

ÍNDICE

CONTENIDO DE LA VERSIÓN TAQUIGRÁFICA DE LA SESIÓN PÚBLICA ORDINARIA DEL PLENO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, CELEBRADA EL LUNES 22 DE MAYO DE 2017

SECRETARÍA GENERAL DE ACUERDOS

NÚMERO	ASUNTO	IDENTIFICACIÓN, DEBATE Y RESOLUCIÓN. PÁGINAS.
63/2016	<p>ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD 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, PUBLICADA EN EL PERIÓDICO OFICIAL DE ESA ENTIDAD EL 22 DE JUNIO DE 2016.</p> <p>(BAJO LA PONENCIA DEL SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN)</p>	3 A67 EN LISTA

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

TRIBUNAL PLENO

**SESIÓN PÚBLICA ORDINARIA DEL PLENO DE LA SUPREMA
CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, CELEBRADA EL
LUNES 22 DE MAYO DE 2017**

ASISTENCIA:

PRESIDENTE: SEÑOR MINISTRO:

LUIS MARÍA AGUILAR MORALES

SEÑORES MINISTROS:

**ALFREDO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA
JOSÉ FERNANDO FRANCO GONZÁLEZ SALAS
ARTURO ZALDÍVAR LELO DE LARREA
JORGE MARIO PARDO REBOLLEDO
NORMA LUCIA PIÑA HERNÁNDEZ
EDUARDO MEDINA MORA I.
JAVIER LAYNEZ POTISEK
ALBERTO PÉREZ DAYÁN**

AUSENTES: SEÑOR MINISTRO

**JOSÉ RAMÓN COSSÍO DÍAZ
(PREVIO AVISO A LA PRESIDENCIA)**

SEÑORA MINISTRA:

**MARGARITA BEATRIZ LUNA RAMOS
(POR GOZAR DE VACACIONES AL HABER
INTEGRADO LA COMISIÓN DE RECESO
CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO PERÍODO DE
SESIONES DE DOS MIL DIECISÉIS)**

(SE INICIÓ LA SESIÓN A LAS 11:50 HORAS)

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Se abre la sesión. Señor secretario, denos cuenta por favor.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí señor Ministro Presidente. Se somete a su consideración el proyecto de acta de la sesión pública número 43 ordinaria, celebrada el jueves dieciocho de mayo del año en curso.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Señora Ministra, señores Ministros, está a su consideración el acta. ¿Alguna observación? Si no hay observaciones, ¿en votación económica se aprueba? **(VOTACIÓN FAVORABLE).**

QUEDA APROBADA EL ACTA.

Continuamos, señor secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí señor Ministro Presidente. Se somete a su consideración el proyecto relativo a la

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, PUBLICADA EN EL PERIÓDICO OFICIAL DE ESA ENTIDAD EL 22 DE JUNIO DE 2016.

Bajo la ponencia del señor Ministro Pérez Dayán y conforme a los puntos resolutivos que proponen:

PRIMERO. ES PROCEDENTE Y PARCIALMENTE FUNDADA LA PRESENTE ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD.

SEGUNDO. SE RECONOCE LA VALIDEZ DE LOS ARTÍCULOS 6, FRACCIONES XII, XIII, XIV, XV, XVI Y XVII, 12, FRACCIÓN I, 15, FRACCIONES VIII, XI, XII, XIII, XIV, XV Y XVI, 17, 18, FRACCIONES III, IV Y V, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 40 BIS, 40 TER, 40 QUATER, 40 QUINQUIES, 40 SEXIES, FRACCIONES I, II, III, IV, V, VI Y VII, 40 SEPTIES, 41, FRACCIÓN IV, 43, FRACCIONES III Y VI, 44, FRACCIONES III, IV Y IX, 45, 46 Y 47, TODOS DE LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE 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, FRACCIONES VIII Y IX, ESTA ÚLTIMA EN LA PORCIÓN NORMATIVA QUE SEÑALA “QUE EL VALOR DEL VEHÍCULO EXCEDA DE DOS MIL SETECIENTAS CINCUENTA UNIDADES DE MEDIDA Y ACTUALIZACIÓN; QUE SU AÑO MODELO O DE FABRICACIÓN O EJERCICIO AUTOMOTRIZ NO SEA ANTERIOR A SIETE AÑOS; QUE TENGA MÁXIMO SIETE PLAZAS, INCLUYENDO AL OPERADOR, MÍNIMO

CUATRO PUERTAS, CINTURONES DE SEGURIDAD EN CONDICIONES DE USO PARA TODOS LOS PASAJEROS, BOLSAS DE AIRE DELANTERAS, AIRE ACONDICIONADO Y EQUIPO DE SONIDO; 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.

NOTIFÍQUESE; “...”

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor secretario. Voy a poner a su consideración, señora Ministra y señores Ministros, los tres primeros considerandos de esta propuesta, correspondiendo el primero a la competencia, el segundo a la oportunidad y el tercero a la legitimación. ¿Están a su consideración? Si no hay observaciones, ¿en votación económica se aprueban? **(VOTACIÓN FAVORABLE).**

QUEDAN APROBADOS.

Tiene la palabra el señor Ministro Pérez Dayán –ponente–.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias señor Ministro Presidente. Como lo podrán observar, señora Ministra, señores Ministros, en el considerando cuarto que se denomina “Estudio”, en principio”, se hace una precisión del tema al que se constriñe el presente asunto; en concreto, la validez constitucional de los artículos 40 sexies, fracciones VIII y IX, 40 septies, fracciones III y VI, así como el artículo 41, fracción IV, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, disposiciones de carácter general que

específicamente fueron impugnadas por la minoría parlamentaria, al considerar que éstas vulneran los derechos de igualdad, irretroactividad de las leyes, libertad de trabajo, tránsito, libre concurrencia y competencia, todos ellos previstos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por principio, el proyecto hace una distinción indispensable entre los preceptos que regulan a las empresas de redes de transporte, y aquellos aplicables a los operadores y prestadores del servicio en la modalidad de plataformas tecnológicas.

Para diferenciar entre unas y otras, la propuesta advierte que las actividades desempeñadas por las empresas de redes de transporte se centran en mediar el acuerdo entre usuarios y proveedores del servicio prestado a través de tecnologías, tales como aplicaciones informáticas y dispositivos móviles, lo cual le da a dichas empresas el carácter de mediadoras al no involucrarse directamente en la prestación del servicio de transporte de pasajeros.

En tal virtud, se concluye que estas tienen un carácter diferente a los restantes sujetos obligados de la norma; por lo tanto, al no haberse impugnado disposiciones correspondientes a ellas, sino únicamente aquéllas aplicables a los prestadores del servicio de transporte, éstas últimas constituirán la litis constitucional.

A partir de ello, se examina el primer punto concreto marcado como 4.1, en la foja 17, que se llama: “Violación al principio de igualdad”. Precisada la materia de análisis de la presente acción, el proyecto estima que el artículo 40 sexies, fracción IX, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán vulnera el principio de igualdad al establecer un trato diferenciado injustificado en

relación con las condiciones en las que se debe prestar el servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas.

En efecto, respecto a dicho precepto, la minoría parlamentaria aduce que las especificaciones técnicas previstas para los vehículos que prestan el servicio de transporte de pasajeros a través de esta modalidad se traduce en requisitos discriminatorios, excesivos e inequitativos, ya que, de un comparativo con el marco jurídico aplicable a otras modalidades del transporte público de pasajeros, como son los taxis, se advierte que estos no guardan equivalencia.

A fin de llevar a cabo cada dictamen de los planteamientos de invalidez, se analiza el marco general aplicable a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros contenido — precisamente— en la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, y se concluye que tanto la modalidad de plataformas tecnológicas como la de taxis de alquiler guardan similitudes, por ende, para efectos del presente escrutinio constitucional, éste último constituirá el término general de comparación en el análisis de la validez de los requisitos que regulan el traslado de personas a través de plataformas tecnológicas.

Derivado de los objetivos establecidos en la ley de transporte, el proyecto sostiene que la seguridad de los usuarios constituye una directriz que debe ser atendida por todas las modalidades de transporte en el Estado de Yucatán; en consecuencia, si bien los requisitos establecidos por el legislador tienden a garantizar la integridad personal de los usuarios, también resulta cierto que, de un análisis comparativo con las normas establecidas en el propio cuerpo legislativo y que rigen el servicio prestado a través de taxis, se advierte que las especificaciones exigidas no se formulan en un plano de igualdad, ya que no establecen medidas

equivalentes para salvaguardar la integridad de los usuarios de otros servicios de transporte de pasajeros, sino únicamente aquellos que se trasladen en la modalidad de plataformas tecnológicas.

Lo anterior —a juicio del proyecto—, se traduce en un trato diferenciado que menoscaba el principio de igualdad en relación con la integridad personal y la propia dignidad humana, en tanto se pretende garantizar —en mayor medida— la integridad de un grupo de personas en comparación con otro, cuya movilidad se realiza a través de un medio de transporte diverso, lo cual constituye un trato discriminatorio negativo.

La conclusión que antecede se corrobora al tener en cuenta que el mismo precepto prevé otros requisitos ajenos al tópico de seguridad de los usuarios, tales como: valor determinado de un vehículo, número mínimo de puertas, aire acondicionado y equipo de sonido; requisitos útiles en la calidad de un servicio, pero no de su seguridad.

En esa medida, la consulta considera que los requisitos antes señalados generan una ventaja competitiva a favor de los concesionarios del servicio público de transporte en la modalidad de taxi; toda vez que los solicitantes de un certificado vehicular para prestar el servicio de transporte de pasajeros a través de una plataforma tecnológica deberán acreditar que el vehículo —en cuestión— cuente con los requisitos antes señalados, sin que exista equivalencia en las normas aplicables a los concesionarios del servicio de transporte de pasajeros restante, situación que se estima contraria al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al no existir una razón que justifique dicho tratamiento.

Por las razones antes señaladas, la propuesta propone declarar la invalidez de la fracción IX del artículo 40 sexies de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, en la porción que señala: “Que el valor del vehículo exceda de dos mil setecientas cincuenta unidades de medida y actualización; que su año modelo o de fabricación o ejercicio automotriz no sea anterior a siete años; que tenga máximo siete plazas, incluyendo al operador, mínimo cuatro puertas, cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros, bolsas de aire delanteras, aire acondicionado y equipo de sonido; y”.

Por lo que hace a los tópicos tratados en este proyecto, señor Ministro Presidente, señora Ministra y señores Ministros, este es el primero de los puntos que presento a su amable consideración.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. Está a su consideración. Señora Ministra Piña.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Quiero plantear una duda que creo que es esencial para resolver el tema antes de entrar al análisis de los conceptos de invalidez, en concreto, de la norma que el señor Ministro nos expuso en cuanto a su análisis.

El proyecto parte —en el considerado cuarto— de delimitar el problema jurídico y establece que, conforme al artículo 6, fracciones XIV y XV, de la ley de transporte que se analiza, se puede advertir dos grandes grupos: las normas que regulan a las empresas de redes de transporte y las normas aplicables a los operadores del servicio ubicado en la modalidad de plataformas tecnológicas.

En la propuesta se establece que las disposiciones que regulan a empresas de redes de transporte se encuentran encaminadas a

regular un sujeto diferente, toda vez que éstas no prestan el servicio de transporte que la ley regula, sino únicamente tienen el carácter de mediador en la contratación y prestación del servicio de transporte de pasajeros realizado a través de plataformas tecnológicas. Se sostiene que sólo se analizará el marco regulatorio de los prestadores del servicio.

En principio, no comparto esa conclusión porque, en primer lugar, de la exposición de motivos del decreto impugnado se advierte que éste fue aprobado en vista de la reciente aparición de ciertas formas de transporte de personas, gracias a la incursión de las nuevas tecnologías de la información, y tuvo como propósito esencial regular no solamente a los prestadores de servicio, sino principalmente a las empresas de redes de transporte pero, además, en la misma acción de inconstitucionalidad, en el primer concepto de invalidez, se argumenta la inconstitucionalidad del artículo 40 quater, fracción V, de la ley de transporte; y este artículo, su contenido normativo está dirigido exclusivamente a las empresas de redes de transporte. El artículo que se menciona dice: “Las empresas de redes de transporte tienen las siguientes obligaciones:” y una de estas fracciones es la impugnada.

Por otra parte, también en el último concepto de invalidez se sostiene la falta de fundamentación y motivación del decreto impugnado, y se combate el 40 bis, que también va relacionado con las empresas de transporte, dice: “Solo podrán operar en el estado las empresas que cuenten con una constancia, la cual será expedida por el Titular del Ejecutivo del Estado, previo cumplimiento del procedimiento establecido en el reglamento de esta Ley. La constancia tendrá una vigencia de diez años y podrá ser renovada siempre que se cumplan los mismos requisitos previstos en esta Ley para su expedición”.

Ahora, al no estar de acuerdo con el marco que se establece en el proyecto para estudiar únicamente los requisitos o los artículos que se dirigen a lo que se denomina “prestadores del servicio”; tengo otra duda en relación con este proyecto, que respetuosamente la expongo. El proyecto parte que estas empresas son de naturaleza mediadora, que únicamente pone de acuerdo al usuario y al operador, pero que no presta el servicio de transporte, eso es lo que sostiene el proyecto.

Si partimos de esta premisa que está proponiendo el proyecto y que hay artículos que están relacionados con estas empresas; me surge la duda, si estas empresas en realidad lo que están realizando son actos de comercio en términos del propio proyecto, y entonces serían actos de comercio electrónico y, por lo tanto, tendríamos que analizar si es competencia de los Estados de la República, en específico, del Estado de Yucatán.

Considero —y estoy consciente— que la mayoría parlamentaria del Estado de Yucatán no invocó una cuestión competencial, es decir, un aspecto relacionado con la competencia para regular este tipo de empresas; sin embargo, el artículo 40 de la ley reglamentaria establece: “En todos los casos la Suprema Corte de Justicia de la Nación deberá suplir la deficiencia de la demanda, contestación, alegatos o agravios”.

También, aun pensando que es obligación de la Corte suplir deficiencia de queja, tendríamos que analizarlo, como tiene que ser a favor, tendríamos que analizar si el comercio electrónico porque, si hay artículos dirigidos a las empresas, ¿es competencia del Estado de Yucatán o es competencia de la Federación?

En caso de que estimáramos que es competencia de la Federación y, por lo tanto, no pueden ser reguladas por el Estado de Yucatán; operaría la suplencia de la queja para declarar la invalidez en cuanto a estas empresas pero, además, si hay una causa de pedir porque —como lo dijo— en el concepto de invalidez se adujo que el decreto no estaba fundado ni motivado y, concretamente, en relación al artículo 40 bis —que ahí se menciona— que es la regulación de las empresas. Esa sería mi primera duda, y como marco general para ver la forma con que vamos a abordar este asunto. Mi postura es estar en contra de delimitar el análisis de los artículos simplemente a los operadores del servicio.

Si hay artículos que están siendo impugnados, que se refieren a las empresas que prestan el servicio y, por lo tanto, tendríamos que analizar no sólo el contenido de esos conceptos de invalidez que se refieren a los artículos, sino hasta en suplencia de la queja la competencia del Estado de Yucatán para regular este tipo de aspectos. Gracias señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señora Ministra. Señor Ministro Medina Mora.

SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.: Muchas gracias señor Presidente. Quiero, en primer lugar, agradecer al Ministro ponente —como siempre— su propuesta porque nos gatilla sin duda reflexiones —me parece— muy profundas sobre realidades totalmente nuevas; y además del proyecto, tuve oportunidad de revisar en estos días mucha literatura, artículos de opinión, de cómo enfrentar fenómenos de este tipo.

Hay ciudades y países que asumen que lo mejor es no regular; otros, que lo mejor es desregular a los taxis; otros, que lo mejor

es suprimir la posibilidad de que estos servicios se presten y proteger el interés existente de empleo y actividad económica que existe.

En realidad, cuando uno se enfrenta, en general, a cambios tecnológicos tan significativos, como el que está detrás de este asunto; me parece que es difícil y quiero manifestar mi humildad frente a la circunstancia de tratar de encontrar la regulación pertinente hacia fenómenos tecnológicos que cambian nuestras prácticas estándares socialmente, las modifican de raíz, y me parece que aquí hay una, y hay muchos otros fenómenos alrededor de esto que no tienen que ver con el servicio de transporte vía plataforma; la distribución de bienes en comercio electrónico o en línea frente a establecimientos físicos, la prestación de servicios médicos en el lugar de residencia de los enfermos frente a hacerlo en el hospital; en fin, hay una apertura de posibilidades que cambian nuestras vidas de una manera — me parece— muy dramática.

Y aquí, entonces, es cómo concilia el legislador y de nuestra parte cómo conciliamos en el juicio y el parámetro de control constitucional la innovación y la regulación, y muchas veces no se llevan bien o es difícil conciliarlas.

Me parece que en Internet, así como en todas las plataformas de información que en este sistema se hacen posibles, nos han obligado a reformular el procesamiento y análisis de la información y, por ende, modificado radicalmente la manera en la cual entendemos la realidad.

Nos enfrentamos a cambios conceptuales y estructurales para los cuales aún no hemos desarrollado las categorías para entenderlos en su integralidad. Por consecuencia, para regularlos

y para juzgar, me parece pertinente su parámetro de ajuste al marco de regularidad constitucional.

Esta falta de conceptualización de cómo funciona el Internet y cuáles son los efectos que tiene en todos los aspectos de nuestras vidas ha generado –desde mi perspectiva– que los intentos para regularlo mediante reglas viejas sean ineficaces y, por momentos, impertinentes y absurdos.

Debemos aceptar que la regulación estatal para enfrentar estos cambios estructurales se puede dar mediante nuevas figuras o, tal vez, –mejor dicho– mediante nuevas figuras normativas. Dentro de estos cambios profundos tenemos la reconfiguración de los medios de producción, lo que ha generado nuevos tipos de relaciones sociales y de relaciones económicas.

Las nuevas tecnologías de la información han permitido eliminar diversas barreras de acceso entre ofertantes y demandantes de bienes y servicios, por lo cual poco a poco pareciera que elimina a los intermediarios en diversos mercados o, incluso, elimina la necesidad de contar con una regulación gubernamental que garantice el bienestar del consumidor.

Un claro ejemplo de lo anterior son las plataformas de Internet – como es el caso que nos ocupa en este asunto–, que permiten que dos personas se pongan directamente de acuerdo respecto de la prestación de un servicio, con la seguridad de que el mismo será prestado en los términos convenidos, que haya un registro electrónico previo y posterior respecto del servicio que aumente el grado de certidumbre de las partes en la transacción. Hasta la fecha, no existe un consenso sobre cuál es la mejor manera de abordar este fenómeno de libre circulación de datos e información.

Encontramos posturas que van desde establecer prohibiciones a efecto de crear –de nueva cuenta– una escasez artificial de los productos mediante barreras de entrada al mercado, hasta aquellos que niegan cualquier posibilidad de regulación a este espacio digital.

No podemos juzgar –a mi juicio– estos fenómenos con parámetros propios de la revolución industrial de las cosas materiales, las reglas viejas no sirven para regular realidades diferentes. Por tanto, necesitamos prudencia de nuestra parte y del legislador, y deferencia para conceptualizar el fenómeno que se nos presenta para comprenderlo y valorar qué es lo que hace y qué es lo que no hace, así como cuáles son las mejores maneras de regularlo a efecto de no generar consecuencias indeseadas.

No debemos sofocar el desarrollo de nuevas tecnologías, pero tampoco renunciar –de ninguna manera– a la posibilidad de que el Estado intervenga para que las mismas sirvan –de la mejor manera– a los intereses de la colectividad, de los consumidores. Su potencial para hacer –precisamente– esto es inmenso.

Considero que este tema debe abordarse con especial cuidado, debido a que estamos regulando una industria nueva, para lo cual no existen criterios que puedan utilizarse como vías, pues todo es innovación.

En este sentido y ante la necesidad de una regulación para aquellos servicios de transporte que son contratados a través de plataformas tecnológicas, el legislador de Yucatán reformó su ley de transporte e intentó regular esta nueva industria.

Por lo anterior, advierto que es necesario definir el objeto de estudio para decidir qué tipo de análisis de constitucionalidad debemos y podemos hacer. En primer lugar, la regulación que se hace de las plataformas tecnológicas me parece que no es correcta, ya que equipara el sistema de plataforma a un tipo específico de transporte distinto al público y privado.

Lo anterior es conceptualmente dudoso, toda vez que existen plataformas para transporte público y privado, pensemos –por ejemplo– en las aplicaciones que permiten contratar un taxi directamente. No es lo mismo la plataforma que el servicio, no es lo mismo las empresas que operan la plataforma que el afiliado que presta el servicio a través de ellas.

Estas compañías se definen a sí mismas como plataformas de Internet que permiten conectar a choferes privados que ofrecen sus servicios y pasajeros previamente identificados que requieren del mismo bajo demanda o pedido expreso a través de la plataforma, no son compañías de taxi ni de transporte público privado, tampoco son propietarias de ningún vehículo ni empleadoras de ningún chofer.

En este caso, lo que se hace es permitir que una persona que esté dispuesta a prestar un servicio encuentre directamente a otra que lo necesita a través de un mecanismo tecnológico que es conocido por ambas partes, y en el que ambas partes tienen una cierta certidumbre de lo que pueden esperar.

En segundo lugar, no resulta posible hacer un comparativo entre el servicio que se presta mediante plataformas tecnológicas y el servicio de taxi; creo que se trata de dos conceptos distintos. En ambos casos, se trata de transporte de pasajeros, pero en distintas modalidades y con distintos requisitos para prestar el

servicio, son bienes sustitutos entre ellos, que no pueden ser comparados al no ser idénticos: *Uber*, *Cabify* o *Lyft* no son un servicio de taxis.

La racionalidad de nuestro análisis no debe construirse bajo el objetivo de equiparar a los servicios de transporte por plataformas con los de taxi colectivo o individual. Por lo tanto, me parece que el análisis de constitucionalidad no debe partir de un análisis de igualdad y no discriminación entre un servicio y otro, el cual sólo se aplica a personas y no a bienes o servicios, sino sobre el impacto que la regulación de las plataformas tecnológicas tienen sobre la libertad de trabajo y la libre competencia y competencia en los términos de los artículos 5° y 28 constitucionales.

Coincido también con la Ministra Piña respecto a la necesidad de abordar lo reglamentado en el artículo 40 bis. Tengo una posición sobre el planteamiento concreto del 40 sexies y, en ese sentido, pienso que –no lo desarrollo ahora– simplemente quería dejar mi reflexión general con respecto a este fenómeno y la dificultad de tratar de juzgar fenómenos totalmente nuevos con categorías conceptuales que se derivan de realidades antiguas que probablemente en el tiempo no sobrevivirán. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro.
Señor Ministro Laynez.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Muchas gracias señor Ministro Presidente. Efectivamente, el tema de constitucionalidad que hoy abordamos, además de interesante, es un tema sumamente complejo, entre otras cuestiones, por las razones que ha expresado el Ministro Medina Mora.

Día a día, la administración pública se enfrenta al surgimiento de nuevas actividades que en ocasiones requieren ser reguladas, pero reguladas además con una especialización. Y ese ha sido el caso a raíz del surgimiento de Internet y de este tipo de plataformas que han dado lugar –en mi punto de vista– a un nuevo mercado, a un nuevo servicio como el que prestan empresas como *Uber* o *Cabify* y que han sido todo un reto regulatorio –como bien lo dijo el Ministro– no sólo en México, sino a nivel internacional, y que van desde ciudades que los han prohibido hasta otras ciudades que los han regulado, y otras que han sido omisos en entrar a abordar el problema.

Quisiera, primero, también referirme a un punto de vista de metodología. Un primer problema –en mi punto de vista– es que en la demanda se citaron como artículos impugnados todo el decreto de reformas. Efectivamente, –estoy de acuerdo– el ponente nos propone sólo analizar aquellos artículos donde hay conceptos de invalidez, es decir, sobre ciertas normas; me parece que esto es correcto, independientemente de que podamos suplir la deficiencia de la queja. Sin embargo, a la hora del desarrollo –lo digo con el mayor de los respetos– quedan fuera algunos preceptos que están impugnados como el artículo 40 quater, fracción V, y los artículos que mencionaba la Ministra, que tienen que ver con las empresas en sí.

Y lo segundo, pero eso me imagino que lo resolveremos en su momento. El secretario nos leyó como reconocimiento de validez todos los artículos que no se declaran inconstitucionales, el 6, el 12, 15, etcétera; entonces, creo que ahí traemos alguna inconsistencia que tendríamos que corregir porque entonces no habría pronunciamiento sobre eso; pero eso, entendería que se corrige.

El segundo punto me parece fundamental, y es distinguir entre las normas que regulan la plataforma y las disposiciones relativas a los operadores; también me apartaría totalmente de esta parte del proyecto en la que se considera al sistema o a las empresas que usan una plataforma de este tipo como un simple mediador que pone en contacto a un usuario y a un operador del servicio; por el contrario, la Ley de Transporte del Estado de Yucatán crea y establece una nueva categoría, que lo veremos más adelante porque ni siquiera la coloca en el transporte público, sino que cataloga el transporte público particular y crea una nueva categoría que es el servicio prestado a través de redes. Y hay una regulación amplia de estas empresas que —como ya se dijo— no voy a referirme a todo pero viene el procedimiento para que obtengan esa constancia como empresas, los requisitos, la duración de la constancia.

En mi punto de vista, no puede dissociarse la plataforma del prestador y la manera —sobre todo— que se preste el servicio, porque —en mi punto de vista— es lo que —en su caso— dará parámetros al juez constitucional para ver si hay una racionalidad en la creación; de hecho, —que es lo que está haciendo la autoridad— de una nueva categoría y, por lo tanto, en mi punto de vista, se tiene que ver como una integralidad porque hay una empresa —en este caso— que recibió una constancia; en cambio, están las empresas de prestadoras del servicio público que es una concesión por —además— licitación. Entonces, creo que no podemos dissociarlo.

Efectivamente, tampoco voy a entrar ahorita al primero de los puntos que es el de la igualdad, únicamente señalándole que también aquí —y lo digo con el mayor de los respetos— diferiría de la manera en que se aborda este punto, es decir,

eminentemente del punto de vista de la seguridad; porque en ese momento si es únicamente el aspecto fundamental que se toma de los propios conceptos que dé la ley de generalidad, de regularidad y de eficiencia, donde habla de comodidad y de confort; para los usuarios tomamos únicamente el de seguridad, y esto nos va a llevar peligrosamente a señalar que todo aquello que no tenga que ver con seguridad es inconstitucional pero, peor aún, nos llevaría forzosamente a comparar que –a lo mejor– el servicio concesionado de taxis, que tiene requisitos menos rigurosos, realmente es el que está siendo inconstitucional en ese punto.

Por eso, creo que el abordarlo exclusivamente desde el punto de seguridad no es un elemento que nos pueda ayudar; veremos más adelante, creo que la potestad legislativa, o sea, a nivel federal o local permite a las autoridades que en un servicio que aparentemente es similar o muy similar haya categorías distintas y regulación asimétrica; asimétrica no en el concepto de competencia económica, pero diferenciada.

La propia Ley de Transporte del Estado Yucatán, en el servicio público de transporte trae cuatro categorías distintas, donde vamos a ver –más adelante– cómo el hecho de que un transporte, sólo porque no lleve paradas entre un punto de salida y de destino se le obliga a tener aire acondicionado. Entonces, por lo pronto me detendría en esta parte metodológica al abordar el punto. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. Señor Ministro Gutiérrez, por favor.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Gracias señor Ministro Presidente. Tengo una duda muy similar a la que planteó

la Ministra en el sentido de que, al parecer, el proyecto parte de una premisa de que están impugnando normas en específico; hay una impugnación del decreto, en general, en abstracto, pero al ver las normas impugnadas, pues hay ciertas normas en donde se desarrolla la impugnación. En esa parte, creo que estaría de acuerdo con el proyecto; sin embargo, en la página 30 de la demanda hay una impugnación directa a la falta de fundamentación y motivación del decreto; en ese sentido me parece que el decreto –en su conjunto– está impugnado; al estar impugnado el decreto por falta de fundamentación y motivación me parece que nos abre la puerta para, en suplencia de la queja, empezar por analizar la competencia del Estado de Yucatán para regular este tipo de servicios.

No me queda claro si estamos en materia de telecomunicaciones, si estamos en materia de comercio o, inclusive, si estamos en materia de tránsito para efectos de competencia municipal; pero me parece que, habiendo una impugnación por falta de fundamentación y motivación del decreto se debería de empezar por estudiar la falta de fundamentación de todo el decreto y, ahí, teniendo entrada para estudiar la validez de todo el decreto, entrar a analizar la competencia del Estado de Yucatán para legislar en la materia. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. Señor Ministro Franco.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Gracias señor Ministro Presidente. También creo que hay que agradecer al Ministro ponente el ejercicio que ha hecho sobre un tema de nueva cuenta inédito, y que –como vemos– empieza a tener matices de enfoque, inclusive en las intervenciones que ha

habido, esto es muy interesante y es parte de la labor del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Coincido –en parte– con lo que se ha dicho, y me voy a referir muy brevemente a dos problemas que encuentro, que creo que tienen que ver eventualmente con la competencia en algunos aspectos, porque creo que la competencia es obvio que la tiene el Estado para legislar en la materia, el problema es la especificidad que se nos está planteando frente a esta novedad, –como bien lo decía el Ministro Medina Mora–.

Entiendo que lo que estamos analizando es, del estudio, la parte inicial, que es la fijación de la litis, y después el primer punto al que se refirió el Ministro ponente, que es la “Violación al principio de igualdad”, el punto 4.1; simplemente para centrarme en ese problema, y en este momento no voy a entrar a la parte de los artículos en concreto. Estoy de acuerdo con quienes han considerado que la fijación de la litis –al menos– es limitada y no abarca lo que efectivamente se está planteando.

En la página 17 se concluye en este punto: “Por ende, al impugnarse únicamente determinadas disposiciones que constituyen el marco regulatorio de los prestadores del servicio de transporte, se infiere que éstos preceptos constituirán la litis constitucional.”

Coincido con quienes han dicho que se están impugnando preceptos que también tocan a las empresas que manejan las plataformas informáticas que, evidentemente, son el vínculo indispensable para la prestación de este servicio; es decir, –bien lo decía el Ministro Medina Mora– esto ha surgido precisamente por la evolución tecnológica que permite que, a través de este tipo de conexión, se puedan conocer rutas, tarifas, etcétera; y,

consecuentemente, incorporar esta función mucho más fácilmente a personas que, reuniendo ciertos requisitos, quieren prestar el servicio público, –como lo dicen todas las compañías en sus anuncios– que quieren o complementar su economía o tratar de esta manera satisfacer sus necesidades, etcétera.

Entonces, consecuentemente, creo que aquí hay un problema importante para la fijación de la litis, creo que no se limita –como lo dice el proyecto– nada más a cuestiones que tienen que ver con los prestadores del servicio, porque este es uno de los problemas que tendremos que dilucidar y no me quiero pronunciar.

¿Qué entendemos por el prestador del servicio? Hasta donde quiero ver, el prestador del servicio es la persona que, a través de estos medios, presta el servicio directamente al usuario, pero esto se vincula –insisto– indisolublemente con la función que realiza quien maneja la plataforma, que permite –precisamente– a este prestador del servicio realizarlo de esta manera.

Y el segundo problema que encuentro –desde mi punto de vista– es: si esto se puede analizar, –e insisto– aquí creo que vamos a empezar a aportar visiones diferentes, desde el principio de igualdad entre lo que es el taxi tradicional y este tipo de servicios.

También el Ministro Medina Mora –y me refiero a él porque lo planteó en su intervención inicial, y estoy de acuerdo con él– señaló que es difícil partir de esa base, son actividades y forma de hacerlo totalmente distintas, y adelantaría: tiene un régimen jurídico distinto cada una de estas formas de prestar el servicio.

Entre otras cuestiones, –y lo señalo muy rápidamente– unos requieren de concesión del Estado, lo cual es una figura de

derecho público, de derecho administrativo con características específicas; el otro –y no me quiero referir concretamente a éste, estoy hablando genéricamente– no requiere de la concesión del Estado; a uno se le imponen determinadas condiciones, al otro no se le impone, ¿por qué?, porque son formas de prestar el servicio –en mi opinión– totalmente diferentes; entonces, irnos por el principio de igualdad, me parece que nos va a meter en problemas importantes. Pienso que se debe analizar –en sus méritos propios– como una categoría diferente, como aquí se dijo; en donde lo que tenemos que ver es la racionalidad de una regulación frente a un fenómeno, efectivamente nuevo, también considero –como aquí se ha dicho– que, en la combinación de incorporar este tipo de cuestiones que son novedosas desde el punto de vista tecnológico y de la práctica en la operación del servicio, tampoco el Estado puede renunciar a regular cierto tipo de cosas que tienen que ver directamente con la prestación del servicio y de los usuarios. Consecuentemente, creo que este es uno de los puntos torales en el análisis que vamos hacer.

Simplemente, señor Ministro Presidente, señoras y señores Ministros, quisiera quedarme aquí, porque creo que tendremos que resolver estas cuestiones, que tiene que ver, inclusive, con los problemas competenciales, pero creo que la delimitación de la litis es muy importante y, por otro lado, también qué método y qué principios vamos a involucrar en el análisis que vamos hacer de esta cuestión. Gracias señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. Señor Ministro Zaldívar.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. Primero tendría una consulta a la Presidencia porque el Ministro ponente –hasta donde entiendo–

presentó la primera parte del considerando cuarto, el estudio previo y después también presentó el 4.1 “Violación al principio de igualdad”. Los comentarios que he escuchado de la señora y de los señores Ministros –hasta donde entiendo– se refieren exclusivamente al tema –digamos– de las primeras dos páginas: de la metodología y de la litis. Entonces, mi consulta es si me tengo que ceñir a eso o puedo referirme a todo el considerando porque, si va haber votaciones previas sobre este aspecto, pues entonces me quedaría simplemente con una reflexión muy general sobre estos dos o tres párrafos que son los que se han estado discutiendo porque, por un lado, coincido con el Ministro Gutiérrez en el sentido de que, al haber una afirmación o una impugnación por falta de fundamentación o motivación, se abre la puerta para la competencia; pero diría más allá, –como sostenía la Ministra Norma Piña– no requerimos que haya ningún tipo de concepto de invalidez para analizar la competencia que es un presupuesto básico; entiendo que si el ponente no lo analiza es porque él parte del supuesto de que es competencia y, consecuentemente, no se supe la deficiencia de la queja para decir que no se tiene la razón.

Entonces, partiría de ese supuesto, para mí, se trata de un tema de transporte y es competente el Estado para legislar esta materia, pero no sé y pregunto a la Presidencia si se tomará alguna votación sobre esto o si sigo dando mi opinión sobre el considerando. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. Creo que podríamos tomar una votación sobre ciertos puntos, pero como el planteamiento del señor Ministro ponente fue de todo el considerando, creo que no hay ningún obstáculo para que podamos expresarnos respecto del planteamiento general y quizá

de la discusión –como está sucediendo– podamos entresacar algunos temas en específico. Por favor, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. Tampoco comparto la metodología del proyecto, me parece que se está partiendo de un análisis –y lo digo con todo respeto como, además, no podría ser de otra manera y tampoco creo que sea el caso decirlo cada vez que decimos una frase– porque, primero, me parece que se hace un análisis de igualdad como si se tratara de una categoría sospechosa, que no lo es; el legislador puede hacer diferenciaciones y distinciones, las hace todos los días en todas las leyes, y estas distinciones, en principio, son constitucionales, siempre y cuando sean razonables. Muy distinto cuando se trata de una categoría sospechosa en la cual se presume que la norma que distingue es inconstitucional, por eso se llama “categoría sospechosa”, se sospecha de su inconstitucionalidad y, en estos casos, el legislador tiene que dar razones muy fuertes, muy sólidas para que pueda pasar el valladar de test estricto de constitucionalidad.

También me parece que hay algunas contradicciones sistémicas en el proyecto, por ejemplo, en la foja 32, se dice que el artículo 40 sexies, fracción IX, prevé requisitos que son adecuados para cumplir con el fin legítimo de la seguridad; sin embargo, en la foja 37 se señala que la disposición impugnada no tiene una finalidad constitucionalmente válida. Entonces, desde ahí, con independencia que creo que el test que se corre no es el adecuado, me parece que no está bien construido.

Pero más allá de la metodología, no comparto el proyecto, me parece que los requisitos previstos en el artículo 40 sexies, fracción IX, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, –me

refiero exclusivamente a ese precepto— no son violatorios del principio de igualdad, aunque sean distintos de los que se imponen a concesionarios o permisionarios, porque me parece que son servicios distintos; y si son servicios distintos, no puede —de entrada— suponerse que es inconstitucional darles un trato diferente.

Como es sabido, en un test de igualdad lo primero que se debe definir es si los servicios de pasajeros prestados con fundamento en una concesión, que son al público o un servicio a un particular, son equivalentes a los servicios prestados con fundamento en un certificado vehicular. Me parece que no son servicios equiparables.

Aunado a lo que dijeron —de manera muy clara— los Ministros que me antecedieron en el uso de la palabra, me parece que la concesión es una figura de derecho público muy particular, que conlleva ciertas obligaciones y atribuciones del Estado y que también al particular que es concesionario tiene un régimen exorbitante al derecho civil y con una serie de condicionamientos muy importantes, porque estas concesiones, su fundamento deriva directamente de la Constitución, del artículo 28, y hay un interés general en la prestación de estos servicios; por ejemplo, los taxis de alquiler que funcionan con una concesión no se pueden equiparar —para mí— con el servicio que se presta con una plataforma electrónica, como la que estamos ahora estableciendo. Por ejemplo, una diferencia entre muchas, este interés público que tiene la concesión establece la facultad del Estado, en tratándose de servicios públicos de transporte de pasajeros de autorizar las tarifas —en materia de servicios prestados con fundamento en un certificado vehicular— son de común acuerdo por las partes, esta es una distinción esencial —para mí—.

Por otro lado, no son materialmente equivalentes porque, si bien tanto los servicios concesionados como los de un certificado vehicular se prestan en todo el Estado, sin horario, rutas, ni paradas intermedias, claramente se busca que el servicio hecho por estas plataformas sea un servicio de mayor calidad y, en teoría, de mayor seguridad; por ejemplo la Comisión Federal de Competencia al hablar sobre el impacto de los servicios de transporte de personas por medio de plataformas útiles, en su opinión OPN-008-2015 de cuatro de junio de dos mil quince, dijo lo siguiente: el servicio contratado a través de aplicaciones móviles subsana los problemas de coordinación y asimetrías de información que conlleva la prestación del servicio público de taxis.

De la exposición de motivos y dictamen de la iniciativa de ley de transporte queda claro que se pretendió regular un servicio distinto y una calidad diferente, si el servicio de taxi y el servicio prestado con fundamento en un certificado vehicular no son equivalentes, en principio, no debe dárseles un trato igual; se les puede dar un trato desigual, siempre y cuando sea razonable, y el hecho es que la minoría legislativa que impugna y el proyecto no justifican por qué se les tiene que dar un trato igual y no se les puede dar este trato diferenciado, sobre todo porque —insisto— no se trata de una categoría sospechosa, donde el problema tendría que ser otro.

Por otro lado, tampoco el servicio que se presta con un certificado vehicular es equivalente al servicio particular que se presta con base en un permiso, porque éste último no conlleva un cobro. Como ustedes saben, el servicio que se presta con base en un permiso es el traslado de individuos con una actividad conexas, fines económicos, deportivos, culturales o educativos de

las personas físicas o morales que lo realizan, o la carga es propiedad de las personas físicas o morales que realizan el transporte, y los bienes tienen como destino los centros de almacenamiento de venta o de distribución pertenecientes a las mismas, me parece que son también servicios claramente diferenciados.

De tal suerte que me parece que estos requisitos que, por lo demás me parecen lógicos, tomando en cuenta esta finalidad, porque debemos tener claro, el proyecto dice que el fin legítimo es sólo la seguridad, pero no es así, las medidas previstas en este precepto tienen como fin garantizar la seguridad y la calidad del servicio, son dos bienes distintos, y me parece que las medidas son adecuadas para garantizar la seguridad y la calidad del servicio, no se vislumbran medidas igualmente efectivas menos gravosas, y también me parece que son proporcionales en sentido estricto, pues el beneficio obtenido en seguridad y calidad del servicio compensa la obligación, la imposición de obligaciones a los prestadores del servicio.

Por ende, me parece que es una previsión constitucional, y creo que puede ser aplicable –por analogía– el criterio que la Primera Sala pronunció en el amparo en revisión 756/2015, en el que se distinguió y se declaró constitucional la distinción que realiza la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión entre concesiones y permisos.

De tal suerte que estimo que los preceptos son constitucionales en atención al argumento que se está alegando en este momento, con independencia de que –reitero– creo que hay competencia del Congreso estatal para legislar en esta materia.

Consecuentemente, no comparto las consideraciones ni la metodología ni el sentido del proyecto. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. Señor Ministro Pardo.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: Gracias señor Ministro Presidente. Comparto algunas de las observaciones que se han hecho al proyecto.

Entiendo que el planteamiento de inconstitucionalidad que se hace por parte de los accionantes —como ya se ha dicho— no está enfocado exclusivamente al ámbito de las personas físicas que pueden prestar este servicio, sino que también están involucrando a las personas morales que administran o establecen estas plataformas informáticas para poder conectar a una persona que presta un servicio con otra persona que requiere de este tipo de servicios.

El proyecto asume —porque así está planteado en la demanda— que —digamos— este servicio de plataformas informáticas pudiera asimilarse o asemejarse con el servicio público de transporte, porque solamente —bajo esa perspectiva— se puede llevar el análisis comparando los requisitos entre uno y otro.

Insisto, esto no lo califico como una deficiencia del proyecto, sino que asume esa postura porque así viene planteada por los propios impugnantes, pero creo que esto genera una distorsión a la hora de entrar a cada uno de los temas específicos porque estamos dando por bueno que este servicio, a través de plataformas, se puede asimilar a un servicio público de transporte con todas las diferencias que estos tienen, en lo particular, me

parece que es un tipo de servicio distinto del servicio público de transporte. La propia ley establece tres categorías que es: servicio público, servicio privado y servicio auxiliar. Y aquí habría que establecer cuál es el régimen que le corresponde a este servicio que se está regulando a través de plataformas tecnológicas.

Por eso mismo, cuando ya se hace el análisis, empezando por el principio de igualdad, me parece que estamos partiendo de una base que no comparto –al menos–, es decir, que podemos –en un plano de igualdad– establecer qué requisitos son aplicables a uno y a otro, y de ahí definir cuáles resultan razonables o cuáles no, porque luego podrían venir –por ejemplo, el servicio de taxi que, evidentemente, es un servicio público de transporte concesionado– a decir: entonces, ¿por qué me exiges todos estos requisitos que a este otro servicio a través de plataformas tecnológicas no se les exigen, como –por ejemplo– traer los vehículos con determinados colores, con determinada pintura, el establecer las rutas?; en fin.

Por eso, –insisto– esto no es una crítica al proyecto, pero me parece que la demanda nos da desde el aspecto de la impugnación del decreto por falta de fundamentación y motivación. En el tema de la competencia, coincido en que este es un aspecto más bien relacionado con el tema de transporte, más que con el tema de comercio electrónico, pero el poder definir –de entrada– ¿cuál es el régimen que le corresponde a este servicio?, creo que debiera diferenciarse del servicio público, y diferenciado del servicio público; el análisis de igualdad no puede darse sobre las bases en la que viene propuesto, porque –para mí, insisto– se trata de regímenes totalmente distintos; el servicio público de taxi del servicio –desde mi punto de vista– que se da a través de estas plataformas tecnológicas que es entre

particulares: un particular que tiene a disposición de otro particular un vehículo para transportarlo a donde solicite el que lo necesita.

Por estas razones, tampoco comparto el proyecto, ni en esta parte introductoria que viene a partir de la página 15, –me parece– ni tampoco el elemento del análisis concreto del principio de igualdad, sobre esta base que –insisto, para mí– no es la que nos da la oportunidad de pronunciarnos haciendo esta diferenciación clara y evidente entre lo que es el servicio público y lo que es este servicio que se presta por un particular a otro particular a través de plataformas tecnológicas. También, por esas razones, –respetuosamente– me apartaría del planteamiento del proyecto. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. Antes de darle la palabra al señor Ministro Laynez, si me permite, para que todos hagamos uso de la palabra por primera ocasión.

También coincido con lo que se ha dicho, en general, porque estimo que el régimen previsto por la Ley de Transporte del Estado de Yucatán para regular a los concesionarios del servicio de taxi de alquiler no puede ser el parámetro de comparación apropiado para examinar la constitucionalidad de los requisitos que regulan el traslado de personas a través del uso de plataformas tecnológicas, ya que, si bien es cierto que ambas tienen un objeto semejante, esto es, el transporte de pasajeros en el territorio del Estado sin horario, ruta, ni paradas intermedias, también lo es que se trata de modalidades del servicio de transporte diferentes que no es posible comparar.

El servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas comunica a pasajeros con choferes

independientes; esto es, por medio de una aplicación tecnológica conectan a conductores que ofrecen servicios particulares a consumidores –digamos–.

Estas nuevas plataformas tecnológicas constituyen una novedosa y distinta modalidad del servicio de transporte de pasajeros tradicional, o sea, el taxi; ya que ofrecen al pasajero, al menos, encuentro seis distintas condiciones. 1. Permiten conocer la identidad del conductor y los datos del vehículo previo al abordaje; 2. Planifica las rutas automáticamente; 3. Arroja una tarifa dinámica de acuerdo con las condiciones de la oferta y la demanda en tiempo real; 4. Hace conocer la tarifa previamente; 5. Evalúa a los operadores del vehículo; y 6. Conoce —en tiempo real— la disponibilidad del servicio, y los tiempos de espera requeridos para iniciar y concluir el viaje.

Esto puede corroborarse si se toma en cuenta que el propio Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán los clasifica de forma diversa, pues mientras al taxi lo considera una modalidad del servicio público de transporte de pasajeros, al servicio de transporte de pasajeros contratados a través de estas plataformas tecnológicas lo excluye del servicio público de transporte y lo regula —incluso— en un capítulo y apartado diverso dentro de ese mismo ordenamiento; lo que pone de manifiesto que se trata de modalidades del servicio de transporte —por lo menos— diferentes que —desde mi punto de vista— no es posible comparar. Por eso, también —y reiterando respetuosamente— me separo de esta parte del proyecto. Señor Ministro Laynez.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Perdón que intervenga en una segunda ocasión en este punto, señor Ministro Presidente. Nada más para hacer una precisión porque me

parecería que tampoco debemos de llegar al punto en donde partamos de que hay una distinción formal en la ley, en donde dijo: esto es concesión, y ahí entra el servicio de taxis, y esto no es concesión; y —entonces— como el régimen jurídico es distinto, entonces, ya no es comparable; espero que ese no haya sido el planteamiento.

Creo que se tiene que abordar un punto de comparación entre una de las modalidades del servicio público, que es el de taxi; porque —como bien lo dice el proyecto— ¿en qué coinciden?, en que ambos se enfocan en ofrecer y prestar un servicio de traslado de personas de un lugar a otro, en todo el territorio, sin horario, sin ruta, ni paradas intermedias y a través de vehículos terrestres; es cierto, en eso coinciden y ahí pudiera haber una comparación.

En mi punto de vista, una vez definido esto e, incluso, las normas de seguridad pudieran o debieran ser iguales, lo que importa aquí son las diferencias que usted acaba de mencionar, entre otras, más otras muchas, que hacen que el servicio aparentemente igual se presta de manera distinta; y entonces, surge aquí la pregunta: ¿en esas condiciones, el legislador puede hacer distinciones y categorías dentro de un servicio que aparentemente es el mismo? Creo que la respuesta es sí, y luego se analiza su racionalidad.

¿Por qué para mí es importante?, porque entrar en sentido inverso, es decir, analizando el régimen distinto, ¿cuántas veces no hemos visto leyes donde el legislador hace esa distinción?, pero la distinción resulta artificial, y hay dos servicios o dos actividades idénticas, prestadas idénticas, pero —lo digo con el mayor respeto al legislador— se le ocurrió que uno sería permiso

y el otro concesión; entonces, el análisis de igualdad es válido en esos casos, y creo que aquí también.

La diferencia entonces —para mí— estriba en: efectivamente se puede entrar a decir que el servicio es comparable, efectivamente —ahí coincido, lo dice el servicio de taxis— tiene estas características iguales, donde difiero es que se presta —y ahí viene desde la plataforma y la manera en que se autoriza la plataforma— de manera distinta; y entonces, es lo que —en su caso— nos llevaría como Tribunal Constitucional a decir: esa diferencia regulatoria asimétrica está constitucionalmente justificada; y entonces podemos decir: no son iguales, y entonces —efectivamente— el régimen de concesión, y el de no concesión —porque no le llama permiso—, hay una constancia que tienen que solicitar estas empresas, es no sólo una distinción formal, sino que tiene que ver con la manera en que se prestan los servicios; creo que es —me parece— importante, para no dejar tampoco fuera un análisis donde digamos: se reconoce que ambos tienen esto en común; sin embargo, aquí hay un nuevo mercado, una nueva categoría que el legislador consideró tiene que regular de manera distinta porque los objetivos van más allá de la seguridad, sino van hacia la eficiencia, la comodidad y a un mercado que no forzosamente coincide con el primero de los mercados; solamente quise hacer esa precisión. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias. Tiene una aclaración el señor Ministro Zaldívar. Solamente comento —por lo que acaba de decir el señor Ministro Laynez—: también está, entonces, la cuestión de ver que, independientemente de que no se pueda comparar, se debe o no regular, si se le debe imponer ciertas regulaciones y cuáles son las posibles si se considera que es un servicio distinto. Señor Ministro Zaldívar.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. Lo que acaba de decir el Ministro Laynez es de una enorme relevancia porque implica una metodología completamente distinta.

El primer punto de un test de igualdad es determinar si estamos hablando de servicios similares o iguales; sostengo que no, di los argumentos y coincido con el Ministro Pardo; entonces, a partir de ahí, si no son regímenes iguales, no podemos seguir estableciendo una comparación entre regímenes que no son iguales.

Si no entendí bien el argumento, decía: no son iguales pero son parecidos, entonces, la igualdad la hacemos al final; con todo respeto, creo que un test de igualdad no se puede construir al revés, el primer paso de un test de igualdad es determinar si estamos comparando cosas iguales; si no estamos comparando cosas iguales, no podemos después derivar un argumento de inconstitucionalidad por violación al principio de igualdad, esto no significa que a la luz de otros principios u otras violaciones no podemos analizar los requisitos; me pronuncié porque los requisitos son constitucionales a la luz del principio de igualdad, nada más, y creo que no es un tema menor, me parece que es fundamental sobre la metodología que se va a utilizar, porque si partimos que son comparables, entonces, –digamos– la metodología del proyecto, en principio, parte de un presupuesto válido.

Había entendido que casi todos los que habíamos hablado –y había entendido también así al Ministro Laynez– partíamos de la base de que no son servicios iguales, y no es nada más porque uno sea concesión y otro no, eso sería suficiente para que no

sean iguales, para que no los puedas comparar porque régimen de derecho administrativo y de derecho público son distintos, pero –además– materialmente son servicios distintos —aquí ya se han dado muchas razones que no voy a repetir— el servicio de taxis y el servicio de plataforma porque, si no, —perdonen que lleve un ejemplo al absurdo, y me refiero al argumento— es como si dijéramos: en virtud de que un tren pasa por la misma ruta que un autotransporte son servicios idénticos; no, creo que son cosas distintas que no pueden compararse porque no son el mismo tipo de servicio.

Mi análisis parte de ahí, por ello no comparto la metodología, pero me parece que es importante porque si la mayoría va a decir: partimos de la base que son comparables, entonces a lo mejor el análisis lleva a otro lado. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias. Para darle la palabra al señor Ministro Laynez, también quisiera que viéramos un planteamiento que hizo desde su única intervención la Ministra Piña, respecto de la competencia legislativa respecto de que el señor Ministro Zaldívar se pronunció específicamente señalando que para él hay una competencia legislativa. Señor Ministro Laynez, por favor.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Nada más a manera de precisión. Insisto, no es suficiente la diferencia en que el legislador haya dicho: esto es concesión y este otro régimen, porque –insisto– esto lo puede hacer a veces arbitrariamente; entonces, no se tiene que analizar la sustancia para ver si esta categorización no es formal, sino, efectivamente, es de fondo, porque, si no —no en este caso— puede haber ocasiones en que dos cuestiones totalmente idénticas, prestadas idénticas y el

legislador dijo: esto va a permiso, con características distintas, con obligaciones distintas, y esto es concesión, esto lleva requisito, éste no, es lo mismo, entonces entraríamos al análisis de que la clasificación formal es importante, pero no tiene que ser definitoria en todos los casos.

A lo mejor me expresé mal, no digo que sean totalmente comparables, pero digo que se tienen que abordar, que la parte donde es igual no es suficiente para que, entonces, hagamos un test de igualdad ahí —como usted bien lo dice—, aparentemente este servicio, en su primer definición, sería igual, lo que tenemos que sacar es: una vez dicho, sí; pero a pesar de que en esto coinciden, la prestación del servicio es otro y la manera en que se hace y todas las condiciones que aquí se han dicho es otro que lo hace en una categoría, por ejemplo: perfectamente el legislador de Yucatán, en lugar de crearnos una categoría fuera de servicio de transporte público, pudo haber creado una cuarta; aquí tiene cuatro categorías, pudo haber creado una quinta, con regulación diferenciada —que no asimétrica—; entonces, por eso —insisto— que el que esté fuera de concesión o no, cuando pudo estar dentro de concesión, pero con una categoría diferenciada, nos llevaría exactamente a lo mismo, entonces lo que se analiza es en qué difiere el servicio para decir: efectivamente, se regula de manera diferenciada. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Señora Ministra Piña ¿quería hacer uso de la palabra?

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Gracias señor Ministro Presidente. Nada más para hacer una diferenciación, creo que tenemos que partir de establecer —a mi juicio— qué servicio presta la plataforma tecnológica, porque —por lo que he oído— se le está ubicando como mediadora, como una empresa que pone

de acuerdo a dos particulares; si esta es la concepción que se tiene de la plataforma tecnológica ¿el Estado puede regular este tipo de plataformas, de comercio electrónico, el Estado de Yucatán?, o sea, esa es la diferencia, por eso decía, hay que diferenciar entre la empresa o la operadora de servicios y llegar a una adhesión —que es discutible, también estuve viendo en muchos países y todavía no se llegan a poner de acuerdo, incluso, los mismos operadores—, una cosa es que estas plataformas tecnológicas se conciban como meros intermediarios, pongo de acuerdo un particular con otro particular y, entonces, sería competencia local regular a las empresas.

Otra cosa es: esta empresa, si bien no se puede desasociar del propio planteamiento del prestador del servicio de transporte, porque este prestador del servicio no tiene una actividad independiente, está ligado a la plataforma, y esta plataforma autorregula, no sólo se califica a los conductores, también se califica al usuario, etcétera. Es una empresa que establece ciertos requisitos para los que lo van a prestar este servicio, y también para los que van a tomar, es más, puede incluso expulsar de la plataforma el prestador o bien no darle servicio al pasajero en especial, porque él también es calificado.

Entonces, aquí hay que hacer una diferenciación, si es simple mediadora, ¿el Estado de Yucatán puede legislar en cuestión de comercio electrónico como mera mediadora de comercio, ponerse de acuerdo entre particulares? O bien, este servicio de plataforma tecnológica implica —al mismo tiempo— la prestación de un servicio de transporte que puede ser regulado, servicio de transporte ni siquiera es dentro del Estado, puede ser interestatal, es una de las características de estas plataformas, que son interestatales o —incluso— internacionales; no necesariamente se presta en un Estado, porque ponen de acuerdo a dos particulares

que puede pedir que lo lleve a San Diego, etcétera, a donde guste, entonces es interestatal e internacional.

Creo que tendríamos que partir —en principio— porque, como lo anuncié, son dos tipos de preceptos que se están impugnando, los que regulan a las empresas si partimos de que son meras mediadoras y que ponen de acuerdo un particular: Mercado Libre, etcétera, puede ser regulado por el legislador local; si esta plataforma tecnológica —en realidad— presta un servicio de transporte privado, pero tiene como finalidad la misma plataforma prestar el servicio de transporte, bueno, aquí se vería si puede ser regulado o no porque, efectivamente, así se ha dado el servicio de transporte, pero las plataformas electrónicas se están abriendo, y se están abriendo a comidas, etcétera.

Entonces, creo que, partiendo de lo mismo que decían los Ministros, es una nueva tecnología con una nueva visión, que no podemos tratarlo de regular conforme a las viejas formas que no tienen nada que ver, pero tenemos, para efectos jurídicos —por lo menos—, que establecer las competencias y establecer las diferencias entre este tipo de plataforma tecnológica que presta el servicio de transporte, ¿que ella lo presta, o nada más es una mediadora?, o sea, hay que ver porque son los dos tipos de artículos los que vamos a analizar, tanto a empresas como a prestadores, operadores en concreto.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señora Ministra. Señor Ministro Pérez Dayán.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias señor Ministro Presidente. Desde luego, la riqueza de argumentos y la variedad en que estos consisten pone de relieve la dificultad para poder precisar exactamente lo que tenemos frente y la novedad a la

que se han referido todos y cada uno de los participantes, muestra el desafío que supone hoy enfrentar dentro de los marcos tradicionalmente establecidos modalidades que se van generando a partir del uso de tecnologías. Este no es el caso excepcional y agradezco la oportunidad que se me da para conocer el pensamiento inicial de todos y cada uno de los compañeros y compañera Ministros para poder ir delineando, cualquiera que hubiere sido el proyecto aquí, hubiere tenido la aportación valiosa de los restantes Ministros de esta Suprema Corte.

De suerte que, siendo esto una decisión que plantea tales interrogantes, tales dificultades el proyecto –indudablemente y en eso no tengo sombra alguna de duda– siguió el sistema convencional para resolver una acción de inconstitucionalidad. Atender los conceptos de invalidez y contestarlos para efecto de llegar a una solución.

Paso a dar mi opinión respecto del proyecto en función de los argumentos, lo cual puede —como en todos estos casos sucede— facilitar las reglas de su estudio y llegar a las conclusiones correspondientes.

Son muchas y muy variadas las expresiones que aquí hemos escuchado, pero hay una en la que se coincide en la participación. No cabe duda —por lo menos para mí— que el legislador fue, en ese sentido, enfático para distinguir entre las empresas propietarias de la plataforma y los prestadores del servicio exclusivamente.

Como ven, el argumento inicial que difiere del punto concreto de invalidez, que es un tratamiento diferenciado entre taxis y operadores de esta plataforma, no surge sino exclusivamente en

función del argumento central del concepto de invalidez que es violación al principio de igualdad y, para ello, se recurrió entonces a esta fórmula que hoy advierto no convence: distinguir a la empresa operadora de la plataforma frente al prestador mismo.

Y es que, de no haber sido así, no podríamos haber encontrado un punto de comparación entre los taxistas y una empresa operadora de una plataforma porque entre ellos no hay equivalencia alguna; evidentemente, lo que se trató era de, a partir de la diferencia que el legislador estableció entre el operador de la plataforma y el prestador del servicio, que era el prestador del servicio el que servía de parámetro para establecer un sistema de comparación y, a partir de él, saber si la disposición –así combatida– suponía o no una violación al principio de igualdad.

Desde luego, entiendo que lo correspondiente en esto después del ejercicio deliberativo que hemos tenido, será eliminar la conclusión de que la litis en este asunto se limitará a los operadores del servicio, pues –como bien aquí se ha dicho– hay un argumento en contra del artículo 40 quater, fracción V, que corresponde exactamente con el 40 septies, fracción VI, en cuanto al pago en efectivo, que se refiere al operador de la plataforma, pero que coincide con la forma en que se presta el servicio al no admitir pago en efectivo alguno al prestador de éste.

Entiendo –entonces– que, conforme llegue al momento, expondré a ustedes por qué las razones que justifican el tema del artículo 40 septies, fracción VI, que es el que se dirige al operador del servicio, es decir, al prestador al que opera el vehículo para no estar facultado a recibir efectivo, concuerda exactamente con el contenido del artículo 40 quater, fracción V, que es el que impide

que el operador de la plataforma acepte pagos que no sean en efectivo, sino en tarjeta de crédito o débito.

En cuanto al 40 bis –explicado por la señora Ministra– no veo concepto de invalidez; sin embargo, quisiera hacer alguna apreciación, a reserva de que esto se pudiera ver después porque creo que ahorita tenemos algo más importante y antecedente, que es la competencia para establecer esto. Simplemente habría de decir: el 40 bis es señalado en el cuarto concepto de invalidez formulado por los accionantes, en relación con los artículos 40 septies y 41, fracción IV, de la reforma –ambos impugnados– para contrastarlo con éstos; de ahí que, al final, es cuando diga que resultan ilegales, pues no coinciden sus contenidos.

Pero más allá de eso, simplemente para tratar de hablar del tema de fundamentación y motivación, sin descontar que esta Suprema Corte tiene la facultad para entrar a ese tema; la parte final de este cuarto concepto de invalidez es en la que se dice que no existe motivación y fundamentación, como los razonamientos generales para demostrar por qué las dos disposiciones combatidas –artículo 40 septies y 41, fracción IV– son distintos del contenido del 40 bis, 40 quinquies, 40 septies y 41, fracción IV; esto es, simplemente el argumento que concluye con decir: para que exista motivación y fundamentación, basta que quede claro el razonamiento sustancial sobre los hechos y causas y los fundamentos legales aplicables, sin que se pueda exigir formalmente mayor amplitud o abundancia que lo expresado, de lo estrictamente necesario para que se comprenda el argumento expresado.

En este sentido, la ausencia de motivación de la argumentación legal, o bien, de las razones que dieron lugar a esos artículos

sean tan imprecisas que no den elementos a los legisladores para aprobar o rechazar el dictamen aducido, da lugar a considerar la ausencia o indebida motivación y fundamentación del dictamen en comento, por lo cual se traduce en ilegal.

¿Qué dicen aquí los legisladores? Que durante la discusión no se dieron razones para aprobar los artículos 40 septies y 41, fracción IV. Esto no está cuestionado en la competencia para legislar, ni tampoco los accionantes están cuestionando la competencia que tuvieron ellos para legislar la materia; tan es así, que no la combatieron por esa razón, sólo están diciendo: estos artículos no tienen una fundamentación y motivación legal, cuando discutimos, no nos dieron una razón por la cual debieran de ser aprobados; esto es el argumento de fundamentación y motivación.

Insisto, no quito la posibilidad de que este Tribunal puede estudiar –si se convence– oficiosamente la competencia para que se regule esto. Sobre el particular, quisiera decir: no sólo no hay concepto de invalidez, –como lo acaba de demostrar– aquí los accionantes lo que alegan es que estos artículos no tuvieron una razón previa para poder ser discutidos con la amplitud que ellos dicen: merece un cuerpo legislativo, lo cual difiere –esencialmente– de tener o no competencia para expedir una ley.

Pienso, –como se ha dicho, de alguna forma– este no es un tema de regulación de un comercio electrónico ni tampoco de cómo opera una plataforma electrónica, simplemente es de cómo se presta un servicio de transporte en el Estado, cuyo medio de cobro y solicitud es el uso de una herramienta electrónica. Por tanto, no creo que sea una regulación específicamente relacionada entre la red y el operador, el tipo de frecuencia y todos los correspondientes argumentos que pudieran derivar del

uso de estas tecnologías. Es regulatoria del servicio de transporte y éste se entiende como esta prestación que se entrega en el territorio del Estado para llevar de un lugar a otro a las personas, lo cual me parece específicamente de la competencia de la ley.

Se dice por qué se utiliza este parámetro de comparación, debo ser explícito en que fue –precisamente– el parámetro de invalidez invocado por los promoventes en la demanda de la acción; y esto se puede explicar porque, durante todo el proceso legislativo – como se puede advertir de los dictámenes y el diario de los debates correspondiente– se señaló que la legislación adoptada por Yucatán tenía como objetivo lograr la coexistencia entre el servicio de *Uber* y el que prestan los taxis; esta fue la razón por la cual se legisló en esta materia: poder establecer la coexistencia entre ambos; de ahí que el argumento de los legisladores que participaron ahí fue lo que ellos consideran violatorio del principio de igualdad entre taxis y entre prestadores de este servicio a través de plataformas electrónicas. La conclusión fue: de no legislar, se correría el riesgo de generar una competencia desleal entre ambos.

Del análisis de la legislación –como ustedes podrán observar– de la foja 22 a la 25, –pido no perder detalle de ello– se advierte que ambas modalidades coinciden en las siguientes características: realizan un servicio de transporte individual de pasajeros mediante un vehículo con chofer en el territorio del Estado, ambas actividades se sujetan a un cierto tipo de autorización, por un lado, es una concesión, por otro lado, es un certificado vehicular. Para el operador de la plataforma, una constancia. La ley prevé que ambos servicios se prestarán sin horario, ruta ni paradas intermedias, en el proyecto se van señalando cada una de las modalidades y por qué la unión entre una y otra.

Como ustedes también podrán ver, –mi propio proyecto– al llevar a cabo los estudios relativos a competencia económica, tanto la COFECE en la opinión OPN-008-2015, como los estudios en que se basó esta opinión y los realizados por órganos internacionales como la OCDE y el Parlamento Europeo, establecieron como punto de comparación el servicio de taxi e, incluso, señalaron los efectos de este nuevo servicio disruptivo frente a la nueva modalidad de plataformas.

Las resoluciones que en tribunales internacionales se han dictado no tuvieron otro parámetro más que el servicio de *Uber* como lo puede ser la decisión tomada en Francia al respecto entre *Uber*, y el servicio de taxis, la resolución dictada en una Corte de Illinois, en una apelación en donde sólo tiene que ver con taxis y servicio de *Uber*, o la opinión en espera de la decisión final, relacionada por el Juzgado de lo Mercantil de Barcelona, en donde, efectivamente, cualquiera de los tres, recurriendo a la legislación internacional, tiene como punto de comparación el servicio de taxis y el servicio de *Uber*; desde luego, todos podemos entender que –como aquí bien expresó el señor Ministro Medina Mora– reglas viejas para servicios viejos, reglas nuevas para autos nuevos o para servicios nuevos; sin embargo, fue el punto de comparación utilizado por los accionantes.

Si este Alto Tribunal, luego de pasar el examen de la competencia en el caso de que se considere conveniente analizarlo, no estoy porque haya una violación a la competencia federal y local en este sentido, pues entonces, pudiéramos decir que no es este el punto de comparación. Lo único que quiero decirles es que la disposición –aquí combatida– que es la fracción VIII del artículo 40 sexies, sólo tiene que ver con el argumento de que a uno se les exige una serie de requisitos y a los otros no. ¿Por qué? Pues porque dicen: los taxis no tienen

que llevar aire acondicionado; más allá, el señor Ministro Laynez nos informó: habrá de demostrar que el servicio público de transporte de determinado número de pasajeros debe tener aire acondicionado; el tema es que ellos dicen que a los taxistas no se les exige ni tampoco se les exige sonido estereofónico, ese es uno de los puntos.

Se cuestionó —y entiendo perfectamente bien lo dicho por el señor Ministro Laynez— en estos casos ¿por qué habría de llegarse a un tema de seguridad?, pues es que, cuando se contestó la demanda el Congreso dijo que eran aspectos de seguridad insalvables para esta modalidad, y se trata de demostrar que este tema de aire acondicionado o, en lo particular, el de sonido estereofónico nada tiene que ver con un aspecto de seguridad; de ahí que no es invocar el sistema de seguridad para pensar que unos lo tengan y otros no. Si fuera un tema de seguridad, lo deben tener todos, como —por ejemplo— en el caso y, por eso, destacué que era un sistema de comparación de carácter negativo. Estoy de acuerdo en que se deben tener cinturones de seguridad y, si no se exigen para los taxis, mucho me duele que para el servicio de *Uber* se pida y para el taxi no. ¿Cómo podría justificar que el servicio de taxi no tenga cinturón de seguridad, bolsas de aire? Es lo que se debe pedir a ambos, lo cierto es que la legislación no le pide eso a los taxis y se lo pide al sistema *Uber*. Por eso, es que —a partir de un principio de comparación— decidieron combatir y decir: todas estas cuestiones no se solicitan.

No creo —incluso, como aquí se dice— que estas sean cuestiones que deben atender a la calidad del servicio. Me parece que en esta modalidad no está en el Estado pedir aire acondicionado o —si quieren ustedes— pisos alfombrados o algún otro tipo de comodidades, como podría ser algún servicio

de Internet, no está en el Estado pedir esta modalidad lo que corresponda, la plataforma misma es la que debe distinguirse pidiendo lo que corresponda entre quienes se suscriben a ella, y sabrá el usuario si, a propósito de tener un aire acondicionado, un servicio de sonido estereofónico, quizás la posibilidad de conectar su equipo de comunicación a una red o cualquier otra cosa, incluyendo medicamentos o hasta servicio de bebidas, le hará pedir o no el servicio, pero no creo que sea una cuestión que deba ser incluida dentro del régimen legal; dentro del régimen legal lo único que se debe pedir son las modalidades necesarias para salvaguardar la seguridad de todos. De ahí que el proyecto —finalmente— propone la invalidez de esta disposición.

Creo, entonces, sólo para ordenar esta discusión: 1. Que si ustedes consideraran que, efectivamente, el tema correspondiente de fundamentación y motivación debe ser estudiado, será a partir de lo que este Tribunal considere. Me parece que la redacción del concepto de invalidez no apunta a la incompetencia para legislar, apunta para demostrar que no se les dieron a los legisladores los argumentos previos necesarios para llegar a una conclusión, esto es, a su muy específico modo de entender, eso es la violación al principio de fundamentación y motivación. No es, entonces, el punto como aquí se plantea. Lo cierto es que si esta facultad que tiene el Pleno decide ejercerse, y luego de la votación se considerara necesario asumirla, no tengo ningún inconveniente en revisar oficiosamente lo anterior; sigo pensando que esto es un tema regulatorio propio del ámbito local que no entra al aspecto del ámbito federal.

De suerte que, señor Presidente, consideraría que en este punto lo que habría que analizar inicialmente, —si ustedes así lo consideran conveniente— es si se estudia o no el régimen

competencial o si aquí se considerara que esto es propio de la competencia del Estado, pues no habría que estudiar nada, porque no habría concepto de invalidez que resultara fundado, pues lo hizo quien tiene competencia para hacerlo, como lo pienso; si se considera que no es así, pues se estudiará oficiosamente este aspecto y se llegará a la conclusión que corresponda. Insisto, no desprendo que se haya argumentado ello, mas reconozco que lo podemos hacer.

Vencido esto, en caso de que se considere que fuere local, el punto concreto es: reduciré las argumentaciones iniciales para excluir del estudio todo aquello que suponía que sólo se examinarían todos los argumentos en función de la perspectiva del prestador del servicio, esto es, del chofer, sino también incluir al de la plataforma, pero no para el aspecto de igualdad, porque no hay igualdad entre él y los taxistas, sólo sobre la razonabilidad que va completamente amarrada de uno de los otros argumentos que es poder o no cobrar en efectivo. Ese es el único argumento planteado en contra de los operadores de la plataforma que sólo puede permitir este sistema.

El tema de la concesión, —insisto— no está planteado y si los diez años de la certificación o de la constancia son o no suficientes, puedo también estudiarlo, si así lo consideran conveniente, en caso de que crean que el artículo 40 bis está combatido. La lectura de la demanda les permitirá ver que, aunque se combate todo el decreto, sólo se transcribe y se están marcando destacadamente los artículos que aquí se analizan, no está incluido el 40 bis, pero si consideraran que por la mera referencia que se hace de él, en la última parte del cuarto concepto de invalidez —que no va con el artículo 40 bis— se estudiaría, eso tiene que ver con la vigencia de la constancia por diez años; no hay concepto de invalidez, no imagino cuál podría

ser la violación al orden constitucional por entregar una constancia por diez años, pero habría que revisarla. Señor Presidente, en concreto, esa es mi contestación.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Le doy la palabra al señor Ministro, nada más quisiera reiterar lo que les había comentado. De lo que hemos analizado aquí están –básicamente– dos puntos que podríamos votar: el de la competencia de la legislatura para regular estas cuestiones y el parámetro de análisis comparativo, partiendo de una cuestión comparativa que ha sido –inclusive– el que con mayor abundancia se ha analizado; y podríamos –con base en esto– determinar de alguna manera la continuación de este proyecto, porque si la mayoría fuera absolutamente contraria en ambos conceptos, entiendo que se dijo –y el señor Ministro Zaldívar lo mencionó– que la cuestión de competencias probablemente se haya estudiado o dado por satisfecha tácitamente sin analizarla en suplencia de la queja, pero también tenemos el parámetro de análisis comparativo, que es en el que se sustenta básicamente el proyecto para hacer todo el análisis. Señor Ministro Zaldívar.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. Le agradezco que me permita esta nueva intervención, trataré de ser muy breve, simplemente para fijar mi posición en relación con los dos puntos que –entiendo– se someterían a votación; sobre la competencia ya di mi punto de vista, quiero simplemente precisar sobre la cuestión de igualdad para evitar equívocos.

Coincido con lo que dice el Ministro Laynez, que no es infrecuente que el legislador utilice dos actividades idénticas o muy similares, dándoles un régimen de concesión o de permiso con ciertas finalidades no necesariamente constitucionales, sin

embargo, también creo que estará de acuerdo conmigo en que concesión y permiso, y ahora verificación o certificado vehicular, no son divisiones formales, son divisiones en las cuales se establecen regímenes jurídicos distintos; esto no quiere decir que no se pudiera cuestionar el que se le dé un régimen jurídico distinto a dos actividades similares, creo que esto podría ser previo y, a lo mejor esta era la lógica del Ministro Laynez, y estaría de acuerdo.

Siguiente: a ver, ¿qué me preocupa del principio de igualdad, –al margen que creo que son actividades diferentes– qué me preocupa en términos de todo lo que se ha dicho de esta nueva figura, de estas nuevas plataformas? En este caso, tenemos que se establecen ciertos requisitos al servicio por medio de plataformas, –diciéndolo claramente, a *Uber* y algunas otras–, ¿y entonces, qué sucede?

Decimos: esto es inconstitucional porque a los taxis no se les exigen estos requisitos; sin embargo, el mayor problema en todas las ciudades no ha sido éste; el mayor problema es que la queja que se da es que a estas plataformas no se les exigen los requisitos de los taxis; entonces, lo que va a suceder, –de partir de la base de equiparar los regímenes– es que entonces se les tendrá que exigir a estas plataformas todos los requisitos que se les exigen a los taxis, con lo cual –prácticamente– se van a acabar en el mercado los beneficios de este tipo de plataformas nuevas.

Creo que, como son regímenes distintos, actividades diferentes, servicios diferentes, en aras de que las dos actividades se presten adecuadamente y de que este tipo de plataformas que –sin duda– han sido muy adecuadas para que la gente tenga un servicio de mayor calidad y seguridad en varias ciudades, se

requiere que se reconozca su diferenciación; esto no quiere decir, –y lo dije y hoy lo reitero– que me esté pronunciando si los requisitos –en específico– son razonables; me parece que los requisitos en específico no violan el principio de igualdad porque son actividades distintas, y quiero llamar la atención –una vez más– que me parece que sería un precedente delicado que equiparáramos las actividades, porque entonces –aquí sí– decimos: esto es inválido porque le exiges a *Uber* ciertas características. ¿Pero qué va a pasar cuando te digan: es inconstitucional porque la Corte ya dijo que son actividades iguales? Y una serie de requisitos que, derivados de la concesión, que se le exigen a los taxis, no se le exige este servicio, me parece que es peligroso equipararlo porque implica disolver sus diferencias y, al disolver sus diferencias, si se subsumen las actividades de servicio de pasajeros de plataformas estilo *Uber*, lo que va a suceder es que – simplemente– van a tener exactamente los mismos requisitos porque cualquier diferencia sería inconstitucional, por eso, no comparto este criterio, porque me parece que compartirlo es poner en riesgo la viabilidad de la modernidad de este tipo de plataformas. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. Si ustedes consideran, podemos tomar la votación –quizá– en este orden; primero, si estamos de acuerdo en que la legislatura tiene competencia para resolver estas cuestiones y, a continuación, si el parámetro comparativo es el válido para hacer el análisis de esta problemática en este proyecto que, sobre este, se ha construido la mayor parte de la argumentación. Señor Ministro Franco.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Gracias señor Ministro Presidente. Lo único que quería decir es, por

supuesto, estoy dispuesto a –si así lo decide la Presidencia– votar, pero tendría que hacer un brevísimo comentario para sustentar el sentido de mi voto en materia de la competencia; si usted me permite, nada más diría, muy brevemente, que no tengo dudas de que los Estados tienen competencia para legislar en materia de transporte; de hecho, si la conclusión de cuál es la litis –para mí– hubiera sido, por ende, al impugnarse únicamente determinadas disposiciones que constituyen el marco regulatorio del servicio de transporte de pasajeros que se contrata a través de plataformas tecnológicas, se infiere que estos preceptos constituirían la litis constitucional; estaría totalmente de acuerdo, ¿por qué?, porque aquí no creo que podamos concluir que se está impugnando toda la ley, ni siquiera todo el régimen que se esté estableciendo para la prestación de este tipo de servicio de transporte, son algunos artículos, en lo particular, que se identifican, como bien lo dijo el Ministro ponente.

Consecuentemente, nada más para sustentar el sentido de mi voto, creo que tienen facultades, por supuesto, los Estados para legislar en materia de transporte, y que tendríamos que analizar –también como lo dije en mi intervención inicial, en cada caso concreto, que trata el proyecto– los méritos de la objeción para determinar si al legislar en materia de transporte, la legislatura estatal se excedió uno en alguna medida. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro Presidente. Señor Ministro Pérez Dayán.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias señor Ministro Presidente. El pragmatismo evidente del señor Ministro Franco, me lleva aceptar exactamente lo que acaba de decir para quitar aquel argumento que generó dificultad respecto de que el litigio

se resolvería únicamente entre los operadores del servicio y no los de las plataformas, con lo que acaba de decir el señor Ministro permite estudiar la totalidad de la ley, bueno, no la totalidad, sino los argumentos generales en contra de uno y otro, bajo la perspectiva de que hay argumentos diferenciados, quitaría entonces –como ofrecí en mi intervención– todo lo dicho en cuanto a que la litis se reduce sólo al prestador del servicio y el taxi, y lo dejaría exactamente como lo propuso el señor Ministro; con ello, quedaría fuera la objeción de que se trata de regímenes diferenciados y que no entran en igualdad.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: A ver, entonces, el proyecto lo modifica, en ese sentido, señalando que ya no hay una argumentación respecto que la metodología se debe hacer partiendo de un comparativo entre los taxis y esta plataforma electrónica.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: La conclusión a la que había generado en el propio proyecto era que excluíamos a los operadores de la plataforma, y eso fue motivo de reflexiones intensas; cuando intervine, comenté que reaccionaría hasta esto y lo eliminaría para dejarlo solamente así, es así que entonces lo dicho por el señor Ministro Franco coincide –precisamente– con eso, y no tendría la conclusión de que esto sólo alcanza la comparación entre los taxis y los operadores, no; simple y sencillamente es no excluir al operador de la plataforma, como el señor Ministro lo dijo.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Bueno, lo que entiendo entonces es que, además de ver la cuestión de la competencia legislativa estatal, no partiríamos de un comparativo entre taxis y éstos, sino –en su caso– veremos las condiciones específicas de regulación del servicio de esta plataforma para que,

independientemente de su comparativo con los taxis, tengan o no algún vicio de constitucionalidad.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Mire señor Ministro Presidente, en las intervenciones muchos coincidieron en que era indebido –en esta parte introductoria– eliminar al operador de la plataforma y circunscribir el litigio al prestador, al que opera el vehículo, esto generó dificultad, también creo que es conveniente no concluir de esa manera, simplemente señalar: el operador de la plataforma es uno, el operador del vehículo es otro, y ya. Como el señor Ministro Franco dijo: hasta un determinado punto, todo lo demás decir que la litis sólo se compone entre uno y otro, no. Dejaría –por ahora– para discutir y votar el tema de la comparativa.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Está bien. Bueno, pues entonces vamos a tomar la votación en ese sentido de: primero, la cuestión de la competencia legislativa estatal y después una votación respecto de la cuestión del método de análisis que se está haciendo, que entiendo que lo sostiene el señor Ministro, aunque excluye la cuestión del operador. Señor Ministro Pardo.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: Una consulta señor Ministro Presidente. Entiendo que lo que se someterá a votación, además del tema de competencia, ¿es este estudio –digamos– introductorio que se establece en el considerando cuarto, hasta antes del 4.1, en donde se entra al análisis de violación al principio de igualdad?

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Pues sí, porque el estudio introductorio es el que fija el análisis o la metodología para el análisis comparativo entre el servicio de taxis y el servicio de esta plataforma.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Señor Ministro ponente.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Quito el estudio introductorio, señor Ministro Presidente, para evitar cualquier cosa.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Eliminaría toda esa parte del estudio introductorio?

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Hasta antes del 4.1.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Perdón, es que si se quita el estudio introductorio, después está el análisis hecho en base a un comparativo; o habría que quitar todo lo que se refiere al comparativo. Creo que mejor lo podríamos votar, señor Ministro, para que pueda quedar la claridad de las argumentaciones que han expresado los señores Ministros.

Señor secretario, entonces, primero, tome la votación respecto de la competencia legislativa del Estado de Yucatán, en este caso.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Respetuosamente, considero que existe un planteamiento de falta de fundamentación y motivación de todo el decreto. Ahora, me parece que es fácil de contestar. En cuanto a la competencia, no encuentro un problema de competencia en general; pudiera ser que algún artículo en particular tuviera un problema de

competencia pero, en general, me parece que se puede legislar en la materia. En cuanto a la equivalencia, y aquí no me había pronunciado sobre si se puede hacer el estudio.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: En esta primera parte sólo con la competencia, señor Ministro, por favor.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Entonces, competencia.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Disculpe, señor Ministro. Señor secretario, continúe, por favor.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Competencia.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Los Estados tienen facultad para legislar en materia de transporte.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: En los mismos términos del Ministro Franco, pero también haciendo una salvedad, que pudiera haber algún precepto analizado, en lo individual que, en este momento, no lo advierto.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: Sin dejar de reconocer que la ley pudiera tener aspectos relacionados con comercio electrónico, me parece que, en general, tiene competencia por regular transporte.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Si bien tienen competencia para legislar en materia de servicio de transporte, no se analiza aquí que el tipo de servicio que prestan las empresas con relación a los operadores y, por lo tanto, estaría en contra del proyecto.

SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.: Tienen competencia las entidades federativas para legislar en materia de transporte. Me reservo con respecto a su competencia para regular comercio electrónico, que me parece que está claramente vinculado con esta materia, a veces expresamente, a veces no.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Tienen competencia en materia de transporte, mi punto de vista en la lectura integral de la reforma no está regulando comercio electrónico.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Tiene competencia, no está regulando comercio electrónico y no hay planeamiento de incompetencia del Congreso para legislar.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE AGUILAR MORALES: Coincido con que tiene competencia y –de alguna manera– es una cuestión de transporte y no necesariamente de comercio electrónico.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Señor Ministro Presidente, me permito informarle que existe votación expresa de ocho de los señores Ministros en el sentido de que sí hay competencia del Congreso del Estado de Yucatán para legislar en la materia de transporte; con precisiones del señor Ministro Gutiérrez Ortiz Mena, quien señala que es necesario, en lo individual, analizar si puede haber algún precepto que haya ido más allá de la competencia local; el señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea, quien también estima que es necesario, en lo individual, en su caso, realizar la revisión respectiva; la señora Ministra Piña Hernández precisa que el proyecto no contiene un pronunciamiento específico sobre el tema de competencia, y también hay precisiones de los señores Ministros Medina Mora y Laynez Potisek en el sentido precisado.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Señor Ministro Zaldívar.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. Para precisar el recuento que se hizo en mi voto. Voté en los términos del Ministro Franco, es decir, que sí hay competencia para legislar en materia de transporte, simplemente dejé a salvo mi criterio por si hubiera algún precepto que pudiera incidir en competencia federal, y dije –incluso– que en este momento no lo advierto. Entonces, le ruego al secretario que se sume mi voto a los ocho votos.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Está sumado.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: ¿Está sumado?, perfecto. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Él no hizo voto en contra, que entendí es el de la señora Ministra Piña.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Perfecto. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Alguna aclaración, señor Ministro Gutiérrez?

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Con la misma precisión que el Ministro Zaldívar, salvo el hecho de que, de no advertir algún artículo en particular, que luego citaré.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Desde luego, muy bien.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: ¿En este momento?

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Sí, porque ni siquiera es un análisis que hemos realizado al respecto.

BUENO, EN ESE SENTIDO, ENTONCES, QUEDA EL SENTIDO DE ESTE PLENO, DE LA COMPETENCIA DE LA AUTORIDAD LEGISLATIVA DEL ESTADO PARA REGULAR ESTAS CUESTIONES.

La siguiente votación será, entonces, si el parámetro de comparación que es el método de análisis que se realiza en este proyecto está conforme o no cada uno de los Ministros.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: En contra.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Estoy en contra del proyecto, pero entiendo, perdón señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Sí?

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Que alguna consideración había hecho el ponente en relación a esta parte del proyecto, ¿o la retiró?

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Bueno, es que había dicho —perdón que trate de interpretar su opinión, señor Ministro—, pero creo que la cuestión, en general, finalmente dijo que se votara como está el planteamiento, porque estaba haciendo uno en relación con el operador y otro con el intermediario —digamos—. Señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Desde luego que sí, señor Ministro Presidente. Sólo esto puede aclarar el sentido de la votación. El concepto de invalidez es un tema de igualdad; el proyecto aborda el tema de igualdad, lo único que quitaré será de la primera parte lo que ya había dicho quitaba, que es indebido decir que sólo se refería al operador del vehículo, eso no lo mantendré, mas el argumento del 4.1 para contestar el aspecto de “violación al principio de igualdad” lo mantengo, pues considero que lo que aquí se plantea es: requisitos que se piden a los operadores de *Uber* que no se piden a los de taxi, y es lo que planteó la parte actora; en caso de que aquí se considerara que no es motivo de comparativa, el argumento planteado por él sería infundado o inoperante porque no son sujetos equivalentes.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: De hecho, así es como se ha estado argumentando, –o al menos así lo he entendido– de que no es comparable el servicio de taxi con el servicio de esta plataforma electrónica, porque se trata de dos cuestiones distintas. De tal modo que el planteamiento visto desde la cuestión de la igualdad y, por lo tanto, el comparativo no resulta idóneo. Así es como creo que esto se está votando.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Gracias por la precisión. Quedé un poco más confundido, pero entonces voy a votar en contra del proyecto, en términos de lo que señalé y que es mi posición. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Continúo.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: En contra del proyecto, con independencia de las razones técnicas –que ya

expresé— de que se trata de dos servicios diferentes, —en mi opinión— equipararlos, con independencia de la votación en este asunto en que —aparentemente— se beneficiaría a *Uber* y a los que prestan servicio de plataformas, equiparar los taxis implicaría desaparecer por completo este servicio, puesto que son cosas totalmente distintas un servicio y el otro. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: En contra del proyecto porque no comparto el planteamiento o la base sobre la que se desarrolla el estudio respectivo.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Estoy en contra del proyecto, precisamente, porque se hace la comparación en atención al principio de igualdad; no comparto este parámetro, pero estaría con el sentido de declarar inconstitucionales las normas que se impugnan; entonces, estaría con el sentido, pero en contra de las razones.

SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.: En contra del parámetro de análisis.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: En contra del parámetro de análisis.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Con el parámetro de análisis como contestación al concepto de invalidez, no lo introduce el proyecto, sólo contesta lo que debe contestar.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE AGUILAR MORALES: Estoy en contra de que el planteamiento se haga desde un punto de vista comparativo entre dos sistemas que no son comparables.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Señor Ministro Presidente, me permito informarle que existe una mayoría de ocho votos en contra del parámetro de comparación desarrollado en el proyecto, con precisiones de la señora Ministra Piña Hernández, quien señala que estaría a favor del sentido de la

propuesta del proyecto, y voto a favor de éste del señor Ministro Pérez Dayán.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias señor Ministro Presidente. Dado el sentido de la votación, el argumento planteado por la minoría legislativa, en el sentido de comparar los taxis con los operadores de *Uber*, no es motivo de una razón para hacer una diferenciación.

En ese sentido, el argumento, –entiendo– por consecuencia de lo aquí votado es infundado. Así lo contestaré, con los razonamientos, pues se trata de dos modalidades completamente diferentes, más allá de que piense que no es así.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Le pregunto, señor Ministro, entonces, ¿esto requiere la modificación fundamental o importante –por decirlo de algún modo– del planteamiento del proyecto que se sustentaba sobre un comparativo?

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Claro que sí, señor Ministro Presidente, es que es lo que planteó el concepto de invalidez la minoría. Aquí se ha dicho que no son sujetos a comparar y, como en todos estos casos, siempre se ha dicho: si no son sujetos comparables, no hay posibilidad de considerar violación al principio de igualdad, pues las condiciones de uno no son las del otro.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Señor Ministro Zaldívar.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. Estoy en la misma idea de lo que

usted ha establecido –al menos lo que entendí–. Ya se dijo por el Pleno que no ha lugar a esta metodología; consecuentemente, no es factible hacer el análisis de igualdad, pero esto no quiere decir que, en suplencia de la queja, no se analice si los requisitos son razonables o no; ya no comparándolos con otros servicios como el de taxi, sino en sí mismos, es razonable que para un servicio como éste se exijan estos requisitos, y eso, creo, respetuosamente, que requeriría que viéramos un estudio sobre el particular. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Bien lo ha dicho el señor Ministro Zaldívar: en suplencia de la queja; ni siquiera es suplencia de la queja, es realmente la creación del concepto de invalidez, aquí no hay ningún argumento que diga si son o no razonables, todo el planteamiento de invalidez es: exige requisitos que no le pides a los otros; no hay ningún otro; en lo particular, considero que son razonables y, en esa medida, no los estudiaría.

Ahora, salvo –creo– el de los cinturones de seguridad; si me lo permite, de cualquier manera, el tiempo no dará oportunidad a nada; en esa medida, ni siquiera en suplencia, digo que en ejercicio de la facultad abstracta que corresponde a este Tribunal, examinar la razonabilidad de las disposiciones combatidas y, en caso de que la cuestión ya vista desde esa óptica trajera por consecuencia que ustedes pensarán que, efectivamente, son o no razonables, se tomará una decisión; pero quiero destacar algo: no está argumentada la razonabilidad de las disposiciones, está enfocada desde el punto de vista de la igualdad, la contestación al concepto de invalidez está dada por este

Tribunal, no son puntos de comparación; por consecuencia, no hay violación al principio de igualdad.

En esa medida, habría que ver si alguno de los requisitos que ahí se establecen son o no razonables, mas no es un ejercicio oficioso u obligatorio, eso se hace cuando el ponente considera que lo hay. En este caso, —si me lo permiten— analizaré los requisitos a que se refiere la fracción VIII —aquí aludida— y les traería a ustedes —para continuar con el estudio— algún aspecto.

No puede haber *ex professo* un estudio, porque si en la eventualidad que el ponente considera que todos son razonables, no tendría por qué crear un concepto de invalidez si considera que todos son así; sería que aquí cada uno de nosotros lo propusiera se estudiaran y se votaran, mas si el ponente no cree, —reitero— no es argumento de la demanda, es expresar oficiosamente algo; si el ponente cree que no hay razón para oficiosamente estudiar, pues no lo traería, y se los haría saber; si ustedes consideran que alguno de los requisitos no cumple con eso, pues adelante, se hace el estudio, mas no es menester traer un estudio, estudiándolos obligatoriamente pues, si no, estudiamos toda la ley, si quieren.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Bueno, lo que ya definimos —también— como segunda votación es que el parámetro de análisis comparativo no es válido; eso está resuelto con la votación con que se nos dio cuenta.

Mi pregunta iba en el sentido de que tenemos la posibilidad de que se modifique el estudio haciendo ese análisis de razonabilidad; también existe la posibilidad, señor Ministro —como de alguna, manera lo sugiere— que si el ponente no está

conforme o no considera que se pueda hacer ese análisis, se deseche el proyecto en ese aspecto y se reformule con otro Ministro ponente, o bien, —como también entendí al final de su ahorita intervención— que usted lo haría, de cualquier manera, ateniendo a la opinión del Pleno.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias señor Ministro Presidente. No sé si el Pleno se ha pronunciado porque se haga el estudio de razonabilidad de todos los requisitos; si es esto, no tengo ningún inconveniente en hacerlo; por el contrario, hasta me gustaría hacerlo; lo cierto es que quisiera sólo plantear lo que debe ser, no lo que crea alguien que debe ser y, por eso, señor Ministro Presidente, lo que le digo es: me parece que traeré el documento así. Más debo sólo recalcar, no es una cuestión planteada, es un argumento oficioso, y por oficioso —entiendo— es el que invoca el ponente, porque le convence.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Bueno, entonces, sugiero que mañana continuemos con esto y nos centremos —de inicio— en la cuestión de si estamos todos de acuerdo en que se haga el análisis de razonabilidad de las disposiciones. Si estamos así, se hará el estudio de razonabilidad. Señor Ministro Zaldívar.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. Simplemente —ya lo argumentaré mañana— pero para efecto del Ministro ponente.

Una vez superado que la metodología nos pareció al Pleno que no era la adecuada, estimo que el precepto —también, como se ha dicho aquí— es inconstitucional. Me parece que se están exigiendo una serie de requisitos que —en su conjunto— no son razonables, y que lo que buscan —aparentemente— es inhibir la prestación de este tipo de servicios; entonces, adelanto —sin

perjuicio de razonarlo mañana— que votaré por la invalidez de esta fracción del precepto. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Bien. Continuaremos — entonces— señor Ministro, con la discusión de este asunto y buscaremos la opinión mayoritaria para saber si lo hacemos desde el punto de vista del análisis oficioso —por decir de alguna manera— de razonabilidad de estas disposiciones. Señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: No creo —desde luego, con todo respeto— que la metodología —como se ha explicado— sea incorrecta, o quisiera saber exactamente cuál es la correcta, porque lo que aquí se hizo es contestar el concepto de invalidez bajo el parámetro planteado por el propio accionante, y se contestó con un ponente convencido de que había un tema de comparación.

Hoy el Pleno ha determinado que no hay un tema de comparación, la contestación mayoritaria en este sentido es: no puedes comparar unos con otros, tu argumento es ineficaz, y eso es todo.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Pues sí, en ese sentido el proyecto puede quedar infundado, en general, y hasta ahí.

Mañana —si no tiene inconveniente— lo precisamos y lo votamos. Gracias señor Ministro.

Tenemos una sesión privada, por lo menos anunciada para el día de hoy, voy a levantar la sesión; los convoco a la próxima el día de mañana, en este recinto, a la hora acostumbrada, y

continuaremos con la sesión privada después de un receso y de que se desaloje la Sala. Se levanta la sesión.

(SE LEVANTÓ LA SESIÓN A LAS 13:55 HORAS)