tribunal Pleno desestimó la acción de inconstitucionalidad respecto de la citada disposición normativa, en virtud de que se si bien si bien una mayoría de los Ministros consideró que resultaba contraria al parámetro de regularidad constitucional, lo cierto es que esas consideraciones no fueron aprobadas por cuando menos ocho votos, para declarar la invalidez.

5. Vulneración a las libertades de tránsito y libre competencia.

Los accionantes alegaron que los artículos 40 SEPTIES, fracción III, y 41, fracción IV, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, violentaban los artículos 11 y 28 de la Constitución Federal al imponer rutas para la prestación del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas. Los accionantes también señalaron que combatían los artículos 40 bis y 40 QUINQUIES de la ley en comento.

El proyecto propuso reconocer la validez, vía interpretación sistemática, de los artículos impugnados, en razón de que el término “ruta” no era inconstitucional, en tanto que sea entendida como el trayecto individual que realice el operador del vehículo para un usuario en específico, establecida de común acuerdo, de conformidad con los términos del contrato celebrado con la empresa y atendiendo las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

Asimismo, en el proyecto se sostenía que el término “ruta” previsto en el artículo 41, fracción IV, no era aplicable a los certificados vehiculares emitidos por la autoridad estatal, sino sólo en relación con las autorizaciones que prevean un límite territorial para el desempeño del servicio; finalmente, en la consulta también se estimaba que los numerales impugnados respetan los principios de fundamentación y motivación

Al respecto, el Tribunal Pleno, por mayoría de votos, reconoció la validez de los artículos 40 SEPTIES, fracción III, y 41, fracción IV, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán impugnados, ya que a partir de su interpretación sistemática que implica, por una parte, que el término “ruta” previsto en la primer disposición impugnada no resulta restrictivo al no limitar el desempeño del servicio de transporte de pasajeros a través de plataformas tecnológicas a un ámbito territorial determinado, por el contrario, únicamente constriñe al operador del vehículo a respetar el trayecto que en su caso designen de común acuerdo éste y el usuario; y por otro lado, que establece la obligación del prestador de desarrollar el servicio de transporte que le fue autorizado, sólo en el ámbito geográfico que al efecto especificará el título correspondiente, sin que ello sea aplicable a todas las modalidades de transporte, sino únicamente a aquellas cuyas características de operación lo permitan.

Respecto a los artículos 40 bis y 40 quinquies de la ley en cita, se sobreseyó por mayoría de votos, al no existir conceptos de invalidez al respecto.

6. Puntos resolutivos:

Finalizada la discusión, los puntos resolutivos quedaron de la siguiente manera:

PRIMERO. *Es procedente pero infundada la presente acción de inconstitucionalidad.*

SEGUNDO. *Se sobresee en la presente acción de inconstitucionalidad respecto de los artículos 40 bis y 40 quinquies de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, publicados mediante Decreto 400/2016 en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán de veintidós de junio de dos mil dieciséis.*

TERCERO. *Se desestima la presente acción de inconstitucionalidad respecto de los artículos 40 QUATER, fracción V, y 40 SEXIES, fracciones VIII y 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, publicados mediante Decreto 400/2016 en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán de veintidós de junio de dos mil dieciséis.*

CUARTO. *Se reconoce la validez de los artículos 40 SEXIES, fracción 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’, 40 SEPTIES, fracción III, y 41, fracción IV, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, publicados mediante Decreto 400/2016 en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán de veintidós de junio de dos mil dieciséis.*

Los Ministros **Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena** y **Arturo Zaldívar Lelo de Larrea** formularon sendos votos particulares y concurrentes. El Ministro **José Fernando Franco González Salas** formuló un voto particular.

Suprema Corte de Justicia de la Nación
Dirección General de Casas de la Cultura Jurídica

Dirección de Normatividad y Crónicas
Chimalpopoca 112, Piso 3, Col. Centro, Cuauhtémoc,
C. P. 06080, Ciudad de México, México