

## ÍNDICE

**CONTENIDO DE LA VERSIÓN TAQUIGRÁFICA DE LA SESIÓN PÚBLICA ORDINARIA DEL PLENO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, CELEBRADA EL MARTES 23 DE MAYO DE 2017**

### SECRETARÍA GENERAL DE ACUERDOS

NÚMERO	ASUNTO	IDENTIFICACIÓN, DEBATE Y RESOLUCIÓN. PÁGINAS.
63/2016	<p><b>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.</b></p> <p><b>(BAJO LA PONENCIA DEL SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN)</b></p>	<b>3 A53 EN LISTA</b>

**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  
MARTES 23 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 11:55 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 44 ordinaria, celebrada el lunes veintidós de mayo del año en curso.

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

**QUEDA APROBADA EL ACTA.**

Continuamos, por favor, 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 40 BIS, 40 QUATER, FRACCIÓN V, 40 QUINQUIES, 40 SEXIES, FRACCIONES VIII Y IX, ESTA ÚLTIMA EN LA PORCIÓN QUE SEÑALA “QUE SU AÑO MODELO O DE FABRICACIÓN O EJERCICIO AUTOMOTRIZ NO SEA ANTERIOR A SIETE AÑOS; QUE TENGA MÁXIMO SIETE PLAZAS, INCLUYENDO AL OPERADOR, MÍNIMO CUATRO PUERTAS, CINTURONES DE SEGURIDAD EN CONDICIONES DE USO PARA TODOS LOS PASAJEROS, BOLSAS DE AIRE DELANTERAS; Y QUE EL VEHÍCULO CUMPLA CON LOS REQUISITOS ADMINISTRATIVOS PARA SU CIRCULACIÓN PREVISTOS EN LA LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE YUCATÁN, Y SU REGLAMENTO.” Y, 40 SEPTIES, FRACCIÓN III, ASÍ COMO EL ARTÍCULO 41, FRACCIÓN IV; TODOS DE LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE YUCATÁN, PUBLICADOS EN EL DIARIO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE YUCATÁN EL VEINTIDÓS DE JUNIO DE DOS MIL DIECISÉIS.**

**TERCERO. SE DECLARA LA INVALIDEZ DEL ARTÍCULO 40 SEXIES, FRACCIÓN IX, EN LAS PORCIONES NORMATIVAS QUE SEÑALAN “QUE EL VALOR DEL VEHÍCULO EXCEDA DE DOS MIL SETECIENTAS CINCUENTA UNIDADES DE MEDIDA Y ACTUALIZACIÓN;” Y “AIRE ACONDICIONADO Y EQUIPO DE SONIDO; Y”, DE LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE YUCATÁN.**

**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. Vamos a continuar con el análisis de este asunto. Les recuerdo, señores Ministros, que hemos aprobado una parte de este proyecto, el relativo a las cuestiones iniciales de competencia, oportunidad, legitimación; y en relación con el estudio, la cuestión de la forma de análisis que se planteaba originalmente y del planteamiento que, a su vez, se hacía respecto de la competencia de la legislatura para legislar en este tipo de materias.

Reconozco que el señor Ministro Pérez Dayán –ponente—, con toda celeridad y prontitud ha hecho un replanteamiento del asunto, el cual es el que está ahora sometido al análisis y consideraciones de ustedes.

Señor Ministro Pérez Dayán, ¿quiere hacer alguna presentación, por favor?

**SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN:** Gracias señor Ministro Presidente. Como usted lo ha dicho, en función de la discusión tenida el día de ayer, —misma que reconozco su gran calado, valía y la oportunidad de conocer el pensamiento y aportaciones de la señora y de los señores Ministros—, el proyecto hubo de ser reformulado con base en lo acordado mayoritariamente por este Alto Tribunal.

En efecto, —como usted bien lo ha dicho— este nuevo planteamiento tiene la finalidad —como todos en este Alto Tribunal— que los esfuerzos siempre coadyuven en encontrar una solución a todos y cada uno de los casos que se nos presentan y, con ello, demos la certeza y seguridad a los operadores jurídicos de este país sobre lo que las disposiciones jurídicas nos orientan, más en temas tan versátiles y difíciles de atajar como el que se está abordando por este Tribunal Pleno en relación con las plataformas tecnológicas para la prestación del servicio de pasajeros.

Reitero, entonces, mi agradecimiento a todas las aportaciones y —como lo podrán confirmar— se encuentran prácticamente recogidas en el nuevo documento que traigo a la consideración de ustedes.

En principio, —tal como lo ofrecí— se suprimieron los primeros párrafos de la propuesta, en los cuales la contienda se fijaba en torno únicamente a los artículos relativos a los prestadores de servicios, dejando de lado aquellos artículos dirigidos a las empresas de redes de transporte; esto, entonces, fue eliminado.

Solventado lo anterior, en el punto señalado como 4.1, y tal como lo determinó la mayoría de este Alto Tribunal en la sesión pasada, se declaran inoperantes los conceptos de invalidez en la

que los accionantes alegan la inconstitucionalidad del artículo 40 sexies, fracción IX, de la ley combatida, al considerar ellos que menoscaba el principio de igualdad; lo anterior, en tanto resulta inviable el parámetro de comparación propuesto por los accionantes entre la modalidad de plataformas tecnológicas, por un lado, y la de los taxis, por el otro, para demostrar un tema de inequidad y trato diferenciado injustificado; con ello, entonces, el proyecto se ajusta estrictamente a la resolución adoptada por este Tribunal.

Debo aclarar que el mismo tratamiento y la misma suerte en cuanto al concepto de invalidez se reiterará –ya escrita y presentada a ustedes– en todos aquellos argumentos de invalidez, tratándose de otros artículos que proponían el examen comparativo entre la situación de unos y otros prestadores del servicio, pues el argumento de violación al principio de igualdad ha sido, en este sentido, declarado inoperante en función de lo expuesto.

Una vez desestimados los argumentos de invalidez en los que se alegó la violación al principio de igualdad, la consulta pasa a analizar las fracciones VIII y IX del artículo 40 sexies, a la luz de los principios que rigen el artículo 28 constitucional, concluyendo que debe declararse la invalidez de las porciones que señalan: “Que el valor del vehículo exceda de dos mil setecientas cincuenta unidades de medida y actualización; [...] –la expresión– aire acondicionado y –por último, la que dice– equipo de sonido; y”.

En efecto, la razón legislativa de las fracciones antes señaladas permite advertir que el legislador local estimó necesario garantizar la seguridad de los usuarios a través de dichos preceptos, finalidad que se cumple con la exigencia de aquellos

requisitos que guardan relación causal con dicho objetivo, tales como la propiedad del vehículo, el año modelo o de fabricación o ejercicio automotriz no sea anterior a siete años; que tenga máximo siete plazas, incluyendo al operador, que cuente con cinturones de seguridad en condiciones de uso para todos los pasajeros y bolsas de aire delanteras.

Contrario a ello, en el proyecto se distingue un diverso grupo de requisitos que tienden a garantizar la calidad en la prestación de un servicio, los cuales –en concepto del ponente– representan una barrera legal para la entrada de nuevos competidores al mercado de servicios del transporte y que no guardan relación alguna con la seguridad invocada de los usuarios del transporte, sino respecto de su comodidad y, con ello, se implican costos adicionales para obtener un certificado vehicular que puede dejar fuera a muchos competidores.

Por lo tanto, al no advertirse una razón objetiva que justifique la exigencia de dichos requisitos, la cual —dicho sea de paso— bien puede ser impuesta por el propio operador de la plataforma a sus afiliados en los contratos de enganche respectivos, y no en la ley.

El proyecto propone declarar la invalidez de las porciones normativas que prevén que los vehículos, en los cuales se preste el servicio a través de plataformas tecnológicas, deban contar con un determinado valor, aire acondicionado y equipo de sonido. Es cuanto, por este 4.1, señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Está a su consideración, señores Ministros. Pregunto, ¿si no hay observaciones? ¿Alguno de los señores Ministros? Señora Ministra Piña.

**SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ:** Gracias señor Ministro Presidente. Una cuestión menor que lo haría en un voto aclaratorio, que no tiene importancia. A mi juicio sería infundada la violación al principio de igualdad que señalan, y no inoperantes porque –precisamente– la tesis lo que dice: “...SI EL QUEJOSO NO PROPORCIONA EL PARÁMETRO O TÉRMINO DE COMPARACIÓN...” y, como bien lo refirió el señor Ministro, ellos proporcionan un parámetro o término de comparación; entonces –a mi juicio– se tendría que estudiar por qué no son iguales estos dos servicios de transporte: taxi y los que se prestan a través de plataformas tecnológicas, pero esto sería menor.

Como lo anuncié desde el día de ayer, considero que tanto la fracción VIII como la IX tienen vicios de inconstitucionalidad, toda vez que, –como lo está desarrollando el proyecto– son violatorios –a mi juicio– del artículo 28 de la Constitución, al prever ciertos requisitos –en cuestión– de que el que presta el vehículo sea propietario, no sólo aire acondicionado.

Las cuestiones de seguridad –concretamente–, el año modelo, etcétera; para mí, serían violatorios de un requisito de libre competencia. Y quiero aclarar que todas estas cuestiones las estoy señalando en atención al voto mayoritario que ayer se emitió, en cuanto a la competencia de las legislaturas de los Estados, su facultad para legislar en esta materia; voté en contra pero, en atención al voto mayoritario, me estoy pronunciando en el fondo.

Simplemente, el Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, establece en su artículo 38: “Todo vehículo de combustión, híbrido o mixto o eléctrico de cuatro o más ruedas, deberá contar con cinturones de seguridad adecuados,

según el fabricante y el modelo, para el conductor y los pasajeros.”

Entonces, el que se establezca o el que sea una medida de seguridad –estoy de acuerdo en que es una medida de seguridad–, esto está implementado en los reglamentos de tránsito respectivos que, conforme al propio ordenamiento que estamos analizando, remite que tienen que cumplir este tipo de vehículos con todos los requisitos que se establezcan en la ley y en el reglamento respectivo; y estos requisitos estarían previstos en este tipo de ordenamientos y establecer el año modelo, la propiedad del vehículo, etcétera. A mi juicio, constituiría una barrera de entrada para la libre competencia, que está prohibida expresamente por el artículo 28 constitucional.

Entonces, como lo había adelantado, –en el caso de ayer– que estaba de acuerdo en declarar la inconstitucionalidad como lo proponía el proyecto original, aunque por otros motivos porque no coincidía con lo de igualdad, que eran –precisamente– los que ahora recoge –en parte– el proyecto; votaría por la invalidez tanto de la fracción VIII como de la fracción IX del artículo 40 sexies del decreto que estamos examinando. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias señora Ministra. El planteamiento de este punto 4.1, señor Ministro ponente ¿es respecto a la fracción IX, nada más, verdad? Así se advierte del proyecto.

**SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN:** Así es, señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Digo, por el análisis que hace la señora Ministra.

**SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ:** Para efectos de precisión, en la página 21 se está estableciendo el estudio de las fracciones VIII y IX de la ley de transporte, se estudian de forma conjunta y se llega a la conclusión de que el establecer la propiedad del vehículo también es una medida de seguridad. Esta medida que se establece en la fracción VIII.

Entonces, en este apartado —según entendí del nuevo proyecto que se está circulando— se están estudiando conjuntamente las fracciones VIII y IX, y en el siguiente considerando —el 4.2— se vuelve a estudiar la fracción IX; pero en el considerando, si bien no refiere a la fracción VIII, al final del proyecto nos dice, en la página 21: “Una vez determinado lo anterior, resulta conveniente tener presente el contenido del artículo 40 SEXIES, fracciones VIII y IX”.

Y del desarrollo del proyecto alude a la fracción VIII en cuanto a que la propiedad del vehículo está relacionada con la seguridad de los pasajeros y que, por lo tanto, ésta no resulta inconstitucional; entonces prácticamente —según yo y, si no, que me corrija el señor Ministro ponente— en este apartado, si bien no se concluye la constitucionalidad de la fracción VIII, se hace el estudio de las fracciones VIII y IX en forma conjunta, nada más sería una cuestión de adaptación. Si me equivoco, que me corrija el señor Ministro ponente, pero así está planteado el proyecto: tanto fracción VIII como fracción IX y, posteriormente, nos vuelve a plantear la fracción IX, y nos dice que es constitucional; entonces el proyecto lo que dice es: la fracción VIII es inconstitucional, la fracción IX sólo en ciertas porciones normativas en cuanto a equipo de sonido, aire acondicionado;

pero lo demás lo declara constitucional. Estaría por la inconstitucionalidad tanto de la fracción VIII como de la IX; y ahí me quedo, porque el 4.2 vuelve a tocar la fracción IX, pero me quedaría por la inconstitucionalidad tanto de la fracción VIII como de la IX. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias señora Ministra. Señor Ministro ponente.

**SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN:** Sí señor Ministro Presidente. Desde luego, la señora Ministra Piña Hernández en su primera intervención destaca algo que resulta importante y que atenderé para el engrose correspondiente en cuanto a la denominación de los conceptos de invalidez, a efecto de declararlos infundados y no inoperantes y, por tal razón, excluiré la tesis que se invoca para justificarlos como inoperantes y hacerlos infundados.

En efecto, –como bien lo precisa, también, la señora Ministra Piña– el punto que estamos atendiendo implica dos grandes temas: el que se ha declarado infundado y no inoperante, en donde se combatió, única y exclusivamente la fracción IX del artículo cuestionado, en función de la violación al principio de igualdad. El argumento específico termina en la foja 19.

A partir de la foja 19 ahí se incluye ahora que, con independencia de lo infundado que haya resultado el concepto de invalidez en el tema de igualdad, se pasa ahora al de la libre competencia, y es ahí en donde se señalan las dos fracciones, cuando dice: “Con independencia de lo antes señalado, se advierte que los accionantes también aducen que las fracciones VIII y IX, del artículo 40 SEXIES menoscaban la libre competencia y

conurrencia, mandatos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 28.”

De suerte que le asiste la razón a la señora Ministra, en tanto que, en la segunda parte del concepto de invalidez estudiado en este punto, se analiza el tema relacionado y referido al artículo 28 constitucional, en donde se involucran las dos fracciones; de manera que, –como lo apuntó desde la sesión anterior– en tanto ella considera que ambas vulneran en su totalidad la libre competencia y concurrencia, pues –bajo esa perspectiva– su visión alcanzaría la invalidez de ambas.

El proyecto –como se los he reiterado– analizando el contenido de la VIII que habla sobre la propiedad y la IX sobre otros requisitos, única y exclusivamente se centra en tres fracciones de la IX, que vendrían a ser a las que ya me he referido. Es así, señor Ministro Presidente.

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

**SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK:** Gracias señor Ministro Presidente. En este punto iré en contra del proyecto. Considero que es constitucional la fracción IX y los requisitos que el legislador de Yucatán estableció para diferenciar estos servicios como *Uber* o *Cabify* o esas plataformas de cualquier otro servicio. Una vez superado lo que ayer se discutió en este Pleno, en cuanto a las diferencias regulatorias, en cuanto a la diferencia del régimen entre el servicio público de transporte, donde entra el taxi y otros; modalidades que están en el régimen de concesión, y no así este servicio prestado mediante estas plataformas a través de Internet.

El Ministro ponente –correctamente– hoy nos propone –y estoy de acuerdo– un estudio donde nos dice: ya no es posible hacer una comparación, no al menos de manera tan sencilla, en cuanto a que son regímenes distintos; pero –como ayer lo señalábamos tanto él como yo– no bastaba esto, sino decir: el servicio es diferenciado, se presta de manera distinta y, por lo tanto, no tiene por qué ser comparable, aunque tuviese algunos puntos en común, como lo tendrán también otros servicios. En ese punto estoy de acuerdo.

Sin embargo, después de esto se pasa a analizar el artículo 28 pero, para llegar a la conclusión de que esta es una barrera al libre comercio, utilizamos una vez más– y ayer había anticipado mi argumento– el tema de seguridad; entonces, el proyecto nos propone y nos dice que es dable concluir que la seguridad de los usuarios constituye un motivo fundamental en torno al cual el legislador definió una serie de requisitos mínimos para la prestación del servicio.

Creo que esto es cierto a partir de las exposiciones de motivos y de los dictámenes en Congreso, pero no forzosamente es el único que llevó a la autoridad a regular un nuevo mercado y una actividad distinta; entonces se nos dice: hay una serie de medidas, como la propiedad, el año modelo o de fabricación, el número de plazas, los cinturones de seguridad y las bolsas de aire, que son adecuadas para lograr el fin legítimo de garantizar la seguridad.

Por lo mismo, no puede afirmarse –nos propone el proyecto– que atenten contra la libre competencia y concurrencia; sin embargo, otras tienden a garantizar la calidad, las cuales representan una barrera legal para la entrada de nuevos competidores al mercado

de servicios de transporte, y no estoy de acuerdo con esta premisa.

Existe toda una serie de servicios, no nada más en transporte, sino en otros ámbitos, donde hay exigencias de calidad y de prestación de servicios, y no por eso se consideran una barrera de entrada a un mercado determinado. Por eso, hay servicios que están divididos en categorías, y eso no forzosamente es una barrera de entrada.

Decía ayer: si nuestro parámetro para definir la constitucionalidad y, en este caso, para analizar el artículo 28, es que únicamente son reglas de seguridad; entonces, no tenemos por qué distinguir entre un servicio y otro; cumplidas las reglas de seguridad, entonces, todas tendrían que ser iguales y no tendríamos por qué tener una regulación diferenciada, creo que eso no es correcto o, inclusive, bajo el argumento de seguridad, podría haber barreras –incluso– de entrar a un mercado.

¿Qué pasaría si el legislador, este o cualquiera decidiera que todos los autos tienen que ser blindados?, pues igual, en un análisis de competencia o a la luz de la ley de competencia, pues se diría: esa es una barrera de entrada, a pesar de que hay un argumento de seguridad. Por eso, no puedo compartir el hecho de que únicamente la seguridad tiene que ser el parámetro que nos lleve a decir: sólo lo que sea seguridad es constitucional, lo demás son medidas de eficiencia, de eficacia, de comodidad o de confort.

La propia ley de Yucatán –señalaba ayer– cuando clasifica el transporte –incluso– público sujeto a concesión, habla de categorías y habla de clases donde las exigencias –más allá de la seguridad– tienen que ver –precisamente– con cuestiones de

la prestación de servicio de calidad. Les daba ayer un ejemplo, – no lo traía en específico– pero dice el artículo 44 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, para el transporte de pasajeros de primera clase exige: I. “...autobuses, minibuses o midibuses que circulan de manera regular de un lugar a otro o viceversa, sin ascenso y descenso de pasajeros en puntos intermedios”. Lo que va a distinguir la primera clase de otra es que esto no lleva a ascensos y descensos entre un punto y otro. “II. Únicamente se presta en vehículos que transportan usuarios cómodamente sentados en asientos reclinables, exceptuándose de este último requisito, los destinados al servicio de transporte público urbano o suburbano”, pero ya de una ciudad a otra se exige –incluso– asientos reclinables. “III. Se realiza con vehículos con aire acondicionado y equipo de seguridad necesario como extinguidores y botiquín de primeros auxilios. IV. Se presta en vehículos que cuentan con sanitarios”. Después el artículo 45 nos va a describir –no lo voy a leerlo todo– el servicio de segunda clase que –desde luego– tiene otros requisitos distintos, todo esto no tiene que ver forzosamente con la seguridad.

Pero así vamos a encontrar una amalgama de servicios que pueden coincidir —incluso— con las reglas de seguridad, y que no por eso se considere que todo lo que va más allá de esto pueda ser inconstitucional o, sobre todo, porque se considere una barrera de mercado; si vamos al tema –ejemplo– de aviación civil, lógicamente las reglas de seguridad entre una chartera y una línea que preste el servicio aéreo nacional regular, las reglas de seguridad son idénticas; sin embargo, la manera en que se presta el servicio, —inclusive— en cuestiones que no tienen que ver con seguridad es distinto y la regulación es distinta e, incluso, están en regímenes distintos; uno tendrá concesión, la otra no tendrá concesión; las obligaciones van a ser diferenciadas

mientras que las líneas de servicio aéreo, las dos volarán México-Hermosillo, mientras que una tiene que volar México-Hermosillo, aunque haya tres pasajeros; la otra, si no junta la mitad, pues deja de volar; para una el no hacerlo es una sanción dentro del servicio público, para la otra es una cuestión de protección al consumidor que se va a regir por las reglas del derecho civil; en fin.

La clasificación hotelera, —Ministra, Ministros— también tiene reglas de seguridad, hay un estándar; protección civil, hay un estándar, pero dentro de esto hay categorías que se dan a través de una regulación que emite la Secretaría de Turismo y que van indicando —precisamente— en cuestiones de comodidad, en cuestiones extraordinarias como la prestación del servicio tiene que variar, y si un hotel quiere entrar en una clasificación de cuatro estrellas o de cinco, tendrá requerimientos que no tienen que ver con seguridad, distintos y diferenciados.

Por eso, no puedo estar de acuerdo con, primero, abordar este punto de vista exclusivamente de seguridad porque —insisto y lo dije ayer— entonces eso me puede regresar —incluso— al argumento de igualdad, que ya superamos, ¿por qué?, porque un argumento del accionante es que, una vez que hacemos lo mismo, las reglas de seguridad son las mismas porque tenemos regímenes distintos.

La consulta que se hizo al Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, al analizar este tipo de redes señala que: “Estas nuevas plataformas construyen un nuevo producto en el mercado, ya que ofrecen al pasajero, además de movilidad, atributos nuevos y diferenciados en cuanto a: (i) confiabilidad y seguridad personal, —ahí está la seguridad— (ii) certidumbre en

cuanto al cobro [...], (iii) confort y conveniencia, (iv) búsqueda y tiempos de espera,” entre otras características.

En otro punto señala: “al ofrecer un servicio diferente en términos de calidad, seguridad, precio y conveniencia respecto de los servicios tradicionales de taxi, y se erige incluso como una alternativa al uso del automóvil particular”. Por eso, considero, primero, porque no puede ser la seguridad el único argumento que justifique la inconstitucionalidad de los requisitos exigidos como tener aire acondicionado o como tener un valor en el vehículo y mucho menos que estos requisitos se consideren *per se* una barrera de entrada.

Entonces, –en mi punto de vista– votaré por la constitucionalidad de esta fracción, porque esta fracción, junto con otras, distingue, y es lo que ha hecho el reconocer que este es un nuevo mercado, y que la prestación de este servicio conlleva todas esas otras serie de características que pueden —inclusive— integrar éstas y porque —insisto— en la propia ley y su reglamento –de Yucatán– existen estos reconocimientos por categorías. Es cuanto.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias señor Ministro. ¿La señora Ministra quiere una breve aclaración?

**SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ:** Muy breve. Lo que pasa es que las categorías que establece el reglamento y la ley están en función de servicios públicos de transporte, y parto de que éste no es un servicio público, es un servicio entre particulares por plataforma tecnológica y, por lo tanto, no podemos seguir asimilando la existencia tradicional –inclusive– de los taxis a través de concesión que les pueden imponer los requisitos a un uso alternativo del particular que se tendría que

regir por la ley de la oferta y la demanda y, precisamente, la calidad es lo que va a generar el uso constante de esta plataforma o el desuso, pero la clasificación que establece el reglamento y la ley –como bien lo dice el señor Ministro Laynez– es servicio público de transporte, y –para mí– esto no es un servicio público de transporte. Nada más, en ese sentido, es la aclaración. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias señora Ministra. ¿También para una breve aclaración, señor Ministro Laynez?

**SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK:** Muy breve, señor Ministro Presidente. Precisar que era a mayoría de razón. Si dentro del transporte público, la legislación admite estas categorías que no tienen que ver con la seguridad, pues mucho más en un servicio que no está sujeto a concesión y que tiende a regular un nuevo mercado. En eso era mi argumento, desde luego, son distintos. Gracias.

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

**SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA:** Gracias señor Ministro Presidente. De entrada, comparto el nuevo proyecto, en grandes rasgos me aparto de algunas consideraciones y creo que la inconstitucionalidad es más amplia de lo que el proyecto reconoce.

En cuanto a lo infundado del argumento de igualdad, comparto la conclusión; haría un voto concurrente, hay ciertas premisas que no comparto pero, en términos generales, lo comparto.

En cuanto a libre competencia, me parece que esta ley no es más que un ejercicio velado de barreras de entrada, estamos hablando de un mismo mercado, es el mercado de transporte con diferentes servicios: el servicio de taxi, el servicio público y ahora este nuevo servicio en el cual nos encontramos.

Si bien lo acaba de decir de manera muy clara el Ministro Laynez, existen diferentes niveles de servicio, es decir, existen servicios de primera clase, existen hoteles de cinco estrellas, existen hoteles de tres estrellas o de una estrella; el problema no es que existan diferentes niveles de servicio, el problema es que el que presta este nuevo servicio, de esta plataforma tecnológica, no puede acceder a un servicio distinto que al de cinco estrellas, no puede acceder a dar un servicio distinto que el de primera clase; es muy lógico que existan diferentes niveles de servicio y que existan diferentes requisitos para esos niveles de servicio; la barrera de entrada no está en función de que existan diferentes tipos de servicios, la barrera de entrada existe porque un prestador de un servicio no puede prestar servicios distintos, salvo los de cinco estrellas, salvo los de primera, y éstas son las barreras de entrada.

La barrera de entrada es porque, al poner estos requisitos, no puede acceder a darle servicios a un segmento de mercado que no va a consumir los servicios de primera, que no va a consumir los servicios de cinco estrellas, es decir, a los que van a consumir servicios de tres o de dos o de una estrella no tienen acceso al servicio de plataforma tecnológica, ahí está la barrera de entrada; por eso creo que es inconstitucional, –contrario al proyecto– la fracción VIII del artículo 40 sexies, que establece el requisito de la propiedad; por eso, también creo que el número de plazas – como bien dijo la Ministra– y el año modelo o de fabricación también es una barrera de entrada. Si cumplen con los requisitos

del reglamento para transitar en la ciudad, en el Estado, no es más que una barrera de entrada para permitirle al servicio de taxis un servicio distinto, un segmento del mercado al cual se le vuelve imposible a estas plataformas brindar ese servicio a este otro segmento, y ahí es donde me parece que está la barrera de entrada; por tal, me parece que es violatorio de la libre competencia, tanto la fracción VIII como la IX del artículo 40 sexies, salvo en lo que se refiere a cinturones de seguridad y bolsas de aire. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias señor Ministro. Señor Ministro Medina Mora, por favor.

**SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.:** Muchas gracias señor Ministro Presidente. Comparto la posición del Ministro Laynez en cuanto a que encuentro que estos requisitos son constitucionales; me parece que no se trata de barreras infranqueables, se trata de exigencias razonables y, entonces, aquí habría que mirarlas desde la perspectiva de su mínima racionalidad. Evidentemente, se trata de un servicio de transporte que es diferente, distinto, sustituto y que, en esa lógica, puede tener una regulación diferenciada.

Está claro que el principio de igualdad –como se ha abordado mayoritariamente aquí– solamente aplica a las personas, no a bienes y servicios y, en esta lógica es –precisamente– la idea de libertad de trabajo y libre competencia y conforme a los artículos 5º y 28 constitucionales.

Sobre esta base, me parece que, como son transportes de pasajeros en distintas modalidades, pueden estar sujetos a distintos requerimientos; precisamente la diferenciación del servicio es lo que lo hace atractivo a diferencia del otro, esto es, –

me parece— no infranqueable, razonable y perfectamente válido que se regule de esta manera. Lo encuentro así para la fracción VIII como para la fracción IX del artículo 40 sexies; creo que hay muy pocas cuestiones que se pueden encontrar como realmente imposibles de cumplir o realmente discriminatorias; en este caso, no encuentro ninguno. El Ministro Gutiérrez Ortiz Mena señaló lo de los cinturones de seguridad y las bolsas de aire, esos son requisitos para circular, es una infracción no contar con eso, de manera que es irrelevante la regulación respecto del servicio de taxis o de transporte a través de plataformas. En los otros puntos no encuentro —con franqueza— una condición de irrazonabilidad y, por consecuencia, pienso que son constitucionales. Gracias.

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

**SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS:** Gracias señor Ministro Presidente. El proyecto que nos ha presentado en sustitución el Ministro ponente creo que trata, primero, — digamos— clarificar la posición mayoritaria de ayer y, en ese sentido, estoy de acuerdo en esa parte de manera general; también anuncié que haría algún voto porque creo que hay — desde mi ángulo— que precisar algunas cosas; en ese sentido, estoy de acuerdo en que se haya descartado el enfoque que se traía para darle otra forma. Consecuentemente, el proyecto ahora aborda el problema desde el punto de vista de concurrencia y competencia, y creo que es uno de los argumentos que, efectivamente, plantearon los demandantes.

Desde este ángulo, me parece importante tener en cuenta, y tengo un problema de matiz en cómo interpretar precisamente lo que se ha definido en la legislación estatal en cuanto a las tres categorías diferentes o tipos de transporte diferentes que se

acepta que existen: el público, el privado y el que nos ocupa que es el contratado a través de plataformas tecnológicas. Precisamente, por eso, muchos de nosotros ayer nos pronunciamos que no era a través del principio de igualdad y las características que le hemos dado en la forma de enfocarlo, y el señor Ministro ponente así nos lo presenta.

¿Qué es lo que sucede, en mi opinión? Estamos –como se dijo en la sesión de ayer– frente a un sistema absolutamente novedoso, que tiene características diferenciadas, y que establece una doble relación, que tiene un vínculo indisoluble: el operador, que es el que presta el servicio directamente, el usuario, que es –obviamente– cualquier persona que recurre a ese tipo de transporte y, además, las empresas que manejan precisamente lo que da la característica a esto, plataformas electrónicas.

Aquí, –en mi opinión– lo que es muy importante es señalar es que hay una doble relación; por un lado, está una relación que se establece –como bien lo señalan los diputados de la minoría– a través de un sistema especial que es un sistema de contratos, y me parece que esto no lo podemos de perder de vista. La propia Ley de Transporte del Estado de Yucatán, señala en el artículo 40 septies, en la fracción III: –y esto me parece esencial–: “Prestar el servicio de conformidad con la tarifa, la ruta y demás términos y condiciones del contrato”. Esta es la primera premisa, está privilegiando que debe haber un contrato entre el operador y la empresa que tiene la plataforma tecnológica; y luego dice: “así como con las disposiciones establecidas en la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, y su reglamento”.

Consecuentemente, aquí estamos en un ámbito –vamos a llamarle– de derecho privado, comercial –esencialmente–, en

donde se fijan las condiciones que la empresa que maneja la plataforma tecnológica le impone a quien va a prestar el servicio de transporte a través de ese mecanismo y, creo que esto es muy importante para entender el problema que estamos enfrentando.

Consecuentemente, ese contrato —tuve acceso a por lo menos dos de las dos más grandes empresas que hoy operan en nuestro país—, viene a ser un contrato de adhesión —prácticamente—, y ahí —si lo revisan— se fijan todas estas condiciones que le impone la empresa a quien quiere usar sus servicios.

Consecuentemente, me inclino a pensar que, efectivamente, aquí —como está— es una barrera. Si ustedes se fijan, el artículo 40 sexies, como está redactado, está dirigido a los operadores, no a las empresas; sin embargo, el reglamento —y esto entiendo que no está impugnado— de esta ley, en su artículo 64 bis dice: “Para la prestación del servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, las empresas de redes de transporte y los operadores del servicio deberán cumplir las obligaciones establecidas en los artículos 40 quater y 40 septies”. ¿Qué quiere decir? Que se está interpretando todo este marco como aplicable a las empresas, y me parece que aquí es un evidente exceso, puesto que esta ley de transporte —en mi opinión— no puede regular lo que es el ámbito que corresponde a la regulación de las empresas, y que —eventualmente— produce —efectivamente— una barrera no justificada.

El ser propietario del vehículo mediante el cual se prestará el servicio de transporte, pasajeros contratados a través de plataformas tecnológicas, está imponiendo una condición y, obviamente, condicionaría el contrato que es por libre voluntad

entre las partes, y tendrían que ceñirse a eso. En mi opinión, si estamos reconociendo que este es un tipo de nueva forma de regular el transporte, y aceptamos que el contrato es el elemento fundamental en donde se consignan las obligaciones entre las empresas y los operadores, hay que respetar ese ámbito; evidentemente, esto no quiere decir que tengamos que tolerar ilegalidades que se pudieran establecer por la vía contractual —ese es otro tema—.

Consecuentemente, y con esto concluyo, señor Ministro Presidente, señora y señores Ministros, —en mi opinión—, las fracciones VIII y IX resultan —en el caso— inconstitucionales, porque precisamente impiden que se dé esta libertad que la propia ley reconoce debe haber a través de un contrato, en donde es la libre voluntad de las partes la que fija este tipo de condiciones, lo cual tampoco significa que, a través del contrato, se pueda establecer que un vehículo circule en contra de las disposiciones que pueda haber —de manera general— en cualquiera de las entidades federativas, puesto que eso, por supuesto, sería sancionado de otra manera. Ejemplifico esto: un vehículo que circula en la Ciudad de México tendrá que cumplir con las normas de control ambiental que existen, necesariamente, y no porque esté en contrato pactado alguna otra cuestión, se podría aceptar que el vehículo circule contaminando; en fin.

Lo que creo es que esto está reconocido, está —digamos— reservado, en principio, a ese ámbito que se reconoce, establece precisamente la característica de este nuevo sistema, que es un contrato entre la empresa que tiene la tecnología para —precisamente— que el operador pueda dar el servicio. Al establecer estas condiciones, me parece que se está violando este marco de libertad que se tiene y, obviamente, esto puede

incidir en una libre competencia y una libre concurrencia a esta actividad. Por esas razones, estaré por la invalidez de estas dos fracciones impugnadas.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** ¿En su integridad?

**SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS:** Sí señor Ministro Presidente.

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

**SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA:** Gracias señor Ministro Presidente. Me voy a apartar de las consideraciones y también del sentido del proyecto. Primero, si bien es cierto ya que se ajustó lo que ayer se dijo aquí, de que no eran equiparables y, consecuentemente, el principio de igualdad no jugaba; lo cierto es que, leyendo con cuidado la demanda, llego a la conclusión de que ese no fue el argumento principal de los actores, sino el argumento principal es la afectación a la libre concurrencia, a la competencia, a la competitividad en general, y este argumento creo que es el principal, de ahí se deriva, simplemente porque citaron dos tesis, la cuestión de igualdad, pero no creo que sea la cuestión efectivamente planteada; de cualquier manera, si se va a mantener creo que lo correcto —como ya aceptó el Ministro ponente— es que sea infundado; pero para evitar después tener complicaciones sobre argumentaciones que no necesariamente comparto, prefiero votar en contra de las consideraciones.

Ahora, por lo que hace a la constitucionalidad de las fracciones IX —que es la que se analiza primero— y luego la VIII, —que se

analiza conjuntamente con la IX—, también soy de la idea de que estas fracciones, en su integridad, son inconstitucionales.

Decía el Ministro Laynez —con toda razón— y lo dije ayer también en mi intervención, que no es correcto que esta ley busque solamente preservar o tener como finalidad la seguridad, sino es la seguridad y la calidad del servicio, porque —coincido— si fuera la seguridad no tendría por qué haber diferencias, las medidas de seguridad tienen que respetar por cualquier vehículo que circule, incluso, aunque no esté prestando un servicio de ningún tipo; sin embargo, tratándose esta cuestión del mercado de transporte, —ayer lo decía con mucha claridad el Ministro Medina Mora— la complejidad de estarnos enfrentando a escenarios distintos, novedosos, a través de estas plataformas tecnológicas, y cómo los diferentes Estados han tenido que ensayar distintas medidas o alternativas para tratar de regular o dejar de regular, pero para que sea lo más eficiente para el mercado.

Creo que, —desde esta lógica— cuando estamos analizando este asunto en sede de Tribunal Constitucional, porque puede analizarse también en sede de Comisión Federal de Competencia Económica y con base en ley de la materia, aquí lo estamos analizando directamente —como es nuestra obligación y nuestra atribución— del artículo 28 constitucional; si esto es así, tengo claro que hay requisitos aparentemente inocuos, aparentemente, si se ven aislados, que no tienen mayor complejidad, pero que cuando se ven en conjunto, —desde mi punto de vista— se advierte claramente la intención de generar barreras de entrada para dificultar los servicios de plataformas electrónicas, con lo cual se beneficia a otro grupo de prestadores del servicio de transporte de pasajeros; y esto —en ocasiones— se hace, incluso, por razones políticas muy conocidas por todos.

Entonces, si vemos –por ejemplo– la fracción IX, ¿por qué se le tiene que establecer un valor al vehículo, por qué se tiene que establecer un año del vehículo? Si una empresa de plataforma tecnológica utiliza vehículos que no están en buen estado, lo único que va a suceder es que el usuario va a preferir otra plataforma o va a preferir otro prestador de servicio, incluso, hay en algunos lugares donde la misma plataforma electrónica establece distintos tipos de servicio, si se quiere una camioneta, si se quiere –lo que le llaman– “automóvil negro”, o si se quiere el *Uber X* –creo que se llama– o incluso, si se quiere el *Uber* compartido; hay diferentes, y la persona elige, ya se sabe que una categoría inferior tiene un precio inferior, y una categoría superior, y el usuario decide es –de alguna manera– el libre comercio; y si el automóvil tiene cuatro puertas o tiene dos puertas, es lo mismo, el usuario es el que va a determinar; y lo demás, cuando se trata de medidas de seguridad que debe de tener todo vehículo, me parece que estén o no aquí, –como ya se dijo– es completamente irrelevante.

Pero además, cuando vemos la fracción VIII: “Ser propietario del vehículo”, por un lado, aparte de una barrera de entrada, se está limitando el derecho de propiedad para quien tiene un vehículo y lo quiere poner a trabajar en una plataforma de este tipo, pero también se está vulnerando la libertad de trabajo de muchas personas –no tengo estadística para saber si son cientos o miles– que podrían trabajar en una de estas plataformas electrónicas sin ser propietario del vehículo.

Esto –para mí– es una clara barrera de entrada, lo que se trata es de dificultar el servicio de las plataformas electrónicas con una serie de requisitos que tendrá que regular el mercado, porque si no tiene estos requisitos de calidad no van a poder competir; compiten porque –en teoría– prestan mejor servicio, tienen

automóviles de mejor calidad y, por eso, incluso, pueden –en muchas ocasiones– competir con ventaja; con ventaja que da el mercado, no con ventaja artificialmente creada y, por ello, lo que han dicho los Ministros Franco y Gutiérrez me parece convincente en términos de barreras de entrada indebidas constitucionalmente.

Creo que se afecta la libre competencia, que se afecta la competitividad, que se afecta la libertad del trabajo y que se afecta hasta el derecho de propiedad, porque se dan una serie de cuestiones, que vistas en conjunto, –al menos, para mí– veo claramente una intencionalidad de dificultar, de complicar el acceso y después el desarrollo de las plataformas tecnológicas o de los servicios de plataformas tecnológicas a través del sistema como *Uber* y estas otras empresas. Por ello, también votaré por la inconstitucionalidad de las dos fracciones en su integridad porque, me parece–como ya dije– que violan los artículos 28 y 5º, y también el derecho a la propiedad que establece, garantiza y protege nuestra Constitución. Gracias señor Ministro Presidente.

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

**SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO:** Gracias señor Ministro Presidente. Señalaba ayer que claramente la intención de la ley –que ahora analizamos– es establecer una categoría especial para un servicio de transporte de personas y que se nos presenta este tema de las plataformas tecnológicas como una especie de intermediación entre quien tiene la posibilidad de ofrecer este servicio de transportar a una persona de un lado a otro, respecto de quienes pueden necesitar o pueden hacer uso de este servicio; y decía que entiendo que la ley lo distingue porque separa lo que es el servicio público de transporte, lo que

es el transporte particular y lo que es el transporte a través de plataformas tecnológicas.

En esta medida, me parece que lo que hace la ley — precisamente— es señalar cuál es —si se me permite la expresión— el estándar que va a caracterizar a este nuevo tipo de transporte de los que ya existen.

Entiendo que —como quedó superado aquí— el tema de constitucionalidad no puede partir de la comparación entre un tipo de transporte y otro, —porque quedamos que eso no debe ser de esa manera— nos queda sólo el análisis —como la hace ahora el proyecto modificado— sobre la base de si estos requisitos, que ahora señala la ley, para poder obtener un certificado y poder operar estas plataformas tecnológicas, de conformidad con lo que establece la propia ley resultan atentatorias de la libre competencia y la libre competencia.

En el estudio que se hace en el proyecto, se hace también el análisis de la parte respectiva del artículo 28 constitucional, en donde se establece o se define qué es lo que debe entenderse como una libre competencia o una libre competencia; mi percepción es que se crea este nuevo concepto, esta nueva categoría de prestación de este servicio por un particular hacia otro particular, y los requisitos que se establecen en este artículo 40 sexies; desde mi perspectiva, no advierto que sean atentatorios de este principio de libre competencia y de libre competencia.

Todos los que quieran prestar este servicio en esta nueva categoría que reconoce la ley, tendrán que cumplir con estos requisitos; si alguien considera que no es —digamos— la categoría o la manera en que a él le conviene o el vehículo que

debe destinar a este servicio no reúne estas características, pues podrá optar por cualquier otro servicio, incluso, alguno no previsto en la ley, pero me parece que, lo que se está tratando de establecer en esta legislación, son las características propias de este servicio de transporte por plataformas tecnológicas; y, analizando los requisitos, pues tampoco me parecen excesivos ni exorbitantes.

Aquí se habla o se resalta el tema de que los vehículos cuenten con un determinado valor, pues eso va sobre el tipo de vehículo que va a prestar este servicio; que cuenten con aire acondicionado, pues no olvidemos que esta ley es del Estado de Yucatán, y el clima en Yucatán, para este tipo de servicios, me parece que el aire acondicionado no podría considerarse como algo excesivo o exorbitante; el tema del equipo de sonido, pues eso pudiera ser cuestionable, pero me parece que tampoco sería un requisito fuera de toda razonabilidad.

En esa medida, creo que estos requisitos lo único que hacen es definir un perfil para este tipo de servicio y establecer cuáles son los requisitos para obtener este certificado que ahora regula la ley; me parece que no es atentatorio de la libre competencia y la libre competencia porque, entonces, tendríamos que partir de la base de que todas las personas que quisieran dedicarse a esta actividad —del transporte particular—, pues todas tendrían que entrar en este parámetro de las plataformas tecnológicas, y la verdad es que no es así. Hay muchas opciones para competir en el mercado desde distintas posiciones, desde distintos nichos, y éste tiene esa definición legal sobre estas bases. Estimo que los requisitos no resultan inconstitucionales y, en esa medida, sería de la idea —como lo externaron los Ministros Laynez y Medina Mora— que no debe conducirnos a declarar la invalidez de esta norma por lo que hace a la definición de estos requisitos, porque

el otro aspecto es: —también aquí se ha dicho— hay requisitos que redundan sobre el tema de seguridad, que están —incluso— regulados en otras leyes y que cualquier vehículo que circule deberá cumplir con esos requisitos y, con esto, no podemos decir también que eso constituye una barrera de entrada, sino constituyen los requisitos necesarios para que cualquier vehículo pueda circular en la ciudad.

Por tanto, me parece que la intención de la ley al establecer —insisto— una categoría especial, es definir cuál es el perfil que debe tener este servicio para poder obtener una certificación por parte del Estado y prestar ese servicio en esas condiciones, con esa autorización respectiva.

Por este motivo, no compartiría la propuesta de invalidez que contiene el proyecto en este punto. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias señor Ministro. Como hemos visto, la cantidad de argumentaciones ha sido realmente muy interesante, desde el punto de vista del proyecto que considera inconstitucional una parte de las disposiciones y no todo; quienes, por el contrario, consideran que la norma en su totalidad puede serlo así, o quienes —como acabamos de escuchar a los señores Ministros Laynez y Medina Mora— consideran que hay —digamos— razonabilidad en estas disposiciones; a pesar de que traía algún dictamen considerando acertadas algunas de las disposiciones de inconstitucionalidad que se plantean; creo también que no hay motivo para considerar inconstitucional ninguna de las porciones normativas que se han combatido.

Precisamente, hasta siguiendo el ejemplo del señor Ministro Gutiérrez, es como un servicio que busca una finalidad o un mercado determinado y que, por lo tanto, establece requisitos para poder funcionar en el ofrecimiento hacia el público consumidor de un mercado con una naturaleza distinta, como si fueran —decía el señor Ministro— los hoteles de cinco estrellas, que los hoteles de tres estrellas; precisamente, para poderles dar esa categoría se les exigen ciertos requisitos que los otros no tienen y que, por lo tanto, no pueden anunciarse con esa calidad.

Me parece que, además de que no son exorbitantes —como decía el señor Ministro Pardo—; para mí, más importante es todavía que la mayoría de ellos son tan razonables que van en búsqueda de la seguridad y la calidad de un servicio específico distinto, que es —precisamente— un mercado en el que se está buscando una calidad determinada que incluye —paradójicamente— la calidad y la seguridad de los pasajeros, porque si vemos las disposiciones que se señalan en el artículo 40 sexies, y no sólo las fracciones VIII y IX.

Por ejemplo, hay requisitos tan importantes como que el operador sea mayor de edad, que resida en el Estado, no haber sido condenado por sentencia firme de comisión de un delito doloso, no consumir sustancias psicotrópicas, estar inscritos en los registros estatal y federal de contribuyentes, contar con licencia de conducir, estar registrado en una empresa de redes de transporte, ser propietario del vehículo; este requisito —para mí— que, en principio, podría ser excluyente, me parece que da seguridad a las personas de que, quien está conduciendo ese vehículo, es una persona que se responsabiliza en todo, no sólo del pasajero, sino aun del propio vehículo porque es de su propiedad, que el valor del vehículo tenga una cierta calidad en cuanto a su precio, que establecerá, por sí, un nivel de

comodidad y de seguridad, inclusive, de ingeniería automotriz; en fin.

Considero que estas disposiciones tienen una finalidad totalmente razonables; por lo tanto, no son —digamos— contrarias a una razonabilidad legislativa y buscan —desde mi punto de vista— la seguridad y la conveniencia del ofrecimiento de un servicio específico destinado a los consumidores que buscan este tipo de condiciones, de amplitud, de seguridad, de certeza, al establecerse —como lo hemos visto en otras disposiciones de la misma ley— que se sepa quién es el operador, en qué momento se va a presentar, cuál es la ruta que va a seguir; todas estas cuestiones —en total— me dan la certeza, la tranquilidad de que esta legislación busca una confianza del consumidor en un servicio de calidad específica y, por lo tanto, de su seguridad personal. En ese sentido, votaré por la constitucionalidad integral de estas dos fracciones, la VIII y la IX del artículo 40 sexies. Señor Ministro Medina Mora.

**SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.:** Gracias señor Ministro Presidente. Simplemente me parece no irrelevante, no estamos analizando el reglamento, me parece que en lo que hace a la cuestión de poder emplear operadores adicionales, lo plantea con toda claridad en su artículo 114 NONIES, que establece —obviamente— que el certificado vehicular titular se le da al propietario del vehículo.

Pero también establece que los titulares de estos certificados vehiculares pueden obtener hasta dos certificados vehiculares adicionales exclusivamente para operar los vehículos, quiere decir que podrán —en su caso— contratar a un tercero que cumpla con las condiciones adecuadas para operar el vehículo.

Simplemente no estamos en la lógica —para decirlo de manera coloquial— de un servicio “pirata”, sino de un servicio regulado que es diferente y que tiene estas modalidades que —como señalé, a mi juicio— no son inconstitucionales porque no son irrazonables. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracia Señor Ministro. Señora Ministra, por favor.

**SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ:** Gracias señor Ministro Presidente. Quiero precisar la inconstitucionalidad de estas fracciones, —a mi juicio— no es que sean no racionales o que sean exorbitantes, las otras fracciones no están impugnadas, están impugnadas nada más la VIII y la IX.

Mi postura no va en función de que sean racionales o exorbitantes o que no lo sean. Comparto lo que dijo el Ministro Gutiérrez y lo que sostuvieron los Ministros Franco y Zaldívar: se trata de una nueva modalidad de transporte, en la que el establecer valor del automóvil, el año de fabricación, constituyen cuestiones que no tienen que ser reguladas necesariamente por el Congreso del Estado.

Las propias empresas que tienen las plataformas tecnológicas tienen una autorregulación que puede ser hasta —incluso— mayor a los propios requisitos; lo que establezco es que es violatorio del artículo 28 y no porque sean exorbitantes o desproporcionadas, es violatorio al artículo 28 porque constituyen requisitos para poder prestar este tipo de servicios, que —a mi juicio— lo que hacen es demeritar el mercado en cuanto a la oferta y la demanda en la prestación de este servicio; entonces, así sostendría la inconstitucionalidad. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** A usted señora Ministra. Señor Ministro Gutiérrez.

**SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA:** Simplemente, por resultar cita. Mi punto simplemente era que estas reglas circunscriben el servicio al mercado de lujo, y no pueden –con estas reglas– acceder o competir en un mercado distinto al mercado de lujo, y ahí es donde me parece que existe la violación al artículo 28 constitucional. Gracias señor Ministro Presidente.

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

**SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK:** Solamente para precisar. Efectivamente, no sé si es mercado de lujo *per se*, con estas exigencias, y eso me parece muy importante, es un mercado distinto, y no podemos soslayar que ha sido tan difícil su regulación no sólo en México, sino en el mundo; precisamente porque partió de otro grupo que presta un servicio igual, es decir, en principio, el transporte no es particular, porque no son particulares, es un servicio que se presta que lleva a una persona a otra a un sitio específico, sin ruta, en todo el territorio, y así nació en el mundo; precisamente, la exigencia del servicio tradicional de, al contrario, decir: quienes están violando la competencia y porque no tienen requisitos son esas plataformas, no el servicio tradicional; entonces no podemos soslayar que de ahí surge el problema, y no podemos soslayar –como nos lo dijo el ponente– que el punto de partida de esta acción fue –precisamente– una cuestión de igualdad porque hay una parte donde convergen, y eso no se puede soslayar.

De ahí que, antes –e incluso– como requisito para analizar la barrera no podemos olvidar que hay una necesidad de diferenciar cuáles son las características que lo van a hacer diferente al servicio tradicional, en donde convergen en sus características.

El ponente nos hizo un excelente ejercicio en cuanto a las decisiones de regímenes, pero –como él bien lo pone en su proyecto– no basta con esto; entonces, hay una necesidad –insisto– de reconocer ese nuevo mercado que va a tener unas características de calidad y de confort, que no –precisamente– tienen los otros. Me decían: no tengo doscientos mil pesos para ingresar a ese mercado, no; hay otras posibilidades, no hay un derecho que ha adquirido a prestar el servicio de transporte de personas; entonces, hay una gama de posibilidades que te va a dar la legislación; entonces entras en el segmento de servicio tradicional o vas entrando a los distintos segmentos, pero este tipo de características no son *per se* una barrera de entrada porque traen requisitos en cuanto a la manera en que se prestan, o los requisitos que tienen que tener estos automóviles, entonces creo que eso no se puede soslayar.

No es un servicio particular y, por lo tanto, la regulación entre el contrato que celebra el operador con la empresa, que no es objeto de litis ni es objeto de regulación interna por esta ley, ¿qué es lo que pasó? Es que, con base en esos contratos y en esa plataforma empezaron a transportar personas de un lugar a otro, sin ruta en un transporte urbano que, de entrada, únicamente pareció que era similar, y que los primeros reclamos vinieron –precisamente– del sector tradicional, por eso es la necesidad y la complejidad de esta regulación.

Por eso, el que existan –lo digo con el mayor de los respetos– estos contratos entre las personas y la empresa, eso va por

cuerda separada. Aquí la necesidad regulatoria surgió en cuanto empiezan a transportar a personas como, aparentemente lo hacen el sistema tradicional; entonces, viene un ejercicio de distinción en cuanto a seguridad, diría: en cuanto a seguridad no debiera haber distinciones, pero sí en cuanto a calidad y en los requisitos que se tienen para acceder a ese segmento del mercado.

Por eso insistiría en que no se puede llegar a la conclusión de que es una barrera porque hay unas exigencias. Muchos servicios públicos –particulares y no particulares– tienen estas exigencias –precisamente– porque están regulando segmentos distintos. Era una precisión. Gracias Presidente.

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

**SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA:** Gracias señor Ministro Presidente. Sin duda es un tema muy opinable y discutible, creo que es difícil que podamos ponernos de acuerdo y es normal en temas como éste.

Adicionalmente, estamos enfrentando un problema distinto al que hemos planteado ahora, que estamos enfrentándonos –de manera directa– al artículo 28 constitucional para poder determinar si estos requisitos son o no barreras de entrada, sin tener los estudios técnicos de mercado relevantes y demás cuestiones económicas que, en sede de legalidad o de estudio económico –en sentido estricto–, lo tiene –por ejemplo– la Comisión Federal de Competencia Económica; entonces, esto también dificulta mucho el podernos aproximar a una decisión, pero entiendo que es posible y viable porque lo estamos haciendo a un nivel distinto. El argumento que daba el Ministro

Gutiérrez me parece muy interesante, y también lo puedo suscribir como un argumento adicional.

Decía en mi intervención que, al menos, una de estas empresas presta cuatro tipos de servicios, y lo que nos dice el Ministro Gutiérrez —que me parece que es muy interesante—; es decir, con esta regulación lo único que se va a hacer es que las empresas de plataformas tecnológicas solamente van a poderse dedicar a cierto mercado; al mercado de mayores ingresos, y no van a poder prestar servicios a otro tipo de mercados para personas de menores ingresos. Creo que aquí —para mí— es clara la barrera de entrada, adicional a la que decía, en general; la barrera de entrada específica a otro tipo de mercados o de gente, y esto me lleva a pensar que esto hace a las medidas —además— discriminatorias, porque lo que estamos haciendo es impedir que los estratos de la población de menores recursos puedan acceder a un servicio de transporte de mayor calidad que el que normalmente se presta, por ejemplo, en el servicio de taxis. Y esto, creo que vulnera el artículo 28 constitucional, porque —precisamente— está afectando la competitividad, está afectando la entrada al mercado y se está discriminando —reitero— a grupos de la población, quizás los más mayoritarios en cuanto al acceso o no a este tipo de servicio, porque —obviamente— quien puede cumplir con todo esto y este tipo de vehículos y todo este tipo de requisitos, pues no va a prestar un servicio simplemente por razones meramente económicas que pueda ser accesible a toda la población; para prestar un servicio que pueda ser accesible a toda la población, estos requisitos tienen que ser diferentes o simplemente ser fijados por el mercado.

Por ello, adicionalmente a las argumentaciones que había dado, me sumo a este argumento específico del Ministro Gutiérrez,

porque me parece que esa es una razón adicional que me lleva a la invalidez; entiendo –y lo he dicho– que este tema es altamente opinable, no creo que estemos en presencia de una inconstitucionalidad evidente o en un tema absolutamente claro, creo que hay enfoques distintos, y eso siempre he pensado que es la riqueza de un Tribunal como el que integramos. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias señor Ministro. Señor Ministro Gutiérrez.

**SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA:** Gracias señor Ministro Presidente. Simplemente para una reflexión. Se ha dicho que este es un servicio para un cierto segmento y existen otros servicios para otros segmentos. Eso precisamente es una barrera de entrada; es decir, que este servicio no pueda competir con los otros servicios, pues de por sí es la definición de una barrera de entrada. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Quisiera señalar esto porque —desde luego— me preocupa caer en una circunstancia así. No lo veo así; en todo tipo de servicios, hoteles, restaurantes, cines, en fin, hay una diferencia en los precios por el tipo de nivel de las instalaciones, de las facilidades, de toda una serie de cuestiones y —desde mi punto de vista— eso no considera que sea limitativo de que las personas puedan hacerlo y mucho menos discriminatorio, simplemente son distintas formas de servicio que ofrecen ciertas condiciones de las cuales depende el precio que se pide para acceder a ellos.

Por otro lado, tampoco coincidiría —con todo respeto— a que sean de mejor calidad estos servicios que los de los taxis, en general, también puedo considerar que los taxis pueden tener tan

buen servicio, tan buena calidad, tan buenos vehículos como los que se ofrecen con este servicio, o sea, no necesariamente compararlos con taxis quiere decir que los taxis no tienen la suficiente calidad; pudieran tenerla, desde luego que sí, y la tendrían o la tienen, seguramente en muchas circunstancias, pero no coincidiría en esa posición. Señor Ministro Gutiérrez.

**SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA:** Nada más para aclarar la posición. La posición no es –desde mi punto de vista– que una cadena hotelera puede prestar un servicio de cinco estrellas, un servicio de tres estrellas; la posición es que un modelo de negocio no pueda acceder a prestar un servicio distinto al de cinco estrellas.

Comparto la postura del Ministro Presidente, los taxis pueden prestar tan buen servicio como cualquier otro. Que compitan. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias. Señora Ministra Piña.

**SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ:** Nada más, comparto la idea de que son temas discutibles. Como lo decía el señor Ministro Zaldívar, no estamos en cuestiones que podrían ser revisadas por la Comisión Federal de Competencia Económica; sin embargo, tenemos una opinión que, si bien no es vinculante establece el Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, emitió una opinión, concretamente respecto de este tipo de empresas, y dice: “A. Corrección de fallas de mercado. Como se ha mencionado, el mercado de transporte de pasajeros de punto-a-punto se caracteriza por la existencia de asimetrías de información y problemas de coordinación. A través de la tecnología y la aplicación de convenientes estándares de

operación, las ERT ofrecen una solución que atiende los problemas señalados, lo que redundará directamente en el bienestar del consumidor. En este sentido, el modelo de autorregulación que instrumentan las ERT [Empresas de Redes de Transporte] es eficiente y transparente, ya que su confiabilidad y prestigio son esenciales para que las ERT mantengan y compitan en los mercados.”

Nada más para precisar. Si la cuestión de libre competencia y concurrencia está enfocada a los consumidores –ni siquiera a los que operan un taxi o a los que operan la plataforma–, el estudio que se tiene que analizar está en función de los consumidores, y precisamente la recomendación del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, –partiendo de que en nuestro país no hay un marco regulatorio– llega a la conclusión: “el marco normativo debería privilegiar la competencia y la libre concurrencia, evitando restricciones tales como:” y ahí dice cuáles se deben evitar, y estableciendo limitativamente al titular objetivos públicos elementales en materia de seguridad y protección del usuario; por ejemplo, a través de la obligatoriedad de acreditar la existencia de seguros de cobertura amplia para que exista responsabilidad frente a los usuarios.

Entonces, si bien –como decía el Ministro Zaldívar– no tenemos al alcance el estudio de mercado, contamos con la opinión del Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, y lo que se analiza –desde el punto de vista– de violación al artículo 28 constitucional, pues está precisamente en función de proteger los derechos de los consumidores y no tanto al gremio que conduce los taxis por concesión ni por el lado de las plataformas tecnológicas. Gracias.

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

**SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN:** Gracias señor Ministro Presidente. Recogiendo su reflexión al momento de la intervención correspondiente, hemos escuchado muy profundas reflexiones que nos hacen meditar sobre estos temas pero, además de profundas, sumamente variadas; si esto, –hora escuchándolas– nos hace difícil condensarlas, quisiera imaginar lo que supone tratar de traer aquí un proyecto que, de entrada, hubiere podido converger la opinión de todos, es así que la construcción de este documento se está dando precisamente con aquellas intervenciones, cuyo ánimo argumentativo positivo e integrador busca encontrar una solución, y es por ello que me he de referir precisamente a esas intervenciones.

A efecto de agrupar en la exposición, –a la que me voy a referir– comenzaré con la que opinan los señores Ministros Laynez, Ministro Medina, Pardo y Usted, señor Ministro Presidente, en cuanto a que todo –en este combate– es válido; esto es, que las dos fracciones son constitucionales.

Comienzo por decir que coincido con usted, señor Ministro Presidente, que hay algunos requisitos, como el de la propiedad que, efectivamente, nos dan certeza y difícilmente pudiéramos pensar en que haya una invalidez, tenemos –por lo menos– el entendido de quién es el propietario y quién puede, eventualmente, responder por un daño; así se trata precisamente el punto 4.3.

Me voy a uno de los puntos de más interés que ha generado el Ministro Laynez, cuya reflexión, en este sentido, ha sido altamente positiva: la seguridad.

¿Por qué invocar la seguridad? Y es que la seguridad se invoca por una razón fundamental. Los accionistas consideraron – originalmente– un tema de invalidez por violación al principio de igualdad. Siendo superado esto, su siguiente argumento es violación al artículo 28, en la modalidad de libre concurrencia.

El legislador creador de la norma, se refirió en justificación de éstas a la seguridad que representa el cumplimiento de todos y cada uno de estos requisitos; de suerte que si integramos el litigio entre el argumento principal entre los accionantes, frente a la razón que el legislador da para haber tomado la determinación de incluirlas como norma, el ejercicio deliberativo del proyecto necesariamente tiene que referirse al valor de cada uno de los argumentos, para que luego de su contraste le dé la razón al que la tenga.

Así, frente al argumento de violación al artículo 28 se antepone el que el Congreso esgrimió sobre la seguridad, por eso es que el tema de seguridad se trae al proyecto, porque esa es la razón que justifica, de acuerdo con el creador de la norma, su inclusión en el texto legal.

El propio proyecto, a pesar de reconocer que hay un tema de seguridad inmerso en esta disposición o en ambas que se han combatido, replica argumentando que la seguridad de las personas y la protección de su vida y la integridad de éstas, no puede constituir bajo ningún formato una barrera de entrada, de ahí que desestima la parte de los accionantes en donde cuestionan esta específica regulación, no atendiendo a que un concepto económico pueda superar un sistema de seguridad y, así pues, el proyecto propone la validez de todas aquellas disposiciones aquí combatidas que sí den a la seguridad: –como

bien lo justifica, el creador de la norma— cinturones de seguridad, número mínimo de puertas, el tema del número de asientos, etcétera. Sin embargo, hay algunos requisitos aquí establecidos que, como el proyecto lo afirma, nada tienen que ver con el tema de seguridad, como fundamento justificador que nos da el legislador, y más se acercan la veracidad de quien, como accionante, cuestionó que son barreras de entrada.

Es por ello, entonces, que bajo esta perspectiva, el proyecto concluye que estas limitaciones impedirían que, quien no tenga al alcance una cantidad específica de numerario para poder comprar un vehículo de determinado costo, no podría entrar; bajo esta perspectiva, entonces, entiendo muy bien el ejemplo utilizado sobre los servicios de primera y segunda clase, a la cual (entre paréntesis) comento, con facilidad uno termina por evocar un ejercicio comparativo como el que originalmente plantearon los accionantes, y que necesariamente subyace en cualquier ejercicio deliberativo que aquí tenemos, tan es así que el propio Ministro Gutiérrez invocó el sistema de los hoteles; lo primero que viene a la mente, como le vino a los accionantes y contestó el proyecto es un ejercicio comparativo entre lo que debe ser y lo que no debe ser o por qué debe ser para dos, o lo que debe ser para uno. Se comentaron los servicios de primera y segunda clase y las condiciones que, de acuerdo con la normatividad, deben cumplir éstos, entre ellos, un tipo de asiento, los sistemas de seguridad adicionales o, en su caso, el aire acondicionado.

Y el Ministro Pardo —bajo esa perspectiva— introdujo el tema del perfil del servicio que se pretende dar; los servicios de primera y segunda clase se encuentran dentro de la clasificación de los servicios tarifados, esto es, hay una regulación que sobre tal aspecto impone autoritariamente el Estado; y en el caso concreto del servicio de plataformas, no lo hay; de ahí que, entonces,

pudiéramos entender una profunda diferencia entre los servicios de primera y segunda clase, y las exigencias sobre un servicio tarifario impuesto por el Estado frente al que no interviene como lo es las plataformas, y recuerden que el precio del servicio, tratándose de plataforma que se da en estas nuevas modalidades electrónicas, va en función de la distancia y la duración del trayecto mediante la utilización de servicios de geolocalización que generan factores que incrementan el precio, como las desviaciones en la ruta, el tipo de tránsito que se tenga o, incluso, hasta fenómenos climatológicos; esto es lo que determina el precio en el sistema de las plataformas, de punto a punto se mide: tiempo, distancia y se agregan factores de demanda, de dificultades en el camino, de condiciones climatológicas y cualquiera otra que estime la plataforma correspondiente. Pero el Estado no interviene en la determinación de un costo, como sí lo interviene en los servicios de primera y segunda, en donde, a partir de ello, exige —en este caso— no habría manera de exigir.

Por tanto, las cuatro intervenciones que defienden la constitucionalidad en ese sentido, —aun cuando tengan sólidas bases— no me llevarían a modificar el sentido del proyecto; esto es, las intervenciones de los señores Ministros Laynez, Medina, Pardo, y la de usted, señor Ministro Presidente, aun asentadas sobre bases muy razonables, me harían —de cualquier manera— mantener el término en cuanto a que lo que no es seguridad y, por tanto, no participa el tema “barrera”, los otros que no tienen una justificación objetiva, que son los que propone el proyecto, sí la constituye.

Esto entonces, me abre la posibilidad a tocar ahora los temas esgrimidos también, con este ánimo argumentativo, positivo por los señores Ministros Gutiérrez, Franco y la señora Ministra Piña.

En este sentido, coinciden en que el sistema en general impone barreras violatorias del artículo 28, coincido plenamente con lo que ha dicho el señor Ministro Franco, para ello, desde la presentación del asunto comenté que, en tanto no existe una razón objetiva que justifique el legislador ¿por qué ha impuesto estos requisitos para esta modalidad de servicio? Decía —dicho sea de paso— que ésta bien puede ser impuesta a través de los contratos correspondientes que el señor Ministro Franco analizó, y serán los que determinen la calidad de este servicio y la preferencia que los usuarios tengan; sin embargo, me parece difícil exigir dentro de la ley que se pida un sistema de sonido, un aire acondicionado, cuando no estamos frente a un tema tarifario.

Por tanto, en el caso concreto de la intervención de los señores Ministros, coincido en que algunos aspectos nos revelan barreras de entrada; el señor Ministro Gutiérrez las expresó con un cuidado muy singular.

Bajo esta perspectiva, insistiendo en que estas intervenciones —a las que me he referido— revelan de manera concreta, este ánimo por encontrar una solución en temas tan complejos y novedosos, de verdad las reconozco, y las reconozco con mucha sinceridad.

De cualquier manera, sostengo el proyecto —precisamente— en sus términos, considerando que estos tres requisitos son inválidos y deben quedar sólo a la calidad de cada una de las plataformas que las haga distinguirse de otras, y ahí imponer las que considere el propietario de esa modalidad, pero no por virtud de la ley pues, necesariamente cualquier disposición de la ley que imponga límites, tendrá en el universo general alguien que quede fuera. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias señor Ministro. Vamos a tomar la votación, entonces, respecto de este punto. Señor Ministro Franco.

**SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS:** No, señor Ministro Presidente, pero dado que me da la palabra, nada más para decir que sostendré mi opinión. He escuchado con mucha atención todas las argumentaciones, y como aquí se ha dicho: tenemos visiones diferentes —quizás— sobre los temas que hemos manejado, sigo pensando lo que expresé, y aprendiendo de todos ustedes para mejorar lo que será —seguramente— mi voto particular. Gracias señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias señor Ministro. ¿Alguien más, alguna otra observación? Señor secretario, vamos a tomar la votación de esta propuesta respecto del artículo 40 sexies, fracciones VIII y IX.

**SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS:** Sí señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA:** Por la invalidez de ambas fracciones, y anuncio un voto particular.

**SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS:** Por la invalidez total de ambas fracciones y también anuncio un voto particular en este punto

**SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA:** En contra del proyecto, por la invalidez total de ambas fracciones y anuncio voto particular.

**SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO:** En contra y por la validez de ambas fracciones.

**SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ:** En contra del proyecto, por la invalidez de las fracciones VIII y IX del artículo

que se examina, y reservaría la formulación de voto particular en función de la votación que se alcance.

**SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.:** En contra, por la validez.

**SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK:** En contra, por la validez.

**SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN:** En los términos del proyecto.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE AGUILAR MORALES:** En contra, desde luego, sólo en las porciones que se consideran inconstitucionales en el proyecto y por la validez total de ambas fracciones.

**SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS:** Señor Ministro Presidente, me permito informarle que existe una mayoría de cinco votos por el reconocimiento de validez de la fracción VIII y de las porciones normativas de la fracción IX del artículo 40 sexies que se propone en el proyecto; y existe una mayoría de cinco votos por la invalidez de las porciones normativas que se propone invalidar en el proyecto, respecto de las cuales se desestimaría la presente acción de inconstitucionalidad.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: EN ESE ASPECTO QUEDA, ENTONCES, DESESTIMADO.**

Porque, ni aun con los dos Ministros que no están integrando en este momento alcanzaríamos la votación necesaria. Señor Ministro Pérez Dayán.

**SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN:** Sólo para efectos del engrose, señor Ministro Presidente, hay mayoría por la validez de algunas de las fracciones, como lo ha referido, y por las que no la hubo, habría desestimación –si usted así me lo permite– para efectos de la redacción.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Bien, así será entonces. Vamos a un receso, por favor.

**(SE DECRETÓ UN RECESO A LAS 13:30 HORAS)**

**(SE REANUDÓ LA SESIÓN A LAS 13:55 HORAS)**

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Se reanuda la sesión. Señor Ministro Pérez Dayán –ponente–, ¿nos puede comentar acerca del siguiente punto del proyecto?

**SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN:** Gracias señor Ministro Presidente. Es el 4.2, al que se denomina “Violación al principio de irretroactividad”.

Los diputados promoventes de la presente acción señalan que el artículo 40 sexies, fracción IX, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán resulta contrario al principio de irretroactividad prevista en el artículo 14 de la Constitución Federal, al resultar aplicable a personas que, con anterioridad al inicio de su vigencia, ya prestaban el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad ahora regulada.

Al respecto, el Pleno de esta Alto Tribunal ha señalado reiteradamente que el principio de irretroactividad de la ley se transgrede cuando se modifican o desconocen los derechos adquiridos o los supuestos jurídicos nacidos bajo la vigencia de una ley anterior, lo cual constriñe al legislador a no expedir normas que modifiquen o afecten derechos adquiridos con anterioridad y, a las demás autoridades, a no aplicar leyes en forma retroactiva.

Con base en lo anterior, la consulta llega a la convicción de que el precepto impugnado resulta constitucional, toda vez que, previo a la entrada en vigor de la legislación impugnada, las personas que prestaban el servicio –en comento– lo hacían sin que éste estuviera regulado de forma alguna, lo cual no puede entenderse como un derecho adquirido; por el contrario, el legislador tiene la facultad de introducir nuevas normas, o bien, modificar o derogar las existentes de acuerdo con las necesidades que demande la sociedad, tal como aconteció en la especie.

En suma: el surgimiento de una ley que regula una situación, hasta antes no considerada jurídicamente, atiende a la evolución de las sociedades y sus necesidades; por lo tanto, dicha función no puede verse limitada por el vacío legal que prevalecía con anterioridad a la entrada en vigor de las disposiciones legales aplicables, máxime cuando el nuevo marco regulatorio pretende salvaguardar el interés de la sociedad.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias señor Ministro. Está a su consideración. ¿Alguna observación en particular? Si no tienen inconveniente, tomamos una votación nominal, por favor, señor secretario.

**SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS:** Sí señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA:** Por la invalidez del artículo 40, fracción IX.

**SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS:** Estoy también por su invalidez, pero obligado por la votación anterior

que declaró su validez, estoy de acuerdo en que no hay irretroactividad.

**SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA:** Votaré en contra de esta parte del proyecto, toda vez que, al haber votado por la invalidez de estas fracciones por razones distintas, no ha lugar a analizar la retroactividad, si tuviera que pronunciarme, obviamente, creo que las normas no son retroactivas, pero mi votación anterior, al haber votado por la invalidez hace innecesario que me pronuncie por la retroactividad, es contradictorio hacerlo. Gracias.

**SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO:** A favor del proyecto.

**SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ:** Estaría en contra de esta parte del proyecto, toda vez que considero que resulta innecesario analizarlo, al haber considerado que la fracción IX del artículo 40 sexies de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán es inconstitucional y, por lo tanto, resultaba innecesario analizar este concepto de invalidez.

**SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.:** A favor del sentido.

**SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK:** Con el proyecto.

**SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN:** Con el proyecto.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE AGUILAR MORALES:** Con el proyecto.

**SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS:** Señor Ministro Presidente, me permito informarle que existe una mayoría de seis votos a favor de la propuesta del proyecto, con voto en contra de los señores Ministros Gutiérrez Ortiz Mena, Zaldívar Lelo de Larrea y Piña Hernández, los dos últimos precisan las consideraciones que sustentan la razón de su voto en contra.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias.

**ENTONCES, CON ESTA VOTACIÓN QUEDA APROBADA ESTA PARTE DEL PROYECTO.**

Señor Ministro Zaldívar.

**SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA:** Gracias señor Ministro Presidente. Nada más quisiera que se aclarara para evitar equívocos, sobre todo quien no ve la sesión y nada más ve el resultado, que entiendo que votamos en contra porque consideramos ya innecesario, pero –obviamente– estamos por la invalidez de los preceptos por otras razones. Gracias.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Claro. Señor Ministro Gutiérrez, por favor.

**SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA:** Gracias señor Ministro Presidente. No expresé las razones de mi disenso, son las mismas que han expresado la Ministra Piña y el Ministro Zaldívar.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Y entendemos que un posible voto particular.

**SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA:** Sí señor Ministro Presidente.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Señor Ministro Franco.

**SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS:** En mi caso, reitero mi voto, señor Ministro Presidente, porque creo que se declaró validez de gran parte de la porción.

**SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE:** Gracias. Como ustedes ven, por la hora –y todavía falta un punto importante que analizar de esta propuesta– voy a levantar la sesión; los convoco a la próxima sesión pública ordinaria que tendrá lugar el jueves, en este recinto, a la hora acostumbrada. Se levanta la sesión.

**(SE LEVANTÓ LA SESIÓN PÚBLICA A LAS 14:00 HORAS)**