

ÍNDICE

CONTENIDO DE LA VERSIÓN TAQUIGRÁFICA DE LA SESIÓN PÚBLICA ORDINARIA DEL PLENO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, CELEBRADA EL JUEVES 25 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 A55

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
JUEVES 25 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 12:05 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 45 ordinaria, celebrada el martes veintitrés de mayo del año en curso.

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

QUEDA APROBADA.

Continuamos, por favor.

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 a los que se dio lectura en sesión anterior.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor secretario. En la última sesión resolvimos el tema que estábamos analizando; de tal modo que vamos a continuar con la propuesta del proyecto. Le doy la palabra al señor Ministro ponente, por favor.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias señor Ministro Presidente. El punto siguiente a discutir es el que se encuentra identificado como 4.3, cuyas consideraciones comienzan en la hoja 32 de la acción de inconstitucionalidad que fue repartida. En éste se examina lo que se argumenta como “Violación a la libertad de trabajo”.

La minoría parlamentaria accionante aduce la inconstitucionalidad del artículo 40 sexies, fracción VIII, de la Ley

de Transporte del Estado de Yucatán, al estimar excesivo que se requiera a los posibles titulares de un certificado vehicular acreditar la propiedad del vehículo, lo cual consideran contrario al artículo 5o., de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al impedir el acceso a un trabajo honesto y digno.

Partiendo del parámetro de regularidad constitucional establecido por este Tribunal Pleno, el proyecto menciona que la libertad de trabajo no es absoluta, irrestricta e ilimitada, sino que su ejercicio puede condicionarse a ciertos presupuestos, como lo son la ilicitud o la licitud de la actividad a desempeñar, o que cause afectación a la colectividad con su ejercicio.

En ese sentido, el exigir que se acredite la propiedad de un vehículo para prestar el servicio de transporte de pasajeros, –a juicio del ponente– no se traduce en una limitación injustificada, en tanto tiene por objeto –como lo expresa la propia exposición de motivos de la norma cuestionada– identificar plenamente a las personas que presten el aludido servicio, en función de garantizar la seguridad de los usuarios, más aún que los vehículos en los que éste se presta no guardan una identificación o balizamiento que permita distinguirlos a través de un número correspondiente.

Para corroborar lo anterior, se toma en cuenta que el artículo 114 NONIES del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán prevé la posibilidad de que el propietario de un vehículo y titular de un certificado vehicular obtenga hasta dos certificados adicionales para que otros choferes puedan operar los vehículos.

Debo recordar a ustedes –señora y señores Ministros–, que este tema de la propiedad también fue visto por la propia fracción VIII del artículo cuestionado, sólo que desde la perspectiva de la libre competencia; caso en el cual –luego de ser discutido por este

Alto Tribunal– obtuvo una votación mayoritaria en reconocimiento a su validez de cinco votos. Es eso, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. Está a su consideración la propuesta de este apartado del proyecto. ¿No hay observaciones, señores Ministros? Señora Ministra Piña.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Nada más para justificar mi voto. En la sesión de veintitrés de mayo consideré –al estudiarse, como lo dice el señor Ministro ponente– que la fracción VIII era inconstitucional por ser violatoria directamente del artículo 28 constitucional, en cuanto a afectar la libre competencia y concurrencia que se establecen como derechos en favor de los consumidores. Por lo tanto, no estaría de acuerdo en el estudio relativo porque –para mí– el artículo resulta inconstitucional por ser violatorio del 28 constitucional, al establecer una barrera de entrada.

Pero, además, del propio artículo 5o. constitucional –que nos dice el señor Ministro– no le veo que se den algunos de los extremos que el artículo establece, que podría establecerse ciertas limitaciones al derecho del trabajo, partiendo de que se tenga que exigir que sea propietario del vehículo y, más aún, si el reglamento permite que sean dos, aparte del titular, si el argumento es seguridad y, por eso, tiene que ser propietario, pero pueden haber otros dos; entonces, no le encuentro lógica a esa condición de que –precisamente– sea propietario del vehículo y, por lo tanto, votaría en contra del proyecto. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señora Ministra. Señor Ministro Zaldívar, por favor.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. Como voté en la sesión pasada, esta fracción me parece que es inconstitucional porque implica una barrera de entrada al mercado al que se refieren estas plataformas, que es violatorio de manera directa al artículo 28 constitucional. Con eso sería suficiente para –simplemente– reiterar mi votación; pero adicionalmente, –como también lo expliqué en otra sesión– me parece que esta fracción vulnera tanto la libertad del trabajo como el derecho a la propiedad sin que haya justificación constitucional que lo avale. Por ello, votaré también en contra del proyecto y, nuevamente, por la invalidez de esta fracción. Gracias señor Ministro Presidente.

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

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Gracias señor Ministro Presidente. En el mismo sentido que la Ministra Piña y el Ministro Zaldívar, votaré en contra de este artículo, reiterando mi voto, y me uno a las razones adicionales que han expuesto tanto la Ministra Piña como el Ministro Zaldívar en cuanto a la inconstitucionalidad del precepto. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Señor Ministro Franco.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Señor Ministro Presidente, me sumaría a lo dicho por el Ministro Zaldívar, la Ministra y el Ministro Gutiérrez Ortiz Mena. Sin embargo, creo que, además, hay una cuestión que debemos tomar en cuenta: exigir la propiedad jurídicamente reduce realmente las posibilidades tanto del operador como de la plataforma. Hay muchas formas de tener un vehículo sin ser el propietario de los mismos, –inclusive– teniendo legítimamente el

derecho a su uso, y hay muchas formas –hoy en día– de adquirir un vehículo, y la propiedad se adquiere en un plazo largo, inclusive.

Consecuentemente, me parece que realmente hay una doble afectación, y que es una barrera que, en este caso concreto, por tratarse de las empresas de plataformas tecnológicas, no se justifica, de hecho, y no está impugnado. Si vemos la fracción VII del propio artículo, lo que exige es estar registrado en la empresa de plataforma, y esto me parece que podría ser –no lo vamos a analizar– un requisito razonable porque precisamente es lo que permite que se aplique este sistema. Por estas razones, y tratando de ser congruente con mi votación de anteayer, estaré por la invalidez del precepto.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro.
Señor Ministro Medina Mora.

SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.: Gracias señor Ministro Presidente. También en la sesión anterior expresé mi punto de vista con respecto a este asunto en cuanto a la libertad de trabajo, precisamente por el tema de que no es sólo el propietario, sino que se le permite tener licencia para dos operadores adicionales y, en esa lógica, no creo que sea necesariamente violatorio de la libertad de trabajo.

Sin embargo, me parece que –conforme lo dicho por el Ministro Franco– exigir que se sea propietario, cuando se puede tener uso y disfrute del bien de manera exclusiva por una condición que no sea necesariamente la propiedad; es creciente el uso de mecanismos de arrendamiento financiero que, incluso, al fin del contrato no necesariamente consolidan la propiedad, y esto tiene una lógica –precisamente– para poder utilizar, en ese tipo de

servicios, el vehículo en su condición óptima de utilización, que es al principio de su vida útil.

No obstante, –y pensando también en esto– me parece que el modelo de negocio de la plataforma genera autoempleo, en la lógica de utilizar de la mejor manera un activo propio; pero eso no necesariamente va aparejado a la idea de ser propietario y, en ese sentido, voto por la invalidez del precepto en este punto, por esas razones. Gracias señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. ¿Alguien más, señores Ministros? ¿No hay más observaciones? Entonces, tomaremos la votación, por favor, señor secretario.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: En contra del proyecto, por la invalidez de la norma.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: En contra del proyecto en este punto y por la invalidez.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: En el mismo sentido.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: A favor.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: En contra del proyecto y por la invalidez del precepto.

SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.: Por la invalidez del precepto.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: En contra.

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 en contra de la propuesta del proyecto y por la invalidez de la fracción VIII del artículo 40 sexies de la ley impugnada.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ENTONCES, SE DESESTIMA EN ESTA PARTE LA PROPUESTA.

Continuamos, entonces, señor Ministro con el siguiente tema de la propuesta.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias señor Ministro Presidente. Se aborda ahora el tema denominado “Violación a la libertad de comercio”, identificado como 4.4, visible a partir de la hoja 35 del proyecto.

Los promoventes impugnan el artículo 40 quater, fracción V, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, el cual prohíbe a las empresas de redes de transporte realizar cobros en dinero en efectivo o cualquier otro medio distinto al pago por tarjeta de crédito o débito emitida por institución bancaria autorizada. Ello al considerar que dicha disposición vulnera el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

A fin de contestar dicho concepto de invalidez, el proyecto estima necesario reiterar la relevancia de la libre competencia y competencia como elementos que impulsan la actividad económica nacional, en tanto prohíbe prácticas que representen ventajas exclusivas en favor de uno o varios agentes económicos y la concentración en pocas manos del capital, lo cual trasciende a los consumidores el permitir adquirir mejores bienes y servicios en condiciones de competencia igualitaria.

Asimismo, se describe el fenómeno de la economía colaborativa, a través del cual las personas pueden compartir, vender o arrendar bienes y servicios mediante el uso de plataformas tecnológicas y programas computacionales conocidos comúnmente como “aplicaciones”, ello, con la intención de vincular la oferta de un bien o servicio con la demanda del mismo.

Partiendo de lo anterior, se asevera en el proyecto que la presente modalidad de transporte de pasajeros tiene su asidero en el uso de plataformas tecnológicas. Por ende, el uso de tarjetas de crédito y débito previsto para esta modalidad de transporte permite preservar la certidumbre en el cobro del importe del servicio en cuestión.

En consecuencia, se estima que dicha prohibición no representa una práctica anticompetitiva, sino la exteriorización de un factor relacionado con la innovación de este sistema. Además de ello, impide la discrecionalidad del operador del vehículo a efecto de fijar un tema de tarifa cuando ésta tiene una mecánica operacional bastante definida, que es a la que ya nos hemos referido en el transcurso de la discusión de este asunto sobre la base de un cálculo que se realiza a partir de un punto de destino, un punto de origen, en razón de su distancia, tiempo, factorizado por un algoritmo que nos determina un valor adicional en función de la carga de tráfico y cualquier otro fenómeno que se pueda presentar; en tanto este sistema tarifario no es determinado por la autoridad, la discrecionalidad que puede generar el efectivo da lugar a considerar —por lo menos desde el proyecto— la necesidad de que este sistema de pago es el adecuado, compatible y natural de esta plataforma. Es todo, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. Señora Ministra Piña.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Gracias señor Ministro Presidente. No comparto las consideraciones que justifican la validez del precepto.

Al margen de que sea conveniente o inconveniente el realizar un pago con una tarjeta de crédito, y al margen de que las plataformas tecnológicas prevean el uso de tarjeta como forma de pago; lo que se está analizando aquí es si el Congreso del Estado de Yucatán puede legislar en esa materia, en específico, que es –en mi opinión– dirigido, bueno, no en mi opinión, así lo dice el artículo. “40 quater. Las empresas de redes de transporte tienen las siguientes obligaciones:” Está regulando una empresa de transporte; aquí todavía no se ha llegado a dilucidar, – aparentemente el proyecto– porque en la página 36 se retoma un estudio que estaba al principio, y se dice que es una intermediaria; si es una intermediaria, ahí volvería a la cuestión de que si sería facultad de los Congresos del Estado, o bien, del Congreso de la Unión como competencia federal y, por lo tanto, no podría regular. Aquí va directamente a la empresa, y –según el proyecto– es simplemente una intermediaria; si es una intermediaria, no sería la prestadora del servicio porque después nos dice el proyecto que el prestador del servicio es el operador.

Partiendo de que no es la prestadora del servicio –como lo dice el proyecto–, entonces, el 4.4 lo que está examinando es la libertad de comercio y, tratándose de libertad de comercio entre particulares, el artículo 73, fracción X, de nuestra Constitución, dice que el Congreso tiene facultad para legislar en toda la República sobre comercio.

Este sería un acto entre particulares que tendría que ser regulado precisamente por el Congreso de la Unión y no por el Congreso del Estado de Yucatán; además, si se tomara la posición, –que todavía, como repito, no se ha definido esta situación– de que estas plataformas tecnológicas no sólo son intermediarias porque no se presta un servicio independiente entre el servicio y la plataforma ni es una actividad principal que se pueda desligar de la plataforma, aun así, considero que tampoco existiría la competencia porque, precisamente, el artículo 75 del Código de Comercio nos dice: “La ley reputa actos de comercio: VIII. Las empresas de transportes de personas o cosas”.

En este sentido, si está directamente relacionado este artículo con la empresa, aun partiendo de la posición que fuera simplemente mediadora y no prestadora de servicio, o que fuera prestadora de servicio, si se considera en forma integral dividido en dos partes este servicio, –a través de la plataforma y a través del servicio en concreto– aun así creo que el Congreso del Estado de Yucatán no tiene facultad para legislar en actos de comercio, al margen de que la forma de pago la establezca la plataforma tecnológica, al margen de que sea conveniente para el usuario, ya sabrá el usuario si lo usa o no; lo que aquí se está examinando es la constitucionalidad de la norma y, en este sentido, estaría en contra del proyecto. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señora Ministra. Ministro Gutiérrez, por favor.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Gracias señor Ministro Presidente. Muy en el sentido que acaba de expresar la Ministra Piña. ¿Puede el Estado de Yucatán condicionar el uso de productos financieros? Me parece que no puede, me parece que esa es competencia federal; no estamos en este momento

viendo el aspecto de transporte o la regulación de un medio de transporte, es un acto de comercio, es el pago de un acto de comercio, y es limitar a un consumidor en un acto de comercio a usar un específico producto financiero; en ese sentido, me parece que estamos en una competencia federal, como bien lo dijo la Ministra Piña.

Aunado a lo anterior, me parece –ya no hablando de la falta de competencia del Estado– que estamos ante una evidente barrera de entrada al mercado o el uso de estos servicios por ciertos segmentos de la población, encareciendo o limitando el segmento al cual pueden acceder los ofertantes de este servicio, y me explico: ¿quién tiene acceso a una tarjeta de crédito? Pues quien el banco considere digno de crédito; entonces, el particular que quiere usar estos servicios los puede o no usar, dependiendo de si un tercero les autoriza una tarjeta de crédito; me parece que eso no sólo es una barrera de entrada a un mercado de comercio, sino discriminatorio sobre la gente que no puede acceder a este medio o a este producto financiero en específico. En ese sentido, me parece que no existe competencia, me quedaría con la falta de competencia; pero, entrando al fondo del estudio del artículo, me parece que es una barrera a la competencia, y discriminatorio para aquellos que no tienen acceso a los servicios de tarjetas de crédito. Gracias señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. ¿Alguien más, señores Ministros? Señor Ministro Medina Mora.

SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.: Muchas gracias señor Ministro Presidente. Puedo compartir, los razonamientos que nos ha expresado el señor Ministro ponente al señalar que la tarjeta de crédito es un elemento –digamos– muy compatible con el

modelo de negocio; me parece que esto es atendible y, en ese sentido, sin prejuzgar que, contractualmente y en la lógica de este modelo de negocios de la plataforma tecnológica, el no recibir efectivo resulte pertinente, teniendo además otras ventajas, en términos de la formalización de la prestación de un servicio de esta naturaleza con todo lo que ello implica respecto del cumplimiento de obligaciones por parte de quienes lo hacen; desde luego, el consumidor tiene la libertad de decidir si se afilia a una plataforma de esta naturaleza y, desde luego, requiere tener una tarjeta de crédito para poder hacerlo. Habiendo dicho esto, coincido con lo expresado por la Ministra Piña y por el Ministro Gutiérrez, en el sentido de que esto no está en la competencia del Estado de Yucatán.

El artículo 7º de la Ley Monetaria de los Estados Unidos Mexicanos, señala: “Las obligaciones de pago de cualquier suma en moneda mexicana se denominarán invariablemente en pesos y, en su caso, sus fracciones. Dichas obligaciones se solventarán mediante la entrega, por su valor nominal, de billetes del Banco de México o monedas metálicas de las señaladas en el artículo 20.”.

Me parece que esta norma libera cualquier obligación de pago mediante la entrega de efectivo. En ese sentido, creo que la ley estatal regula una cuestión que es exclusiva competencia del ámbito federal, como es la regulación de la moneda como unidad de pago y de medida, en los términos de lo señalado en los artículos 28 y 73, fracción XVIII, constitucionales.

Independientemente de que,—como dije al principio— me parezca lógico que en el modelo de negocio contractualmente se pueda establecer la condición del uso de tarjeta de crédito, no creo que sea competencia de la legislatura del Estado de Yucatán regular

un aspecto que compete sólo a la Federación. Gracias señor Ministro Presidente.

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

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Gracias señor Ministro Presidente. En este punto estoy a favor del proyecto y, explico brevemente. Según nos lo ha señalado la COFECE, y de lo que se desprende del estudio de estas plataformas que han aparecido prestando estos servicios que, si bien pueden ser no catalogados como servicio público, finalmente es el transporte de una persona a otra dentro de una ciudad, es decir, entran en el ámbito competencial de las legislaturas o de los municipios para regular la movilidad y los medios de transporte.

Pero lo fundamental –me parece– es que están basados en la integración eficiente de tres tecnologías claves, que es el teléfono inteligente, un sistema de posicionamiento global y el sistema de pago electrónico, como los elementos –digamos– distintivos de esta nueva actividad y de la necesidad, por lo tanto, de regulación de la autoridad.

Podría estar de acuerdo en que no hubiese competencia local si fuera un acto únicamente entre particulares pero que no impactara a terceros. Es cierto que hay un acto entre particulares, que es entre la empresa que maneja la plataforma y el operador o quien tiene el certificado, pero el servicio no es entre ellos; el servicio se presta a terceros, como se presta también en el régimen de concesión para esos terceros en modalidades muy distintas; y –para mí– eso acredita la competencia, siendo un reto –como bien lo dijo el Ministro Medina Mora cuando empezamos el estudio de este caso– que el surgimiento de todas estas

tecnologías nos traen esas reflexiones; por ejemplo, siendo tan amplio el concepto de acto de comercio, ¿hasta dónde los Estados pueden llegar en esta regulación?

Creo que aquí es materia de transporte, creo que aquí tiene competencia —insisto— el Estado, cuestión muy distinta sería en servicio particular; en el servicio particular de transporte, que también está definido en la ley, pues no vería por qué eso no tiene que impactar, porque no es un automóvil o un vehículo que transporta a una persona a otra parte mediante un pago o una contraprestación.

Entonces, estoy seguro que hay competencia local en este punto y, por eso, estaré a favor del proyecto; creo que es un elemento distintivo de las plataformas y que es lo que justifica también la necesidad de una regulación específica por parte de las legislaturas, precisamente, porque también —lo decía el día de antea— no se puede soslayar que hay otros servicios muy similares y que el legislador decidió distinguirlos —precisamente— para ubicarlos en regímenes jurídicos distintos, y esas distinciones en la prestación del servicio es lo que va justificando —en mi punto de vista— la constitucionalidad de este precepto.

Por último, —y con el mayor de los respetos— tampoco estoy de acuerdo en el argumento de la ley monetaria, tenemos muchos ejemplos de restricciones al uso de efectivo en el sistema jurídico mexicano que se han considerado que son compatibles con la ley monetaria, y el hecho de que la prestación de ciertos servicios en la adquisición de ciertos bienes haya este tipo de restricciones —en aceptar efectivo— no es violatorio —en todo caso— de la ley monetaria. Gracias señor Ministro Presidente.

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

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. Tampoco comparto esta parte del proyecto por las razones siguientes. En primer lugar, me parece que la pregunta que nos tenemos que hacer es si les es dable, si les es permitido a los Estados limitar el uso de la moneda nacional —del peso—, del efectivo para liberar una obligación.

Me parece que esta atribución es una que la Constitución da al Congreso de la Unión; no me parece que sea facultad de los Estados limitar el uso de la moneda, ni para este negocio ni para ningún otro. Otra cosa es que haya legislaciones federales que, en atención a otro tipo de fenómenos, como —por ejemplo— el lavado de dinero, establezcan la restricción o la limitación para el uso del efectivo en cierto tipo de operaciones, pero me parece que ese es otro problema. Aquí estamos hablando de una atribución de las entidades federativas para decir: en este tipo de negocios, no puedes pagar en efectivo. Creo que no tienen facultad constitucional para hacerlo porque esta atribución en relación con la moneda, con el uso del monetario, con su valor, etcétera, es una facultad que los artículos 28 y 73 de la Constitución atribuyen expresamente al Congreso Federal.

Por el otro lado, aun suponiendo sin conceder que hubiera competencia, me parece que es inconstitucional esta medida, porque es una clarísima barrera de entrada al mercado del servicio de transporte que viola el artículo 28 constitucional. Primeramente, reduce de manera considerable el mercado, las personas que en nuestro país tienen posibilidad de poseer una tarjeta de crédito o de débito no son la mayoría de la población; hay grandes capas de la población que no tienen este

instrumento y que, consecuentemente, no podrían acceder a este servicio, con lo cual se limita el mercado para aquellos prestadores de servicio de las plataformas tecnológicas frente a otros prestadores de servicio que están en el mismo mercado.

Pero adicionalmente, me parece que esto es abiertamente discriminatorio porque, precisamente, a un enorme sector de la población, al sector más desprotegido económicamente y más vulnerable, se le impide poder acceder a un servicio de estos; me da la impresión que se quiere establecer una especie de servicio de castas, en donde haya cierta clase de la población que pueda tener este servicio, y haya otra clase de la población que no puede acceder a este servicio, con lo cual –además– se genera una especie de servicio para privilegiados; creo que es una barrera de entrada y que es absolutamente discriminador. Además debemos tener en cuenta algo que me parece muy importante: cuando hablamos de barreras de entrada y cuando hablamos de violación a la competencia, a la competitividad, a la libre concurrencia, de lo que se trata no es de beneficiar a las empresas que tienen este tipo de plataformas tecnológicas, tipo *Uber*, de lo que se trata es beneficiar al consumidor para que tenga mayores servicios, mayores posibilidades de tener un transporte de calidad y con precios que también sean competitivos, y esto tampoco implica afectar a otro sector de prestadores de servicios, como por ejemplo los taxis –que no es el tema que estamos debatiendo–, porque quizás ahí también hay otro tipo de barreras y de condiciones que no necesariamente sean constitucionales. Me parece que el esquema constitucional busca que los diferentes prestadores de servicios compitan de una forma en que se privilegie por el consumidor a aquél que preste un mejor servicio, pero no permitir que tenga las ventajas competitivas en un mercado artificialmente, ciertos prestadores de servicios, con lo cual se

dificulta y a veces se puede incluso dejar fuera de mercado a otros prestadores de servicios, como son las plataformas tecnológicas, en perjuicio del consumidor, es decir, en perjuicio de la población.

Creo que esto es lo que está –al final del día– discutiéndose. ¿Estas barreras son razonables o van a perjudicar al consumidor? Para mí, –respetando los diferentes puntos de vista– creo que son barreras que perjudican al consumidor porque limitan la posibilidad de que acceda a este servicio; esta cuestión de las tarjetas, sin mayor análisis económico, casi es autoevidente; todos los miles y en el país millones de mexicanos que no tienen una tarjeta de débito o una de crédito no podrán acceder a este servicio.

En ese tema, –como en todos los que ve esta Corte– lo importante es el precedente, porque cuando estamos resolviendo esto para el Estado de Yucatán, la Corte está diciendo, mandando un mensaje de cómo entiende esta problemática, me parece que hay tentaciones de limitar este tipo de servicios en perjuicio del mercado y en perjuicio del consumidor, que creo que es a quien trata de proteger el artículo 28 constitucional.

Por ello, votaré por la invalidez de esta fracción porque me parece que no hay competencia pero, además es una barrera de entrada y adicionalmente es discriminatoria. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. ¿Alguien más? Señor Ministro Franco.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Gracias señor Ministro Presidente. Voy a tratar de ser muy breve porque

coincido –básicamente– con quienes han considerado que el sentido del proyecto debe ser diferente.

Simplemente quiero abundar un poco en alguna cuestión y en relación –concretamente– al proyecto, porque creo que, –sobre todo lo manifestado ahora por el Ministro Zaldívar es muy importante–. Esto –de nueva cuenta– tiene dos ángulos, en relación al usuario y en relación a quien presta el servicio, que tenemos que subdividir, a su vez, en tanto el operador que lo presta directamente, como la plataforma tecnológica que –lógicamente– es la que da todo el esquema para que pueda funcionar este sistema.

Ahora, el proyecto señala –y es muy claro cuando dice en su párrafo quinto, si lo tomamos por párrafos conforme están en la página 35– que “el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce la libre concurrencia y competencia como elementos que impulsan la actividad económica nacional en tanto prohíbe prácticas que representen ventajas exclusivas en favor de una o varias personas determinadas, lo cual trasciende a los consumidores al permitirles adquirir mejores bienes y servicios en condiciones de competencia”.

Me pregunto, –y es parte de lo que señalaba el Ministro Zaldívar– si se le puede prohibir a una persona que regularmente usa taxis –por cualquier circunstancia– acudir a este nuevo sistema; entre otros porque se pueden enfrentar a situaciones –de hecho– muy complicadas, desde huelgas de los sistemas tradicionales, cuestiones climatológicas, con la ventaja que se tiene con este sistema de que llegan directamente al domicilio, me podrán decir: bueno, hay otros sistemas de taxi, también el radio taxi; sí, pero

¿éste me va a permitir tener cierta seguridad del trayecto y de las condiciones que voy a tener para el servicio?

Entonces, lo que subrayo en atención a esta parte del usuario es, si a mí, que no tengo tarjeta de crédito y que quiero usar ese servicio, ¿se me debe impedir el uso porque una decisión de un Estado así lo prohíbe?, porque ahorita voy a entrar al tema de la competencia.

Por otra parte, aquí se señala una serie de cuestiones que, efectivamente, ha definido el órgano federal de competencia económica –como se le describe en la hoja 37–, pero esto está referido a –precisamente– justificar que estas empresas de plataforma tecnológica impongan a sus operadores y a sus socios, el que se use el sistema de pago vía tarjetas de crédito; y esto es una cuestión que está dentro del esquema que ellos quieren manejar y que imponen porque quieren acceder a cierto sector de la población o a personas que tienen ciertas características, o asegurar el pago que se les debe dar, o tener el control de lo que ingresa y sale, etcétera; pero esto está referido a ello, no a justiciar que un Estado puede establecer como prohibición absoluta para el uso de este esquema de transporte, el que sea a través del pago por tarjetas de crédito o sea de débito, o no.

El punto medular es si esto no –efectivamente– afecta –de nueva cuenta– al usuario, al operador, que él ya lo aceptó contractualmente con la empresa y, consecuentemente, –digamos– se libera de esta parte de la afectación –el análisis me refiero– que puede haber a la libre competencia y a la libertad de comercio porque voluntariamente lo pactan y lo usan; entonces, la afectación viene a ser para el usuario, en este caso.

Por el otro lado, coincido con quienes han manifestado que, efectivamente, aquí hay un problema de competencia. Quiero suponer que un Estado legisle y diga que la única forma de liberar el pago en este sistema sea a través de cheques; bueno, si el uso de tarjetas es válido, ¿por qué no cualquier otra forma alternativa de pago?

Creo que esto es regulación federal, como lo inició diciendo la Ministra y todos quienes han estado en contra del proyecto lo han compartido, es una facultad exclusiva de las autoridades federales el establecer formas específicas de pago alternativas a lo que se leyó por el Ministro Medina Mora que establece la ley monetaria. La norma general en este país, es que la forma de liberar las obligaciones mediante pago es en moneda nacional.

Para que haya una restricción a ello, tiene que ser la autoridad competente la que la establezca, y la autoridad competente — con el mayor respeto lo digo, para mí no tiene duda— es la autoridad federal y, en todo caso, tendrá que justificar por qué está modificando esa regla general para establecer otra forma de pago; consecuentemente, por estas razones, estaré por la invalidez del proyecto. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. Señora Ministra Piña.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Brevemente, para justificar mi segunda participación. Quiero reconocer que el proyecto desarrolla la violación a la libertad de comercio.

El proyecto no trata el tema de competencia, porque no fue hecho valer, no hubo concepto de invalidez; sin embargo, como la ley de la materia establece la obligación para esta Suprema

Corte que, tratándose de determinadas acciones de inconstitucionalidad —como la presente—, tenemos que suplir la deficiencia de la queja.

También creo que en la última parte, —que ahora el proyecto lo desarrolla— lo de motivación y motivación a que adujo el Ministro Gutiérrez, hay un concepto que dice que el decreto carece de fundamentación y motivación.

Fundamentación y motivación, conforme lo ha establecido este Pleno, tratándose de actos materialmente legislativos, consiste —precisamente— en analizar si el órgano que emitió el acto materialmente legislativo es competente para emitirlo, en eso consiste la fundamentación del acto legislativo, y así está establecido desde siempre por este Alto Tribunal; bien en suplencia de la queja, o bien, atendiendo al último párrafo que mencionó el señor Ministro Gutiérrez, precisamente en las sesiones anteriores, en cuanto hacía valer que el decreto carecía de fundamentación y motivación, por eso me pronuncié, en principio, sobre la incompetencia del Estado de Yucatán.

El artículo 40 quater dice: “Las empresas de redes de transporte tienen las siguientes obligaciones: [...] V. Realizar los cobros por la prestación del servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, exclusivamente, mediante el pago por tarjeta de crédito o débito emitida por institución bancaria autorizada.”

Esta ley asimiló —literalmente— que la empresa de red de transporte es la que presta el servicio de transportes de pasajeros —así está redactado el artículo—; por lo tanto, no comparto el argumento del señor Ministro Laynez en cuanto a que es entre el operador y la empresa, porque aquí este artículo

lo está llevando directamente, a la empresa la equipara a la prestadora del servicio; y, en este sentido, pues es un acto entre particulares, no hay terceros, está el pasajero y la empresa que lo transporta; y como lo señalé: se reputa actos de comercio, según el artículo 75, “las empresas de transportes de personas”; esto es materia federal, al margen de que se establezca que el legislador puede realizar distinciones para clasificar, estoy de acuerdo, dentro de su competencia.

No me pronuncio sobre libertad de comercio en este sentido como lo viene desarrollando el proyecto, porque creo que —en principio— lo que tenemos que ver es la competencia.

Si estuviéramos analizando una ley federal, entonces podríamos decir si en función de la justificación misma de la ley federal, pudiese restringirse o no el uso de tarjetas, —como señaló el Ministro Zaldívar— tratándose de lavado de dinero sería una legislación que tendríamos que analizar en forma totalmente diferente.

Aquí creo que el punto central es que el Congreso del Estado de Yucatán no es competente para emitir esta norma dirigida a una empresa que el Congreso dice que es la que presta el servicio de transporte de pasajeros y, por eso, en esos términos, estaría votando en contra del proyecto, haciendo la aclaración que —literalmente— en el concepto de invalidez no se hizo valer por los accionantes y, por eso, no viene desarrollado en un sentido en contra, no se da respuesta a esta cuestión de competencia.

Lo traje a colación en función de, primero, por la suplencia de la queja y, segundo, derivado del último párrafo de la demanda que alude a la fundamentación del decreto legislativo. Eso es todo. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señora Ministra. ¿Alguien más, señores Ministros? Estoy de acuerdo con el proyecto, considero y me uno a alguna de las argumentaciones del señor Ministro Laynez.

En primer lugar, no considero que esta reglamentación del Estado de Yucatán esté regulando el uso de las tarjetas de crédito, ni de los billetes, ni de las monedas; simplemente, está regulando la forma de pago de un servicio en la que determina que las tarjetas de crédito —que ya están autorizadas por la ley federal, que ya son usadas y reconocidas por el Banco de México— se utilicen o no; de tal manera que no lo veo como una regulación sobre la validez o no de las tarjetas, de los billetes o de las monedas en nuestro país.

De esta manera no veo una regulación del Estado de Yucatán en cuanto al uso de este medio de pago, está regulando —eso sí— que el pago de este servicio se haga en tarjetas de crédito, lo cual es una cosa —para mí— distinta.

No coincido tampoco en que, necesariamente, sólo los que usan tarjeta de crédito tengan una capacidad económica superior o mejor a otras personas de la población. Hay personas con suficiente capacidad económica que no les interesa o no han querido tener tarjetas de crédito, o las tuvieron y las cancelaron porque no les conviene; pero eso, —para mí— de por sí, el tener o no tarjeta de crédito no sitúa a las personas en una situación social, económica, distinta de las demás, ni mejor, ni peor. Hay muchísima gente con muchas condiciones económicas que tienen tarjetas de crédito y, aún más, muchas veces gracias a las tarjetas de crédito están en una situación económica complicada y no necesariamente mejor que los demás.

Por otro lado, creo que esto es una forma de que se utilice un servicio y el uso de la tarjeta de crédito favorece, permite, regula, controla el pago de los servicios, de tal manera que se pueda utilizar adecuadamente con las finalidades de calidad pero, sobre todo, de seguridad en su utilización.

Por eso, básicamente, estoy en favor de la propuesta, quizá con algunas argumentaciones adicionales. ¿Alguna otra propuesta, señores Ministros? Señor Ministro Pérez Dayán.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias señor Ministro Presidente. Desde luego que hemos escuchado opiniones en torno al uso o no de la tarjeta de crédito y efectivo, muy profundas, algunas de ellas muy convincentes, pero todas razonables, todas entendibles y generadas desde una óptica muy lógica en cuanto a su argumentación y estructuración.

Sólo me es importante describir dos figuras que me resulta necesario por ser ponente de este proyecto, pero una de ellas –creo– tiene una singular importancia. Se ha expresado el tema de barrera de entrada; la señora Ministra Piña Hernández –con todo cuidado– nos expresó el tema que –aquí se manejaba– era una cuestión específica de libre competencia y, efectivamente, como bien ella lo dice, su argumento va más enfocado a un tema estricto de competencia legal para legislar.

Las restantes participaciones, me parece todas, de alguna manera ocupan la expresión “barrera de entrada”, y esto, que también había sido motivo de investigación antes de preparar el proyecto, me llevó a hacer una consulta sobre lo que se denomina “barrera de entrada”. Recordemos que esta es la forma

en la que una persona accede al servicio de transporte mediante el pago a través de tarjeta de crédito.

La barrera de entrada es una definición que surge de la ciencia económica, y las cuatro definiciones que tengo para ustedes, —muy concretas— junto con las otras veinte que se consultaron, todas ubican que la barrera de entrada está exclusivamente relacionada con la empresa, con el negociante, con el comerciante, no tanto a quien utiliza los servicios de una empresa. Dice una de ellas: obstáculo para que un comerciante pueda acceder a un mercado, —esa es la más sencilla—; dificultades que enfrenta una empresa para entrar a un mercado; una más: obstáculos o dificultades que una empresa tiene para salvar o costes que debe solventar para poder participar en un nuevo sector productivo, costo o condición que impide a un negocio ingresar a un mercado y competir con otros negocios.

Si la atención que hemos puesto es en función de la persona usuaria que debe tener una tarjeta de crédito o de débito para poder hacer uso de un servicio de transporte, parecería que el concepto de “barrera de entrada” no le es compatible, pues no se trata de una empresa o negocio que busca entrar a un sector.

Por el otro lado, coincido plenamente con lo expresado por la Presidencia de este Tribunal: una cosa es utilizar una figura regulada federalmente como medio de pago, y la otra es desarrollar alguna de sus características; en el caso concreto, estoy absolutamente convencido que la disposición —que aquí analizamos— no está normando ninguna figura financiera ni la está adicionando o perfeccionando sus características, lo único que hace es que, a partir de la regulación ya existente, la utiliza para un servicio.

Hablaba del tema de la discrecionalidad del operador, y es que esto influye en todos los aspectos de la plataforma tecnológica, me es importante —como lo hace el proyecto— referirme a la opinión que, sobre el particular, expresó el órgano constitucionalmente competente para considerar qué es una práctica anticompetitiva: aquel órgano que frena estas barrera de entrada y al que le compete finalmente determinar estos factores económicos sin —desde luego— desdeñar la facultad constitucional que corresponde a este Alto Tribunal de confirmar o modificar esos conceptos pero, creo que la opinión, en este sentido, es sumamente ilustrativa, al venir —precisamente— de un ejercicio formulado por la Comisión Federal de Competencia Económica que, en este caso, tuvo a la vista todos los factores que componen este sistema de plataformas electrónicas.

Es por ello que, entre sus más importantes conclusiones, dijo que con este tipo de tecnologías, que posee atributos nuevos y diferenciados, se otorga certidumbre en cuanto al cobro que se va a realizar, principalmente, el método de pago, y reconoce que, conforme aumente la penetración de teléfonos inteligentes y sistemas de pago electrónicos, el servicio podrá expandirse a más segmentos de la población

Concluye que esto no es bajo ninguna consideración una práctica anticompetitiva, supongo que, si hubiere considerado que había una barrera de entrada, aun entendiendo el concepto de una manera diferente a lo que la economía le ha querido restringir, tampoco —creo— lo hubiera dejado pasar, y le hubiera dicho: esto constituye una barrera de entrada.

Evidentemente, —digo— las opiniones, en este sentido, se multiplican; considero que son muchos los factores, entre otros, el control que debe ejercer el Estado para evitar abusos, y los

abusos se dan –por ejemplo– en el sistema de taxis a través de la utilización de un taxímetro, a través del establecimiento de tarifas en base a segmentos cuando lo hace mediante el servicio de sistema de taxis de sitio pero, en este sistema que no se tiene ninguna participación del Estado para determinar el costo, la discrecionalidad del operador puede ser incompatible específicamente con el uso de los sistemas de carácter electrónico.

Esto trae muchísimas más figuras, como otras, el propio control en los ingresos, no veo la dificultad para que, a través de un sistema como estos, el Estado mismo, recaudador, –cualquiera que éste sea– tenga la posibilidad de confirmar mediante datos certeros lo que está generando una empresa productiva, como lo es el servicio de prestación de transporte de pasajeros en un Estado, y con esto también generar todas las consecuencias inherentes que conlleva –incluyendo– el fiscal, y ¿por qué no? ese es muy importante.

Todos reconocemos y ha habido importantes impulsos para generar que todo aquel que, en su momento, entra en un sistema de carácter económico cubra lo que le corresponde cubrir; esto es, se busca ampliar la base de contribuyentes, lo cual se desmerece con el uso y tráfico de efectivo.

Por eso es que ha habido legislaciones que buscan mermar este tipo de operaciones cuando no tienen un control, y es el que se puede dar en las calles en donde alguien se pare y diga: a propósito de que puedo cobrar en efectivo, hoy soy un sistema de *Uber* y aquel que lo quiera súbbase, finalmente, lo puedo cobrar.

Por último, sólo quiero decir que esta Suprema Corte ha tenido en su consideración una importante medida para resolver esto, y fue cuando se utilizó el sistema bancario para las nóminas de los trabajadores; y la nómina permitió que esta Suprema Corte expresara que el pago que se le entrega al operador se puede hacer mediante depósito bancario, y el uso de tarjetas de débito para tal efecto, es exactamente el que puede utilizarse para liberar de un pago.

De suerte que una tarjeta de débito, no necesariamente de crédito, queda claro, es un instrumento que cualquier operador puede utilizar; es más, si mucho me apuran, el sistema hoy de contabilidad electrónica obliga a que las nóminas sólo puedan ser consideradas para efecto del pago de impuestos, cuando se realizan mediante el sistema bancario; y el sistema bancario generalmente termina, no por la entrega de efectivo, lo cual ha sido reconocido como constitucional por esta Suprema Corte, sino mediante el depósito y cobro mediante tarjeta de débito, práctica ya no sólo común, sino generalizada.

La tarjeta de débito es un instrumento que también contempla la ley para poder cubrir el costo de un taxi. En este sentido, cualquier trabajador cuya empresa esté ubicada en un sistema de nóminas tiene una tarjeta de débito.

Bajo esta perspectiva, coincido con lo que aquí se ha dicho, no es un caso de segmentación en función de poder económico, no lo veo de esa manera, de ninguna manera me acerco siquiera a pensar que con esto se busca socavar o hacer a un lado a quien no tiene ninguna posibilidad económica, no lo veo desde esa óptica, lo veo simplemente desde la forma más segura y compatible con este sistema; –como bien aquí se dijo– ideas nuevas para sistemas nuevos. Gracias señor Ministro Presidente.

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

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Gracias Ministro Presidente. Primero, la parte de la definición de lo que es una barrera de entrada es absolutamente correcta; me parece que donde diferimos es en el sujeto que está restringido por la barrera de entrada; la empresa sólo puede realizar actos de comercio con aquellos que tienen tarjetas de crédito, los que no tienen tarjetas de crédito están vedados y la empresa está vedada de ese segmento; esa es una barrera de entrada.

Ahora, visto desde el otro lado, desde el punto de vista del consumidor, es discriminatoria; para la empresa es una barrera de entrada, para el consumidor es discriminatorio. Si uno no tiene la autorización de un particular tercero —entiéndase el banco— no tiene acceso a esos servicios, es decir, no hay un mercado al cual él pueda acceder, eso es discriminatorio por no tener una tarjeta de crédito, porque un banco no le aprobó la tarjeta de crédito o porque no la quiso obtener.

Entonces, la barrera de entrada es para la empresa, y es evidente que no tiene acceso a todo el mercado con esta restricción, y es discriminatorio para el usuario que al no tener tarjeta de crédito no puede acceder a estos servicios.

En cuanto a los impuestos federales —del impuesto sobre la renta y del impuesto al valor agregado— sinceramente no sé qué tenga que ver el asunto; es decir, estamos viendo un tema de transporte donde el Estado de Yucatán está regulando, está limitando el uso de pago para actos de comercio, y el impuesto sobre la renta y el impuesto al valor agregado son impuestos

federales que le compete a la autoridad federal, a la legislatura federal establecer y hacer los medios de pago o los medios de cumplimiento a las obligaciones, inclusive, los medios de fiscalización de esos impuestos.

Entonces, no logro entender qué tiene que ver una entidad federativa en ese sentido. Por lo tanto, reitero mi postura en estar en contra del sentido del proyecto. Gracias señor Ministro Presidente.

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

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. Para no ser reiterativo de lo que dije, me voy a referir sólo a dos cuestiones de las que mencionó el Ministro ponente, coincidiendo en todo lo que acaba de decir el Ministro Gutiérrez.

Primero. Me parece que ninguno de los que estamos aquí hemos entendido la barrera de entrada de una manera diferente a la que se ha definido. La barrera de entrada son aquellos requisitos o condiciones que se consideran extraordinariamente difíciles y que dificultan o impiden que un nuevo jugador entre a un determinado mercado –por eso se llaman barreras de entrada–, son muros para evitar o dificultar que alguien entre a un mercado; en este sentido, va dirigido a la empresa o a la persona física que quiere prestar cierta actividad, y son anticompetitivas porque –precisamente– al impedir o dificultar que entren nuevos jugadores a un mercado, se beneficia en ocasiones a los monopolios o en ocasiones a las empresas dominantes en determinado mercado, este es por el lado de quien pretende entrar o ha entrado a un mercado.

Pero –obviamente– la libre competencia o la competitividad no se establece en la Constitución solamente para beneficiar, o no perjudicar a los actores económicos, que tiene una lógica –desde ese punto de vista–, sino se hace, sobre todo, para beneficiar a los consumidores, para que los consumidores tengan mayores opciones, mejor calidad y mejor precio, que es lo que genera la competencia; entonces, en este sentido, creo que todos los que hablamos de barreras de entrada estábamos entendiendo así, nadie dijo que la barrera de entrada fuera al usuario del servicio.

Segundo. Es importante que haya un órgano –como la Comisión Federal de Competencia Económica– que en el ámbito de sus facultades pueda decidir una serie de situaciones muy importantes, pero no es el órgano constitucionalmente competente para interpretar la Constitución.

El órgano constitucionalmente competente para interpretar la Constitución –de manera definitiva y última– es este Tribunal Constitucional, quien al final determina lo que dicen los artículos 5o. o el 28, –cualquiera de los que estamos mencionando– es este Tribunal Constitucional; obviamente, nos allegamos de elementos. La opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica –que no deja de ser importante–, en materia electoral por disposición también de la ley, en acciones de inconstitucionalidad de materia electoral, recibimos la opinión de la Sala Superior del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, pero no nos es vinculante en modo alguno. La analizamos, la ponderamos y, si nos convence, pues –obviamente– tomamos elementos desde ese punto de vista; pero me preocupa que pudiera pensarse que estamos asumiendo o usurpando atribuciones que no nos corresponden y que le corresponden a otro órgano del Estado.

Estamos resolviendo una acción de inconstitucionalidad a partir de la cual nos corresponde, por mandato constitucional y por una obligación y atribución que tenemos que desarrollar, establecer el contenido último de estos preceptos, no a otro órgano del Estado. Gracias Presidente.

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

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: Gracias Presidente, muy brevemente para justificar mi postura. Comparto el proyecto y los razonamientos que lo sostienen en este punto. Para mí es importante poder definir cuál es la perspectiva desde la que analizo la problemática, ya lo señalaba la sesión anterior.

Me parece que estamos en presencia de una circunstancia en la que este servicio de transportar a una persona de un lugar a otro, por parte de un particular para otro particular, se venía desarrollando de manera normal desde hace varios años, y así se venía prestando ese servicio entre particulares sin ninguna intervención del Estado para regularlo o para –de alguna manera– reglamentarlo.

Las características o los aspectos que diferencian a este servicio –digamos– del servicio público de transporte de taxis, –por señalar alguno–, pues era precisamente todas estas medidas que hemos venido analizando y discutiendo, en las que algunos las han estimado inconstitucionales y otros hemos considerado que no tienen ese vicio de inconstitucionalidad.

En este debate creo que hay tema previo que no hemos analizado en este caso porque no viene planteado y porque se

trata de una acción de inconstitucionalidad promovida por la minoría de los legisladores que, finalmente, aprobaron esta ley en el Estado de Yucatán. Y el primer paso –creo– es definir si estas relaciones entre particulares pueden ser reguladas por el Estado o no. Creo que esa es la primera pregunta en este asunto, no la tenemos planteada de esa manera y, creo que, por eso, no entramos al análisis de este primer aspecto, que me parece fundamental para poder definir –como paso subsecuente– si hay la posibilidad de que sea regulado, sobre qué bases puede ser regulada esta relación entre particulares; que es como veo este servicio que estamos analizando.

Tenemos varios asuntos pendientes en este Tribunal Pleno sobre temáticas similares en otros Estados, tal vez en algunos de esos debamos enfrentar este primer paso que, en este caso no fue así. Aquí solamente se planteó el tema de la competencia; de inicio, la competencia para poder regular este tipo de servicio, si se trataba de un tema de transporte o un tema de comercio. Ahora, vuelve a surgir la misma temática con motivo de esta norma específica en donde se determina que este tipo de servicio debe ser satisfecho o pagado solamente a través de una tarjeta de crédito o una tarjeta de débito expedida por una institución autorizada.

¿Y cómo veo la situación? Como decía, esto no es un servicio público de transporte de personas, esa es una categoría aparte, que está regulada en la ley y que tiene su propio perfil, su propio margen, sus propios requisitos y su propia regulación. Esto es una categoría especial que el Estado, por la problemática que le venía generando la prestación de este servicio entre particulares frente al servicio público de taxis, se vio en la necesidad de intervenir para tratar de regular y para tratar de establecer cierto orden, a fin de que puedan coexistir estos servicios, sin que uno

—digamos— afecte al otro, porque para todos es conocido que en muchos lugares de nuestro país, e incluso, en otros países, ha habido un conflicto serio respecto de las personas que tienen una concesión para el servicio público de taxi, en donde siempre han criticado —en términos generales— que este otro servicio —el servicio de particular a particular— se presta sin mayor regulación, sin mayor normatividad, sin que se les exijan todos los requisitos que se les exige a alguien que pretende obtener una concesión con motivo del servicio público de taxi.

El Estado —insisto— interviene —entiendo— con el ánimo o la finalidad de poder generar cierta armonía en esta situación, y establece —como ya lo decía— una categoría especial, no es servicio público de transporte de personas, es un servicio que se presta por un particular a otro particular, y este servicio tiene como característica, no porque al legislador se le hubiera ocurrido, sino porque ya se venía prestando de esa manera a través de plataformas informáticas. Digamos, lo que hace el Estado es reconocer las características y las condiciones en que se venía prestando este servicio antes de que se regulara, y lo toma, lo define como ese perfil que ya tiene y que ha venido operando así durante muchos años, en donde se establece que deben ser propietarios de los vehículos, deben ser de cierto modelo, deben de tener ciertas características de seguridad y comodidad. Y otro de los signos distintivos de este servicio es que el pago se hace a través del cargo a una tarjeta de crédito o de débito. Esto también —entiendo— en aras de abonar al tema de seguridad para que la persona no tenga que llevar efectivo para pagar en ese momento y el conductor o el operador del vehículo tampoco tenga que manejar el dinero en efectivo.

Así que, —como lo aprecio— en este caso, el Estado de Yucatán toma un servicio entre particulares que se venía prestando, con

esas características, lo toma, lo regula y le establece una categoría especial en la ley respectiva. No es que se tenga que asimilar al servicio público de taxi que se viene prestando, le reconoce las características, simplemente lo regula y le dice: ahora voy a tener que expedirte –en el caso de la legislación que analizamos– un certificado para que tú puedas llevar a cabo o puedas prestar ese servicio; que si el servicio es caro o no es caro, que si los coches deben ser muy modernos o muy lujosos, que si el pago solamente tiene que hacerse en tarjeta de crédito, no es una condición que el legislador le haya impuesto a esta categoría para los que quisieran incorporarse a la misma, es la definición del servicio como se venía prestando.

En esa medida, me parece que, tomándolo como una categoría especial, distinto de lo que es el servicio público y otro tipo de servicios de transporte que se prestan, pues el legislador lo toma con esas características, lo regula, dice: ahora yo voy a verificar que este servicio se preste en esas condiciones que ya estaban establecidas, nada más que ahora te voy a expedir un certificado para que lo puedas llevar a cabo.

En esa medida, creo —también— que esta norma —la que estamos analizando en concreto— que obliga al pago a través de tarjeta de crédito, pues lo único que hace es recoger un medio de liberación de las obligaciones reconocida legalmente en nuestro país, que es a través de una tarjeta de crédito o de débito, no creo que sea una legislación que esté, o que su materia, o que su finalidad sea regular la manera de liberar las obligaciones en nuestro país o que esté violando la ley monetaria o esté generando una especie de barrera para que las personas en nuestro país puedan utilizar la moneda mexicana para liberarse de sus obligaciones; no, está tomando un medio legal reconocido de liberación de obligaciones, como lo es la tarjeta de crédito.

En esa medida, considero que no sería necesario que se expidiera una ley federal en donde dijera: esa ley federal, que este tipo de servicio de plataformas informáticas para el transporte entre particulares, debe ser realizado a través del uso de la tarjeta de crédito; no se está legislando sobre la tarjeta de crédito, se está analizando que, en este tipo de servicio, pues la liberación o el pago respectivo debe ser a través de un medio reconocido por nuestras leyes, que es la tarjeta de crédito o de débito.

Desde esta perspectiva, entiendo y respeto todas las que se han expuesto, e insisto, creo que tendremos que enfrentar esta problemática desde un plano previo cuando se nos plantee si el Estado tiene facultades para regular este tipo de contratos entre particulares, pero como está legislado —en este caso— en Yucatán, creo que reconoce, recoge y reglamenta este tipo de servicio con las características que ya tenía antes de que el Estado interviniera para tratar de poner orden y tratar de armonizarlo con el servicio público, en este caso, que se presta a través de concesiones, como pudieran ser los taxis. Por estas razones, comparto el proyecto en este 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. Comparto mucho lo que acaba de decir el Ministro Pardo. Evidentemente, lo que hizo el Estado de Yucatán fue tomar un modelo de negocio de una empresa en particular y plasmarlo en la ley; el problema es que me parece que es muy distinto que una empresa desarrolle su modelo de negocio para

un segmento particular a quien le quiere prestar el servicio, a que ese modelo de negocio quede plasmado en ley, porque en el momento que queda plasmado en ley, le establece restricciones a otras empresas de plataforma tecnológica que quizá le quisieran prestar ese servicio a otros segmentos de la población, y ahí es donde creo que existe la barrera a la competencia, ahí es donde creo que existe la barrera a entrar a competir con diferentes segmentos de la economía.

El atar una ley a un modelo de negocio de una empresa que está dando un servicio determinado, no quiere decir que no lo pueda dar, no quiere decir que contractualmente no se pueda dedicar a ese segmento; pero el tomar ese modelo o plasmarlo en la ley veda a otras empresas, que prestan un servicio similar, a atender a otros segmentos de mercado que a lo mejor no tienen acceso a tarjeta de crédito, que a lo mejor no pueden pagar lo que implicaría el valor de un servicio que utiliza como insumo un costo de un vehículo de cierto precio. Ahí es donde me parece que existe la violación al artículo 28 constitucional. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias. Señora Ministra Piña.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Nada más para comentar. Desde el principio del análisis de esta acción, se planteó si, tratándose en concreto de plataformas tecnológicas de transporte –y lo planteé, por eso lo recuerdo– en relación con el servicio que prestaban los Estados que estaban facultados o no para regularlo, y ya se analizó; no sé si va a ser motivo de reflexión en las próximas acciones, pero se determinó –por mayoría– que los Estados sí podían establecer, como se trataba de servicio de transporte de pasajeros –de personas– sí lo

podían hacer. Voté en contra porque –precisamente– no estábamos analizando la división entre una plataforma tecnológica y el servicio de transporte para diferenciar si ella actuaba simplemente como intermediaria, o bien, como prestadora de servicio, y eso lo planteé en el sentido de que lo teníamos que hacer de oficio en suplencia de la queja porque no venían los argumentos en el proyecto; y así se estableció, se tomó votación, y se dijo que el servicio de transporte de pasajeros de los Estados podían regular este tipo.

Una cosa es la motivación de un decreto, de un acto legislativo, en donde precisamente existe una realidad que necesita ser regulada, esa es la motivación. ¿Que se necesitaba regular éstos? Claro que se necesitaba regular. ¿Estaban facultados o no para regular? Eso era el primer tema que se trató. Por eso, eso de que se estén creando categorías de servicio, están regulando precisamente una plataforma tecnológica de transporte, y así se estableció.

Por otro lado, no es que recoja una realidad y la concrete, claro, esa es la motivación de todo acto materialmente legislativo, lo que tenemos que analizar es la constitucionalidad de ese acto y, en ese sentido, teníamos que partir, precisamente, de la fundamentación, –como incluso lo refirió el señor Ministro Gutiérrez– y al que hice hincapié desde la primera nota.

No creo que se tome lo que las empresas dicen, y lo pongo en una ley para crear una categoría especial; no, es una legislación, es una obligación que les imponen a las empresas; la ley está redactada como deberes de las empresas y de los operadores, y eso es lo que estamos analizando, y lo que tenemos que ver – como inicio para analizar esta acción– y, por eso, lo planteé, era la competencia de los Estados para regular esta situación. En el

sentido de que era una situación que necesitaba ser regulada, claro, es la motivación del acto legislativo. En ese sentido, estoy de acuerdo con lo que expresó el señor Ministro Pardo; de ahí a que no analizamos la fundamentación, eso se estuvo planteando desde el primero. Si vamos a cambiar o vamos a tener una nueva reflexión, se verá en los próximos asuntos, pero en esta acción se determinó que el Estado de Yucatán podía establecer requisitos, tanto para las empresas como para los operadores de servicio en transporte de pasajeros de plataformas de redes de transportes. Eso es lo que estamos determinando en esta acción, nada más para que quede claro por qué no comparto lo que comentó el señor Ministro Pardo. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señora Ministra. Señor Ministro Pardo.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: Gracias señor Ministro Presidente. Solamente para hacer una aclaración. Me parece que lo que planteó la señora Ministra, al principio del debate de este asunto, es si era competencia de los Estados o competencia federal, y mi punto es previo a eso es, sea entidad federativa o sea Federación, el Estado tienen la posibilidad de legislar sobre un contrato entre particulares. Ese es el punto que digo que no enfrentamos, aquí se discutió si era competencia federal o local. Nada más, con esa aclaración. Gracias señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Alguien más, señores Ministros? Tomamos la votación, señor secretario, por favor.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Si señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: En contra del proyecto.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: En contra del proyecto.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: En contra, anuncio voto particular.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: A favor del proyecto en este punto.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: En contra.

SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.: En contra en ese punto.

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 mayoría de cinco votos en contra de la propuesta del proyecto y por la invalidez del artículo 40 quater, fracción V, de la ley impugnada, con anuncio de voto particular del señor Ministro Zaldívar Lelo de Larrea y, por ende, se desestimaría la acción respecto de la fracción V de este artículo 40.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: SE DESESTIMA, ENTONCES, ESTA PARTE DE LA PROPUESTA.

Y continuamos con el último de los puntos a discusión.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias señor Ministro Presidente. Finalmente, se pone a consideración de ustedes, lo que se denomina “Vulneración a las libertades de tránsito y libre competencia”, contenido como 4.5 del proyecto.

Los accionantes alegan que los artículos 40 bis, 40 quinquies, 40 septies, fracción III, y 41, fracción IV, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán violentan la libertad de tránsito y libre circulación, al imponer rutas y autorizaciones para la prestación del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas.

El proyecto, partiendo de una interpretación sistemática, sostiene que el término “ruta” no es inconstitucional en el contexto del artículo 40 septies, fracción III, en tanto este sea entendido como el trayecto individual que realice el operador del vehículo para un usuario en específico; el cual será establecido de común acuerdo con el operador, de conformidad con los términos del contrato celebrado con la empresa de redes de transporte y atendiendo a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

De igual forma, no puede estimarse que el término “ruta” previsto en el artículo 41, fracción IV, de la Ley de Transporte del Estado de Yucatán resulte aplicable a los certificados vehiculares emitidos por la autoridad estatal, sino únicamente en relación con aquellas autorizaciones que prevean un límite territorial para desempeño del servicio de transporte.

Por último, en relación con los artículos invocados 40 bis y 40 quinquies, los cuales sólo son mencionados, el proyecto considera que el derecho impugnado respeta los principios de fundamentación y motivación, al no evidenciarse afectación a los destinatarios de la norma, toda vez que, tratándose de disposiciones legales, dichos principios serán exigibles en su ejecución y no en la elaboración de las mismas.

Asimismo, se estima que la exhaustividad mencionada por los promoventes no guarda relación alguna con el propósito de

deliberación y creación de una norma como para impactar en su validez. Es todo, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Está a su consideración, señora y señores Ministros. ¿Algún comentario al respecto de este punto? Señora Ministra Piña.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Perdón, otra vez el siguiente artículo. ¿Establece el proyecto que se hace una interpretación conforme respecto de la ruta? Es lo que estamos viendo ahorita. Sencillamente porque voy a estar en contra, porque se hace una interpretación conforme, partiendo de que está en relación al contrato con el pasajero, que eso se debe entender por ruta. La propia ley nos dice qué es la ruta; y no puedo transitar con la interpretación porque la cuestión de la ruta la llevamos al contrato con el pasajero, y la ruta es lo que tiene que estar en el certificado; es un requisito que debe estar en los certificados que establece para poder operar el servicio.

Entonces, la construcción del proyecto es en relación a la ruta del contrato con el pasajero, y en ningún certificado que se les dé a cada operador va a poder tener la ruta entre un pasajero con otro. De ahí parte la interpretación y, por eso, estaré en contra. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señora Ministra. ¿Alguien más, señores Ministros? Señor Ministro Gutiérrez.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Votaré en contra de los artículos 40 bis y 40 quinquies, porque me parece que no están impugnados.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Alguien más, señores Ministros? Señor Ministro Zaldívar.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. También voy a votar en contra de esta fracción, porque —para mí— se presenta una confusión que pudiera dar lugar a algunos abusos; es decir, me queda claro que el servicio se debe prestar conforme a la tarifa y la ruta, pero la ruta no necesariamente está en el contrato.

La ruta se puede entender como el ámbito territorial donde se va a prestar el servicio en general, y entonces, no estaríamos hablando de ruta, sino de territorio donde se va a prestar el servicio, y la ruta es más bien el recorrido específico cuando se presta el servicio, y estos recorridos específicos —por su naturaleza— no están en el contrato porque son posteriores a que haya el contrato tanto con la empresa y el prestador de servicio como el usuario que, en un momento dado, se inscribe a una de estas plataformas tecnológicas y pide el servicio para ir a algún lugar, —incluso— hay una cuestión que ha generado cierto debate entre los usuarios de cuál es la ruta que se debe seguir y, a veces, se generan reclamaciones porque toma una ruta, un recorrido distinto al que el usuario pensaba que debía haber trasladado al pasajero.

Por ello, ante esta ambigüedad y, sobre todo, tomando en cuenta la visión que tengo de esta reglamentación, que me parece, en general, presenta barreras de entrada, no puedo ver aislado este precepto, sino tengo que verlo en conjunto, y me parece que es un aspecto más, —quizás— no tan relevante que pudiera constituir barrera de entrada, porque el concepto de ruta puede dar lugar a diversas interpretaciones y, consecuentemente, votaré también en contra. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Gracias señor Ministro. ¿Alguien más? Quisiera comentar que, si bien es cierto que en la demanda se mencionan estos preceptos, en realidad no hay unas consideraciones o argumentaciones específicas en contra de su constitucionalidad o de su inconstitucionalidad.

De tal modo que me resulta difícil partir de algún punto de vista concreto respecto del análisis que se está resolviendo y, en ese sentido, me pronunciaría —más bien— por no hacer el análisis de estos artículos en general. Señor Ministro Pérez Dayán.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Gracias señor Ministro Presidente. He de referirme —precisamente— a estos específicos temas. Primero, antes que nada, la observación que me ha hecho la señora Ministra Piña Hernández, lleva a que en la hoja 43 se hable de una interpretación sistemática, pues evidentemente el término “ruta” que ahí se traza va en función originalmente de las que se autorizan a los servicios distintos de las plataformas, que ya traído a la modalidad electrónica, pues es la que queda entre el punto de origen y el de destino, y en la que el usuario está absolutamente seguro que es la que le van a cobrar; ya si sobre la propia trayectoria hubiere contingencias, pues éstas ya no serán necesariamente complicadas o difíciles para entender por él, pues sabe que el costo está predeterminado sobre la base que la propia plataforma utiliza y aun cuando llegara a haber dificultades, llegará al punto y no tendrá —de ninguna manera— que resarcir con efectivo lo que haya quedado diferenciado.

Pero lo importante es resaltar que, sobre esas bases, entre la distinción de la ruta de otro tipo de servicios y la que se traza a partir de la solicitud que se hace por plataforma electrónica,

llevaría a la interpretación sistemática, —como se apunta en la hoja 43— más que la conforme.

Por otro lado, efectivamente, —como bien lo han señalado— se mencionan simplemente los artículos 40 bis y 40 quinquies. La señora Ministra Piña Hernández, en el inicio de esta discusión, muy atinadamente me dijo: hay dos artículos que no están incorporados a la acción. De suerte que, en atención a ello y agradeciendo su observación, los incluí, con lo que inmediatamente sigue, porque bien, como ustedes dicen, parecería como que son sólo invocados, no desarrollados; no quisiera decir que es la sistemática misma de la acción pero, en general, están entremezclados, no se sabe específicamente si esos artículos tienen que ver o no con el argumento, el cual anteceden o del cual preceden; sin embargo, se trataron de hacer así en función de la observación hecha por la señora Ministra y, desde luego, para cuando esto sucedió, el asunto ya había avanzado. El tema del sobreseimiento: en estricta técnica, estos que no tienen agravio alguno y que no hay causa alguna —por lo menos para mí— que suplir, tendrían que ser motivo de un sobreseimiento. Si este Alto Tribunal estimara que los artículos 40 bis y 40 quinquies sólo invocados, más no desarrollados, fueran motivo de un pronunciamiento de sobreseimiento, con todo gusto lo incorporaría así; creo que es lo más conveniente, desafortunadamente, en la etapa en la que nos encontramos, sólo permitiría hacerlo si este Tribunal lo autoriza.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Entonces, estaría a su consideración esta propuesta del señor Ministro ponente en relación con el sobreseimiento de estas dos disposiciones, respecto de las que se transcribieron incluso, pero no se hace valer ningún concepto de invalidez al respecto. Señor Ministro Zaldívar.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. En mi opinión, no habría lugar al sobreseimiento porque los preceptos están impugnados; lo que quizá habría es, si se hace suplencia de la queja y el Ministro ponente llega a la conclusión que los artículos no son inválidos, pues simplemente se tendrían que quitar del estudio, toda vez que no se advierte causa que suplir; algunos hemos votado porque es inválido pero, en la lógica del proyecto, me parece que lo técnicamente correcto sería decir: estos preceptos son impugnados, no hay concepto de invalidez en su contra, no advierto que haya lugar a suplir, porque suplir implica dar la razón y establecer la invalidez, simplemente creo que pudiera no incluirse y hacer una manifestación en relación con esos preceptos, no hay concepto específico y que no se advierte causa para suplir. Esa sería mi propuesta. Gracias señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Porque, finalmente, de las argumentaciones, si fuera suplencia, tendrían que ir encaminadas a su inconstitucionalidad, no a su constitucionalidad. De tal modo que pudiera hacerse también ese planteamiento —como sugiere el Ministro Zaldívar—. ¿Alguna otra opinión, señores Ministros? Señor Ministro Gutiérrez.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Gracias señor Ministro Presidente. Bueno, tomando la sugerencia del Ministro Zaldívar, votaría por la inconstitucionalidad únicamente del artículo 40 bis; me parece que, el obligar a que el operador y administrador de la plataforma tecnológica sea una persona moral, es violatorio del principio de igualdad, porque no veo una razón constitucionalmente válida para que una persona física no

podría ser el operador. En ese caso, supliendo, votaría en contra del artículo 40 bis.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Y respecto del otro artículo?

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Estoy de acuerdo con el proyecto.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Señora Ministra Piña.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Creo que lo que está proponiendo el señor Ministro Zaldívar sería lo que procedería. Me pronunciaría en contra en relación al 40 bis porque están regulando una empresa de transporte directamente y es un acto de comercio que se reputa, en determinado caso que así se establezca, materia federal y no local.

En cuanto a las rutas, sería por la misma cuestión; están regulando este tipo de servicio pero, además, los otros artículos me parece que rompen el principio de seguridad jurídica, porque el artículo 6 de la propia ley establece lo que se define como ruta; en el reglamento dice que este tipo de servicios de plataforma nada más pueden actuar en todo el territorio del Estado, y en otro artículo del reglamento que tiene que especificar el municipio. Entonces, de una lectura de toda la reglamentación correspondiente, creo que es inseguridad jurídica, en función de que esta es una obligación que se establece en el propio certificado; entonces, sería por seguridad jurídica, y estaría por la invalidez de estos artículos. Gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Bueno, yo votaría en contra de que se haga el estudio en el proyecto –ni siquiera una suplencia de la queja– de estas disposiciones, que no fueron

realmente impugnadas, y me quedaría, en ese sentido, sin pronunciarme sobre la validez o invalidez de las normas; simplemente señalando que no estoy conforme con el proyecto en cuanto hace el análisis de esas disposiciones. Si no tienen inconveniente, entonces, vamos a tomar la votación.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: De acuerdo con el proyecto, excepto en suplencia de la queja, por la invalidez del artículo 40 bis.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Estaría con el proyecto modificado. Perdón señor Ministro Presidente, si podemos precisar lo que es.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Si es tan amable, señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: A lo que me refiero, ¿qué es lo que aceptó el señor Ministro ponente?, porque entiendo que él aceptó ajustar el proyecto.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Para que quede la precisión.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Desde luego que sí, señor Ministro Presidente. Si consideramos conveniente y posible, ahora en esta etapa, sobreseer por los dos artículos, propondría sobreseer por los dos artículos.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Eso es, esa era la propuesta. Bien.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Entonces, estoy con el proyecto modificado.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Bien. Señor Ministro Gutiérrez.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Para rectificar mi voto, estaría por el sobreseimiento, en primer lugar.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Bien. Señor Ministro Zaldívar.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: En contra del proyecto original y del modificado, y por la invalidez de los artículos 40 bis, 40 septies, fracción III, y 41, fracción IV, y anuncio voto particular.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Continúo.

SEÑOR MINISTRO PARDO REBOLLEDO: A favor del proyecto modificado.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Estaría en contra del original, en contra del modificado, y por la inconstitucionalidad de los artículos 40 bis, 40 quinquies, 40 septies y 41, fracción IV, del decreto impugnado, y anuncio voto particular.

SEÑOR MINISTRO MEDINA MORA I.: Con la propuesta modificada.

SEÑOR MINISTRO LAYNEZ POTISEK: Con el proyecto modificado.

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Con el proyecto modificado.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE AGUILAR MORALES: También, con el proyecto modificado.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Señor Ministro Presidente, me permito informarle que existe mayoría de siete votos a favor de la propuesta modificada del proyecto, consistente en reconocer validez de los artículos 40 septies, fracción III, y 41, fracción IV, y sobreseer respecto de los artículos 40 bis y 40 quinquies, con voto en contra de los señores Ministros Zaldívar Lelo de Larrea y Piña Hernández, por la invalidez de los preceptos.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: BIEN, EN ESE SENTIDO QUEDA APROBADA ESTA PARTE DE LA PROPUESTA.

Señor Ministro ¿alguna precisión final?

SEÑOR MINISTRO PÉREZ DAYÁN: Sí señor Ministro Presidente. Entonces, el considerando quinto desaparece, pues no se alcanzó ninguna votación mayoritaria que decrete invalidez de la cual hubiere que pensar en sus efectos.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Bien. Señor secretario, nos puede precisar los resolutivos.

SECRETARIO GENERAL DE ACUERDOS: Sí señor Ministro Presidente.

PRIMERO. ES PROCEDENTE PERO INFUNDADA LA PRESENTE ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD.

SEGUNDO. SE SOBRESEE EN LA PRESENTE ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD RESPECTO DE LOS ARTÍCULOS 40 BIS Y 40 QUINQUIES DE LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE YUCATÁN.

TERCERO. SE DESESTIMA LA PRESENTE ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD RESPECTO DE LOS ARTÍCULOS 40 QUATER, FRACCIÓN V, Y 40 SEXIES, FRACCIONES VIII Y IX, EN LAS PORCIONES NORMATIVAS QUE 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, PUBLICADA MEDIANTE DECRETO 400/2016 EN EL DIARIO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE YUCATÁN DE VEINTIDÓS DE JUNIO DE DOS MIL DIECISÉIS.

CUARTO. SE RECONOCE LA VALIDEZ DE LOS ARTÍCULOS 40 SEXIES, FRACCIÓN IX, EN LAS PORCIONES NORMATIVAS QUE SEÑALAN “QUE SU AÑO MODELO O DE FABRICACIÓN O EJERCICIO AUTOMOTRIZ NO SEA ANTERIOR A SIETE AÑOS; QUE TENGA MÁXIMO SIETE PLAZAS, INCLUYENDO AL OPERADOR, MÍNIMO CUATRO PUERTAS, CINTURONES DE SEGURIDAD EN CONDICIONES DE USO PARA TODOS LOS PASAJEROS, BOLSAS DE AIRE DELANTERAS” ASÍ COMO “QUE EL VEHÍCULO CUMPLA CON LOS REQUISITOS ADMINISTRATIVOS PARA SU CIRCULACIÓN PREVISTOS EN LA LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE YUCATÁN, Y SU REGLAMENTO”, 40 SEPTIES, FRACCIÓN III, Y 41, FRACCIÓN IV, DE LA LEY IMPUGNADA.

QUINTO. PUBLÍQUESE ESTA SENTENCIA EN EL PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO DE YUCATÁN Y EN EL SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN Y SU GACETA.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: ¿Están de acuerdo con los resolutivos, en cuanto su congruencia con las votaciones? ¿En votación económica se aprueban? **(VOTACIÓN FAVORABLE).**

QUEDA APROBADOS LOS RESOLUTIVOS.

EN CONSECUENCIA, RESUELTA LA ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD 63/2016.

Pero hay una intervención del señor Ministro Zaldívar.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Gracias señor Ministro Presidente. Simplemente para reiterar que formularé voto particular. Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Tome nota la secretaría. Señor Ministro Gutiérrez.

SEÑOR MINISTRO GUTIÉRREZ ORTIZ MENA: Con el mismo propósito, señor Ministro Presidente.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Señor Ministro Franco.

SEÑOR MINISTRO FRANCO GONZÁLEZ SALAS: Nada más para el registro.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Señora Ministra Piña.

SEÑORA MINISTRA PIÑA HERNÁNDEZ: Una cuestión de forma. El artículo 105 dice: “Las resoluciones de la Suprema Corte de Justicia sólo podrán declarar la invalidez de las normas impugnadas siempre que fueren aprobadas por una mayoría de cuando menos ocho votos”.

Esto implica –por ejemplo–: en muchos de los artículos no se alcanzó la votación de la mayoría de ocho votos. Hubo una mayoría declarando inválidas las normas, pero al no alcanzarse la votación idónea, entonces lo que se hizo fue desestimar; ¿eso llevaría —es duda— a reconocer validez en un resolutivo o a que se están desestimando porque no alcanzó la mayoría?, pero no hay un reconocimiento de validez por parte de esta Suprema Corte, porque –precisamente– no se dio el supuesto del artículo 105 que establece la votación calificada. Es una duda.

En función de los resolutivos, que creo que podría variar, no sé, si reconoce validez o se desestimó la acción; es duda.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Es desestimación realmente, porque no se alcanzó la votación suficiente para la invalidez propuesta en la demanda. Señor Ministro Zaldívar.

SEÑOR MINISTRO ZALDÍVAR LELO DE LARREA: Perdón señor Ministro Presidente. No tengo presente, exactamente, cada una de las votaciones pero, hasta donde recuerdo, hubo algunos artículos donde se alcanzó una mayoría por la validez, entonces ahí hay reconocimiento de validez, aunque sea de cinco, dada la integración; y, en aquellos en que hubo una mayoría por la invalidez, pero no es una mayoría calificada, simplemente se desestima, es decir, no quiere decir que la Corte haya validado esos requisitos, simplemente, la Constitución nos establece una mayoría calificada y esa no se logró.

SEÑOR MINISTRO PRESIDENTE: Así es. Tal cual como usted señala, señor Ministro Zaldívar, así se hizo el reconocimiento de validez, sólo en aquellas en las que se alcanzó una mayoría por la validez.

Voy a levantar la sesión, los convoco a la próxima que tendrá lugar el lunes, en este recinto, a la hora acostumbrada. Se levanta la sesión.

(SE LEVANTÓ LA SESIÓN PÚBLICA A LAS 13:50 HORAS)