



S E S I Ó N P Ú B L I C A N Ú M . 4 6
O R D I N A R I A
JUEVES 25 DE MAYO DE 2017

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

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

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

I. APROBACIÓN DE ACTA

Se sometió a consideración el proyecto de acta de la sesión pública número cuarenta y cinco ordinaria, celebrada el martes veintitrés de mayo del año en curso.

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



II. VISTA Y RESOLUCIÓN DE ASUNTOS

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

I. 63/2016

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



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

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

El señor Ministro ponente Pérez Dayán presentó el considerando cuarto, relativo al estudio, en su apartado 4.3, denominado “Violación a la libertad de trabajo”. El proyecto propone reconocer la validez del artículo 40 sexies, fracción VIII, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, en razón de que exigir que se acredite la propiedad de un vehículo para prestar el servicio de transporte de pasajeros no se traduce en una limitación injustificada a la libertad de trabajo, en tanto que tiene por objeto identificar plenamente a las personas que presten el aludido servicio para garantizar la seguridad de los usuarios, máxime que esos vehículos no presentarán una identificación o balizamiento que permita distinguirlos de los otros. Además, el artículo 114 NONIES del Reglamento de la Ley de Transporte del



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

Estado de Yucatán prevé la posibilidad de que el propietario de un vehículo y titular de un certificado vehicular obtenga hasta dos certificados adicionales para que otros choferes puedan operar los vehículos.

Recordó que esta misma fracción fue reconocida como válida en un apartado anterior, bajo el argumento de que no violaba la libre competencia.

La señora Ministra Piña Hernández subrayó que en la sesión anterior se pronunció en el sentido de que la referida fracción VIII es violatoria del artículo 28 constitucional, al afectar la libre competencia y concurrencia en favor de los consumidores, por lo que, al implicar una barrera de entrada, estará en contra de su validez por este otro argumento que se presentó.

Agregó que no encuentra lógica en el argumento del proyecto, consistente en que, por un lado, no se establece ninguna limitación al artículo 5° constitucional, sino que se pretende la seguridad del consumidor al conocer al propietario del vehículo pero, por otro lado, se prevé la existencia de dos certificados adicionales para personas ajenas al titular.

El señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea reiteró, de su votación en la sesión pasada, que esta fracción es inconstitucional por implicar una barrera de entrada al mercado en cuestión, violatoria del artículo 28 constitucional, por lo que refrendó su voto en contra del proyecto, ya que



también vulnera la libertad del trabajo y el derecho a la propiedad, sin justificación constitucional que lo avale.

El señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena coincidió con las razones de los señores Ministros Piña Hernández y Zaldívar Lelo de Larrea, por lo que sostendrá su voto por la inconstitucionalidad del precepto.

El señor Ministro Franco González Salas se sumó a lo expresado por los señores Ministros Zaldívar Lelo de Larrea, Piña Hernández y Gutiérrez Ortiz Mena, añadiendo que la exigencia de la propiedad jurídicamente reduce las posibilidades del operador y de la plataforma, puesto que existen otras muchas formas de usar un vehículo sin ser su propietario, por ejemplo, la propiedad que se adquiere a un plazo considerable. Por ende, hay una doble afectación a las empresas de plataformas tecnológicas que no se justifica, por lo que, en congruencia con su votación de la sesión anterior, estará por la invalidez del precepto.

El señor Ministro Medina Mora I. concordó en que no sólo se emitirá el certificado para el propietario del automóvil, sino también para dos operadores adicionales y, en esa lógica, el precepto no resulta violatorio de la libertad de trabajo; sin embargo, lo anterior —como expresó el señor Ministro Franco González Salas— no toma en cuenta el creciente uso de otros mecanismos, como el arrendamiento financiero, lo cual no impide la óptima utilización del vehículo. Precisó que el modelo de negocio genera autoempleo, pero no necesariamente se relaciona con la



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

idea de ser propietario, por lo que votará por la invalidez del precepto.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales sometió a votación la propuesta del considerando cuarto, relativo al estudio, en su apartado 4.3, denominado “Violación a la libertad de trabajo”, consistente en reconocer la validez del artículo 40 sexies, fracción VIII, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, respecto de la cual se expresó una mayoría de seis votos en contra de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Piña Hernández, Medina Mora I. y Laynez Potisek. Los señores Ministros Pardo Rebolledo, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales votaron a favor.

Por tanto, la votación definitiva deberá indicar:

Se expresó una mayoría de seis votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Piña Hernández, Medina Mora I. y Laynez Potisek, respecto del considerando cuarto, relativo al estudio, en su apartado 4.3, denominado “Violación a la libertad de trabajo”, en el sentido de declarar la invalidez del artículo 40 sexies, fracción VIII, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán. Los señores Ministros Pardo Rebolledo, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales votaron en contra.

Dado el resultado obtenido, el Tribunal Pleno determinó desestimar el planteamiento consistente en declarar la invalidez del artículo 40 sexies, fracción VIII, de la Ley de



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

Transporte del Estado de Yucatán, al no alcanzar una mayoría calificada, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 105, fracción II, párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 72 de la Ley Reglamentaria de las Fracciones I y II del Artículo 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El señor Ministro ponente Pérez Dayán presentó el considerando cuarto, relativo al estudio, en su apartado 4.4, denominado "Violación a la libertad de comercio". El proyecto propone reconocer la validez del artículo 40 quater, fracción V, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán.

Se precisa que la relevancia de la libre competencia y competencia radica en que impulsan la actividad económica nacional, en tanto prohíben prácticas que representen ventajas exclusivas en favor de uno o varios agentes económicos y la concentración del capital en pocas manos, lo cual trasciende a que los consumidores puedan adquirir mejores bienes y servicios. Asimismo, se describe que la economía colaborativa consiste en que las personas pueden compartir, vender o arrendar bienes y servicios mediante el uso de plataformas tecnológicas y programas computacionales —conocidos comúnmente como "aplicaciones"—, con la intención de vincular la oferta de un bien o servicio con la demanda del mismo.

Se asevera que la modalidad de transporte de pasajeros en cuestión tiene su asidero en el uso de plataformas tecnológicas, por lo que el uso exclusivo de



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

tarjetas de crédito y débito previsto permite preservar la certidumbre en el cobro del importe del servicio en cuestión, por lo que no representa una práctica anticompetitiva, sino la exteriorización de un factor relacionado con la innovación de este sistema. Además, impide la discrecionalidad del operador del vehículo, es decir, fijar tarifa distinta a la de la mecánica operacional definida —a partir de: punto de destino, punto de origen, distancia, tiempo factorizado por un algoritmo que determina un valor adicional en función de la carga de tráfico y cualquier otro fenómeno—, por lo que el sistema de pago es adecuado, compatible y natural para esta plataforma.

La señora Ministra Piña Hernández no compartió las consideraciones del proyecto porque, al margen de que sea conveniente o no pagar con una tarjeta de crédito y de que las plataformas tecnológicas lo prevean, debe analizarse si el Congreso de Yucatán puede legislar en la materia.

Leyó el artículo 40 quáter, fracción V, en cuestión: “Las empresas de redes de transporte tienen las siguientes obligaciones: [...] V. Realizar los cobros por la prestación del servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, exclusivamente, mediante el pago por tarjeta de crédito o débito emitida por institución bancaria autorizada”, por lo que resurgiría la cuestión de si es facultad de los congresos de las entidades federativas o de la Federación regular estas cuestiones.



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

Aclaró que, si se considera que la empresa no es una prestadora del servicio, sino una simple intermediaria, entonces se trata de la libertad de comercio entre particulares, el artículo 73, fracción X, constitucional contempla que el comercio es legislable por el Congreso de la Unión para toda la República, por lo que no podría ser regulado por el Congreso de Yucatán, máxime que el artículo 75, fracción VIII, del Código de Comercio enuncia que “La ley reputa actos de comercio: [...] VIII.- Las empresas de trasportes de personas o cosas, por tierra o por agua; y las empresas de turismo”, que está relacionado directamente con dicha empresa, aun partiendo de la posición que fuera simplemente mediadora y no prestadora de servicio. Por tanto, estaría en contra del proyecto.

El señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena estimó que, como señaló la señora Ministra Piña Hernández, el Congreso de Yucatán no debió condicionar el uso de esos productos financieros, puesto que eso es de competencia federal, ya que no se trata de un medio de transporte o su regulación, sino de actos de comercio, entre otros, del pago, con lo que además se limita a un consumidor al prever un uso específico de productos financieros.

Agregó que se trata de una evidente barrera de entrada al mercado o uso de estos servicios por parte de ciertos segmentos de la población, dado que el sistema bancario sólo otorga tarjetas de crédito a quienes considera dignos de crédito, lo que además resultaría discriminatorio. Precisó que



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

se quedaría con el argumento de falta de competencia para regular este aspecto y, si entrara a la parte sustantiva del precepto, estaría en el sentido de que constituye una barrera de entrada a la competencia y es discriminatorio para aquellos que no tienen acceso a los servicios de tarjetas de crédito.

El señor Ministro Medina Mora I. opinó que la tarjeta de crédito es un elemento compatible con el modelo de negocio, y que no recibir efectivo resulta pertinente y conlleva otras ventajas, en términos de la formalización de la prestación del servicio y del cumplimiento de obligaciones.

No obstante, coincidió con los señores Ministros Piña Hernández y Gutiérrez Ortiz Mena, en cuanto a que ello no es de la competencia regulatoria del Estado de Yucatán, máxime que el artículo 7 de la Ley Monetaria de los Estados Unidos Mexicanos expresa que “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”, emitido conforme a las facultades exclusivas del Congreso de la Unión en materia de moneda de pago y medidas, contenidas en los artículos 28 y 73, fracción XVIII, constitucionales.

El señor Ministro Laynez Potisek se manifestó en favor del proyecto porque, de acuerdo a la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, si bien este servicio no



puede ser catalogado como público, el transporte entra en el ámbito competencial de las legislaturas de los Estados o de los Municipios para regular su movilidad y sus medios.

Explicó que este servicio se basa en tres tecnologías: teléfono inteligente, sistema de posicionamiento global y sistema de pago electrónico, por lo que podría estar de acuerdo en que el Congreso del Estado no tiene competencia para regular esta nueva actividad si fuera un acto únicamente entre particulares, sin embargo, también impacta a terceros, a saber, a quienes se les presta el servicio —no sólo el acto es entre la plataforma y el operador— o un régimen de concesión para terceros en modalidades muy distintas, entre otros, con lo que se acredita la competencia.

Recalcó que la materia es el transporte y, por tanto, tiene competencia el Estado para regularla, por lo que se reiteró en favor del proyecto. Añadió que el legislador trató de distinguir este servicio entre los otros similares, para ubicarlos en regímenes jurídicos diferenciados, por lo que ello justifica la constitucionalidad del precepto.

Discordó del argumento de la ley monetaria, puesto que se tienen muchos ejemplos de restricciones al uso de efectivo en el sistema jurídico mexicano, y se han considerado que son compatibles con dicha ley.

El señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea estimó que la pregunta debe radicar en si es permisible a los Estados



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

limitar el uso del efectivo para liberar una obligación, a lo cual señaló que es una atribución constitucional del Congreso de la Unión.

Diferenció lo anterior de otros fenómenos, por ejemplo, que la legislación federal establezca restricciones o limitaciones del uso del dinero en efectivo para ciertas operaciones, en atención a otro tipo de fenómenos, como el lavado de dinero. Añadió que esta atribución en relación con la moneda y su uso también es exclusiva del Congreso Federal, en atención a los artículos 28 y 73 constitucional.

Precisó que, aun suponiendo que el congreso local tuviera esa competencia, la medida sería inconstitucional porque supone una clara barrera de entrada al mercado del servicio de transporte, violando el artículo 28 constitucional, dado que reduce de manera considerable el mercado por el número de personas que tienen posibilidad de acceder a una tarjeta de crédito o débito. Adicionalmente, valoró que la medida es discriminatoria porque, precisamente, el sector mayoritario más desprotegido y vulnerable económicamente no puede acceder a dichas tarjetas, por lo que da la impresión de pretender establecer una especie de servicio de castas para algunos privilegiados.

Aclaró que, cuando se habla de barreras de entrada y de violación a la libre competencia y concurrencia, no se trata de beneficiar a las empresas con estas plataformas tecnológicas, sino de beneficiar al consumidor para que tenga mejores servicios y mayores posibilidades de tener un



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

transporte de calidad y con precios competitivos, sin afectar al otro sector —taxistas—. Apuntó que el esquema constitucional busca que los diferentes prestadores de servicios compitan de forma que se privilegie al consumidor por su elección del que preste un mejor servicio, pero no por tener las ventajas competitivas en un mercado artificial ni dejando fuera de la competencia a otros prestadores del servicio, en perjuicio de la población consumidora.

Exhortó a meditar la importancia del precedente que se asentará pues, de convalidarse este requisito, esta Suprema Corte dará a entender que se debe limitar este tipo de servicios en perjuicio del mercado y del consumidor, siendo que se debería proteger a éste, según el artículo 28 constitucional. Por ello, votará por la invalidez de la fracción impugnada.

El señor Ministro Franco González Salas apuntó que el problema tiene dos perspectivas: del usuario y de quien presta el servicio, éste subdividido en el operador —que lo presta directamente— y la plataforma tecnológica —que brinda el esquema para que funcione este sistema—.

Leyó de la página treinta y cinco del proyecto que “el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce la libre concurrencia y competencia como elementos que impulsan la actividad económica nacional en tanto prohíbe prácticas que representen ventajas exclusivas en favor de una o varias personas determinadas,



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

lo cual trasciende a los consumidores al permitirles adquirir mejores bienes y servicios en condiciones de competencia”.

Concordó con el señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea en que no debería impedirse a un usuario cotidiano de taxis acceder al servicio de plataforma tecnológica sólo por el hecho de que no tenga tarjeta de crédito. Observó que las empresas de plataforma tecnológica imponen a sus operadores y a sus socios ese sistema de pago porque quieren acceder a cierto sector de la población o a personas con ciertas características, asegurar el pago que se les debe dar, o tener el control de lo que ingresa y sale, entre otras razones, pero eso lo determina la misma empresa, mas no se justifica que un Estado establezca como absoluto que el pago sea a través de tarjetas de crédito o débito, puesto que la afectación sería hacia el usuario.

Resaltó que establecer formas específicas de pago es una facultad exclusiva del Congreso Federal, alternativas a las establecidas en la ley monetaria, la que establece que la forma de liberar las obligaciones mediante pago es en moneda nacional. Por esas razones, estará por la invalidez del precepto.

La señora Ministra Piña Hernández observó que el proyecto estudia una violación a la libertad de comercio, no trata la competencia porque no se hizo valer ese concepto de invalidez; sin embargo, la Ley Reglamentaria de las Fracciones I y II del Artículo 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la obligación



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

para esta Suprema Corte de que, tratándose de determinadas acciones de inconstitucionalidad, debe suplir la deficiencia de la queja, en el caso, a partir del argumento de que el decreto carece de fundamentación y motivación que, conforme a la jurisprudencia de este Alto Tribunal y tratándose de actos materialmente legislativos, consiste en analizar si el órgano que emitió la norma es competente para ello. Recordó que, por esa razón, se pronunció por la incompetencia del Congreso de Yucatán en la sesión anterior.

Retomó que el artículo 40 quater, fracción V, impugnado reza que “Las empresas de redes de transporte tienen las siguientes obligaciones: [...] V. Realizar los cobros por la prestación del servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, exclusivamente, mediante el pago por tarjeta de crédito o débito emitida por institución bancaria autorizada”, con lo que advirtió que la ley supuso que la empresa es la que presta el servicio de transporte, por lo que no compartió el argumento del señor Ministro Laynez Potisek, es decir, si no prevé una relación entre el operador y la empresa, no hay terceros.

Reiteró que, según el artículo 75, fracción VIII, del Código de Comercio, este acto de las empresas de transporte de personas se reputa de comercio y, por tanto, es materia federal.



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

Aclaró que no se pronunciaría sobre la libertad de comercio, como viene desarrollado el proyecto, porque se debe resolver, en principio, la competencia. Indicó que el problema se resolvería diferente si se estuviera analizando una ley federal que restringiera o no el uso de tarjetas pero, en este caso se trata de una ley local, considerando que el Congreso de Yucatán no es competente para emitir esta norma dirigida a la empresa de servicio de transporte de pasajeros y, por eso, votará en contra del proyecto.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales se pronunció de acuerdo con el proyecto, uniéndose a alguna de las argumentaciones del señor Ministro Laynez Potisek porque el Congreso de Yucatán no reguló el uso de las tarjetas de crédito, ni de los billetes, ni de las monedas, sino simplemente la forma de pago de un servicio mediante una de las autorizadas por la ley federal y reconocidas por el Banco de México.

Valoró que no necesariamente quienes cuenten con una tarjeta de crédito tienen mayor capacidad económica que otras personas, puesto que hay personas con suficiente capacidad económica a las que no les interesa tenerlas, o las tuvieron y las cancelaron porque no les convenía. Por otro lado, apuntó que el uso de la tarjeta de crédito para este servicio controla el pago de los servicios, de tal manera que se pueda utilizar adecuadamente y con las finalidades de calidad y, especialmente, de seguridad.



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

El señor Ministro ponente Pérez Dayán explicó que el concepto “barrera de entrada” —obstáculo para que un comerciante pueda acceder a un mercado, dificultades que enfrenta una empresa para entrar a un mercado, obstáculos o dificultades que una empresa tiene para salvar o costes que debe solventar para poder participar en un nuevo sector productivo, o costo o condición que impide a un negocio ingresar a un mercado y competir con otros negocios— surgió de la ciencia económica, siendo que coinciden los textos autorizados en la materia en que la figura está exclusivamente relacionada con la empresa, con el negociante, con el comerciante, no en quien utiliza ciertos servicios de una empresa, por lo que no sería compatible para referirse a la medida en estudio, consistente en que la persona usuaria debe tener una tarjeta de crédito o débito para usar estos servicios de transporte.

Coincidió con el señor Ministro Presidente Aguilar Morales en que debe diferenciarse entre utilizar un método de pago regulado federalmente y desarrollar alguna de sus características. En el caso, valoró que no se está normando ninguna figura financiera, ni la está adicionando o perfeccionando sus características, sino que, a partir de la regulación existente, prevé su uso para un servicio.

Acerca de la discrecionalidad del operador, recordó que la Opinión OPN-008-2015 de la Comisión Federal de Competencia Económica concluyó que, con este tipo de tecnologías se otorga certidumbre en cuanto al cobro que se



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

va a realizar y, principalmente, el método de pago, y reconoce que, conforme aumente la penetración de teléfonos inteligentes y sistemas de pago electrónicos, el servicio podrá expandirse a más segmentos de la población, lo cual no constituye una práctica anticompetitiva. Por tanto, estimó que la discrecionalidad del operador es incompatible con el uso de los sistemas electrónicos y, si ese órgano constitucional hubiera considerado que esos métodos de pago suponían una barrera de entrada, así lo hubiera dicho expresamente.

Resaltó que el servicio de transporte de plataforma tecnológica implica muchas otras figuras, entre ellas, el fiscal, en función de que el Estado tendrá datos certeros de los ingresos de estas empresas productivas y, por tanto, podrá ampliar la base de contribuyentes.

Recordó que una situación similar sucedió cuando esta Suprema Corte utilizó el sistema bancario de nóminas de sus trabajadores, mediante depósitos y el uso de tarjetas de débito, con lo que concluyó que ese tipo de tarjeta es un instrumento que cualquier operador puede utilizar. Agregó que, actualmente, el sistema de contabilidad electrónica obliga a que las nóminas se realicen mediante el sistema bancario, para efecto del pago de impuestos, no mediante la entrega de efectivo, práctica no sólo común, sino generalizada por lo que cualquier trabajador en una empresa con ese sistema contable tiene una tarjeta de débito y, en



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

consecuencia, no se trata de una segmentación en función del poder económico.

El señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena señaló que la definición de barrera de entrada es correcta, pero se difiere del sujeto al que afecta la barrera de entrada, en este caso, es la empresa que sólo podrá realizar actos de comercio con quienes tengan tarjetas de crédito, siendo que se le vedará a la empresa el segmento poblacional que no cuente con ellas, con lo que se constituye una barrera de entrada.

Indicó que, desde el punto de vista del consumidor, es discriminatoria la medida porque, si no tiene una autorización de un banco para contar con tarjeta de crédito o débito, no tendrá acceso a esos servicios de transporte.

Consideró que el tema no guarda relación con los impuestos federales sobre la renta y al valor agregado, sino con el transporte y la limitación del pago para efectos de actos de comercio. Por lo tanto, reiteró su postura en contra del proyecto.

El señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea coincidió con el señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena en que ninguno de los integrantes de este Tribunal Pleno entendió el concepto de barrera de entrada de manera diferente —requisitos o condiciones que se consideran extraordinariamente difíciles y que dificultan o impiden que un nuevo jugador entre a un determinado mercado—, además de que se entiende que se



dirigen a la empresa o a la persona física que quiere prestar cierta actividad.

Puntualizó que la libre competencia o competitividad no se establece en la Constitución solamente para no perjudicar a los actores económicos, sino para beneficiar a los consumidores, en aras de que tengan mayores opciones, así como mejor calidad y precio, que es lo que genera la competencia.

Hizo hincapié en que, si bien la Comisión Federal de Competencia Económica es competente en el ámbito de sus facultades, esta Suprema Corte es el constitucionalmente competente para interpretar la Constitución, por lo que sus opiniones no son vinculantes, sino que, en su caso, se retoman algunos de sus elementos.

El señor Ministro Pardo Rebolledo compartió el proyecto porque lo importante es regular un servicio que, de facto, se desarrolló durante varios años sin ninguna intervención del Estado, precisando que las características o aspectos que diferencian a este servicio del de taxis eran precisamente las medidas que ahora se estudian.

Estimó que existe un tema previo que no se ha analizado en este caso, porque no viene planteado —ya que la acción se promovió por una minoría legislativa—: definir si estas relaciones entre particulares pueden ser reguladas por el Estado o no. Recordó que hay varios asuntos pendientes en este Tribunal Pleno sobre temáticas similares en otros



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

Estados, en los que, tal vez, se deba enfrentar ese primer paso.

Consideró que este no es un servicio público de transporte de personas, sino una categoría aparte, regulada en la ley y con su propio perfil y requisitos, dada la problemática que se venía generando en el Estado por la prestación de este servicio entre particulares frente al servicio público de taxis; por lo que trató de establecer cierto orden para que coexistieran.

Estimó que, en el caso, el Estado únicamente reconoció las características y condiciones con las que se venía prestando este servicio antes de que se regulara: propiedad de los vehículos, de cierto modelo, ciertas características de seguridad y comodidad, así como el método de pago vía tarjetas de crédito o débito, dado que abonan a la seguridad del pasajero —quien no tiene que llevar efectivo para pagar— y a la del operador del vehículo —pues tampoco tiene que cargar con ese efectivo—.

Apreció que no necesariamente se tenía que asimilar este servicio al de taxi, por lo que estimó correcto que el congreso estatal le reconociera sus características y lo regulara para requerirles un certificado para la prestación del servicio, con independencia de los requisitos que ya imponía la plataforma al operador desde antes de esta regulación.

Respaldó el argumento de quienes explicaron que la regulación en cuestión únicamente reconoció un medio de



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

pago legal en el país, es decir, a través de una tarjeta de crédito o de débito, y que no es una legislación que esté regulando la manera de liberar las obligaciones, ni viola la ley monetaria, ni genera una especie de barrera. Por tanto, estimó innecesaria la expedición de una ley federal que estableciera que las plataformas tecnológicas entre particulares deben utilizar la tarjeta de crédito o débito como medio de pago.

El señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena coincidió con el señor Ministro Pardo Rebolledo en que el Congreso de Yucatán retomó el modelo de negocio de esta empresa para plasmarlo en la ley; sin embargo, debe diferenciarse entre que la empresa desarrolle un modelo de negocio para un segmento particular y que ese modelo quede plasmado en ley porque, cuando esto último ocurre, establece restricciones a otras empresas que, quizá, quisieran prestar el servicio a otros segmentos de la población, siendo que ahí radica la barrera a la competencia, violatoria del artículo 28 constitucional.

La señora Ministra Piña Hernández recordó que se emitió una votación en el sentido de que los Estados estaban facultados para regular este servicio de transporte de pasajeros, criterio con el que votó en contra porque, precisamente, no se distinguió si las empresas en cuestión actuaban como simples intermediarias o como prestadores de servicios.



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

Precisó que la motivación de un acto legislativo es la realidad que necesita ser regulada, mientras que la fundamentación es lo que debe analizarse por este Tribunal Pleno, es decir, si constitucionalmente la legislatura estatal tenía o no atribuciones para emitir normas sobre esta materia. Advirtió que la ley está redactada como una serie de obligaciones para las empresas y los operadores.

No compartió lo expuesto por el señor Ministro Pardo Rebolledo, en cuanto al tema previo a analizar, pues no fue planteado en esta acción de inconstitucionalidad.

El señor Ministro Pardo Rebolledo aclaró que la señora Ministra Piña Hernández planteó si la materia era competencia de los Estados o Federal, mientras que su punto previo radicaba en determinar si el Estado —sea entidad federativa o Federación— puede legislar acerca de un contrato entre particulares.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales sometió a votación la propuesta del considerando cuarto, relativo al estudio, en su apartado 4.4, denominado “Violación a la libertad de comercio”, consistente en reconocer la validez del artículo 40 quater, fracción V, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, respecto de la cual se expresó una mayoría de cinco votos en contra de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Piña Hernández y Medina Mora I. Los señores Ministros Pardo Rebolledo, Laynez Potisek, Pérez Dayán y



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

Presidente Aguilar Morales votaron a favor. El señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea anunció voto particular.

Por tanto, la votación definitiva deberá indicar:

Se expresó una mayoría de cinco votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Piña Hernández y Medina Mora I., respecto del considerando cuarto, relativo al estudio, en su apartado 4.4, denominado “Violación a la libertad de comercio”, en el sentido de declarar la invalidez del artículo 40 quater, fracción V, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán. Los señores Ministros Pardo Rebolledo, Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales votaron en contra. El señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea anunció voto concurrente.

Dado el resultado obtenido, el Tribunal Pleno determinó desestimar el planteamiento consistente en declarar la invalidez del artículo 40 quater, fracción V, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, al no alcanzar una mayoría calificada, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 105, fracción II, párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 72 de la Ley Reglamentaria de las Fracciones I y II del Artículo 105 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El señor Ministro ponente Pérez Dayán presentó el considerando cuarto, relativo al estudio, en su apartado 4.5, denominado “Vulneración a las libertades de tránsito y libre



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

competencia”. El proyecto propone reconocer la validez, vía interpretación, de los artículos 40 bis, 40 quinquies, 40 septies, fracción III, y 41, fracción IV, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, en razón de que el término “ruta” no es inconstitucional en ese contexto [40 septies, fracción III], en tanto sea entendida como el trayecto individual que realice el operador del vehículo para un usuario en específico, establecida de común acuerdo, de conformidad con los términos del contrato celebrado con la empresa y atendiendo a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables; que el término “ruta” [41, fracción IV] no resulta aplicable a los certificados vehiculares emitidos por la autoridad estatal, sino únicamente en relación con aquellas autorizaciones que prevean un límite territorial para desempeño el servicio de transporte; y que se respetaron los principios de fundamentación y motivación [40 bis y 40 quinquies], al no evidenciarse afectación a los destinatarios de la norma, toda vez que, tratándose de disposiciones legales, dichos principios serán exigibles en su ejecución, no en la elaboración de las mismas.

La señora Ministra Piña Hernández se manifestó en contra de la interpretación conforme acerca del término “ruta” pues, de conformidad con la ley cuestionada, la ruta debe estar especificada en el certificado, siendo que el proyecto la prevé como la que contrata el pasajero.



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

El señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena anunció voto en contra de los artículos 40 bis y 40 quinquies porque no están impugnados.

El señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea se pronunció en contra del proyecto porque las normas presentan una confusión que pudiera dar lugar a abusos, es decir, el territorio es en donde se prestará el servicio y ruta es el recorrido específico del servicio que, por su naturaleza, no está en el contrato, dado que se delimita posteriormente al contrato entre la empresa, el prestador del servicio y el usuario.

Ante esta ambigüedad y ante su visión de que esta regulación presenta barreras de entrada, se posicionó en contra del proyecto.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales se pronunció en el sentido de no analizar los artículos que se mencionaron en la demanda, pero respecto de los cuales no se esgrimieron argumentos para sustentar su inconstitucionalidad.

El señor Ministro ponente Pérez Dayán, en cuanto a la observación de la señora Ministra Piña Hernández, apuntó que la página cuarenta y tres del proyecto alude a que el término "ruta" se distingue entre la de los servicios tradicionales de transporte y el de plataforma tecnológica, siendo que, esta última modalidad, se trata de la que se



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

traza a partir de la solicitud electrónica, por lo que se trata de una interpretación sistemática más que conforme.

Anunció que modificaría el proyecto, si lo decide la mayoría, para proponer el sobreseimiento respecto de los artículos 40 bis y 40 quinquies de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, puesto que sólo fueron invocados en la demanda, sin desarrollarse concepto de invalidez alguno.

El señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea estimó que no ha lugar al sobreseimiento porque los preceptos fueron impugnados, siendo que, en todo caso, deberían quitarse del estudio, pues no se estudiaron en suplencia de la queja y, en consecuencia, tampoco fueron declarado inválidos.

El señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena anunció voto por la inconstitucionalidad del artículo 40 bis, en suplencia de la queja, pues obliga a que la empresa de la plataforma electrónica sea una persona moral, lo que viola el principio de igualdad respecto de las personas físicas. Respecto del artículo 40 quinquies, se manifestó en favor de la propuesta.

La señora Ministra Piña Hernández se pronunció en contra del artículo 40 bis, pues regula una empresa de transporte con actos de comercio.

En cuanto a las rutas que se regulan, estimó que rompen el principio de seguridad jurídica porque el diverso artículo 6, fracción XIII, de la ley impugnada establece que por ruta se entiende al "Trayecto o recorrido en el cual se presta un servicio público de transporte en el territorio del



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

Estado de Yucatán”, mientras que en el reglamento de esa ley se dice que este tipo de servicios de plataforma tecnológica nada más pueden actuar en cierto municipio, por lo que estaría por la invalidez de los artículos respectivos.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales se manifestó en contra de hacer el estudio en suplencia de la queja, pues no fueron realmente impugnadas, sin pronunciarse sobre su validez o invalidez.

El señor Ministro ponente Pérez Dayán modificó el proyecto para proponer el sobreseimiento respecto de los artículos 40 bis y 40 quinquies de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán.

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales sometió a votación la propuesta modificada del considerando cuarto, relativo al estudio, en su apartado 4.5, denominado “Vulneración a las libertades de tránsito y libre competencia” consistente, por una parte, en sobreseer respecto de los artículos 40 bis y 40 quinquies de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán y, por otra parte, en reconocer la validez, vía interpretación, de los artículos 40 septies, fracción III, y 41, fracción IV, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, la cual se aprobó por mayoría de siete votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas, Pardo Rebolledo, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales. Los señores Ministros Zaldívar Lelo de Larrea y Piña Hernández, votaron



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

en contra y por la invalidez de los preceptos, y anunciaron sendos votos particulares.

El señor Ministro ponente Pérez Dayán modificó el proyecto para eliminar el considerando quinto, relativo a los efectos, pues no se alcanzó ninguna votación que ameritara declaración de invalidez alguna.

Por instrucciones del señor Ministro Presidente Aguilar Morales, el secretario general de acuerdos leyó los puntos resolutivos que regirán el presente asunto, en los siguientes términos:

“PRIMERO. Es procedente pero infundada la presente acción de inconstitucionalidad. SEGUNDO. Se sobresee en la presente acción de inconstitucionalidad respecto de los artículos 40 bis y 40 quinquies de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, publicados mediante Decreto 400/2016 en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán de veintidós de junio de dos mil dieciséis. TERCERO. Se desestima la presente acción de inconstitucionalidad respecto de los artículos 40 quater, fracción V, y 40 sexies, fracciones VIII y IX, en las porciones normativas ‘Que el valor del vehículo exceda de dos mil setecientas cincuenta unidades de medida y actualización;’ y ‘aire acondicionado y equipo de sonido; y’, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, publicados mediante Decreto 400/2016 en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán de veintidós de junio de dos mil dieciséis. CUARTO. Se reconoce la validez de los artículos 40 sexies, fracción IX, en las porciones



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

Normativas 'que su año modelo o de fabricación o ejercicio automotriz no sea anterior a siete años; que tenga máximo siete plazas, incluyendo al operador, mínimo cuatro puertas, cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras' y 'que el vehículo cumpla con los requisitos administrativos para su circulación previstos en la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, y su reglamento', 40 septies, fracción III, y 41, fracción IV, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, publicados mediante Decreto 400/2016 en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán de veintidós de junio de dos mil dieciséis. QUINTO. Publíquese esta sentencia en el Periódico Oficial del Estado de Yucatán y en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta."

El señor Ministro Presidente Aguilar Morales sometió a votación la congruencia formal de los puntos resolutiveos, la cual se aprobó en votación económica por unanimidad de nueve votos de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea, Pardo Rebolledo, Piña Hernández, Medina Mora I., Laynez Potisek, Pérez Dayán y Presidente Aguilar Morales. Los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Franco González Salas, Zaldívar Lelo de Larrea anunciaron sendos votos particulares.

A consulta de la señora Ministra Piña Hernández, explicaron los señores Ministros Zaldívar Lelo de Larrea y



Sesión Pública Núm. 46

Jueves 25 de mayo de 2017

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

Presidente Aguilar Morales que la determinación de desestimación no implica reconocimiento de validez alguno.

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

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

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

SUPREMA CORTE DE
JUSTICIA DE LA NACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE ACUERDOS

PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN