

**ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD
13/2017**

**PROMOVENTES: DIVERSOS DIPUTADOS
INTEGRANTES DEL PODER LEGISLATIVO
DE COLIMA**

**MINISTRO PONENTE: JOSÉ RAMÓN COSSÍO DÍAZ
SECRETARIOS: RAÚL MANUEL MEJÍA GARZA
LAURA PATRICIA ROJAS ZAMUDIO
MONSERRAT CID CABELLO**

Ciudad de México. Acuerdo del Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, correspondiente al día **dieciséis de octubre de dos mil dieciocho**, por el que se emite la siguiente:

S E N T E N C I A

Mediante la que se resuelve la presente acción de inconstitucionalidad promovida por diversos diputados integrantes del Poder Legislativo del Estado de Colima, en contra de los artículos 13, fracción CX, 125, fracción III, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 180, numeral 1, fracción II, inciso k), 183, 316, numeral 5, 317, 373, numeral 1, fracción I y artículo vigésimo cuarto transitorio de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, publicada en el periódico oficial estatal de treinta de enero de dos mil diecisiete.

I. TRÁMITE

- 1. Presentación del escrito, autoridades (emisora y promulgadora) y normas impugnadas.** El primero de marzo de dos mil diecisiete, por escrito entregado en la Oficina de Certificación Judicial y Correspondencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, diversos

diputados locales integrantes de la Quincuagésima Octava Legislatura del Congreso del Estado de Colima, promovieron acción de inconstitucionalidad, en contra del propio Congreso de la entidad y del Poder Ejecutivo local.

2. **Normas generales impugnadas.** En esta acción de inconstitucionalidad se impugnaron los artículos 13, fracción CX, 125, fracción III, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 180, numeral 1, fracción II, inciso k), 183, 316, numeral 5, 317, 373, numeral 1, fracción I y artículo vigésimo cuarto transitorio de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, publicada en el periódico oficial estatal de treinta de enero de dos mil diecisiete.
3. **Conceptos de invalidez.** Los promoventes en sus conceptos de invalidez, manifestaron en síntesis, que:
4. **PRIMER CONCEPTO DE INVALIDEZ. Violación al artículo 5º, constitucional.** Al regularse en la Ley de Movilidad Sustentable de la entidad el servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas e imponer restricciones a esta modalidad, se viola la libertad de trabajo consagrada en el artículo 5º de la Constitución Federal, ya que se da una indebida intervención estatal al regularse actos entre particulares, como si se tratara de un servicio público o si se estuviera causando una afectación a los derechos de la sociedad. Es decir, se regula una actividad privada que sólo puede ser regulada por disposiciones que ya se encuentran en el código civil en materia de contratos y cumplimiento de obligaciones, el código de comercio en materia de comercio electrónico y de la Ley Federal de Protección al Consumidor, en su propio ámbito material de validez.

5. Se señalan obligaciones contrarias a la naturaleza de un servicio privado e inconstitucionales, como lo hace el artículo 171 que otorga la facultad a la Secretaría de Movilidad para fijar reglas para las tarifas que se cobrarán por el servicio privado de transporte y al obligar a las empresas que tengan registro para funcionar como operadoras de redes de gestión de la demanda, a aportar mensualmente el 1.5% de cada viaje al fondo de movilidad que establece la ley.
6. Por su parte, el artículo 172 obliga que para trabajar en esta modalidad cada vehículo deberá contar con un permiso de operación otorgado por la secretaría y los conductores a portar el permiso. Permisos que se otorgarán por convocatoria y con la limitante de un 4% del parque vehicular del servicio de transporte público individual motorizado, de conformidad con el artículo VIGÉSIMOCUARTO transitorio.
7. **SEGUNDO CONCEPTO DE INVALIDEZ. Violación a los artículos 1º y 6º constitucionales.** El desarrollo de las tecnologías de la información ha impactado en la sociedad y ha permitido el surgimiento y auge de servicios de transporte a través de aplicaciones móviles para brindar a los individuos soluciones prácticas a su necesidad de trasladarse de un lugar a otro, en un medio seguro, ordenado, al permitirles conocer anticipadamente y con exactitud la suficiencia de la oferta, su puntualidad y previsión del trayecto que ha de seguirse. El servicio de transporte que se presta a través de plataformas electrónicas intervienen tres elementos: los propietarios y/o conductores de los vehículos, los usuarios de los servicios y el titular de la aplicación que los vincula.
8. Los conductores de los automóviles adquieren, a través de una aplicación o plataforma electrónica, un servicio particular que permite

ponerlos en contacto satelital con personas diversas que se encuentran dentro de una circunferencia cercana a aquélla en la que se encuentra el automóvil y que requiere un servicio particular de transportación terrestre, con la seguridad de poder conocer su perfil general, a fin de proporcionarles dicho servicio, en una relación estrictamente de derecho privado. A esta aplicación electrónica se puede acceder a través de dispositivos electrónicos, principalmente teléfonos inteligentes conectados a internet. A través de estas aplicaciones también se puede cobrar electrónicamente por el servicio con base en tarifas estimadas que los usuarios conocen por anticipado por reflejarse en sus dispositivos electrónicos. Además, para seguridad del usuario, este siempre tendrá conocimiento de los datos generales del conductor.

9. Los usos de estos servicios de transporte privado se prestan gracias a un sistema de aprovechamiento de las tecnologías de la información que nace en el ejercicio de los derechos humanos reconocidos en la Constitución como lo establece el artículo 1 y del derecho de acceso a las tecnologías de la información y comunicación establecido en el tercer párrafo del artículo 6 constitucional.
10. Por ello, la Ley de Movilidad Sustentable establece restricciones a la prestación del servicio de transporte privado en esta nueva modalidad, que hace imposible su funcionamiento, como se establece en el artículo 169 de la referida ley que establece requisitos excesivos a los automóviles para esta modalidad, ya que sólo cumplirían carros de lujo de un monto superior a los trescientos mil pesos.
11. **TERCER CONCEPTO DE INVALIDEZ. Violación al artículo 11 de la Constitución Federal.** El entendimiento de movilidad tiene que ver con la calidad, accesibilidad y oportunidad para toda la población, utilizando instrumentos internacionales, y la visión del Estado debe estar

encaminada a favorecer el aprovechamiento de las tecnologías, especialmente cuando a través de ellas las personas acceden a satisfactores que en otras circunstancias son deficientes o insuficientes, y no a restringir y sobre regular el uso de las mismas, pues esto último implica un retroceso al progreso y al bienestar de la población.

12. Existe una estrecha vinculación entre el derecho a la movilidad y el derecho a las tecnologías de la información, cuando las personas optan por utilizar un servicio de transporte diverso y distinto a cualquiera de aquéllos que, directa o indirectamente proporciona el Estado y existe la oferta para satisfacer esa necesidad mediante el uso de dispositivos móviles que les entregan seguridad, confiabilidad, oportunidad y comodidad. Ahí es donde el Estado, lejos de establecer trabas y candados como se hace en la Ley de Movilidad Sustentable, para que los ciudadanos ejerzan libremente sus derechos, tanto del lado de quien proporciona el servicio como de aquél de quien lo recibe, deben favorecerlo y dejar que se desenvuelva en un terreno de libertad y competitividad en beneficio de todos.
13. La debida observancia a lo dispuesto por los artículos 6º y 11 constitucionales y a diversos instrumentos de carácter internacional, llevan a la conclusión de que no es dable regular una actividad que ha demostrado ser favorable desde diversos puntos de vista y que es de interés colectivo que se conserve en ese nivel de eficacia y funcionalidad. La función del Estado es la de permitir que se sigan dando y que inclusive se mejoren las condiciones para que las partes interesadas puedan llevar a cabo sus transacciones de manera libre e independiente, para favorecer el acceso a una movilidad sana y adecuada, tanto desde el punto de vista individual como colectivo y no imponer restricciones y candados que dan como resultado precisamente lo contrario.

14. **CUARTO CONCEPTO DE INVALIDEZ. Violación a los artículos 25 y 26 de la Constitución Federal.** Las restricciones y exceso regulatorio que se establecieron en la ley impugnada al abordar el tema de los servicios de transporte a través de aplicaciones electrónicas van a contraflujos del reconocimiento que el Constituyente ha hecho sobre la importancia de la competitividad, entendida como la capacidad de crear un entorno que favorezca el crecimiento sostenido de la productividad y que se refleja en niveles de vida más altos para la población. Se establecieron en la ley restricciones inútiles y anacrónicas, así como exigencias cuyo cumplimiento en nada abonan a la construcción de un entorno económico más competitivo.
15. La sobre regulación que se da con la nueva Ley de Movilidad Sustentable, muy similar a la que históricamente se les ha dado a los taxistas, no atiende de manera frontal y efectiva la problemática de la movilidad que la población padece de manera generalizada. Una regulación como la que se aprobó no le otorga al público usuario una alternativa para trasladarse, por ejemplo, a sus lugares de trabajo de manera más ágil, segura y confortable, lo que desde luego incide en su productividad y en el desarrollo de una vida más digna.
16. **QUINTO CONCEPTO DE INVALIDEZ. Violación al artículo 28 de la Constitución Federal.** El artículo 172 de la Ley de Movilidad Sustentable de la entidad es inconstitucional porque viola el artículo 28 constitucional, ya que prohíbe el pago en efectivo como contraprestación del servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas.
17. Sí el texto constitucional establece la existencia del Banco de México y entre sus atribuciones, prevé el monopolio de acuñar moneda y emitir billetes y, más aún, si las monedas metálicas que acuña y los billetes que emite son la moneda corriente en territorio nacional, cualquier

disposición que prohíba el uso del efectivo para solventar el pago de una obligación, cualquiera que sea la causa de ésta, deviene inconstitucional porque estaría despojando de cualquier utilidad o propósito las atribuciones que la Constitución le confirió al Banco de México. El hecho de que existan medios alternativos de pago, como las tarjetas de crédito o débito no suplantán el dinero en efectivo.

18. La prohibición aludida genera un perjuicio y trato discriminatorio injustificado, al excluir automáticamente a quienes carecen de un instrumento de garantía de pago como lo es una tarjeta de crédito, pero también tendría un impacto en los propietarios de los vehículos destinados al servicio privado de transporte y a sus conductores que perderían a un gran número de personas que constituyen la contraparte natural para el desarrollo y culminación de una actividad lícita y sustentable.
19. Lo que no acaba de ser una condición superficial en la que se coloca a la ciudadanía en mérito de que existen otras ofertas de transporte, porque se ha reconocido que las cualidades que proporciona la posibilidad de proceder a la contratación a través de la aplicación móvil permite la superación de la problemática general en materia de seguridad y movilidad que aqueja a la población, lo que debería de llevar a que la gran mayoría de personas interesadas en la contratación de un conductor, en lo sucesivo, lo hicieran siempre a través de la tecnología existente, siempre y cuando se pueda pagar.
20. **SEXTO CONCEPTO DE INVALIDEZ. Violación al artículo 73, fracciones XVII y X de la Constitución Federal.** El acceso a las tecnologías de la información a través de la red mundial de comunicación, constituye un servicio de telecomunicaciones, por lo que invade el ámbito de atribuciones exclusivas que la Constitución le concede a la Federación, en los términos del artículo 73, fracción XVII.

Se podrá decir que la intención del Congreso local fue la de legislar en materia de servicio de transporte, sin embargo, la normatividad impugnada tiene que ver realmente con la aplicación de plataformas de información que se utilizan en la red, con el uso de la información para la concreción de actos de comercio, con la intervención de terceros, localizados en sitios a los que se tiene acceso solamente a través de la red, a quienes se encomienda una intermediación comercial para la transferencia e intercambio de información y la regulación de la actividad que estos realizan consistente en la gestión de cobro de servicios prestados en Colima, a través de la misma plataforma electrónica.

21. Por otro lado, ya que lo que se pretende regular es la intermediación comercial para el intercambio de información en la red, que es una operación de comercio electrónico, ello es contrario al artículo 73, fracción X de la Constitución Federal. En la actualidad el comercio electrónico ya constituye por sí mismo un ámbito de regulación del Estado, controlado y sujeto a interpretación por parte del Estado, por así haber quedado contemplado en el Código de Comercio, que expidió en ejercicio de las facultades exclusivas el Poder Legislativo de la Unión.
22. Adicionalmente, la regulación que se aprobó en el Estado de Colima, se involucra en la explotación de un derecho de autor, vinculado con un programa de cómputo, que se rige por las normas federales en dicha materia que expide el Congreso de la Unión, y por último, reguló igualmente una intermediación para la prestación de servicios financieros en el ámbito de cobranza de crédito, también regulado por las leyes federales, lo que acaba por evidenciar, de manera ostentosa, la invasión en la esfera de la federación en la que se incurrió.
23. Por ello, dicha regulación debe provenir de un órgano legislativo federal, ya que no se trata, propiamente, de la regulación del transporte público

que está reservada a favor de los Estados conforme al artículo 124 constitucional.

24. Por la naturaleza de los servicios proporcionados por los conductores, atento a la garantía de igualdad que contemplan los artículos 1º y 5º constitucionales, las normas en materia de seguridad en el transporte: regulación del conductor y cualidades del vehículo utilizado, deberían quedar contempladas y vistas en las normas generales que observan y deben cumplir todos los conductores, ya que no existiendo diferencia alguna entre la labor que dichos vehículos habrán de realizar con la de cualquier otro, no habría justificación consecuente para dicho trato discrecional y diferenciado como se señala en la ley aprobada. Ello, no sería aplicable a los vehículos destinados al servicio público de taxi, por las características mismas del servicio regulado que a través de ellos se presta.
25. **SÉPTIMO CONCEPTO DE INVALIDEZ. Violación al artículo 1º de la Constitución Federal.** El artículo 373 numeral 1 de la Ley de Movilidad Sustentable de la entidad es inconstitucional, porque viola el artículo 1º constitucional, al discriminar a los niños y niñas que cursan el nivel primario, excluyéndolos del acceso a las tarifas preferentes para el transporte público, tal y como sí lo gozan otros niños y/o adolescentes y/o adultos de nivel secundaria en adelante.
26. El legislador local no justifica porque se les discrimina por la condición de edad, es decir, todos aquellos que se encuentren estudiando el nivel de primaria, puesto que debió prever las tarifas preferenciales para transporte público colectivo a todos los niños sin importar la edad, por consecuencia el nivel educativo en el que se encuentren, sino solo por la calidad de ser estudiantes.

27. **Admisión y trámite.** Mediante proveído de dos de marzo de dos mil diecisiete, el Presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ordenó formar y registrar el expediente relativo a la acción de inconstitucionalidad 13/2017¹, promovida por la minoría de diputados que integran el Congreso del Estado de Colima y, por razón de turno, designó como instructor al Ministro José Ramón Cossío Díaz.
28. Por su parte, el ministro instructor en acuerdo de seis de marzo de dos mil diecisiete admitió la demanda de acción de inconstitucionalidad y ordenó dar vista a los Poderes Legislativo y Ejecutivo del Estado de Colima, por ser quienes respectivamente emitieron y promulgaron las normas generales impugnadas para que rindieran sus informes².
29. **Informes de los Poderes Ejecutivo y Legislativo de la entidad.**
30. El Poder Ejecutivo de la entidad señaló, en síntesis, lo siguiente:
- Del análisis efectuado por el Poder Legislativo se advierte que el espíritu de la Ley de Movilidad impugnada, se encuentra encaminado para asegurar que existen condiciones de entrada y operación que atiendan mercados diferentes, ofreciendo así opciones y condiciones de mejora de todos los servicios por la existencia de la competencia económica, partiendo de la premisa de que la sociedad colimense pueda recibir un nivel diferente de servicios de transporte de pasajeros para un sector de la población cuya disponibilidad de pago pueda entrar en mecanismos de precios basados en oferta y demanda, por lo cual las tarifas generales no son determinadas y fijas como lo son para los servicios públicos.

¹ Foja 117 del expediente principal.

² Fojas 118 a 120 del expediente.

ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD 13/2017

- La distinción entre el denominado servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas, que es en esencia el aspecto específico de la Ley de Movilidad sobre la que versa la presente acción de inconstitucionalidad, y otro tipo de movilidades del transporte, como por ejemplo las que se establecen para los “taxis” del servicio público, no trasgrede en modo alguno el derecho a la igualdad, ni implica discriminación alguna, pues lo que hace la ley es regular servicios de transporte distintos que atienden a segmentos del mercado diferentes, que requieren reglas específicas acordes a su propia naturaleza.
- Los preceptos impugnados no redundan en una infracción a la libertad de trabajo, toda vez que la actividad que se realiza por conducto del servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicación tecnológicas, no se prohíbe, ni se veda, sino por el contrario, tal actividad encuentra por primera vez un reconocimiento expreso en la ley encargada de regular el transporte, estableciendo reglas que permiten el desarrollo de esa actividad bajo parámetros uniformes de orden, certeza y de seguridad jurídica para usuarios como para prestadores de ese tipo de servicios.
- La Ley impugnada cumple con los principios constitucionales que rigen para la materia, y las disposiciones legales necesarias para el debido funcionamiento a los transportistas colimenses, buscando un crecimiento ordenado de las ciudades para hacer de ellas sitios en los que las distancias no representen una barrera para sus habitantes, generando ciudades productivas, en las que los ciudadanos aprovechen al máximo las ventajas de la urbanización y se impulsa un crecimiento compatible con la sustentabilidad ambiental y social.

- Atendiendo al principio de división de poderes, la participación que tuvo el ejecutivo local, en la ley impugnada, en su sentido formal se circunscribe a la promulgación de un decreto enviado por el poder legislativo, conforme a las facultades que le otorga el artículo 58, fracciones I y II de la Constitución Estatal.

31. **Poder Legislativo del Estado de Colima.** El poder legislativo de la entidad al rendir su informe señaló, en síntesis, lo siguiente:

- Los promoventes carecen de legitimación activa para promover la acción de inconstitucionalidad, porque la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, no reúne la característica de una norma general, por lo tanto, no es aplicable a la generalidad de los individuos sino que rige solo para quienes forman parte de él, pero excluidos ellos, nadie más tiene el derecho de acción en su contra, por lo que lo procedente es desechar la presente acción.
- Niega que los artículos impugnados sean inconstitucionales. No se comparten los argumentos de los promoventes, pues la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima no incide ni afecta la competencia, derechos humanos y garantías de libertad de trabajo, de igualdad, de acceso a las tecnologías de la información y movilidad y la garantía social de la competitividad. Se realizó un exhaustivo y minucioso análisis para el transporte de personas en lo individual o colectivamente, mediante contratos entre privados asistidos a través de aplicaciones móviles, que permite conectar la oferta privada con usuarios afiliados a sus servicios, realizando el pago de los servicios exclusivamente mediante el uso de la aplicación tecnológica. Lo que se buscó con la iniciativa fue garantizar la competitividad, evitar las prácticas monopólicas, incentivar al transeúnte a utilizar diferentes mecanismos para llegar

a su destino, evitar menos emisiones de CO₂, implementar transporte ecológico y de más modificaciones a favor de la sociedad.

- El acelerado desarrollo urbano que se ha dado en las ciudades del Estado de Colima durante las últimas dos décadas, los actuales sistemas de transporte han presentado dificultades para poder ser una alternativa viable de movilidad para la población, reduciendo cada año el porcentaje de usuarios de transporte público hasta en un 20%, así aumentando los viajes en vehículos particulares, siendo Colima la segunda entidad en el país con mayor índice de crecimiento de parque vehicular, lo anterior, sin que exista una política integral que promueva la movilidad segura, asequible, sostenible y accesible para todos.
- La sociedad colimense súplica un mejoramiento sustancial del servicio de transporte, con mayor calidad, efectividad y garantía, pues la Secretaría de Movilidad, debe de exigir que se cumpla con las normas y que se adecue la legislación al proyecto de modernización de la movilidad, para evitar que los ciudadanos padezcan un mal servicio, también evitar el uso de vehículos de altas emisiones de CO₂.
- Los actuales mecanismos de financiamiento para los proyectos de modernización del transporte, exigen a las entidades de la república fortificar sus marcos legales, institucionales, programáticos y de políticas públicas para dar certeza a las inversiones, privilegiando el derecho a la movilidad, fortaleciendo las instituciones de gobierno y la profesionalización del sector de transporte.
- Con el fin de atender esas necesidades de manera coordinada, en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Colima se establecieron las atribuciones sustantivas de la Secretaría de Movilidad como dependencia de la administración pública

centralizada del Estado competente en materia de movilidad y transporte. Inclusive, dentro del Programa Nacional de Desarrollo, resulta pertinente considerar que de entre seis objetivos fundamentales, se encuentra el de impulsar una política de movilidad sustentable que incremente la calidad, disponibilidad y accesibilidad de los viajes urbanos.

- Estas metas nacionales impactan en la movilidad urbana sustentable por lo que obligan a los gobiernos estatales, particularmente el Estado de Colima, a implementar las siguientes acciones: fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, también promover el uso de transporte no motorizado, acelerar el tránsito hacia un desarrollo bajo en carbono en los sectores productivos primarios, industriales y de la construcción, así como en los servicios urbanos, turísticos y de transporte, contribuir a mejorar la calidad del aire, y reducir emisiones de compuestos de efecto invernadero mediante combustibles más eficientes, programas de movilidad sustentable y la eliminación de los apoyos ineficientes a los usuarios de los combustibles fósiles; modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos, mejorando la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas; fomentar el uso de transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.

32. **Opinión de la Procuraduría General de la República.** En esta acción de inconstitucionalidad, la procuraduría no emitió opinión.

33. **Cierre de instrucción.** Una vez cerrada la instrucción, se envió el expediente al ministro instructor para la elaboración del proyecto de resolución correspondiente³.

II. COMPETENCIA

34. Este Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación es competente para resolver la presente acción de inconstitucionalidad, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 105, fracción II, inciso d), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 10, fracción I y 11, fracción V, de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, toda vez que se plantea la posible contradicción entre diversos artículos de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima y la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

III. OPORTUNIDAD.

35. El artículo 60 de la Ley Reglamentaria de las Fracciones I y II del Artículo 105 de la Constitución Federal, dispone que el plazo para promover una acción de inconstitucionalidad es de treinta días naturales contados a partir del día siguiente al en que se haya publicado en el correspondiente medio oficial, la norma general o tratado internacional impugnados y si el último día del plazo fuese inhábil, la demanda podrá presentarse el primer día hábil siguiente.
36. La Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima se publicó en el periódico oficial de la entidad el treinta de enero de dos mil diecisiete⁴. Tomando en cuenta esta fecha, el primer día del plazo para

³ Foja 360 del expediente principal.

⁴ A fojas 38 y siguientes del expediente principal.

efectos del cómputo respectivo fue el treinta y uno de enero, de lo que resulta que el plazo de treinta días naturales venció el primero de marzo de dos mil diecisiete.

37. Por lo tanto, si la demanda se presentó el primero de marzo de dos mil diecisiete en la Oficina de Certificación Judicial y Correspondencia de este Alto Tribunal, según se advierte del sello que obra al reverso de la foja treinta y tres del expediente, la impugnación resulta oportuna.

IV. LEGITIMACIÓN

38. **Legitimación de los promotores de la acción.** Se procederá a analizar la legitimación de quienes promueven la acción de inconstitucionalidad, por ser presupuesto indispensable para el ejercicio de la acción.
39. Los artículos 105, fracción II, inciso d), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 62, primer párrafo, de la Ley Reglamentaria de la materia, disponen que la acción de inconstitucionalidad podrá promoverse por el equivalente al treinta y tres por ciento de los integrantes de alguna de las legislaturas de las entidades federativas, en contra de leyes locales expedidas por el propio órgano. Por tanto, en el caso, deben verificarse que: i) los promoventes sean integrantes del Congreso del Estado de Colima; ii) que representen, cuando menos, el equivalente al treinta y tres por ciento de los integrantes de la misma; y, iii) que la acción de inconstitucionalidad se plantee en contra de leyes estatales expedidas por el Congreso del Estado de Colima.
40. Suscriben el escrito relativo nueve diputados, carácter que acreditan con la certificación expedida por la Secretaria de la Mesa Directiva del primer período ordinario de sesiones del segundo año de ejercicio

constitucional del Congreso del Estado de Colima⁵, en la que se hace constar la elección de la mesa directiva para el período comprendido del primero de octubre de dos mil quince al último día de febrero de dos mil dieciséis, de la que se advierte que los funcionarios que signaron el escrito tienen el carácter de diputados de dicho órgano legislativo estatal.

41. Por su parte, el artículo 22, primer párrafo, de la Constitución Política del Estado de Colima⁶, establece que el Congreso local se integra por un total de veinticinco diputados, por lo que los nueve diputados que suscribieron la acción de inconstitucionalidad equivalen al treinta y seis por ciento (36%) de los integrantes de dicho órgano legislativo.
42. Por último, en la presente acción se impugnan diversos artículos de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada por el Congreso del Estado de Colima, al que pertenecen los promoventes; de ahí que deba concluirse que éstos cuentan con legitimación para promover la acción de inconstitucionalidad.
43. Sin que sea obstáculo a lo anterior, lo que señala el Poder Legislativo de la entidad en el sentido de que los promoventes carecen de legitimación activa para promover la acción de inconstitucionalidad, porque la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima no reúne la característica de una norma general, por lo tanto, no es aplicable a la generalidad de los individuos sino que rige solo para quienes forman parte de él, pero excluidos ellos, nadie más tiene el derecho de acción en su contra, por lo que lo procedente es desechar la presente acción.

⁵ Páginas 34 a 37 del expediente.

⁶ Artículo 22.- Se deposita el ejercicio del Poder Legislativo en un Congreso integrado por dieciséis Diputados electos según el principio de mayoría relativa y por nueve Diputados electos según el principio de representación proporcional, el cual se sujetará al procedimiento que disponga el Código Electoral del Estado. Al efecto, el Estado se dividirá en dieciséis distritos electorales uninominales y una circunscripción plurinominal.

44. Lo anterior, es así puesto que la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima sí reúne las características propias de una norma general, ya que deriva de un acto legislativo mediante el cual se crearon normas generales, abstractas e impersonales, que son aplicadas a todos los individuos que se ubiquen en las hipótesis normativas y no desaparecen con dichas aplicaciones.
45. Sirve de apoyo la tesis de jurisprudencia número P./J. 23/99⁷, de rubro:

“ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD. PARA DETERMINAR SU PROCEDENCIA EN CONTRA DE LA LEY O DECRETO, NO BASTA CON ATENDER A LA DESIGNACIÓN QUE SE LE HAYA DADO AL MOMENTO DE SU CREACIÓN, SINO A SU CONTENIDO MATERIAL QUE LO DEFINA COMO NORMA DE CARÁCTER GENERAL. Para la procedencia de la acción de inconstitucionalidad es preciso analizar la naturaleza jurídica del acto impugnado y, para ello, es necesario tener en cuenta que un acto legislativo es aquel mediante el cual se crean normas generales, abstractas e impersonales. La ley refiere un número indeterminado e indeterminable de casos y va dirigida a una pluralidad de personas indeterminadas e indeterminables. El acto administrativo, en cambio, crea situaciones jurídicas particulares y concretas, y no posee los elementos de generalidad, abstracción e impersonalidad de las que goza la ley. Además, la diferencia sustancial entre una ley y un decreto, en cuanto a su aspecto material, es que mientras la ley regula situaciones generales, abstractas e impersonales, el decreto regula situaciones particulares, concretas e individuales. En conclusión, mientras que la ley es una disposición de carácter general, abstracta e impersonal, el decreto es un acto particular, concreto e individual. Por otra parte, la generalidad del acto jurídico implica su permanencia después de su aplicación, de ahí que deba aplicarse cuantas veces se dé el supuesto previsto, sin distinción de persona. En cambio, la particularidad consiste en que el acto jurídico está dirigido a una situación concreta, y una vez aplicado, se extingue. Dicho contenido material del acto impugnado es el que permite determinar si tiene la naturaleza jurídica de norma de carácter general”.

V. CAUSAS DE IMPROCEDENCIA.

⁷ Novena Época. Pleno. Jurisprudencia. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo IX. Abril de 1999. Página: 256.

46. El Congreso del Estado en su informe señala que la Ley impugnada de ningún modo resulta transgresora de “los derechos humanos fundamentales” ya que sus disposiciones están orientadas a regular “en su funcionamiento interno” por los accionantes no se encuentran legítimos para ejercer la acción, lo que justifica “el desechamiento de la acción intentada por su manifiesta improcedencia”.⁸
47. Debe desestimarse la pretendida causa de improcedencia que se hace valer, ya que la legitimación acotada a la violación de derechos humanos para la promoción de una acción de inconstitucionalidad solo se da en el supuesto del inciso g) de la fracción II del artículo 105 constitucional, inciso en el que se establece la legitimación de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos y de los organismos de protección de los derechos humanos equivalentes en las entidades federativas.
48. En el caso nos encontramos en el inciso d) de la fracción II del artículo 105, ya que los promoventes son diversos diputados de la Legislatura del Estado de Colima, inciso que no tiene limitación material para la promoción del presente medio de control, más que la norma impugnada haya sido emitida por el propio órgano legislativo, lo cual se actualiza en el presente caso. En cualquier caso la violación material de derechos humanos no puede evaluarse por la calificación de “funcionamiento interno” que pretende hacer el Congreso, por lo que tampoco puede pretenderse que se analice como un problema de legitimación y, en cualquier caso se encuentra estrechamente vinculado con el estudio de fondo del presente asunto, por lo que el argumento de falta de legitimación debe ser desestimado y este Tribunal debe abocarse al estudio de fondo de la presente acción de inconstitucionalidad.

⁸ Página 8 del informe del congreso el cual obra en la foja 240 del expediente.

VI. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS.

49. Los accionantes plantean siete conceptos de invalidez, en los cuales esencialmente plantean que la regulación del servicio de transporte privado a través de aplicaciones tecnológicas en la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Colima viola diversos preceptos constitucionales.
50. Los artículos impugnados son los siguientes:

Artículo 13. Glosario

1. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

CX. Transporte Privado asistido por aplicaciones tecnológicas: Al transporte de personas en lo individual o colectivamente, mediante contratos entre privados asistidos a través de aplicaciones móviles, que permite conectar la oferta privada con usuarios afiliados a sus servicios, realizando el pago de los servicios exclusivamente mediante el uso de la aplicación tecnológica;

Artículo 125. Transporte privado

1. El transporte privado se divide en las siguientes modalidades:
(...)

III. Servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas: Es aquel que se otorga por permiso del Ejecutivo del Estado y tiene como objeto trasladar a personas y sus cosas en vehículos de gama alta o premium, con o sin operador, que previamente se solicita mediante el uso exclusivo de aplicaciones o plataformas tecnológicas y sus dispositivos electrónicos, caracterizándose por no estar sujetos a itinerarios, rutas, frecuencias, ni horario fijo, con vigencia no mayor de un año pudiendo renovarse por un periodo igual, cuyas reglas y especificaciones se sujetan a lo establecido en el presente Título. La forma de pago se deberá realizar mediante un mecanismo propio; y

Artículo 169. Tipo de vehículo para prestar el servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas

1. Se operará con vehículos con condiciones físico-mecánicas y prestaciones iguales o superiores al taxi ejecutivo público, que contengan además las siguientes características: equipamiento interior completo, con capacidad de cinco hasta nueve pasajeros incluidos el conductor, con equipamiento de seguridad completo (frenos antibloqueo

tipo ABS, bolsas de aire frontal y traseras, control electrónico de estabilidad “ESP”, testigos auditivos de seguridad y los que determinen las normas oficiales mexicanas vigentes en cuanto a dispositivos de seguridad en vehículos nuevos). Las características físicas de los vehículos no deben presentar dimensiones menores entre ejes a 2,750 mm, deben contar con un mínimo de 4 puertas, el maletero o portaequipaje deberá tener una capacidad mínima de 260 litros sin abatir asientos. Adicionalmente, los vehículos deben contar con equipo de aire acondicionado y elevadores eléctricos en todas sus ventanillas. Los aspectos requeridos deberán ser los de fábrica sin presentar modificaciones, a excepción de los adaptados a personas con discapacidad, las cuales se comprobarán por medio de las fichas técnicas oficiales del fabricante.

Artículo 170. Condiciones para la operación del transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas

1. La tarifa para el servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas deberá adecuarse al mercado que tiene.
2. Para poder operar un servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas, cada vehículo deberá contar con un permiso de operación ante la Secretaría, que deberá renovarse cada año, mostrando el contrato de adhesión o asociación con la empresa de gestión de la demanda.
3. Las condiciones del permiso, vigencia y condiciones se sujetarán a lo previsto en el Título V del presente ordenamiento, y estarán sujetos (sic) a la vigencia del contrato con la empresa.
4. Los conductores de este servicio deberán portar el permiso para las inspecciones que realice la Secretaría.
5. El servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas podrá prestarse en todas las vías públicas del Estado, sin importar el punto de origen o de destino, debiendo contar el permisionario con un lugar sede como principal asiento de la prestación del servicio, en cualquiera de los municipios de la entidad.

Artículo 171. Tarifas del servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas

1. Las tarifas que se cobren por el transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas serán informadas al usuario por la (sic) Empresas de Acceso y Gestión de la Demanda, o cualquiera de sus empresas relacionadas, en función de la oferta y la demanda de la propia modalidad de transporte, por lo que será posible que exista un incremento temporal en la tarifa, en un momento y lugar determinado, de acuerdo a las reglas previamente establecidas con la Secretaría a través de los permisos de operación correspondiente.
2. En caso de que ocurra un incremento de tarifa como consecuencia de un aumento en la demanda en una zona y hora determinada, esta será

hecha del conocimiento del usuario previo a la confirmación de su solicitud del servicio, por lo que será siempre facultad del usuario solicitar el servicio o esperar a que la tarifa haya vuelto al costo regular.

3. Una vez concluido cada servicio, la propia plataforma independiente enviará al usuario un recibo a su correo electrónico, el cual contará por lo menos con la siguiente información:

I. Naturaleza del servicio;

II. Ubicación del servicio, por punto específico o ruta de traslado;

III. Duración del servicio y distancia en su caso;

IV. Desglose de la tarifa aplicada; y

V. Las demás que determine la Secretaría de acuerdo a los permisos de operación correspondientes.

Artículo 172. Restricciones de operación

1. Queda prohibido a los prestadores del servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas ofrecer el servicio de forma libre y directa en la vía pública.

2. Además los prestadores de servicio que estén bajo este permiso no podrán:

I. Recibir pagos en efectivo;

II. Subarrendar los vehículos;

III. Recibir pagos mediante tarjetas de prepago de servicios de transporte público regional; y

IV. Hacer base o sitio.

Artículo 173. Prohibición de prácticas monopólicas

1. La Secretaría evitará prácticas monopólicas en la emisión de permisos para la prestación del servicio, para el caso específico del servicio transporte privado de arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas, cada persona física tendrá derecho a ser titular de un permiso y las personas jurídico colectivas de hasta diez. El permiso que se otorgue a una persona física o jurídica colectiva amparará sólo un vehículo.

Artículo 174. Otorgamiento de información técnica

1. El otorgamiento de permiso para el servicio de arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas deberá hacerse a través de lo establecido para las empresas de redes de gestión de la demanda con plataformas tecnológicas, obliga como permisionario a presentar en todo momento la información técnica que le sea requerida por la Secretaría, respecto del

ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD 13/2017

servicio brindado, sus socios, controles de procesos y programas de capacitación para conductores y/o permisionarios.

Artículo 175. Registro de las empresas de redes de gestión de la demanda con plataformas tecnológicas y de los socios

1. Las empresas operadoras del servicio de arrendamiento privado y/o de la plataforma tecnológica que tengan implementada para tal efecto, deberán presentar su Registro en el formato, mecanismo o medio de acceso que sea especificado por la Secretaría.

2. Los ciudadanos colimenses tendrán preferencia para adherirse como socios para operar los servicios que ofrecen las Empresas de Redes de Gestión de la Demanda con plataformas tecnológicas.

Artículo 176. Información que las empresas de acceso y gestión de la demanda deben proporcionar a la Secretaría

1. Las Empresas con Registro para operar en el Estado bajo la categoría de empresas de acceso y gestión de la demanda deberán asegurarse que la plataforma independiente conserve y retenga por lo menos por doce meses información relativa a asociados, conductores, traslados, transacciones, gestión de espacios públicos, vehículos asociados, y las demás que establezca la Secretaría en los permisos de operación correspondiente.

2. Las empresas de acceso y gestión de la demanda no podrán divulgar información alguna de los usuarios salvo que el mismo otorgue el debido consentimiento para ello o a menos que lo solicite por escrito autoridad competente para ello.

Artículo 177. Aportación al Fondo de Movilidad

1. Las empresas que tengan registro para funcionar como operadoras de redes de gestión de la demanda, deberán aportar mensualmente el 1.5% de cada viaje al Fondo de Movilidad que establece la presente Ley, y tendrán derecho a participar en el Consejo de Administración del Fideicomiso, para vigilar las decisiones de política pública en las que se invertirá el recurso recaudado de su aportación.

2. La falta de aportación de dicha prestación, será causal de revocación del permiso tanto de las empresas de redes de gestión de la demanda como de los socios y afiliados que tenga, siempre y cuando estos últimos no tengan una concesión, siendo ésta de orden público.

Artículo 178. Suspensión del servicio

1. La prestación de este servicio en contravención a lo establecido en los artículos anteriores, dará lugar a la suspensión del permiso por sesenta días, sin perjuicio de su revocación en caso de reincidencia.

Artículo 180. Registros que componen el Sistema Estatal de Información de Transporte

1. El Sistema estará compuesto por:

(...)

II. Registro Estatal de Actores de la Movilidad: Se registran los conductores de vehículos particulares y de servicio público, concesionarios, permisionarios, choferes, empresas auxiliares y vehículos con que se prestan los servicios públicos y especiales de transporte de competencia estatal:

(...)

k. Registro de Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda de Transporte;

Artículo 183. Registro de Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda

1. Estas empresas están obligadas a registrarse en la Secretaría a través del Sistema Estatal de Información de Transporte, proporcionando la información siguiente:

I. Acta constitutiva de la empresa legalmente constituida para operar en los Estados Unidos Mexicanos, cuyo objeto social incluya entre otros, desarrollo de aplicaciones web de su propiedad o de subsidiarias o filiales, que sirvan como intermediación entre particulares para realizar el servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas;

II. Documento que acredite la designación del representante legal;

III. Comprobante de domicilio en el Estado de Colima;

IV. Registro Federal de Contribuyentes;

V. Entregar a la Secretaría, copia de la declaración fiscal del ejercicio inmediato anterior;

VI. Demostrar ante la Secretaría con documento idóneo, ser propietaria, subsidiaria o licenciataria de aplicaciones que le permitan operar las redes de acceso y gestión de la demanda de transporte público;

VII. Proporcionar a la Secretaría, de conformidad con las disposiciones contenidas en la reglamentación correspondiente, el registro de sus conductores debidamente certificados conforme lo establece la Ley y sus reglamentos;

VIII. Proporcionar a la Secretaría, el registro de sus vehículos con los que prestará el servicio debidamente registrados en la Entidad conforme lo establece la Ley y sus reglamentos, así como la cantidad de servicios que se presten en dicha modalidad;

IX. Cubrir las contribuciones y aportaciones que se establezcan en las disposiciones legales fiscales del Estado; y

ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD 13/2017

X. Las demás que se señalen en las disposiciones legales aplicables y las reglamentaciones correspondientes.

Artículo 316. Permisos de operación para Empresas de Redes de Acceso y Gestión de la Demanda de Transporte

(...)

5. Cuando la operación de la empresa implique la prestación de un servicio de transporte privado en esta modalidad por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas, los operadores afiliados o asociados que prestarán directamente el servicio, deberán solicitar individualmente un permiso de operación como lo indica la presente Ley, haciendo referencia a la empresa a la cual queda afiliado el servicio correspondiente, además de cumplir con las características establecidas para la modalidad.

Artículo 317. Vigencia de permisos de operación

1. La vigencia de los permisos de operación se regirán conforme lo establece la tabla del presente artículo:

Tabla 3. Vigencia de los permisos de operación.

Tipología de permisos de operación	Vigencia máxima	Refrendos
Permisos de operación de transporte público:		
Colectivo de baja capacidad anual de refrendo	Hasta por 2 años	Pago
Bici taxi refrendo	Hasta por 3 años	Pago anual de
Especial en todas sus modalidades renovación (incluye vehículos para transporte contrato privado de arrendamiento a través de aplicaciones)	Hasta por 1 año	La depende del correspondiente
Carga en todas sus modalidades anual de refrendo	Hasta por 2 años	Pago
Depósitos de vehículos de anual de refrendo propiedad particular	Hasta por 4 años	Pago
Estacionamientos públicos refrendo	Hasta por 4 años	Pago anual de
Permisos para Empresas de anual de refrendo	Hasta por 4 años	Pago

Redes de Acceso y Gestión de la
Demanda de Transporte Público

Centro de Verificación Vehicular Hasta por 4 años Pago
anual de refrendo

Centro de Revisión Físico – Mecánica Hasta por 4 años Pago
anual de refrendo

Artículo 373. Tarifas preferenciales para transporte público colectivo

1. Podrán acceder a la tarifa preferencial de transporte público colectivo:

I. Los estudiantes inscritos en planteles educativos que se encuentren incorporados a la Secretaría de Educación, desde los niveles de secundaria en adelante, aplicables de forma gradual respetando los acuerdos establecidos previamente con el sector;

VIGÉSIMO CUARTO. Para el caso del servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas, la flota de vehículos no deberá superar el 4% del parque vehicular del servicio de transporte público individual motorizado en todas sus modalidades para el año 2017. Dicho porcentaje podrá modificarse anualmente de conformidad al informe técnico de la oferta y demanda que al respecto emita la Secretaría para su debida aprobación por el Ejecutivo del Estado.

La Secretaría regulará el mecanismo para llevar a cabo el registro y control de los vehículos que presten el servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas, garantizando la competencia económica y el cumplimiento del porcentaje que establece el artículo 171 de la presente Ley.

En el caso de la primera convocatoria los permisos para esta modalidad podrán otorgarse a vehículos de una antigüedad máxima de dos años, los cuales deberán contar con las características que exige la presente Ley para el servicio de taxi estándar y o taxi ejecutivo público, hasta en tanto se cubra el porcentaje señalado en el primer párrafo. Debiendo renovar su flota vehicular en un máximo de tres años, cumpliendo para ello con las características de los vehículos que señala el artículo 169 de la presente Ley.

A partir de la segunda convocatoria, todos los vehículos que se registren deberán cubrir las características de los vehículos que señala el artículo 169 de la presente Ley.

51. Este asunto tiene la particularidad de regular, a través de las normas impugnadas, el transporte a través de plataformas tecnológicas.

52. En primer término, cabe destacar que tal y como se razonó al resolver un caso similar a este en la acción de inconstitucionalidad 63/2016, el Tribunal Pleno sostuvo que debía partirse “como premisa de trabajo” que el Congreso Local era competente para legislar y regular el transporte de pasajeros en la entidad, incluyendo el que se regula utilizando plataformas tecnológicas, en tanto que se desarrolla dentro de su ámbito territorial.
53. A efecto de contestar la demanda planteada, este Tribunal Pleno abordará el estudio de los conceptos de invalidez en un orden distinto al presentado. Inicialmente debe estudiarse la extensión de la facultad del legislador local para la regulación del servicio, ya que el accionante hace varios argumentos en torno a que es solamente facultad del legislador federal esta regulación o que simplemente no deben ser regulados al constituir un servicio privado. En segundo término, este Tribunal se abocará al análisis de los conceptos y artículos impugnados relacionados con el otorgamiento del permiso para la prestación del servicio.
54. **Análisis del sexto concepto de invalidez planteado (competencia):**
55. El accionante señala que se viola el artículo 73, fracción X y XVII de la Constitución federal que establece la facultad del Congreso en materia de comercio, intermediación y servicios financieros y vías generales de comunicación y telecomunicaciones. El argumento del accionante se refiere a que la actividad en sí misma no solo se refiere al servicio de transporte, sino que está relacionada con aplicación de plataformas de información que utilizan red, información para la concreción de actos de comercio, intermediación comercial a través de la red, gestión de cobros de servicios a través de plataforma electrónica, comercio electrónico, derechos de autor vinculados a un programa de cómputo y servicios financieros de cobranza, todos los que son de la competencia del

legislador federal, por lo que se invade su esfera con la emisión de una regulación local.

56. La Constitución Federal en su artículo 73 fracciones X y XVII, en efecto faculta al Congreso de la Unión para legislar en las materias a las que se refiere el accionante.⁹ Sin embargo, si bien las plataformas tecnológicas están sujetas a un régimen federal porque las actividades desarrolladas les resultan aplicables disposiciones que se encuentran en el Código Civil, en el Código de Comercio, en la Ley Federal de Protección al Consumidor, en la Ley Federal de Protección de Datos en Posesión de los Particulares, en la Ley Federal de Telecomunicaciones, entre otras, dado que la plataforma se usa para la prestación de un servicio específico, en este caso el transporte de pasajeros, siempre se encontrará sujeta al ámbito local justamente por el servicio que habilita.¹⁰ De este modo, este Tribunal considera que para determinar si la competencia para legislar es del ámbito federal o local, no es posible escindir a la plataforma del servicio que se presta a través de la misma.
57. Es por ello que si bien, como ya lo sostuvo este Tribunal Pleno, el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas reviste características que lo tornan un modelo de negocios distinto y que lo constituyen y lo colocan en una categoría o modalidad diferente para la prestación del servicio de transporte,¹¹ lo cierto es que no por ello dejan de ser regulables en los distintos ámbitos de competencia en

⁹ Art. 73.- El Congreso tiene facultad:

X.- Para legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería, sustancias químicas, explosivos, pirotecnia, industria cinematográfica, comercio, juegos con apuestas y sorteos, intermediación y servicios financieros, energía eléctrica y nuclear y para expedir las leyes del trabajo reglamentarias del artículo 123.

XVII.- Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e Internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.

¹⁰ Ello, en términos de lo que se este Tribunal Pleno resolvió en la acción de inconstitucionalidad 63/2016, en lo relativo a que “**el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas** reviste características que lo tornan un modelo de negocio diferente” (página 19) y “**el servicio prestado a través de plataformas tecnológicas** se encuentra dirigido a satisfacer de manera regular, continua, uniforme y adecuada una necesidad colectiva a través de interés general, como es el transporte de pasajeros” (página 29).

¹¹ Cfr. Acción de inconstitucionalidad 63/2016, página 19.

los que incida la actividad, como acto de comercio, de telecomunicaciones, en lo que se refiere a los datos de los particulares, entre otras, es regulable por parte del legislador federal competente en esas materias, mientras que en lo que se refiere a la dimensión material del acto de transporte de personas en el territorio de un estado en particular, este resulta regulable por el legislador estatal en la materia que le corresponde, lo que tiene que ver con el transporte de punto a punto dentro del estado y la seguridad del mismo, por ejemplo.¹²

58. Por otro lado, también es claro para este Tribunal que en el análisis del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas no debe compararse entre los distintos servicios que cubren la demanda de transporte como si los mismos estuviesen sujetos al principio igualdad aplicable a particulares. Es importante recordar que las condiciones legales de las personas morales solamente se analizan conforme a los derechos que les resultan aplicables y en este caso la igualdad y no discriminación no es uno de ellos, al menos que dentro de los argumentos resultara una discriminación indirecta en la prestación del servicio.¹³ Si el legislador considera que las características de un servicio prestado por una determinada persona moral son suficientes para ameritar una regulación específica diferenciada de servicios similares, la labor de este Tribunal al evaluar esta decisión legislativa

¹² A manera ejemplificativa cabe destacar que el Banco Interamericano de Desarrollo, estableció en el documento para discusión N° IDB-DP-518 “Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe”, junio de 2017, en el cual se sostuvo lo siguiente: *¿A quién corresponde regular y cómo hacerlo? ... La sugerencia que plantea la presente nota es que **la regulación general debería provenir del estamento territorial superior** para facilitar la actuación de estos agentes económicos nivel global. No obstante existe una serie de particularidades de ámbito local o regional que una regulación proveniente de un estamento territorial tan alejado muy probablemente no podrá atender de manera satisfactoria. Por lo tanto, **se entiende adecuado que los poderes públicos más cercanos (nacionales, locales o autonómicos) establezcan algunas condiciones adicionales referentes al ejercicio de la actividad que tendrán un impacto directo en su territorio**”.*

¹³ En apoyo a este criterio ésta la tesis de jurisprudencia P./J. 1/2015 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 16, Marzo de 2015, Tomo I pág.117, de rubro: PRINCIPIO DE INTERPRETACIÓN MÁS FAVORABLE A LA PERSONA. ES APLICABLE RESPECTO DE LAS NORMAS RELATIVAS A LOS DERECHOS HUMANOS DE LOS QUE SEAN TITULARES LAS PERSONAS MORALES.

solo debe ser sobre la razonabilidad de estas características y no sobre la comparación con otros servicios.

59. El servicio de transporte que se presta través de plataformas tecnológicas tiene ciertas características distintivas, siendo la primera de ellas la contratación de un servicio de transporte privado de punto a punto; la segunda, que la contratación se realiza a través de una plataforma o aplicación tecnológica, descargable en un dispositivo de comunicación móvil que permite al usuario contactar al chofer y tener información detallada sobre la identidad del chofer y tipo de vehículo, la ruta y la tarifa; tercero, se permite la calificación tanto de los choferes como de los usuarios a través de la misma plataforma; cuarto la plataforma ofrece ciertas condiciones específicas que le permiten competir con servicios sustitutos, como puede ser la diversidad de tipos de servicio: individual o colectivo, de automóvil extra grande o de lujo y con variaciones de tarifa dependiendo de la demanda o dedicado solo a mujeres, por solo poner algunos ejemplos.
60. Es importante reiterar que tal y como este Tribunal se aproxima al análisis del servicio prestado, este no puede dissociarse de la plataforma tecnológica que lo habilita ya que la plataforma tecnológica es un elemento imprescindible de la relación, sin ella no puede darse la finalidad del servicio de transporte entre privados. De este modo, la relación que se genera no puede ser entendida solamente entre el usuario y el chofer que presta el servicio de transporte, que solo es la conclusión de una serie de pasos que involucran a la plataforma o aplicación para poderse concretar.
61. En este sentido, resulta posible para el legislador establecer condiciones en legislación para la prestación del servicio que se justifican para asegurar ciertas condiciones de su prestación, como puede ser la seguridad del usuario y de los choferes, la interacción con

los demás servicios de transporte, en particular con el servicio de taxi, además de que el servicio se presta en la vía pública, con lo cual pueden generarse externalidades que justifiquen esta regulación.

62. Por lo anterior resulta infundado el concepto de invalidez relacionado con la falta de competencia del legislador local para regular la actividad de arrendamiento privado de transporte a través de plataforma tecnológica como lo aduce el accionante, ya que una actividad de este tipo se expresa materialmente en actos que son regulables por distintos ámbitos de competencia y, en aquello que tiene un impacto directo en el territorio y población de las entidades federativas, es claro para este Tribunal que la competencia es del legislador local.
63. **Análisis del primer concepto de invalidez (permisos, límite de 4% del parque vehicular y aportación del 1.5% al fondo de movilidad):**
64. Los accionantes en su primer concepto de invalidez impugnan de manera expresa los artículos 171, 172 y VIGESIMOCUARTO transitorio, argumentando que se establecen obligaciones que restringen la libertad de trabajo establecida en el artículo 5º de la Constitución. Las restricciones específicas son: a) contar con un permiso de operación otorgado por la Secretaría y, b) otorgar permisos por convocatoria y limitados al 4 por ciento del parque vehicular del servicio de transporte público, individual motorizado en todas sus modalidades para dos mil diecisiete, el cual puede ser modificado anualmente.
65. También existe argumento en contra de la aportación mensual del 1.5 por ciento por viaje al fondo de movilidad, lo cual está regulado en el artículo 177 de la Ley, y si bien este precepto no se señaló en el concepto de manera expresa, al existir argumento y encontrarse en el listado de los artículos impugnados, debe tenerse aquí como impugnado.

66. Es cierto que esta Suprema Corte ha reiterado que los derechos humanos no son absolutos, además de que existen derechos cuya limitación requiere una justificación que se encuentra sujeta a un escrutinio de menor intensidad que otros, en este sentido la libertad de trabajo puede ser limitada siempre que se justifique una necesidad legítima cubierta por una finalidad constitucional o de interés público.¹⁴
67. En principio parecería que el otorgamiento de un permiso previsto en el artículo 171 señalado como impugnado por los accionantes, está sujeto solamente a la verificación de la existencia de la relación entre el conductor y la plataforma, por lo que no limita de ninguna manera el derecho a la libertad de trabajo, ya que indica simplemente una finalidad de control, una función de registro que resultaría importante, de ser así justificado por parte del legislador, para salvaguardar la seguridad tanto del chofer como de los pasajeros que contratan el servicio.
68. A partir de aquí, salvo el punto 2, fracción I del artículo 172, que analizaremos en el siguiente tema, aquí nos pronunciaremos sobre los elementos adicionales al permiso previstos en el artículo 172, punto 1 y punto 2 en sus fracciones II, III y IV que se refieren, respectivamente, a: a) ofrecer el servicio de manera libre y directa en la vía pública; b) subarrendar los vehículos; c) recibir pago mediante tarjetas de prepago de servicios de transporte público regional y, d) hacer base o sitio.
69. Este Tribunal Pleno advierte que el legislador del Estado de Colima cuenta con amplia libertad de configuración para regular el servicio de transporte, la prestación de los servicios, ya sean públicos o privados, ya que se refieren a áreas de interés general que justifican que el estado

¹⁴ Tesis P./J. 28/99 de rubro: "LIBERTAD DE TRABAJO. NO ES ABSOLUTA DE ACUERDO CON LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES QUE LA RIGEN (ARTÍCULO 5o., PÁRRAFO PRIMERO, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS)", Novena Época, visible en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo IX, abril de 1999, página: 260, registro: 194152.

adopte medidas regulatorias para proteger el medio ambiente, la seguridad de las personas, maximizar su calidad de vida y, también, para garantizar la libre competencia y concurrencia en el mercado. Estas restricciones son acordes con la libertad de competencia y concurrencia económica al no establecer barreras de entrada a las personas, tratándose de medidas que el legislador adoptó para proteger la seguridad de conductores y usuarios.

70. Además, la prohibición de subarrendar los vehículos no es un límite injustificado, pues coadyuva a identificar plenamente las personas que presten el servicio de transporte y fortalecen la seguridad de los usuarios al existir un responsable registrado ante la Secretaría de Movilidad.
71. Por lo que hace a la prohibición de recibir el pago del servicio mediante tarjetas de prepago de transporte público, el legislador local cuenta con facultades para determinar el ámbito de validez y los servicios que pueden ser pagados con las tarjetas de prepago que el mismo implementó.
72. Asimismo, la restricción de establecer base o sitio resulta adecuada con las facultades regulatorias y libertad de configuración del legislador local y no se advierte que pueda afectar de alguna manera la libre concurrencia o competencia.
73. De este modo, debe reconocerse la validez del artículo 172 punto 1 y punto 2 en sus fracciones II, III y IV.
74. Por otro lado cuando el legislador establece en el artículo VIGÉSIMOCUARTO transitorio que la flota de vehículos no deberá superar el 4 por ciento del parque vehicular del servicio de transporte público individual motorizado en todas sus modalidades, porcentaje que puede modificarse anualmente de conformidad con un informe técnico

de oferta y demanda emitido por la Secretaría y, asimismo, se prevén dos convocatorias con diferentes características para su asignación, parecería estarse frente al tipo de limitaciones que este Tribunal considera deben tener una finalidad constitucionalmente clara o quedar justificadas de manera clara y específica por el legislador. En primer término, ya afirmamos que el análisis de las condiciones de la prestación de servicio de transporte por arrendamiento auxiliado por plataforma no se haría en comparación con otros servicios sino tomado en cuenta directamente sus características y regulación, por ello pareciera que el legislador no puede a su vez regular los servicios tomando como base justamente otro tipo de servicio de transporte, como lo es el servicio público individual motorizado, tal como lo hace tomando un 4 por ciento del total de vehículos de servicio de transporte motorizado como límite sin dar ninguna razón para ello. En este caso no pueden alegarse motivos de competitividad, ya que justamente lo que se está estableciendo son barreras a la entrada para el servicio específico, tampoco puede argumentarse que es para la regulación de la oferta en relación con la demanda, ya que eso es justamente lo que hacen las reglas del mercado en condiciones de competitividad.

75. Por lo anterior, este Tribunal considera que debe declararse la inconstitucionalidad de la totalidad del artículo VIGÉSIMOCUARTO transitorio relacionado con el límite del cuatro por ciento del parque vehicular del servicio de transporte público individual motorizado en todas sus modalidades.
76. Adicionalmente, el actor argumenta en contra de la aportación mensual del 1.5 por ciento por viaje al fondo de movilidad regulado en el artículo 177 de la Ley, ya que el mismo es un requisito excesivo que imposibilita la pretendida finalidad de la legislación y es contraria al aprovechamiento de las tecnologías. En este caso pudiera

argumentarse que dado que el servicio de transporte privado utiliza la vía pública para la prestación del servicio, con todas las externalidades positivas, pero también las negativas, propias de la circulación automotriz en esta vía, se justifica, pues el fondo de movilidad tiene como finalidad “captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad” como lo establece el artículo 63, punto 1 de la Ley de Movilidad Sustentable.

77. De este modo este Tribunal considera que esta aportación al fondo cubre una finalidad que resulta legítima, establecida de manera general en como justificación en el proceso legislativo y cuyos fondos están dirigidos y etiquetados a una finalidad que se orienta al mejoramiento de las condiciones de movilidad dentro de la comunidad en general. Por ello es que resulta infundado el argumento del accionante con relación a este precepto y, por tanto debe reconocerse su validez.
78. Ahora bien, de una lectura de los artículos impugnados este Tribunal advierte que existen más artículos impugnados que los expresamente señalados en el concepto de invalidez que se encuentran relacionados con el permiso, por ello se considera conveniente analizarlos en este apartado.
79. El artículo 173 establece que la Secretaría evitará prácticas monopólicas en la prestación del servicio, estableciendo que cada persona física puede ser titular de un permiso y las personas morales hasta de diez y el permiso solo ampara un vehículo. Este artículo claramente limita la cantidad de vehículos que ampara cada permiso, restringiendo al uso individual del permiso por persona física y amparando un vehículo por persona; para el uso de más de un vehículo se requiere la constitución de una persona moral. En este punto existe una clara restricción más allá del registro y mero control de seguridad

de usuarios al limitar un solo vehículo por individuo, es por ello que este Tribunal considera que se requeriría una justificación específica por parte del legislador que, como ya lo definimos, no se encuentra en los procesos legislativos. De este modo, si bien pueden pensarse argumentos que justifiquen la limitación de permisos y vehículos, el legislador no elaboró ninguno de estos argumentos y este Tribunal considera que el artículo vulnera la libertad de trabajo sin una justificación razonable, por lo que el mismo resulta inconstitucional y debe declararse inválido.

80. El artículo 174 impugnado se refiere al otorgamiento de información técnica, obligando al permisionario a presentar en todo momento la información técnica requerida por la Secretaría respecto del servicio brindado, sus socios, controles de procesos y programas de capacitación para conductores, así como permisionarios. Este Tribunal considera que la información que contiene este artículo es necesaria para la seguridad y control tanto de los usuarios como de los choferes, además de que la misma se restringe a información técnica y no personal, por lo que de un análisis de razonabilidad no se aprecia que se vulnere la Constitución, además de que el mismo puede ajustarse a la justificación genérica de la legislación dada por el legislador. Por ello el artículo resulta constitucional y debe ser declarado válido.
81. **Análisis del Quinto concepto de invalidez (prohibición de pago en efectivo):**
82. El accionante impugna el artículo 172 que prohíbe a los prestadores del servicio de transporte privado por arrendamiento a través de plataformas tecnológicas bajo permiso el pago en efectivo como contraprestación, argumentando que ello viola el artículo 28 de la Constitución, párrafos sexto y séptimo que, entre otras funciones, establece la de acuñar moneda e imprimir billetes. El Banco de México

tiene el monopolio para la emisión de moneda corriente y los medios alternativos de pago no pueden suplantar el dinero en efectivo. Argumenta que al establecerse esta prohibición se incurre en un trato discriminatorio e injustificado, ya que se excluye a los que no tienen tarjeta de crédito y, a la vez, impacta en los propietarios de vehículos y sus conductores que quieran dedicarse a esta actividad no permitiendo que participen efectivamente en el mercado relevante de transporte de pasajeros.

83. Cabe señalar que si bien el accionante refiere que impugna el artículo 172 en su totalidad, la restricción de operación a la que alude en su concepto de invalidez se encuentra específicamente en el artículo 172, punto 2, fracción I, y se refiere en efecto al pago únicamente con tarjeta de crédito, por lo que la materia de análisis se centrará en esta porción del artículo, máxime que el resto del artículo ya fue analizado en el punto anterior.
84. En este caso el análisis debe partir de la facultad federal para la emisión de moneda y billetes establecida en la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución, así como de la prohibición correlativa de los estados de emitir moneda o billetes establecida en la fracción del artículo 117, fracción III de la Constitución, además de complementarse con lo establecido en el artículo 7º de la Ley Monetaria que establece que las obligaciones de pago se solventarán mediante la entrega, por su valor nominal, de billetes del Banco de México o monedas metálicas.¹⁵
85. Esto hace bastante claro que la regulación estatal no puede limitar el uso de la moneda o billetes de curso legal para la liquidación de las

¹⁵ ARTICULO 7º.- Las obligaciones de pago de cualquier suma en moneda mexicana se denominarán invariablemente en pesos y, en su caso, sus fracciones. Dichas obligaciones se solventarán mediante la entrega, por su valor nominal, de billetes del Banco de México o monedas metálicas de las señaladas en el artículo 2o.

No obstante, si el deudor demuestra que recibió del acreedor monedas de las mencionadas en el artículo 2o. bis, podrá solventar su obligación entregando monedas de esa misma clase conforme a la cotización de éstas para el día en que se haga el pago.

obligaciones de pago generadas por la prestación del servicio de transporte, ya que la determinación de las condiciones de pago de obligaciones es de competencia federal. Si bien es cierto que por medio del contrato privado celebrado a través de la misma plataforma puede establecerse por parte del prestador privado de servicios que ese sea el mecanismo exclusivo de pago, esto no lleva a que el Congreso local pueda legislar para restringir la operación del servicio para que solo puedan liquidarse las obligaciones derivadas del contrato de prestación de servicios utilizando un producto financiero determinado como lo es la tarjeta de crédito.

86. Asimismo, este Tribunal considera que la restricción establecida vulnera la libre competencia y competencia al establecer barreras de entrada a las empresas al exigir una forma específica de recepción de pago. Si bien estas barreras se establecen para evitar que los competidores accedan al mercado, a los que se acaba vulnerando es a los consumidores que es a quienes protege el artículo 28, esto es, la libre competencia y la competencia está en función de su beneficio.
87. De este modo, resulta esencialmente fundado el concepto de invalidez enderezado por los accionantes en contra del artículo 172, punto 2, fracción I de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Colima, por lo que lo procedente es declarar su invalidez.¹⁶
88. **Análisis del segundo concepto de invalidez (características del automóvil):**

¹⁶ Cabe señalar que este Tribunal Pleno al resolver la acción 63/2016, en sesión de 25 de mayo de 2017 desestimó la impugnación del artículo 40 Quáter, fracción V de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán que establece que las empresas de redes de transporte solo pueden efectuar el cobro por la prestación de servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas mediante tarjeta de crédito o débito. Los ministros Gutiérrez, Franco, Zaldívar, Piña y Medina consideraban que esta norma era inconstitucional, mientras que los ministros Pardo, Laynez, Pérez y Aguilar votaron por la constitucionalidad.

89. En el segundo concepto de invalidez el actor impugna el artículo 169 de la Ley al considerar que establece un requisito excesivo para la prestación del servicio de transporte privado que hace imposible su funcionamiento, ya que solo permite la operación en este tipo de esquema de automóviles de lujo con un valor superior a los trescientos mil pesos. El actor argumenta que este tipo de requisito excesivo vulnera los artículos 1º y 6º de la Constitución Federal al limitar el acceso a las tecnologías de la información.
90. Lo primero que se debe hacer notar es que el artículo impugnado no establece como requisito el valor del automóvil, sino ciertas características físico-mecánicas y físicas del mismo. Este Tribunal no considera que este tipo de características del automóvil para prestar el servicio tenga nada que ver con el derecho de acceso a las tecnologías de la información. Las características del automóvil, en un momento dado, pueden aumentar el precio del vehículo y limitar el acceso al servicio a los que no puedan pagar un automóvil con ciertas características, a lo que podría argumentarse la seguridad o comodidad de los usuarios. Sin embargo, este Tribunal, aun en suplencia, no puede llegar al extremo de construirle al accionante el argumento de invalidez respecto de cada una de las características del automóvil que se encuentran establecidas en el artículo que señala como impugnado pero con un argumento en relación al valor del automóvil, máxime que de la lectura integral de la Ley, en ninguno de sus preceptos se encuentra establecido el monto aducido por los accionantes. Por otro lado, tampoco el precio del automóvil nos lleva al análisis del derecho de acceso a las telecomunicaciones establecido en el artículo 6º de la Constitución, de limitarse por el legislador local el acceso a este servicio, no solamente se estaría vulnerando un derecho humano, sino que el mismo legislador estaría excediendo su competencia, ya que las

cuestiones relacionadas con las telecomunicaciones son de competencia federal, sin embargo, en este caso esto no ocurre.

91. Aun concediendo que el accionante hubiera querido tomar el precio del automóvil mediante una evaluación del agregado de las características establecidas en el artículo impugnado, este Tribunal considera que la impugnación se debió haber hecho en relación con la pertinencia o no de las características en lo individual ya que, de otro modo, el argumento del accionante nos llevaría a considerar que cualquier característica de seguridad o de confort del coche requerida por la regulación (frenos ABS, por ejemplo) que aumentara el valor del automóvil resultaría excluyente y discriminatoria, lo cual no es aceptable por este Tribunal.

92. De este modo, este concepto debe calificarse como infundado, ya que el artículo 169 señalado como impugnado no viola el artículo 6º ni el 1º de la Constitución como lo aducen los accionantes. Sin embargo, este Tribunal Pleno, con fundamento en el artículo 71 de Ley reglamentaria de las fracciones I y II del artículo 105 de la Constitución estima, en suplencia de concepto de invalidez, que el artículo sí resulta violatorio de la garantía libre competencia y concurrencia del artículo 28, por establecer barreras injustificadas a la entrada estableciendo requisitos no razonables para la prestación del servicio. Si bien la norma debe establecer las condiciones de comodidad y seguridad para la prestación del servicio y se debe otorgar cierta deferencia al legislador para ello, esta no puede establecer requisitos irrazonables o de difícil o imposible cumplimiento para que el servicio se pueda llevar a cabo de manera adecuada. La regulación administrativa debe ser acorde con la libertad de comercio y, en el caso, los requisitos son condiciones son claramente imposibles de cumplir. Por ello es que estos requisitos resultan

inconstitucionales y, por tanto, se declara la invalidez del artículo 169 de la Ley impugnada.

93. **Análisis del Séptimo concepto de invalidez (tarifas preferenciales):**

94. En este concepto los accionante impugna el artículo 373, punto 1, fracción I, por considerar que viola el artículo 1º constitucional al discriminar a niños y niñas que cursan el nivel primario pues los excluye del acceso a tarifas preferentes para el transporte público, mientras que los adolescentes a partir del nivel de secundaria si gozan de estas tarifas preferentes. Señala que no se justifica la discriminación por razón de edad ya que las tarifas preferentes deben ser para todos los niños sin importar la edad por su sola calidad de estudiantes.

95. Resulta evidente de la redacción del artículo que se excluyó a los estudiantes de educación primaria de tener las mismas tarifas preferenciales que los de secundaria. No se desprende de los procesos legislativos ninguna justificación para esta exclusión, la cual se hizo a pesar de que existían dos iniciativas en las que se proponía incorporar a todos los estudiantes, incluyendo a los de nivel primaria. Fue en el dictamen de comisiones en el que se excluyó finalmente a este subgrupo de estudiantes sin dar razón o justificación alguna, siendo que debe ser el legislador el que debía establecerla en relación con una finalidad constitucionalmente legítima.

96. Del dictamen de comisiones se advierte lo siguiente:

Al analizar esta iniciativa, en el Dictamen de las Comisiones señaladas se determinó lo siguiente:

"a).- En lo que respecta a las iniciativas señaladas en los antecedentes 1 y 3:

La iniciativa señalada en el antecedente 1, tiene por objeto institucionalizar el 50 por ciento de descuento a todos los estudiantes de Colima, en la ley de la materia y **permitir que los niños y niñas de educación primaria, sean tratados de forma igual que los demás estudiantes**, haciéndoles válido para su descuento la credencial que expide la Secretaría de Educación Pública que los acredita estar inscritos en el Sistema Educativo Estatal y/o la Credencial de la Universidad de Colima y /o la Credencial de la Federación de Estudiantes Colimenses. Así mismo se propone que sea el Ejecutivo del Estado, quien garantice la aplicación de dicho descuento.

La iniciativa señalada en el antecedente 3, tiene por objeto una reforma al texto de la Ley de Transporte y de la Seguridad Vial para el Estado de Colima que contenga los puntos siguientes:

1. El descuento del 50% en las tarifas del servicio de transporte público que deberá quedar fijo en el texto de la legislación, y no quedará al arbitrio del Ejecutivo Estatal implementar dicho descuento.
2. Establecer como derecho de los usuarios o pasajeros, el respeto al 50% de descuento para **estudiantes**, adultos en plenitud, personas con discapacidad, pensionados, jubilados, y menores de cinco años.
3. Las tarifas especiales, en el caso de los estudiantes, podrán ser exigidas por los mismos mediante la presentación de cualquier credencial oficial expedida por autoridad pública, que los identifique con tal carácter.
4. Ninguna persona u organización en el estado, podrá ejercer la exclusividad en materia de acreditación del carácter de estudiante.

Que una vez realizado el estudio y análisis respectivo de las Iniciativas con Proyecto de Decreto, ambas relativas a reformar diversas disposiciones de la Ley del Transporte y de la Seguridad Cual para el Estado de Colima, estas Comisiones que dictaminan reconocen **el espíritu de los iniciadores, al velar por la economía y bienestar de grupos vulnerables como son los estudiantes**, discapacitados, los adultos en plenitud y jubilados y pensionados, en lo referente al pago por el uso del transporte colectivo.

Las iniciativas en estudio, tiene como objetivo determinar en la Ley de la materia un descuento del 50 por ciento **a todos los estudiantes de dicha entidad** (...).

En este orden de ideas, los integrantes de estas Comisiones que dictaminan manifestamos que en los artículos 374 y 375 del presente proyecto se contempla tarifas preferenciales para transporte público colectivo, con los porcentajes del veinte hasta cincuenta por ciento de descuento de la tarifa general."¹⁷

97. No es correcto que nos encontremos frente a una categoría sospechosa en sentido estricto, como se pretende en la demanda, ya que la misma transforma la exclusión de los estudiantes de un cierto grado de escolaridad en una discriminación por edad y las categorías en general no son de aplicación abierta. No obstante lo anterior, el principio de igualdad previene al legislador de hacer distinciones injustificadas en grupos o subgrupos de una misma categoría, en este caso, de la redacción de la norma, resulta claro que el grupo es el de estudiantes inscritos en planteles educativos incorporados a la Secretaría de Educación, siendo los subgrupos aquellos de los niveles de secundaria en adelante, por un lado, y los excluidos durante el procedimiento legislativo, que son los estudiantes de primaria.
98. Si bien es posible imaginar razones que pudieran resultar viables para la distinción en el otorgamiento de tarifas preferenciales, en el caso no se formuló ninguno por parte del legislador y se excluyó al subgrupo de estudiantes de primaria sin ninguna razón aparente y resulta contrario a

¹⁷ Este dictamen obra a fojas 45 vuelta del expediente principal.

la intención original de las iniciativas que contemplaban a la totalidad de los estudiantes como beneficiarios de estas tarifas. Es por ello que este Tribunal Pleno considera que la distinción realizada en el artículo 373, punto 1, fracción I, no resulta constitucional al vulnerar el principio de igualdad y debe ser declarado inválido en la porción que establece “desde los niveles de secundaria en adelante”, lo que tendrá como efecto el aplicar las tarifas preferenciales a todos los estudiantes sin distinción de grado.

99. Análisis de los conceptos de invalidez Tercero y Cuarto:

100. En estos conceptos los accionantes señalan que se violan los artículos 11, 25 y 26 de la Constitución General, ya que establecen trabas y restricciones para el aprovechamiento de las tecnologías de la información, que no es dable regular la actividad ya que el Estado debe permitir que se sigan dando las condiciones para que las partes puedan tener transacciones libres e independientes, que esta regulación excesiva trasgrede la competitividad y va en contra de un entorno económico más competitivo y que la sobrerregulación no atiende al problema de movilidad.
101. En estos conceptos no se señalan preceptos específicos como impugnados, por lo que este Tribunal entiende que constituyen argumentos genéricos contra el resto de los señalados como impugnados.
102. Para la contestación de los argumentos genéricos de estos conceptos, este Tribunal considera que se puede elaborar una aproximación general para el análisis de constitucionalidad de este tipo de regulaciones sobre los servicios de transporte de arrendamiento privado vinculado a plataformas tecnológicas, recopilando así lo afirmado hasta ahora. En primer término, resulta claro para este Tribunal que el legislador local cuenta con libertad de configuración para regular la

faceta de transporte de servicio integrado con una plataforma tecnológica; segundo, que esta regulación puede tener como finalidad el cuidado del medio ambiente, mejorar la seguridad tanto de usuarios como de conductores relacionados con el servicio, además de atender las particularidades del ámbito local, sin que ello se convierta en una franca barrera a la entrada para la prestación del servicio y sin vulnerar la libertad de trabajo establecida en el artículo 5º de la Constitución Federal, o al derecho de tránsito establecido en el artículo 11 de la misma Constitución, en el pretendido concepto de movilidad que tiene la demanda; tercero, que las finalidades de la legislación deben resultar claras desde su texto o estar justificadas por el legislador, el tipo de justificación dependerá de la restricción; cuarto, las restricciones deben fundarse en las características propias del servicio y no relacionarse con los demás tipos o variedades de prestación de servicio de transporte, ya que de este modo se generaría una regulación con un alto potencial de establecer barreras a la entrada o de distorsionar los elementos del mercado, como lo son la oferta y la demanda, afectando la competitividad de los distintos tipos de servicio y, en última instancia, afectando al usuario final del mismo, vulnerando los artículos 26 y 28 de la Constitución.

103. Es frente a los argumentos contenidos en estos conceptos como se debe analizar cada uno del resto de los artículos señalados como impugnados para determinar si vulneran las condiciones previamente establecidas y si los mismos responden a la facultad del legislador local de regular un servicio, que si bien es regulable desde diversos ámbitos de competencia dependiendo de la dimensión que se considere, el mismo sí tienen impacto en su propio territorio.
104. En lo que se refiere al artículo 13, punto 1, fracción CX, si bien es una mera definición del transporte privado asistido por aplicaciones

tecnológicas, esta definición de la plataforma no puede funcionar como una restricción para realizar el pago de los servicios exclusivamente a través del uso de la aplicación tecnológica, siendo que esta impugnación se encuentra vinculada con el requisito que se invalidó al estudiar el artículo 172, numeral 2, fracción I, que establecía la restricción de pago con efectivo. Por lo tanto lo procedente es declarar la invalidez de la porción normativa que indica: “realizando el pago de los servicios exclusivamente mediante el uso de la aplicación tecnológica” de la fracción CX, del numeral 1 del artículo 13 de la Ley impugnada.

105. En lo relativo al artículo 125, punto 1, fracción III, este Tribunal advierte que contiene porciones normativas que vulneran la libre competencia y la concurrencia constituyendo genuinas barreras de entrada que deben ser invalidadas ya que vulneran el objetivo de proteger al consumidor de los artículos 26 y 28 de la Constitución. Las porciones normativas que deben invalidarse son las siguientes: “de gama alta o premium” y “La forma de pago se deberá realizar mediante un mecanismo propio”.
106. Por lo que se refiere al artículo 170 que establece condiciones de operación y que en sus 5 puntos refieren a la tarifa en condiciones del mercado, vigencia anual del mismo sujeto al contrato de adhesión, portar el permiso en la visitas de inspección, así como la autorización para la prestación del servicio en todas las vías públicas del Estado, debiendo contar con un lugar sede en cualquier municipio de la entidad. Este Tribunal no aprecia que alguno de estos elementos sea violatorio de la Constitución ni que las condiciones de operación vayan más allá de condiciones genéricas de control, supervisión y seguridad en la prestación del servicio.
107. El artículo 175, por su parte, establece el registro de la empresas de gestión de la demanda con plataformas y sus socios, su punto 1 se

refiere al formato, mecanismo o medio de acceso que debe ser especificado por la Secretaría para presentar su registro; el punto 2 establece que los ciudadanos colimenses tendrán preferencia para adherirse como socios para operar los servicios que ofrecen este tipo de empresas.

108. El registro local de la empresa no va más allá de un mero control para la seguridad de usuarios y choferes. Sin embargo, la preferencia de los ciudadanos colimenses para la operación de los servicios sí presenta un problema de distinción que necesitaría una justificación específica. Más allá de los artículos 11, 25 y 26 que se utilizan de manera genérica por el accionante, este Tribunal en suplencia advierte que si bien la expresión “los colimenses” no se ajusta de manera precisa con alguna categoría sospechosa del artículo 1º constitucional, sí puede ser vista como una distinción injustificada en relación con los habitantes que no tengan su domicilio en el Estado.¹⁸ De nuevo, es posible pensar en una serie de argumentos que pudiesen justificar la distinción entre los ciudadanos de Colima con los que no lo sean, en particular argumentos de seguridad o aun argumentos económicos de promoción a la población; sin embargo, el legislador no trata la distinción de manera directa por lo que este Tribunal considera que genera una preferencia para un grupo definido de individuos para la prestación del servicio de transporte por arrendamiento a través de plataformas, además de que no deja claro la legislación cómo es que debe instrumentarse o implementarse esta preferencia por la parte de la empresa que gestiona la plataforma, con lo que también resulta una trasgresión al 6º

¹⁸ El artículo de la Constitución del Estado de Colima que establece la ciudadanía es el siguiente: “Artículo 12.- Son ciudadanos del Estado de Colima, los varones y las mujeres que, teniendo la calidad de mexicanos, reúnan los siguientes requisitos: I.- Haber cumplido 18 años de edad; II.- Tener un modo honesto de vivir, y III.- Establezcan su domicilio dentro del territorio del Estado.”

constitucional en lo relativo debe garantizar el derecho de acceso a las tecnologías de la información.

109. Por lo tanto, este Tribunal considera que la distinción realizada vulnera el principio de igualdad y de acceso a las tecnologías de la información al dar preferencia a un cierto grupo de personas sin justificar la razón por la que lo hace, por lo que, incluso considerando que ello pudiese resultar constitucional bajo alguna justificación específica, ésta no se desprende de los elementos del proceso legislativo correspondiente. Por lo anterior este Tribunal considera que el punto 2 del artículo 175 es inconstitucional y, por tanto, debe declararse inválido.
110. En lo relativo al artículo 176, el mismo establece cual es la información que debe ser proporcionada por parte de las empresas de acceso y gestión de la demanda a la Secretaría. En su punto 1 señala que deberá retenerse por lo menos doce meses información relativa a asociados, conductores, traslados, transacciones, gestión de espacios, vehículos asociados y las demás que establezca la Secretaría en los permisos de operación correspondientes. En su punto 2 establece que las empresas no podrán divulgar información alguna de los usuarios salvo mediante su consentimiento o que lo solicite por escrito la autoridad competente.
111. Este Tribunal considera que ambos puntos se ajustan a una justificación genérica de seguridad de los usuarios y conductores, si bien éstas no se encuentran justificadas de manera específica, no se advierte que ni la retención de la información ni su entrega a la Secretaría tenga el potencial de vulnerar ni la intimidad de las personas ni su derecho a la protección de datos personales establecido en el artículo 6 de la Constitución, por lo que el contenido de la regulación resulta razonable, siempre que ello se haga en términos de la Constitución y de las leyes aplicables. Este artículo debe ser considerado válido.

112. En cuanto a la impugnación del artículo 178, en la sesión del martes dieciséis de octubre de dos mil dieciocho, si bien la mayoría de 6 ministros del Tribunal Pleno consideraron inválido el precepto, al no alcanzarse la votación calificada requerida por el artículo 105, fracción II, último párrafo de la Constitución y el 72 de la Ley Reglamentaria de la materia, el Tribunal desestimó su impugnación.
113. El artículo 180, punto 1, fracción II, inciso k) que establece el registro de empresas de acceso y gestión de demanda de transporte que forma parte del registro estatal de actores de la movilidad que a su vez componen el Sistema Estatal de Información de Transporte, el artículo en general es un mero catálogo de instrumentos y actores, dentro del cual se encuentran este tipo de empresas, por lo que este Tribunal no aprecia que pudiese vulnerar artículo alguno de la Constitución.
114. El artículo 183 establece un listado de información que deberán presentar las empresas de redes de acceso y gestión de la demanda para su registro en la Secretaría a través del Sistema Estatal de Información de Transporte, la cual se refiere a datos generales de las empresas por lo que este Tribunal no advierte que éste vaya más allá del mero registro y control de las mismas, por lo que no se aprecia que vulnere la Constitución, salvo la porción normativa que indica: “de su propiedad o de subsidiarias o filiales” ya que no resulta razonable la restricción que la plataforma sea de su propiedad ya que la misma no debe ser forzosamente s propietaria al poder ser licenciataria o utilizar software de terceros, lo cual resultaría irrazonablemente restrictivo frente al artículo 5º constitucional que establece la libertad de dedicarse a la actividad industria o trabajo que mejor convenga mientras esta resulte lícita. Por lo que resulta procedente declarar la invalidez de la porción normativa siguiente: “de su propiedad o de subsidiarias o filiales” del artículo 183, numeral 1, fracción I de la Ley impugnada.

115. La misma apreciación tiene este Tribunal respecto al artículo 316, punto 5 en donde se establece de manera genérica el otorgamiento del permiso de operación de este tipo de empresas, por lo que el mismo no resulta inconstitucional y debe declararse su validez. Asimismo, tampoco la tabla de vigencia de los permisos establecida en el artículo 317 se aprecia que vulnere la Constitución ya que de mantenerse las condiciones de registro de la empresa, la misma podrá continuar gozando del permiso correspondiente.

VII. EFECTOS

116. De conformidad con los artículos 73 y 41 de la Ley Reglamentaria de las Fracciones I y II del Artículo 105 de la Constitución Federal¹⁹, la invalidez decretada surtirá sus efectos a partir de la notificación de la presente ejecutoria al Congreso del Estado de Colima.
117. Por lo expuesto y fundado,

SE RESUELVE:

PRIMERO. Es procedente y parcialmente fundada la presente acción de inconstitucionalidad, promovida por diversos diputados integrantes del Poder Legislativo del Estado de Colima.

SEGUNDO. Se desestima la presente acción de inconstitucionalidad respecto de la impugnación del artículo 178 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No.

¹⁹ "Artículo 73.- Las sentencias se regirán por lo dispuesto en los artículos 41, 43, 44 y 45 de esta ley".

"Artículo 41.- Las sentencias deberán contener: ... IV. Los alcances y efectos de la sentencia, fijando con precisión, en su caso, los órganos obligados a cumplirla, las normas generales o actos respecto de los cuales opere y todos aquellos elementos necesarios para su plena eficacia en el ámbito que corresponda. Cuando la sentencia declare la invalidez de una norma general, sus efectos deberán extenderse a todas aquellas normas cuya validez dependa de la propia norma invalidada; (...)"

240, publicado en el Periódico Oficial de esa entidad el treinta de enero de dos mil diecisiete.

TERCERO. Se reconoce la validez de los artículos 13, numeral 1, fracción CX –con la salvedad precisada en el punto resolutivo cuarto de este fallo–, 125, numeral 1, fracción III –con las salvedades precisadas en el punto resolutivo cuarto de este fallo–, 170, 171, 172, numerales 1 y 2, fracciones II, III y IV, 174, 175, numeral 1, 176, 177, 180, numeral 1, fracción II, inciso k, 183 –con la salvedad precisada en el punto resolutivo cuarto de este fallo–, 316, numeral 5, y 317 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de esa entidad el treinta de enero de dos mil diecisiete.

CUARTO. Se declara la invalidez de los artículos 13, numeral 1, fracción CX, en la porción normativa “realizando el pago de los servicios exclusivamente mediante el uso de la aplicación tecnológica”, 125, numeral 1, fracción III, en las porciones normativas “de gama alta o premium” y “La forma de pago se deberá realizar mediante un mecanismo propio”, 169, 172, numeral 2, fracción I, 173, 175, numeral 2, 183, numeral 1, fracción I, en la porción normativa “de su propiedad o de subsidiarias o filiales”, 373, numeral 1, fracción I, en la porción normativa “desde los niveles de secundaria en adelante”, y transitorio vigésimo cuarto de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, aprobada mediante Decreto No. 240, publicado en el Periódico Oficial de esa entidad el treinta de enero de dos mil diecisiete; las cuales surtirán sus efectos a partir de la notificación de los puntos resolutivos de esta sentencia al Poder Legislativo del Estado de Colima.

QUINTO. Publíquese la presente resolución en el Diario Oficial de la Federación, en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del

Estado de Colima, así como en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta”.

Notifíquese; haciéndolo por medio de oficio a las partes y, en su oportunidad, archívese el expediente.

Así lo resolvió el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

En relación con el punto resolutivo primero:

Se aprobó por unanimidad de diez votos de los señores Ministros Cossío Díaz, Luna Ramos, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto de los apartados I, II, III, IV y V, relativos, respectivamente, al trámite, a la competencia, a la oportunidad, a la legitimación y a las causas de improcedencia.

En relación con el punto resolutivo segundo:

Se expresó una mayoría de seis votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Zaldívar Lelo de Larrea, Piña Hernández, Medina Mora I., Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte sexta, denominada “Análisis de los conceptos de invalidez Tercero y Cuarto”, en el sentido de declarar la invalidez del artículo 178 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Los señores Ministros Cossío Díaz, Luna Ramos, Franco González Salas, Pardo Rebolledo y Laynez Potisek votaron en contra.

Dado el resultado obtenido, el Tribunal Pleno determinó desestimar el planteamiento consistente en declarar la invalidez del artículo 178 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, 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.

En relación con el punto resolutivo tercero:

Se aprobó por mayoría de nueve votos de los señores Ministros Cossío Díaz, Luna Ramos apartándose de las consideraciones, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte primera denominada “Análisis del sexto concepto de invalidez planteado (competencia)”, consistente en declarar infundado el concepto de invalidez relacionado con la falta de competencia del legislador local para regular la actividad de arrendamiento privado de transporte a través de plataformas tecnológicas. La señora Ministra Piña Hernández votó en contra y anunció voto particular.

Se aprobó por mayoría de diez votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Cossío Díaz, Luna Ramos, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte sexta, denominada “Análisis de los conceptos de invalidez Tercero y Cuarto”, consistente en reconocer la validez de los artículos 13, numeral 1, fracción CX, en la porción normativa “Transporte Privado asistido por

aplicaciones tecnológicas: Al transporte de personas en lo individual o colectivamente, mediante contratos entre privados asistidos a través de aplicaciones móviles, que permite conectar la oferta privada con usuarios afiliados a sus servicios”, 125, numeral 1, fracción III, en las porciones normativas “Servicio de transporte privado por arrendamiento a través de aplicaciones tecnológicas: Es aquel que se otorga por permiso del Ejecutivo del Estado y tiene como objeto trasladar a personas y sus cosas en vehículos” y “con o sin operador, que previamente se solicita mediante el uso exclusivo de aplicaciones o plataformas tecnológicas y sus dispositivos electrónicos, caracterizándose por no estar sujetos a itinerarios, rutas, frecuencias, ni horario fijo, con vigencia no mayor de un año pudiendo renovarse por un periodo igual, cuyas reglas y especificaciones se sujetan a lo establecido en el presente Título”, 170, 175, numeral 1, 180, numeral 1, fracción II, inciso k., 183, salvo su numeral 1, fracción I, en la porción normativa “de su propiedad o de subsidiarias o filiales”, 316, numeral 5, y 317 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. La señora Ministra Piña Hernández votó en contra.

Se aprobó por mayoría de nueve votos de los señores Ministros Cossío Díaz, Luna Ramos apartándose de las consideraciones, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea por razones distintas, Pardo Rebolledo, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales con razones diversas, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte segunda, denominada “Análisis del primer concepto de invalidez (permisos, límite de 4% del parque vehicular y aportación del 1.5% al fondo de movilidad)”, en su parte primera, consistente en reconocer la validez del artículo 171, numerales 1 y 2, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. La señora Ministra Piña Hernández votó en contra.

Se aprobó por mayoría de nueve votos de los señores Ministros Cossío Díaz, Luna Ramos con precisiones, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Medina Mora I., por la invalidez de la porción normativa “a su correo electrónico”, Laynez Potisek por la invalidez de la porción normativa “a su correo electrónico”, Pérez Dayán por la invalidez de la porción normativa “a su correo electrónico” y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte segunda, denominada “Análisis del primer concepto de invalidez (permisos, límite de 4% del parque vehicular y aportación del 1.5% al fondo de movilidad)”, en su parte primera, consistente en reconocer la validez del artículo 171, numeral 3, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. La señora Ministra Piña Hernández votó en contra.

Se aprobó por mayoría de seis votos de los señores Ministros Luna Ramos, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte segunda, denominada “Análisis del primer concepto de invalidez (permisos, límite de 4% del parque vehicular y aportación del 1.5% al fondo de movilidad)”, en su parte primera, consistente en reconocer la validez del artículo 172, numerales 1 y 2, fracción III, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Los señores Ministros Cossío Díaz, Franco González Salas, Piña Hernández y Medina Mora I., votaron en contra.

Se aprobó por mayoría de siete votos de los señores Ministros Luna Ramos, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte segunda, denominada “Análisis del primer concepto de

invalidez (permisos, límite de 4% del parque vehicular y aportación del 1.5% al fondo de movilidad)”, en su parte primera, consistente en reconocer la validez del artículo 172, numeral 2, fracción II, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Los señores Ministros Cossío Díaz, Piña Hernández y Medina Mora I., votaron en contra.

Se aprobó por mayoría de siete votos de los señores Ministros Luna Ramos, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte segunda, denominada “Análisis del primer concepto de invalidez (permisos, límite de 4% del parque vehicular y aportación del 1.5% al fondo de movilidad)”, en su parte primera, consistente en reconocer la validez del artículo 172, numeral 2, fracción IV, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Los señores Ministros Cossío Díaz, Franco González Salas y Piña Hernández votaron en contra.

Se aprobó por mayoría de nueve votos de los señores Ministros Cossío Díaz, Luna Ramos apartándose de las consideraciones, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte segunda, denominada “Análisis del primer concepto de invalidez (permisos, límite de 4% del parque vehicular y aportación del 1.5% al fondo de movilidad)”, en su parte tercera, consistente en reconocer la validez de los artículos 174 y 177 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. La señora Ministra Piña Hernández votó en contra.

Se aprobó por mayoría de siete votos de los señores Ministros Luna Ramos, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo

Rebolledo, Medina Mora I., con precisiones, Laynez Potisek y Presidente Aguilar Morales con precisiones, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte sexta, denominada “Análisis de los conceptos de invalidez Tercero y Cuarto”, consistente en reconocer la validez del artículo 176 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Cossío Díaz, Piña Hernández y Pérez Dayán votaron en contra.

En relación con el punto resolutivo cuarto:

Se aprobó por mayoría de ocho votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Cossío Díaz, Luna Ramos, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Piña Hernández –en principio, por la invalidez total pero, por la de la porción normativa respectiva, con el objeto de que se obtenga la votación calificada necesaria–, Medina Mora I., y Laynez Potisek, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte sexta, denominada “Análisis de los conceptos de invalidez Tercero y Cuarto”, consistente en declarar la invalidez de los artículos 13, numeral 1, fracción CX, en la porción normativa “realizando el pago de los servicios exclusivamente mediante el uso de la aplicación tecnológica”, y 125, numeral 1, fracción III, en la porción normativa “La forma de pago se deberá realizar mediante un mecanismo propio”, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Los señores Ministros Pardo Rebolledo, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales votaron en contra.

Se aprobó por mayoría de diez votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Cossío Díaz, Luna Ramos, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del

apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte sexta, denominada “Análisis de los conceptos de invalidez Tercero y Cuarto”, consistente en declarar la invalidez del artículo 125, numeral 1, fracción III, en la porción normativa “de gama alta o Premium”, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. La señora Ministra Piña Hernández votó por la invalidez total del precepto.

Se aprobó por unanimidad de once votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Cossío Díaz, Luna Ramos, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en sus partes segunda, denominada “Análisis del primer concepto de invalidez (permisos, límite de 4% del parque vehicular y aportación del 1.5% al fondo de movilidad)” –en su parte segunda–, y cuarta, denominada “Análisis del segundo concepto de invalidez (características del automóvil)”, consistentes, respectivamente, en declarar la invalidez de los artículos 169 y transitorio vigésimo cuarto de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima.

Se aprobó por mayoría de ocho votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Cossío Díaz, Luna Ramos apartándose de algunas consideraciones, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea por las razones expresadas en la acción de inconstitucionalidad 63/2016, Piña Hernández, Medina Mora I., y Laynez Potisek, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte tercera, denominada “Análisis del Quinto concepto de invalidez (prohibición de pago en efectivo)”, consistente en declarar la invalidez del artículo 172, numeral 2, fracción I, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Los señores Ministros Pardo

Rebolledo, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales votaron en contra.

Se aprobó por unanimidad de diez votos de los señores Ministros Cossío Díaz, Luna Ramos apartándose de las consideraciones, Franco González Salas con precisiones, Zaldívar Lelo de Larrea con precisiones y por razones distintas, Pardo Rebolledo con precisiones, Piña Hernández apartándose de las consideraciones, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán con precisiones y Presidente Aguilar Morales con precisiones, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte segunda, denominada “Análisis del primer concepto de invalidez (permisos, límite de 4% del parque vehicular y aportación del 1.5% al fondo de movilidad)”, en su parte tercera, consistente en declarar la invalidez del artículo 173 de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima.

Se aprobó por mayoría de diez votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Cossío Díaz, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Piña Hernández con razones adicionales, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte sexta, denominada “Análisis de los conceptos de invalidez Tercero y Cuarto”, consistente en declarar la invalidez del artículo 175, numeral 2, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. La señora Ministra Luna Ramos votó en contra.

Se aprobó por mayoría de ocho votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Cossío Díaz, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Medina Mora I., Laynez Potisek, y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte sexta, denominada “Análisis de los

conceptos de invalidez Tercero y Cuarto”, consistente en declarar la invalidez del artículo 183, numeral 1, fracción I, en la porción normativa “de su propiedad o de subsidiarias o filiales”, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. Los señores Ministros Luna Ramos y Pérez Dayán votaron en contra. La señora Ministra Piña Hernández votó por la invalidez total del precepto.

Se aprobó por mayoría de diez votos de los señores Ministros Cossío Díaz, Luna Ramos en contra de las consideraciones, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea en contra de las consideraciones, Pardo Rebolledo, Piña Hernández por razones adicionales, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VI, relativo a las consideraciones y fundamentos, en su parte quinta, denominada “Análisis del Séptimo concepto de invalidez (tarifas preferenciales)”, consistente en declarar la invalidez del artículo 373, numeral 1, fracción I, en la porción normativa “desde los niveles de secundaria en adelante”, de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima. El señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena votó en contra y anunció voto particular.

Se aprobó por unanimidad de once votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Cossío Díaz, Luna Ramos, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales, respecto del apartado VII, relativo a los efectos, consistente en determinar que las declaraciones de invalidez declaradas en este fallo surtirán sus efectos a partir de la notificación de los puntos resolutive de esta sentencia al Poder Legislativo del Estado de Colima.

En relación con el punto resolutivo quinto:

ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD 13/2017

Se aprobó por unanimidad de once votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Cossío Díaz, Luna Ramos, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales.

El señor Ministro Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena no asistió a la sesión de quince de octubre de dos mil dieciocho previo aviso a la Presidencia.

El señor Ministro Presidente declaró que el asunto se resolvió en los términos precisados.

Firman el Ministro Presidente, el Ministro Ponente y el Secretario General de Acuerdos, licenciado Rafael Coello Cetina que autoriza y da fe.

MINISTRO PRESIDENTE:

LUIS MARÍA AGUILAR MORALES

MINISTRO PONENTE:

JOSÉ RAMÓN COSSÍO DÍAZ

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS:

LIC. RAFAEL COELLO CETINA.

Esta hoja corresponde a la última de la sentencia dictada en la acción de inconstitucionalidad 13/2017, fallada en sesión pública de dieciséis de octubre de dos mil dieciocho, por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Conste.