



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

territorial y especialización por Materia de los Tribunales de Circuito y de los Juzgados de Distrito, en atención a que los actos reclamados son de naturaleza administrativa y son atribuidos a autoridades responsables que tienen su residencia dentro de la competencia territorial que corresponde a la jurisdicción de este juzgado.

B. PRECISIÓN DE LOS ACTOS RECLAMADOS.

5. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 74, fracción I, de la Ley de Amparo, se precisa que el presente amparo indirecto se ejerció la acción constitucional contra las autoridades y actos siguientes:

a. Del Gobernador del Estado de Puebla.

I) La promulgación y orden de publicación de los artículos 14, 27, fracción II, 54 y 71, fracción I, inciso D) subinciso e) del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, publicado el dos de junio de dos mil veintidós; y,

b. Del Secretario de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla.

II) El refrendo de los preceptos legales tildados de inconstitucionales que se precisaron con anterioridad.

C. EXISTENCIA DE LOS ACTOS RECLAMADOS.

6. Son ciertos los actos reclamados al **Gobernador y Secretario de Movilidad de Transporte**, ambos del Estado de Puebla, ya que así lo confesaron al rendir su respectivo informe justificado.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y ACUERDOS DE INTERÉS GENERAL PUBLICADOS EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. Respecto de las leyes, reglamentos, decretos y acuerdos de interés general, no se necesita probar su existencia en autos, pues basta que estén publicados en el Diario Oficial, para que la autoridad judicial esté obligada a tomarlos en cuenta, en virtud de su naturaleza y obligatoriedad, y porque la inserción de tales documentos en el órgano oficial de difusión tiene por objeto dar publicidad al acto de que se trate, y tal publicidad determina precisamente que los tribunales, a quienes se les encomienda la aplicación del derecho, por la notoriedad de ese acontecimiento, no puedan argüir desconocerlo.³

D. CAUSAS DE IMPROCEDENCIA.

11. Sea que las partes lo aleguen o no, procede el estudio de las causas de improcedencia, por ser de análisis preferente y de orden público, en términos del artículo 62 de la Ley de Amparo.

Causa de improcedencia invocada por las autoridades responsables.

12. En su informe justificado, las autoridades responsables afirman que se actualiza la causal de improcedencia derivada del artículo 61, fracción XII, de la Ley de Amparo, como consecuencia de que las **normas generales reclamadas** no tienen el carácter de autoaplicativas sino de heteroaplicativas, pues necesitan de un acto de aplicación para afectar su esfera de derechos.

13. Para atender la causa de improcedencia invocada, es preciso señalar lo dispuesto por el artículo

³ Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo XII, agosto de 2000, página 260, registro digital 191452.



16. En ahondamiento a este punto, cabe señalar que en la jurisprudencia establecida por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, se ha distinguido entre normas generales autoaplicativas y normas generales heteroaplicativas, para definir el momento en que estas ocasionan un perjuicio en la esfera jurídica de la parte quejosa y, con ello, determinar la oportunidad en la presentación de la acción constitucional.

17. El criterio de clasificación de ambos tipos de normas gira alrededor del concepto de "individualización incondicionada", el cual constituye un elemento de referencia objetivo para determinar la procedencia del juicio constitucional, porque permite conocer, en cada caso concreto, si los efectos de la disposición legal impugnada ocurren en forma **condicionada** o **incondicionada**. En este caso, la **condición** consiste en la realización del acto necesario para que la ley adquiera **individualización**, que bien puede revestir el carácter de administrativo o jurisdiccional, e incluso comprende al acto jurídico emanado de la voluntad del propio particular y al hecho jurídico, ajeno a la voluntad humana, que lo sitúan dentro de la hipótesis prevista en la norma general reclamada.

18. De esta manera, cuando las obligaciones derivadas de la ley nacen con ella misma, independientemente de que no se actualice **condición** alguna, se estará en presencia de una **ley autoaplicativa** o de **individualización incondicionada**. Dicha clase de disposiciones jurídicas vinculan al particular a su acatamiento desde el momento en que entran en vigor y por lo mismo, afectan su interés jurídico o legítimo desde ese instante, sin que se requiera un acto concreto de

aplicación, razón por la cual se puede reclamar su inconstitucionalidad desde el momento mismo de su entrada en vigencia

19. En cambio, cuando las obligaciones de hacer o de no hacer que impone la ley, no surgen en forma automática con su sola entrada en vigor, sino que se requiere para actualizar el perjuicio en el interés jurídico o legítimo de la quejosa de un acto diverso que condicione su aplicación, se tratará de una **disposición heteroaplicativa** o de **individualización condicionada**, pues la aplicación jurídica o material de la norma, en un caso concreto, se halla sometida a la realización de ese evento.

20. Sustenta lo anterior, la jurisprudencia P./J. 55/97,⁴ de las sustentadas por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, de rubro y contenido siguientes:

“LEYES AUTOAPLICATIVAS Y HETEROAPLICATIVAS. DISTINCIÓN BASADA EN EL CONCEPTO DE INDIVIDUALIZACIÓN INCONDICIONADA. *Para distinguir las leyes autoaplicativas de las heteroaplicativas conviene acudir al concepto de individualización incondicionada de las mismas, consustancial a las normas que admiten la procedencia del juicio de amparo desde el momento que entran en vigor, ya que se trata de disposiciones que, acorde con el imperativo en ellas contenido, vinculan al gobernado a su cumplimiento desde el inicio de su vigencia, en virtud de que crean, transforman o extinguen situaciones concretas de derecho. El concepto de individualización constituye un elemento de referencia objetivo para determinar la procedencia del juicio constitucional, porque permite conocer, en cada*

⁴ Consultable en la novena época del *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo VI, Julio de 1997, página 5, con número de registro digital 198200.*



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

caso concreto, si los efectos de la disposición legal impugnada ocurren en forma condicionada o incondicionada; así, la condición consiste en la realización del acto necesario para que la ley adquiera individualización, que bien puede revestir el carácter de administrativo o jurisdiccional, e incluso comprende al acto jurídico emanado de la voluntad del propio particular y al hecho jurídico, ajeno a la voluntad humana, que lo sitúan dentro de la hipótesis legal. De esta manera, cuando las obligaciones derivadas de la ley nacen con ella misma, independientemente de que no se actualice condición alguna, se estará en presencia de una ley autoaplicativa o de individualización incondicionada; en cambio, cuando las obligaciones de hacer o de no hacer que impone la ley, no surgen en forma automática con su sola entrada en vigor, sino que se requiere para actualizar el perjuicio de un acto diverso que condicione su aplicación, se tratará de una disposición heteroaplicativa o de individualización condicionada, pues la aplicación jurídica o material de la norma, en un caso concreto, se halla sometida a la realización de ese evento.”

21. Luego, a fin de determinar la naturaleza jurídica de las normas reclamadas, es preciso establecer su contenido:

“**ARTÍCULO 14.** Obligaciones de los prestadores de servicios de transporte. Las personas prestadoras de servicios de transporte público, mercantil y ejecutivo deberán cumplir con las características, diseño, cromática, identificación de sus vehículos, la capacidad, **seguridad laboral** y conducta de los conductores y chóferes, el pago de tarifas, su responsabilidad civil con personas usuarias, carga y terceros, así como en lo relativo al cumplimiento de las normas de seguridad y tránsito, derivado de lo establecido en la Ley, este Reglamento y demás disposiciones legales.

ARTÍCULO 27. Lineamientos para el seguro obligatorio. La póliza de seguro vigente obligatoria requerida por la Ley y este Reglamento para los prestadores del servicio deberán cumplir como mínimo con las siguientes especificaciones:

...



22. De lo anterior, el suscrito advierto que la causa de improcedencia invocada es parcialmente fundada, dado respecto del artículo **71, fracción I, inciso D), subinciso e)**, del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, se actualiza la causa de improcedencia prevista en el artículo 61, fracción XII, en relación con el 107, fracción I, de la ley de Amparo, pues como se aduce, esa norma no genera una afectación a la esfera jurídica de la moral quejosa, de manera directa o indirecta, con su sola entrada en vigor, sino que requiere de un acto concreto que individualice su aplicación en perjuicio de la quejosa.

23. Lo anterior ya que indica que las personas prestadoras del servicio de transporte **estarán obligadas** a incorporar un sistema para evaluar el cumplimiento de las metas que en su momento **establezca** la Secretaría o Carreteras de Cuota-Puebla según correspondan, respecto a los estándares de la garantía de los derechos laborales de los conductores que realicen actividades de transporte de personas.

24. De la intelección de ese precepto se desprende que la obligación a la que alude se encuentra supeditada a la palabra “estarán”, la cual hace referencia a la tercera persona del plural del futuro del indicativo de estar o estarse, esto es prevé un supuesto que no se debe realizar al momento de la entrada en vigor de la norma, sino que la implementación del sistema de evaluación al que alude, está condicionado a expedición de las metas que se establezcan, esto es, aquéllas que se precisen en algún momento ya sea por la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla o por Carreteras Cuota-

Puebla, esto es, ni siquiera se encuentra definido qué dependencia será la que emita esos objetivos.

25. Lo cual se corrobora, con lo establecido en los artículos QUINTO y SÉPTIMO de los Transitorios, en donde se dispone que la Secretaría dentro del plazo de ciento veinte días siguiente al de la entrada en vigor del reglamento reformará su Reglamento Interior, a fin de armonizar los conducente en relación a lo previsto en el Reglamento de la Ley de Tránsito y la obligación de expedir un manual de trámites dentro de los ciento ochenta días naturales posteriores, por lo que es factible considerar que será hasta que se hagan tales modificaciones y se cree el manual respectivo que se informará a los prestadores de los distintos servicios de transporte la obligación de crear el sistema de evaluación precisado en la norma y qué metas se les solicitará cumplir y reportar a través de ese mecanismo.

26. Así las cosas, se estima que el artículo combatido es de individualización condicionada, es decir, la sola vigencia del mismo en nada incide en forma incondicionada en la esfera jurídica de la parte quejosa, ya que la creación del sistema de evaluación se encuentra condicionado a la expedición de las metas que en su momento emita la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla o por Carreteras Cuota-Puebla y será en ese momento en el que cobre vida la obligación de reportar avances para cumplir con los objetivos que se tracen.

27. Por tanto, al estimarse que el artículo **71, fracción I, inciso D), subinciso e)**, del Reglamento de la



Ley de Transporte del Estado de Puebla, tiene naturaleza heteroaplicativa, y toda vez que la moral quejosa no acreditó la existencia de un acto concreto de aplicación de dicho numeral, debe considerarse no acreditada una afectación a su esfera jurídica de manera directa (interés jurídico) ni indirecta con motivo de su especial situación frente al orden jurídico (interés legítimo).

28. Lo cual conduce a decretar el sobreseimiento en el juicio, con fundamento en el artículo 63, fracción V, de la Ley de Amparo.

Causas de improcedencias infundadas.

29. Por otra parte, debe considerarse **infundada** la causa de improcedencia hecha valer en relación a los artículos **14, 27 fracción II y 54** del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, ya que estimo que la quejosa es destinataria de los supuestos normativos previstos en tales numerales, y que los mismos, con su sola entrada en vigor, generan "individualización incondicionada" en su esfera jurídica; dado que tienen la naturaleza de normas autoaplicativas, ya que desde su entrada en vigor establecen obligaciones o determinaciones que cumplir.

30. En efecto, el artículo 14 establece que los prestadores de servicios de transporte ejecutivo deben cumplir con los requisitos ahí descritos, entre ellos, el de seguridad laboral, en términos de las normas de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, su Reglamento y las demás disposiciones aplicables.

31. Por su parte, el numeral 27, establece que los vehículos que presten el servicio de transporte ejecutivo deben contar con una póliza de seguro de cobertura amplia con vigencia anual, la cual deberá cumplir con los requisitos mínimos que dispone ese precepto, entre ellos, cubrir los gastos médicos para conductor y familiares, por hasta cinco mil veces (5,000) la Unidades de Medida y Actualización vigente, por evento.

32. Por tanto, al considerarse que tales preceptos sí generan una afectación en la esfera jurídica de los destinatarios, con su simple entrada en vigor, al imponerles obligaciones específicas que cumplir, y haber acreditado la quejosa que es destinataria de las normas, en esa parte, debe desestimarse la causal de improcedencia hecha valer.

33. Asimismo, resulta **infundado** el argumento del Gobernador del Estado de Puebla, en el sentido de que se actualiza la citada causa de improcedencia toda vez que no se afectan los intereses jurídicos o legítimos de la moral quejosa.

34. En efecto, como se precisó con anterioridad, las normas generales pueden ser de carácter autoaplicativo o heteroaplicativo, dependiendo de si los efectos de la disposición legal impugnada ocurren en forma condicionada o incondicionada.

35. Con ello en mente, es necesario destacar que la **introducción del interés legítimo** como título habilitador para promover el juicio de amparo, ha conducido a un nuevo entendimiento con respecto a la extensión de las



categorías de **normas autoaplicativas** y **normas heteroaplicativas** para efectos de la procedencia del amparo.

36. Al respecto, al resolver el amparo en revisión 152/2013,⁵ la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación estableció que, el **interés legítimo**, al constituir un concepto de agravio más flexible, **genera una reducción del espacio de las leyes heteroaplicativas y es directamente proporcional en la ampliación del espacio de leyes autoaplicativas**, ya que en función de este título habilitador, existirán mayores posibilidades lógicas de que una ley genere afectación por su sola entrada en vigor, dado que sólo se requiere constatar una afectación individual o colectiva, calificada, actual, real y jurídicamente relevante, siempre que esté tutelada por el derecho objetivo y, en caso de obtener el amparo, pueda traducirse en un beneficio para el quejoso.

37. Sobre esta base, en la ejecutoria en cita ese Alto Tribunal precisó que en el juicio de amparo promovido en contra de **normas generales autoaplicativas**, **no resulta indispensable que los peticionarios de amparo sean los destinatarios directos de la ley impugnada**, sino que es suficiente que sean **terceros** que resientan una afectación incondicionada, precisando además que en esos casos, se requerirá de un análisis integral de las relaciones jurídicas en que se encuentran los particulares,

⁵ De la sentencia de referencia derivó, entre otras, la tesis aislada 1a. CCLXXXII/2014 (10a.), visible en la página ciento cuarenta y ocho de la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Tomo I, julio de dos mil catorce, con registro digital 2006963, de rubro **“INTERÉS LEGÍTIMO Y JURÍDICO. CRITERIO DE IDENTIFICACIÓN DE LAS LEYES HETEROAPLICATIVAS Y AUTOAPLICATIVAS EN UNO U OTRO CASO.”**

siendo que es en el contexto de este tráfico de relaciones donde se puede apreciar la afectación de la ley.

38. Y en conclusión a lo anterior, la Primera Sala de nuestro Máximo Tribunal de Justicia señaló que las **normas autoaplicativas**, en el contexto del **interés legítimo**, sí requieren de una afectación personal, pero no directa, sino indirecta, la cual puede suceder en tres escenarios distintos:

a) Cuando una ley establezca directamente obligaciones de hacer o no hacer a un tercero, sin la necesidad de un acto de aplicación, que impacte colateralmente al quejoso —no destinatario de las obligaciones— en un grado suficiente para afirmar que genera una afectación jurídicamente relevante;

b) Cuando la ley establezca hipótesis normativas que no están llamados a actualizar los quejosos como destinatarios de la norma, sino terceros de manera inmediata sin la necesidad de un acto de aplicación, pero que, por su posición frente al ordenamiento jurídico, los quejosos resentirán algunos efectos de las consecuencias asociadas a esa hipótesis normativa; y/o

c) Cuando la ley regule algún ámbito material e, independientemente de la naturaleza de las obligaciones establecidas a sus destinatarios directos, su contenido genere de manera inmediata la afectación jurídicamente relevante.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

39. En el mismo tenor, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia se pronunció al resolver el amparo en revisión 216/2014,⁶ señalando que mediante la introducción constitucional del concepto de **interés legítimo**, las personas pueden acudir a cuestionar la validez de normas generales desde la ubicación de **terceros** al contenido o relación jurídica por ella contemplada, siempre y cuando exista una relación causal entre la afectación —colateral— alegada con la norma impugnada, que no puede ser hipotética, conjetural o abstracta.

40. Bajo estas consideraciones, y sin prejuzgar sobre su regularidad constitucional, este Juzgador puede advertir que la entrada en vigor de los artículos 14, 27 fracción II y 54 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla sí tiene incidencia en los intereses legítimos de **Uber México Technology & Software, Sociedad Anónima de Capital Variable**, a pesar de no ser el sujeto directamente obligado por dichas **disposiciones reglamentarias**, lo que la habilita a instar esta la acción constitucional.

41. En efecto, la **sociedad mercantil quejosa** se encuentra en aptitud de expresar un agravio diferenciado al resto de los demás integrantes de la sociedad —por contar con un interés cualificado, actual, real y jurídicamente relevante—, de tal forma que la anulación de

⁶ Entre los criterios derivados de dicha ejecutoria destaca la tesis aislada 1a. CLXXXII/2015 (10a.), consultable en la página cuatrocientos cuarenta y cinco de la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, décima época, Tomo I, mayo de dos mil quince, con registro digital 2009198, de RUBRO: **“INTERÉS LEGÍTIMO EN EL JUICIO DE AMPARO. UNA PERSONA NO DESTINATARIA DE UNA NORMA LEGAL PUEDE IMPUGNARLA EN SU CALIDAD DE TERCERO, SIEMPRE Y CUANDO LA AFECTACIÓN COLATERAL ALEGADA NO SEA HIPOTÉTICA, CONJETURAL O ABSTRACTA.”**

las **normas generales que reclama** producirá un beneficio o efecto positivo sobre esta, ya sea actual o futuro pero cierto.

42. Para ilustrar lo anterior, en primer término es conveniente señalar que el objeto social de la peticionaria de amparo radica, entre otras cuestiones, en la operación de aplicaciones y plataformas informáticas para el control, programación y geolocalización en dispositivos fijos o móviles, **a través de las cuales se puede contratar el servicio ejecutivo de transporte en Puebla.**

43. Además, resulta oportuno destacar que al momento de promover el presente juicio de amparo, la moral quejosa anexó diversas documentales, las cuales adquieren pleno valor probatorio, al haber sido ofrecidas manifestado, bajo protesta de decir verdad, que son copia íntegra e inalterada de los documentos impresos que obran en su poder, entre esos documento se advierte la existencia del oficio **IV.8.1/0001/ERT/2015**, expedido el dieciséis de diciembre de dos mil quince, por el Secretario de Infraestructura y Transportes del Estado de Puebla, en el que se autorizó a **Uber México Technology & Software, Sociedad Anónima de Capital Variable**, el registro como empresa de redes de transporte.

44. Asimismo, se desprende que el diecisiete de diciembre de dos mil veintiuno, el Director de Transporte Mercantil y Aplicaciones de la Secretaría de Movilidad y Transporte, otorgó a la impetrante de amparo una constancia de renovación anual, para seguir operando como empresa de redes de transporte, en su modalidad de servicio ejecutivo en el Estado de Puebla.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

45. En ese sentido, se recuerda que los preceptos tildados de inconstitucionales establecen normativa relativa al horario en el que pueden operar los conductores que brindan el servicio ejecutivo de transporte, la obligación que tienen de contar con una póliza de seguro amplia, con las características mínimas que dispone el reglamento para poder operar y una obligación directa de moral quejosa de brindar seguridad laboral a los prestadores del servicio.

46. Derivado de lo anterior, es posible concluir que la entrada en vigor de las normas generales tendrá un efecto directo sobre el número de personas que estarán interesadas en prestar el servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas administradas por una empresa de redes de transporte.

47. Ya que, sin prejuzgar sobre la legitimidad de las disposiciones reclamadas, los usuarios deberán ponderar sobre el impacto que tendría en su economía una posible reducción en el horario en el que pueden desempeñar su actividad y el costo beneficio de adquirir una póliza de seguro con las características amplias que dispone el Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla.

48. Lo cual indudablemente tendrá incidencia directa sobre el número de personas que podrán prestar el servicio de transporte a través de la plataforma electrónica que administra la quejosa, impactando sobre la esfera jurídica de la peticionaria de amparo.

49. Esto es así, porque el valor de la plataforma tecnológica que la quejosa administra para la prestación

del servicio de transporte, depende, en buena medida, del número de choferes y usuarios conectados a la misma

50. A esto se le conoce como efecto o externalidad de red, las cuales surgen cuando el valor de un producto —en este caso, la plataforma titularidad o explotada por la sociedad mercantil quejosa— aumenta conforme se incrementa el número de usuarios —choferes y usuarios del servicio de transporte—. Los efectos de red generan beneficios tanto para los usuarios, porque aumentan el valor y utilidad de un servicio o producto, como para los prestadores de servicios que, al tener más usuarios, pueden generar mayores ingresos.

51. En ahondamiento a este punto, es necesario destacar que la prestación del servicio de transporte a través de plataformas digitales constituye un mercado de varios lados, lo que, en esencia, significa que dichas plataformas sirven como punto de encuentro para dos o más grupos de agentes —consumidores y oferentes—. Esta clase de mercados, organizados en torno a una plataforma tecnológica, se caracterizan por tener efectos de red pues entre más usuarios existan, más atractiva se vuelve para los choferes que ofrecen sus servicios; de manera similar, entre más choferes haya, más interesados estarán los consumidores en usar la plataforma tecnológica para demandar el servicio.

52. En razón de lo anterior, se puede concluir que las plataformas digitales para la contratación del servicio de transporte se distinguen por estar conformadas por dos o más grupos de clientes —en este caso, usuarios del servicio de transporte y choferes— que se podrían



beneficiar de una interacción entre ellos, pero que por sí solos no pueden obtener ese beneficio a menos que exista un intermediario o catalizador —la plataforma— que facilite dichas interacciones.

53. Trasladas al presente asunto, las anteriores consideraciones llevan a concluir, como se adelantó, que el valor de la plataforma tecnológica para la prestación del servicio de transporte que administra la peticionaria de amparo **Uber México Technology & Software, Sociedad Anónima de Capital Variable**, dependerá, en buena proporción, del número de usuarios del servicio de transporte registrados en dicha plataforma, así como de la cantidad de chóferes que se adhieran a la misma para efecto de ofrecer sus servicios.

54. Lo anterior, pone de manifiesto que la entrada en vigor de los artículos **14, 27 fracción II y 54** del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, tiene incidencia en los intereses legítimos de la sociedad mercantil quejosa, pues al condicionar o limitar la clase de sujetos que podrán adherirse a la plataforma tecnológica que administra en el Estado de Puebla para la prestación del servicio de transporte, tiene la virtualidad de afectar el valor de dicha plataforma y, por tanto, los intereses económicos de la referida peticionaria de amparo.

55. De ahí que sea **infundada** la causal bajo estudio.

Causa de improcedencia advertida de forma oficiosa.

56. Por otra parte, respecto a los actos reclamados consistentes en el refrendo y orden de publicación de los preceptos legales impugnados, atribuidos respectivamente al Secretario de Movilidad y Transporte, así como al Gobernador, ambos del Estado de Puebla, el suscrito advierto de forma oficiosa que se actualiza la causa de improcedencia prevista en los numerales 61, fracción XXIII y 108, fracción III, de la Ley de Amparo, estatuyen lo siguiente:

“Artículo 61. El juicio de amparo es improcedente:

...

XXIII. En los demás casos en que la improcedencia resulte de alguna disposición de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, o de esta Ley.”

“Artículo 108. La demanda de amparo indirecto deberá formularse por escrito o por medios electrónicos en los casos que la ley lo autorice, en la que se expresará:

...

III. La autoridad o autoridades responsables. En caso de que se impugnen normas generales, el quejoso deberá señalar a los titulares de los órganos de Estado a los que la ley encomiende su promulgación. En el caso de las autoridades que hubieren intervenido en el refrendo del decreto promulgatorio de la ley o en su publicación, el quejoso deberá señalarlas con el carácter de autoridades responsables, únicamente cuando impugne sus actos por vicios propios;

(...)”

57. El dispositivo 61, fracción XXIII, de la Ley Reglamentaria de los artículos 103 y 107 de la Constitución General de la República, establece que la improcedencia del juicio de derechos fundamentales no sólo deriva de cada una de las fracciones ahí previstas,



sino que puede tener sustento tanto en la Constitución Federal como en la misma legislación de amparo.

58. Así, la improcedencia que se actualiza deriva de la interpretación, en sentido contrario, de lo establecido en el arábigo 108, fracción III, parte final, de la Ley de la Materia, el cual dispone que cuando en el juicio se impugna la publicación de una norma general, la parte quejosa debe señalar, para los efectos de la vía constitucional, a los titulares de los órganos del Estado a los que la ley encomiende su promulgación, y en el caso de las autoridades que hayan intervenido en la publicación del decreto promulgatorio de la ley, deben señalarse con el carácter de autoridades responsables únicamente cuando sus actos se impugnan por vicios propios.

59. Lo anterior significa que si no se reclama de esa manera la publicación y refrendo del decreto promulgatorio de la ley, el juicio de amparo no será procedente en torno a las autoridades que hayan intervenido en dicha fase del proceso legislativo, precisamente porque tal aspecto no es materia de controversia, al margen de que ello no impide examinar la constitucionalidad del ordenamiento impugnado, en la parte relativa a las consideraciones y fundamentos en que se sustenta el acto de aplicación, en caso de que exista, que se controvierte por vicios propios.

60. Sin embargo la justiciable no reclama el refrendo y publicación del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla por vicios propios, por tanto, es evidente la actualización de la hipótesis de improcedencia respecto del acto que se reclama de la citada autoridad responsable.

61. Sirve de apoyo a lo antes dicho, la jurisprudencia PC.I.A. J/49 A (10a)⁷ del Pleno en Materia Administrativa del Primer Circuito, que establece:

“AMPARO CONTRA NORMAS GENERALES. ES IMPROCEDENTE CUANDO EL QUEJOSO IMPUGNA EL REFRENDO Y LA PUBLICACIÓN DE AQUÉLLAS, PERO NO POR VICIOS PROPIOS. Si el quejoso no combate por vicios propios los actos de refrendo y publicación de una norma general, de modo que omite exponer conceptos de violación y no hay causa de pedir suficiente para destruir la pretensión de su constitucionalidad, y sin que se advierta que proceda la suplencia de la queja deficiente, específicamente por una cuestión de constitucionalidad formal de esos actos, procede decretar la improcedencia del juicio en términos del artículo 61, fracción XXIII, en relación con el 108, fracciones III y VIII, ambos de la Ley de Amparo.”

62. Asimismo, se invoca la tesis XXVII.3o.86 K (10a.)⁸ del Tercer Tribunal Colegiado del Vigésimo Séptimo Circuito, del tenor siguiente:

“AMPARO INDIRECTO. ES IMPROCEDENTE CONTRA EL REFRENDO O LA PUBLICACIÓN DE NORMAS GENERALES CUANDO NO SE IMPUGNAN POR VICIOS PROPIOS. Conforme al artículo 108, fracciones III y VIII, de la Ley de Amparo, en el amparo indirecto contra normas generales el quejoso podrá señalar, con el carácter de autoridades responsables, a las que hubieren intervenido en el refrendo del decreto promulga torio de la ley o en su publicación, siempre que formule conceptos de violación para impugnar esos actos por vicios propios. Por consiguiente, de la interpretación sistemática de las porciones normativas referidas con el artículo 61, fracción XXIII, de la propia ley, se colige que el juicio de amparo indirecto es improcedente cuando en la demanda se señalen como actos reclamados el refrendo o la publicación de

⁷ Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, décima época, libro 23, octubre de 2015, tomo III, página 2248, registro 2010097.

⁸ Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, décima época, libro 21, agosto de 2015, tomo III, página 2128, registro 2009694.



normas generales, pero no se formulen conceptos de violación para controvertirlos por vicios propios.”

63. Por tanto, se decreta el sobreseimiento en el juicio respecto a dichos actos reclamados, con fundamento en el artículo 63, fracción V, de la Ley de Amparo.

64. Al no haber diversa causa de improcedencia que analizar, ya sea que la propongan las partes o que este juzgado advierta de oficio, se procede al estudio de los motivos de disenso respecto del acto que resulta procedente analizar en cuanto al fondo.

E. ESTUDIO DE FONDO.

65. La parte quejosa expresó como conceptos de violación los contenidos en su escrito inicial, los cuales se tienen por reproducidos en este considerando en obvio de repeticiones innecesarias; por no ordenar su transcripción precepto legal alguno, y no disponer así el artículo 74 de la Ley de Amparo; y con apoyo en la jurisprudencia **2a./J. 58/2010**, emitida por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, consultable a página 830, Tomo XXXI, Mayo de 2010, del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Materia Común, del rubro siguiente: **“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN O AGRAVIOS. PARA CUMPLIR CON LOS PRINCIPIOS DE CONGRUENCIA Y EXHAUSTIVIDAD EN LAS SENTENCIAS DE AMPARO ES INNECESARIA SU TRANSCRIPCIÓN.”**

66. De los conceptos de violación esgrimidos por el promovente, se desprende que la impetrante controvierte los la constitucionalidad de los artículos 14, 27, fracción II

y 54 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, publicado el dos de junio de dos mil veintidós, al estimar que:

I. Trasgreden los principios de seguridad jurídica y legalidad, al imponer obligaciones que presumen la existencia de una relación laboral entre las empresas de redes de transporte que administran las plataformas de interconexión con los usuarios que las utilizan para prestar el servicio de transporte ejecutivo en el Estado de Puebla, además de que dichas normas no son claras, comprensibles ni coherentes con el orden jurídico al que pertenecen ya que carecen de un redacción clara (primer y segundo conceptos de violación).

II. Violan el principio de supremacía de las leyes, ya que esos preceptos van más allá de lo dispuesto en la Ley Federal del Transporte, existiendo incluso contradicciones entre lo previsto por la Ley y lo plasmado en el Reglamento. (Tercer concepto de violación).

III. De su contenido se desprende que el numeral del reglamento impugnado invade el ámbito de atribuciones exclusivas que la Constitución le concede a la Federación, ya que se legisla sobre obligaciones referentes a trabajo y relaciones laborales. (Cuarto concepto de violación).

67. Dichos conceptos de violación los formula de forma común respecto de la totalidad de los preceptos legales tildados de inconstitucionales y expresa un motivo de disenso más únicamente por lo que hace al numeral 54 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de



Puebla, el que refiere que dicho precepto:

IV. Va en contra del principio de competitividad económica en el ejercicio libre del comercio y la industria, ya que al limitar el horario en el que puede prestarse el servicio de transporte ejecutivo, las personas físicas o morales usuarias conductoras se encuentran impedidas para realizar una actividad económica de manera independiente y autónoma, lo que trae como consecuencia la inhibición del crecimiento de la economía local (quinto concepto de violación).

68. Precisado lo anterior, se aclara que, por técnica jurídica, el análisis de los conceptos de violación se realizara en un orden distinto al propuesto por la justiciable, ya que como se indicó con antelación la promovente expresa motivos de disenso de forma común respecto de las diversas porciones normativas que reclama, sin embargo, el suscrito advierte que existe algunas diferencias entre ellas, por lo que resulta factible realizar un estudio separado de los artículos combatidos.

69. Para lo anterior, se tomará como referencia, entre otras resoluciones y fuentes de información, las ejecutorias correspondientes a las acciones de inconstitucionalidad **63/2016**, **13/2017** y **98/2018**, del Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

I. Análisis de la constitucionalidad del artículo 27, fracción II, del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla.

70. Los conceptos de violación que la promovente expresa respecto a ese numeral son jurídicamente **ineficaces**, ya que por una parte son inoperantes y por otra infundados, por lo que se impone negar el amparo y protección de la Justicia Federal solicitados.

71. En efecto, en su cuarto concepto de violación, la moral quejosa refiere que el precepto legal que se impugna es inconstitucional ya que invade el ámbito de atribuciones exclusivas que la Constitución le concede a la Federación, ya que se legisla sobre obligaciones referentes a trabajo y relaciones laborales.

72. Ese argumento es **infundado**.

73. Para dar respuesta a ese motivo de disenso, conviene destacar que al resolver las acciones de inconstitucionalidad 63/2016 y 13/2017, el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, indicó que en los asuntos en los que se impugnaban normas destinadas a las regulación de transporte de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas, se debía sentar como “premisa de trabajo” que los Congresos Locales, son competentes para legislar y regular el transporte en su respectiva Entidad, en que ese servicio se desarrolla dentro de su ámbito territorial.

74. Establecido lo anterior, conviene traer a colación el contenido del artículo 73, fracción X y 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que disponen:

“Artículo 73. El Congreso tiene facultad:



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

...

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

(...)"

"Artículo 123. Toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; al efecto, se promoverán la creación de empleos y la organización social de trabajo, conforme a la ley.

El Congreso de la Unión, sin contravenir a las bases siguientes deberá expedir leyes sobre el trabajo, las cuales regirán."

75. Con las anteriores disposiciones constitucionales, se hace patente que la facultad de dictar leyes en materia del trabajo corresponde al Congreso de la Unión, sin embargo, como es de explorado derecho, la anterior facultad esta otorgado en lato sensu o de manera general, esto es, que en efecto la federación legislara como regla general en materia del trabajo sobre lo relacionado al artículo 123 constitucional, tal y como lo hace con la vigente Ley Federal del Trabajo.

76. Sin embargo, la constitución guarda ciertas excepciones, en especial en el sistema normativo a que hacen referencia los artículos 115 y 116 constitucionales ya que en sus fracciones VIII y VI respectivamente, otorgan facultades a las legislaturas de las entidades federativas para dictar las normas de trabajo, relativas a la relación laboral que se suscite entre el municipio o el

estado en cuestión y su personal, siempre limitándolo a lo establecido por el artículo 123 constitucional.

77. Por otro lado, el artículo 124 de nuestra carta magna, establece que las facultades no concedidas a la federación, se entienden reservadas a los estados.

78. Ahora, en el caso no se puede estimar que las plataformas tecnológicas se encuentren sujetas al régimen federal en comento porque de la integridad de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, como de su Reglamento, no se desprende que el legislador haya previsto de forma expresa que el vínculo que une a las empresas de redes de transporte y los conductores que utilizan sus aplicaciones para brindar el servicio ejecutivo de transporte en la Entidad sea de carácter laboral.

79. Aunado a que en el caso concreto, no se vislumbra que el numeral impugnado disponga que la obligatoriedad de contar con una póliza de seguro amplia en la que se cubran los gastos médicos del conductor y sus familiares, tenga como finalidad brindar seguridad laboral al conductor o que se esté legislando en ese aspecto, por lo que no se advierte la invasión a la que alude el promovente.

80. Máxime que el Reglamento en estudio únicamente tiene como finalidad abundar sobre las disposiciones contenidas en la Ley de Transporte del Estado de Puebla, en la cual se regula el transporte de

pasajeros, tópico que siempre se encontrará sujeto al ámbito local justamente por el servicio que habilita.⁹

81. Además, como lo sostuvo el Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, si bien el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas reviste características que lo tornan un modelo de negocios distinto y que lo constituyen y lo colocan en una categoría o modalidad diferente para la prestación del servicio de transporte,¹⁰ lo cierto es que no por ello dejan de ser regulable, en lo que se refiere a la dimensión material del acto de transporte de personas en el territorio de un estado en particular, por el legislador estatal en la materia que le corresponde.¹¹

82. Por lo que resulta posible para el legislador establecer condiciones para la prestación del servicio que se justifican para asegurar ciertas condiciones de su prestación, como puede ser **la seguridad del usuario, de los choferes**, la interacción con los demás servicios de transporte, además de que el servicio se presta en la vía pública, con lo cual pueden generarse externalidades que

⁹ Ello, en términos de lo que se este Tribunal Pleno resolvió en la acción de inconstitucionalidad 63/2016, en lo relativo a que **“el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas** reviste características que lo tornan un modelo de negocio diferente” (página 19) y **“el servicio prestado a través de plataformas tecnológicas** se encuentra dirigido a satisfacer de manera regular, continua, uniforme y adecuada una necesidad colectiva a través de interés general, como es el transporte de pasajeros” (página 29).

¹⁰ Acción de inconstitucionalidad 63/2016, página 19.

¹¹ A manera ejemplificativa cabe destacar que el Banco Interamericano de Desarrollo, estableció en el documento para discusión N° IDB-DP-518 “Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe”, junio de 2017, en el cual se sostuvo lo siguiente: *¿A quién corresponde regular y cómo hacerlo? ... La sugerencia que plantea la presente nota es que la regulación general debería provenir del estamento territorial superior para facilitar la actuación de estos agentes económicos nivel global. No obstante existe una serie de particularidades de ámbito local o regional que una regulación proveniente de un estamento territorial tan alejado muy probablemente no podrá atender de manera satisfactoria. Por lo tanto, se entiende adecuado que los poderes públicos más cercanos (nacionales, locales o autonómicos) establezcan algunas condiciones adicionales referentes al ejercicio de la actividad que tendrán un impacto directo en su territorio”.*

justifiquen esa regulación.

83. De ahí que se estima que la regulación y obligatoriedad de contar con una póliza de seguro amplia a la que alude el artículo 27, fracción II, del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, solo tiene como objeto establecer condiciones que aseguren la seguridad del chófer en los distintos ámbitos en los que se desenvuelve y ante las posibles consecuencias que podría ocasionar el desarrollo del servicio de transporte ejecutivo, no así regular obligaciones laborales como lo pretende hacer ver la promovente.

84. Por tanto, deviene **infundado** el argumento que expresa.

85. Por otra parte, en su tercer concepto de violación la promovente aduce que el numeral en estudio van más allá de lo dispuesto en la Ley Federal del Transporte, sobre ese tópico, existiendo incluso contradicciones entre lo previsto por la Ley y lo plasmado en el Reglamento.

86. Para analizar ese argumento es conveniente, en principio, tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 121, de la Ley de Transporte del Estado de Puebla que dispone lo siguiente:

“ARTÍCULO 121. Empresas de Redes de Transporte. Acreditación. Los vehículos del Servicio Ejecutivo que se registren ante las Empresas de Redes de Transporte, deberán portar en todo momento los documentos siguientes:

I. Placas de circulación del Estado de Puebla y calcomanías Alfanuméricas;



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

II. Tarjeta de circulación;

III. Copia de la Póliza de Seguro con cobertura amplia, y

IV. Cédula de identificación del Servicio Ejecutivo.”

87. A su vez, el Artículo 27 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, dispone:

“ARTÍCULO 27. Lineamientos para el seguro obligatorio. La póliza de seguro vigente obligatoria requerida por la Ley y este Reglamento para los prestadores del servicio deberán cumplir como mínimo con las siguientes especificaciones:

I. Responsabilidad civil por daños a terceros 50,000 veces las Unidades de Medida y Actualización Vigente por evento;

II. Gastos médicos para conductor y familiares 5,000 veces las Unidades de Medida y Actualización vigente, por evento;

III. Responsabilidad Civil a Pasajeros 5,000 veces las Unidades de Medida y Actualización Vigente;

IV. Gastos legales;

V. La indemnización por la pérdida de la vida será por una cantidad mínima equivalente a 5,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente por cada una de las personas fallecidas;

VI. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte;

VII. La póliza de seguro debe ser de vigencia anual; y

VIII. Las demás que establezca la Secretaría.

Para vehículos que presten el servicio de transporte ejecutivo deben contar con póliza de seguro de cobertura amplia con vigencia anual.”

88. De los preceptos transcritos se desprende que la Ley de Transporte del Estado de Puebla, establece que los vehículos del Servicio Ejecutivo que se registren ante las Empresas de Redes de Transporte, deben portar en todo momento placas de circulación del Estado de Puebla, calcomanías alfanuméricas, tarjeta de circulación, copia de la póliza de seguro con cobertura amplia, y cédula de identificación del Servicio Ejecutivo.

89. Lo que hace evidente que los conductores están obligados tramitar y adquirir placas de circulación del Estado de Puebla, tarjeta de circulación y cédula de identificación del servicio ejecutivos, asimismo, deben contratar una póliza de seguro de cobertura amplia para poder desarrollar su actividad en el Estado de Puebla.

90. Por su parte el Reglamento de la ley antes citada, dispone cuales son los lineamientos mínimos que debe reunir la póliza de seguro vigente obligatoria requerida por la Ley y reitera que los vehículos que presten el servicio de transporte ejecutivo deben contar con póliza de seguro de cobertura amplia con vigencia anual.

91. En ese sentido, de la confrontación de los preceptos antes transcritos, se desprende que no asiste razón a la quejosa cuando aduce que el artículo 27, fracción II del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, viola el principio de subordinación jerárquica.

92. Lo anterior, ya que ese principio establece que el ejercicio de la facultad reglamentaria no puede modificar o alterar el contenido de una ley, es decir, los reglamentos



tienen como límite natural los alcances de las disposiciones que dan cuerpo y materia a la ley que reglamentan, detallando sus hipótesis y supuestos normativos de aplicación, sin que pueda contener mayores posibilidades o imponga distintas limitantes a las de la propia ley que va a reglamentar.

93. Por lo tanto, si la Ley de Transporte del Estado de Puebla prevé la obligación de los prestadores del servicio ejecutivo de transporte de contar con una póliza de seguro amplia y el Reglamento únicamente se limita a establecer las características que debe reunir ese seguro, es evidente que no viola el citado principio de subordinación jerárquica, ya que solo detalla la hipótesis contenida en la ley, sin que contenga mayores posibilidades o que imponga limitantes diversas a las prevista en la ley reglamentada.

94. Es importante señalar que si bien la facultad reglamentaria tiene como finalidad detallar o pormenorizar las disposiciones contenidas en la ley, ello no implica que cuando la ley no requiera de mayores precisiones para su aplicación, por encontrarse suficientemente desarrolladas las figuras jurídicas que contempla, en el reglamento no puedan reiterarse o ampliarse sus disposiciones, pues las únicas limitantes que tiene la facultad reglamentaria, son las ya mencionadas con anterioridad.

95. De ahí lo **infundado** del concepto de violación en estudio.

96. Ahora, en su primer y segundo conceptos de violación, la amparista refiere que el artículo 27, fracción II

del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, resulta inconstitucional ya que trasgrede los derechos fundamentales de seguridad jurídica y legalidad, ya que impone una obligación que presume la existencia de una relación laboral entre las Empresas de Redes de Transporte que administran plataformas de interconexión, con lo usuarios que las utilizan para brindar el servicio de transporte ejecutivo, ya que obliga a la empresa a brindar atención médica al conductor y sus familiares.

97. Dicho argumentos es **inoperante**, toda vez que parte de una premisa falsa.

98. En efecto, del contenido del numerales 25 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla se desprende lo que sigue:

“ARTÍCULO 25. Responsabilidad civil. Toda persona que preste servicios de transporte en sus diferentes modalidades, está obligada a contratar con póliza de seguro vigente de responsabilidad civil a pasajeros y daños a terceros en su persona y bienes, vehículos o en su patrimonio, que puedan resultar afectados por siniestros derivados de la prestación de dichos servicios.

Las personas concesionarias, permisionarias y empresas de redes de transporte responderán solidariamente respecto de los daños y perjuicios que por acción u omisión causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio. Su incumplimiento será causa de revocación de concesión o cancelación de permiso o registro que ampare dicho servicio.”

99. Del contenido de esos numerales se desprende que el Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, dispone que es una obligación de todas las personas que brinden el servicio de transporte en



cualquiera de sus modalidades, contar con una póliza de seguro que ampare los diferentes tipos de responsabilidades que puedan surgir con motivo de los siniestros derivados de la prestación de dichos servicios.

100. Asimismo, alude que tratándose del servicio ejecutivo de transporte, las empresas de redes de transporte deben responder solidariamente respecto de los **daños y perjuicios** que causen quienes conduzcan sus vehículos con motivo de la prestación del servicio, de no hacerlo, se podrá revocar o cancelar el registro que ampare dicho servicio.

101. De lo anterior, en unión con lo dispuesto en el diverso numeral 27 del citado reglamento, no se desprende que se imponga a la empresa de redes de transporte el brindar o pagar la póliza de seguro amplia a la que alude la ley, en favor de los conductores, sino que la misma debe ser contratada por cada uno de los usuarios que estén interesados en otorgar el servicio, pues únicamente dispone que la empresa comercial será responsable **solidaria** respecto de los **daños y perjuicios** que ocasionen las personas conductoras.

102. Esto es, de la intelección de esos preceptos legales no se desprende que sea obligación de las redes de transporte otorgar seguro de gastos médicos a los conductores que otorguen el servicio de transporte ejecutivo, sino que esa especificación debe estar integrada dentro del modelo de la póliza de seguro que contrate el conductor para desempeñar la actividad y en el supuesto de que acontezca algún siniestro con motivo del traslado

de pasajeros, tanto el chófer como la empresa de redes de transporte responderán de forma solidaria.

103. Lo cual es congruente con el modelo de servicio de transporte de pasajeros prestado a través de plataformas digitales, si se considera que ambas partes son beneficiadas con el producto económico que se genera.

104. Por tanto, si la norma no prevé el supuesto que refiere la impetrante, es indudable que su argumento deviene inoperante, ya que se sustenta en una premisa falsa.

105. Da sustento a lo anterior, la jurisprudencia 2a./J. 108/2012 (10a.),¹² de las sustentadas por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, de rubro y contenido siguientes:

“AGRAVIOS INOPERANTES. LO SON AQUELLOS QUE SE SUSTENTAN EN PREMISAS FALSAS. Los agravios cuya construcción parte de premisas falsas son inoperantes, ya que a ningún fin práctico conduciría su análisis y calificación, pues al partir de una suposición que no resultó verdadera, su conclusión resulta ineficaz para obtener la revocación de la sentencia recurrida.”

106. En mérito de lo anterior, al resultar infundados los conceptos de violación encaminados a combatir la constitucionalidad del artículo 27, fracción II del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, lo procedente es negar el amparo y protección solicitados.

II. Análisis de la constitucionalidad de los

¹² Consultable en la décima época del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Libro XIII, Octubre de 2012, Tomo 3, página 1326, con número de registro digital 2001825.

previsto en ella, conforme al criterio jurisprudencial P./J. 30/2007,¹³ cuyo rubro y contenido son los siguientes:

“FACULTAD REGLAMENTARIA. SUS LÍMITES. *La facultad reglamentaria está limitada por los principios de reserva de ley y de subordinación jerárquica. El primero se presenta cuando una norma constitucional reserva expresamente a la ley la regulación de una determinada materia, por lo que excluye la posibilidad de que los aspectos de esa reserva sean regulados por disposiciones de naturaleza distinta a la ley, esto es, por un lado, el legislador ordinario ha de establecer por sí mismo la regulación de la materia determinada y, por el otro, la materia reservada no puede regularse por otras normas secundarias, en especial el reglamento. El segundo principio, el de jerarquía normativa, consiste en que el ejercicio de la facultad reglamentaria no puede modificar o alterar el contenido de una ley, es decir, los reglamentos tienen como límite natural los alcances de las disposiciones que dan cuerpo y materia a la ley que reglamentan, detallando sus hipótesis y supuestos normativos de aplicación, sin que pueda contener mayores posibilidades o imponga distintas limitantes a las de la propia ley que va a reglamentar. Así, el ejercicio de la facultad reglamentaria debe realizarse única y exclusivamente dentro de la esfera de atribuciones propias del órgano facultado, pues la norma reglamentaria se emite por facultades explícitas o implícitas previstas en la ley o que de ella derivan, siendo precisamente esa zona donde pueden y deben expedirse reglamentos que provean a la exacta observancia de aquélla, por lo que al ser competencia exclusiva de la ley la determinación del qué, quién, dónde y cuándo de una situación jurídica general, hipotética y abstracta, al reglamento de ejecución competirá, por consecuencia, el cómo de esos mismos supuestos jurídicos. En tal virtud, si el reglamento sólo funciona en la zona del cómo, sus disposiciones podrán referirse a las otras preguntas (qué, quién, dónde y cuándo), siempre que éstas ya estén contestadas por la ley; es decir, el reglamento desenvuelve la obligatoriedad de un principio ya definido por la ley y, por tanto, no puede ir más allá de ella, ni extenderla a supuestos distintos ni mucho menos contradecirla, sino*

¹³ De las sustentadas por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, consultable en la novena época del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XXV, mayo 2007, con número de registro digital 172521.



que sólo debe concretarse a indicar los medios para cumplirla y, además, cuando existe reserva de ley no podrá abordar los aspectos materia de tal disposición”.

110. Ahora, en el caso del Estado de Puebla, se desprende que el artículo 79, fracciones III y IV de la Constitución Local, establecen lo siguiente:

“Artículo 79

Son facultades y obligaciones del Gobernador del Estado:

...

III.- Promulgar y mandar publicar, cumplir y hacer cumplir las leyes y decretos del Congreso y proveer en la esfera administrativa a su exacta observancia.

IV.- Expedir reglamentos autónomos, decretos, órdenes y circulares de carácter y aplicación general, en los diversos ramos de Administración Pública.

(...).”

111. La norma transcrita establece como derecho y obligación del Gobernador del Estado de Puebla proveer en la esfera administrativa a la exacta observancia de las leyes expedidas por el Congreso, lo que se traduce en la facultad y deber del titular del Ejecutivo de emitir disposiciones generales, abstractas e impersonales, con el objeto de facilitar el exacto cumplimiento de las leyes.

112. Así, la norma mencionada autoriza al Gobernador para dictar disposiciones que tienen como finalidad desarrollar y complementar en detalle las leyes que expida el Congreso, pero sin que, a título de su ejercicio, pueda excederse el alcance de sus mandatos o contrariar o alterar sus disposiciones, por ser

precisamente la ley su medida y justificación, como lo ha establecido la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la jurisprudencia siguiente:

“FACULTAD REGLAMENTARIA. SUS LÍMITES. *Es criterio unánime, tanto de la doctrina como de la jurisprudencia, que la facultad reglamentaria conferida en nuestro sistema constitucional al Presidente de la República y a los Gobernadores de los Estados, en sus respectivos ámbitos competenciales, consiste, exclusivamente, dado el principio de la división de poderes imperante en la expedición de disposiciones generales, abstractas e impersonales que tienen por objeto la ejecución de la ley, desarrollando y completando en detalle sus normas, pero sin que, a título de su ejercicio, pueda excederse el alcance de sus mandatos o contrariar o alterar sus disposiciones, por ser precisamente la ley su medida y justificación”.*

113. Ahora, atendiendo a la materia del concepto de violación que se analiza se estima necesario hacer algunas precisiones relacionadas con el modelo de negocios que se regula en las normas impugnadas.

114. En principio, es necesario destacar que la plataforma tecnológica explotada por **Uber México Technology & Software**, sociedad anónima de capital variable, constituye un modelo de negocios que encuadra en la categoría denominada economía colaborativa.

115. En la economía colaborativa las personas comparten, venden o arriendan bienes y servicios a través del uso de plataformas tecnológicas y programas computacionales conocidos comúnmente como aplicaciones. Estas plataformas tecnológicas vinculan a una persona propietaria de un producto o proveedora de un servicio, con un consumidor o usuario de dicho producto o servicio, facilitando que haya entre ellos una



interacción comercial. En esencia, estas aplicaciones constituyen puntos en donde se encuentran la oferta y la demanda.

116. La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico —OCDE— ha destacado que la economía colaborativa comprende diversas formas de autoempleo y contratación independiente, facilitadas a partir de la utilización de tecnologías informáticas.¹⁴

117. Con las anteriores consideraciones en mente, a fin de ilustrar por qué se estima que la plataforma tecnológica explotada por la quejosa **Uber México Technology & Software**, sociedad anónima de capital variable, forma parte del fenómeno de la economía colaborativa, se considera conveniente destacar cierta información que se muestra en el sitio web de la referida **peticionaria de amparo**:

“Cómo usar la app de Uber

Nuestro servicio principal es desarrollar tecnología que conecte a los conductores con los usuarios a pedido. Conoce cómo funciona la app paso a paso:

Paso 1

El usuario abre la app

El usuario ingresa su destino en la casilla ¿A dónde vas?, revisa cada opción de viaje según el tamaño del vehículo, precio y tiempo estimado de llegada, elige la opción que quiere y, luego, confirma el inicio de viaje.

¹⁴ Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE). Its a gig, but is it a job?, núm. 35., citado por Domínguez Martínez, José Manuel, “La economía colaborativa: la sociedad ante un nuevo paradigma económico”, Revista EXtoikos, no. 19, 2017, p.3. consultado en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6108211.pdf>.

Paso 2

Se asigna un conductor al usuario

Un conductor cercano ve el pedido de viaje y decide aceptarlo. Cuando el conductor está a un minuto de distancia, el usuario recibe una notificación automática.

Paso 3

El conductor llega por el usuario

El conductor y el usuario verifican sus nombres y el destino. Luego el conductor inicia el viaje.

Paso 4

El conductor lleva al usuario a su destino *En la app se le ofrece al conductor la opción de acceder a indicaciones calle por calle.*

Paso 5

El conductor y el usuario califican el viaje y hacen comentarios

Al final de cada viaje, los conductores y los usuarios pueden calificarse mutuamente con 1-5 estrellas. Los usuarios también tienen la opción de felicitar al conductor y de dejarle una propina directamente en la app.”

“Esto es lo que necesitas para registrarte como socio conductor o socio repartidor

Manejar

Requisitos

Ser mayor de 18 años

Documentos necesarios

Identificación oficial (IFE o INE)

Licencia de conducir



Carta de antecedentes no penales

Certificación de seguridad

Tarjeta de circulación vigente.

Sal a manejar

Regístrate en línea

Comparte algunos documentos

Activa tu cuenta”

“Funciones para mantenerte a salvo

La app incorpora tecnología que te permite estar conectado con tus seres queridos, nuestro equipo y las autoridades de emergencia, para que puedas viajar con tranquilidad.”

118. De lo anterior se puede advertir lo siguiente:

119. **Uber México Technology & Software**, sociedad anónima de capital variable, opera y administra la plataforma tecnológica que conecta a conductores con usuarios que desean contratar un servicio de transporte privado; esto es, la empresa que pone en contacto de forma remota, a través de un medio digital —aplicación móvil— una petición concreta de servicios de transporte con conductores que prestan el servicio.

120. La plataforma tecnológica de **Uber México Technology & Software**, sociedad anónima de capital variable, mantiene contacto con el usuario y el conductor hasta que finaliza el servicio de transporte, con la calificación que realizan mutuamente conductores y usuarios.

c. Se puede participar como conductor en este esquema de economía colaborativa sin ser propietario de un vehículo o, inclusive, ser propietario de un vehículo y no conducirlo.

d. El servicio de **Uber México Technology & Software**, sociedad anónima de capital variable, contempla la selección de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo o el de un tercero para la prestación del servicio de transporte.

121. Es claro entonces que la sociedad mercantil quejosa opera una plataforma tecnológica o aplicación, en la cual, de manera remota se conectan conductores y usuarios del servicio de transporte privado, y llevan a cabo una interacción comercial en torno a una petición concreta para la prestación de dicha clase de servicios.

122. Lo hasta ahora expuesto también indica que la peticionaria de amparo constituye una intermediaria del servicio de transporte privado de personas desde una plataforma tecnológica.

123. En ahondamiento a este punto, resulta conveniente destacar que en la ejecutoria relativa a la acción de inconstitucionalidad 13/2017, en la que el Pleno de la Suprema Corte de Justicia se pronunció en torno a la regularidad constitucional de diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima, se precisó que el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas digitales reviste características específicas que lo tornan un modelo de negocios distinto y que lo

constituyen y lo colocan en una categoría o modalidad diferente para la prestación del servicio de transporte.

124. Sobre esta base, resaltó el hecho de que el servicio de transporte que se presta a través de aplicaciones tecnológicas tiene ciertas características distintivas:

a. La contratación de un servicio de transporte privado de punto a punto.

b. Dicha contratación se realiza a través de una plataforma o aplicación tecnológica, descargable en un dispositivo de comunicación móvil que permite al usuario contactar al chofer y tener información detallada sobre la identidad del chofer y tipo de vehículo, la ruta y la tarifa.

c. Se permite la calificación tanto de los choferes como de los usuarios a través de la misma plataforma.

d. La plataforma ofrece ciertas condiciones específicas que le permiten competir con servicios sustitutos, como puede ser la diversidad de tipos de servicio: individual o colectivo, de automóvil extra grande o de lujo y con variaciones de tarifa dependiendo de la demanda o dedicado solo a mujeres, por solo poner algunos ejemplos.

125. Concluyendo en este sentido que el análisis del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas no debe compararse entre los distintos servicios que cubren la demanda de transporte como si los mismos estuviesen sujetos al principio igualdad aplicable a particulares; de modo que si el legislador considera que

las características de un servicio prestado por una determinada persona moral son suficientes para ameritar una regulación específica diferenciada de servicios similares, la labor del juzgador constitucional al evaluar esta decisión legislativa solo debe versar sobre la razonabilidad —proporcionalidad— de estas características y no sobre la comparación con otros servicios.

126. Sentado lo anterior, y aterrizando el asunto al caso concreto, se trae a colación el contenido de los artículos 14, 41 y 42 de la Ley de Transporte del Estado de Puebla que son del tenor literal siguiente:

“ARTÍCULO 14. Clasificación de los servicios. Los servicios de transporte en el Estado se clasifican en las siguientes modalidades:

.Servicio Público de Transporte: El servicio público de transporte es aquel que se presta de forma colectiva al público en general. Este servicio tiene las siguientes modalidades: ...

II. Servicio Mercantil de Transporte de Personas: El que prestan los particulares directamente a otros particulares constituyendo una actividad comercial para satisfacer una necesidad específica de un sector de la población. Este servicio tiene las siguientes modalidades: ...

III. Servicio Mercantil de Transporte de Carga: El servicio de transporte de bienes que prestan los particulares directamente a otros particulares constituyendo una actividad comercial. Este servicio tiene las siguientes modalidades: ...

IV. Servicio Ejecutivo: El que se presta basándose en el desarrollo de tecnologías de dispositivos electrónicos, sistemas de posicionamiento global y plataformas tecnológicas independientes, que permiten conectar a usuarios que demandan servicio de transporte punto a



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

*punto, con **conductores privados** que ofrecen dicho servicio mediante el uso de la misma aplicación tecnológica;*

V. Servicios Auxiliares: Los bienes muebles e inmuebles inherentes a la prestación del Servicio Público de Transporte y del Servicio Mercantil, previstos por esta Ley y sus Reglamentos. Este servicio tiene las siguientes modalidades: ...

VI. Servicios no motorizados: Los servicios de transporte de pasajeros que se prestan con vehículo no motorizados bajo las siguientes modalidades:

(...)."

“ARTÍCULO 41. Servicio Ejecutivo. Conductores y usuarios. El Servicio ejecutivo se prestará:

I. Por conductores particulares que se encuentren registrados y certificado ante una Empresa de Redes de Transporte o cualquier de las filiales o subsidiarias de la misma registrada en la Secretaría, y

II. A usuarios previamente registrados en la plataforma propiedad de la Empresa de Redes de Transporte o cualquiera de las filiales o subsidiarias de la misma.

Este servicio no estará sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias de paso y a horarios fijos.”

“ARTÍCULO 42. Servicio Ejecutivo. Vehículos. Son vehículos del Servicio Ejecutivo, aquellas unidades **particulares que sin estar sujetos al otorgamiento de una autorización por parte de la Secretaría, son utilizados por conductores del servicio ejecutivo en el traslado de personas y registrados en una Empresa de Redes de Transporte.**

Los vehículos a que se refiere este artículo, deberán estar inscritos en el Registro Estatal Vehicular, Registro de Transporte y cumplir con los procedimientos relativos al Centro de Capacitación e Inspección del Transporte.

La Secretaría ejercerá sus facultades de consulta, información, verificación y supervisión en el citado

registro, con base en la información que le proporcione la empresa de redes de transporte.”

127. Del contenido de esos preceptos se desprende que el Congreso del Estado de Puebla, partió de la necesidad de regular la importancia que tienen las innovaciones tecnológicas en el tema del transporte público, pues es de conocimiento general que en los últimos años se ha advertido el desarrollo de diversos agentes que han desarrollado un nuevo modelo de transporte a través del uso de aplicaciones, conectando usuarios con conductores y dotando el servicio de características distintas al que se observa en los diversos medios de transporte.

128. Así, en las normas citadas, el legislativo previó la existencia de los diversos servicios de transporte en el Estado, estableciendo una clasificación para lograr identificar las características especiales de cada uno de ellos, dentro de esa clasificación, se encuentra la regulación del servicio ejecutivo de transporte.

129. El cual según la definición propuesta por el legislativo se trata de un servicio que “se presta basándose en el desarrollo de tecnologías de dispositivos electrónicos, sistemas de posicionamiento global y plataformas tecnológicas independientes, que permiten conectar a usuarios que demandan servicio de transporte punto a punto, con **conductores privados** que ofrecen dicho servicio mediante el uso de la misma aplicación tecnológica.”

130. Asimismo, dispone que ese servicio se presta por conductores particulares que están registrados antes



las distintas Empresas de Redes de Transportes y usuarios previamente registrados en la plataforma digital de esa empresa.

131. Además, prevé que los vehículos que pueden utilizarse para el desarrollo de esa actividad deben contar con características específicas para garantizar la seguridad del chófer y sus usuarios.

132. De lo antes narrado, es dable concluir que el legislador trajo a relucir las características peculiares del servicio ejecutivo de transporte, determinando que no es factible su regulación de la misma manera que los demás servicios, recalcando elementos distintivos importantes como el hecho que **el servicio se presta por personas particulares, quienes no están sujetos a itinerarios, rutas, frecuencias de paso y a horarios fijos**, ya que atendiendo a las características del negocio los conductores pueden escoger los momentos que consideren idóneos para su persona para desarrollar la actividad, lo cual será relevante para abordar el estudio del concepto de violación planteado.

133. A su vez, los artículos 14 y 54 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, disponen lo siguiente:

“ARTÍCULO 14. *Obligaciones de los prestadores de servicios de transporte. Las personas prestadoras de servicios de transporte público, mercantil y ejecutivo deberán cumplir con las características, diseño, cromática, identificación de sus vehículos, la capacidad, **seguridad laboral** y conducta de los conductores y chóferes, el pago de tarifas, su responsabilidad civil con personas usuarias, carga y terceros, así como en lo relativo al cumplimiento de las normas de seguridad y*

tránsito, derivado de lo establecido en la Ley, este Reglamento y demás disposiciones legales.”

“ARTÍCULO 54. Seguridad laboral. Para operar vehículos que presten servicios públicos de transporte, las personas conductoras deberán ser contratadas en términos de la legislación laboral. Quienes presten el servicio deberán acreditar que las y los conductores gocen de las prestaciones laborales y de seguridad social según lo establezca la normatividad aplicable, de acuerdo con el trabajo contratado. La jornada laboral de conductores del servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades se sujetará a lo previsto en la legislación en materia de trabajo.”

134. Del contenido de esos numerales, se advierte que prevé ciertas hipótesis normativas en las que establece que las personas prestadora del servicio de transporte ejecutivo son sujetos de seguridad laboral, asimismo, se advierte una regulación expresa a los conductores de todas las modalidades del servicio de transporte, en la que prevé que la jornada laboral debe sujetarse a lo previsto en la legislación en materia de trabajo.

135. Así de la confrontación de lo establecido por la Ley de Transporte del Estado de Puebla y el Reglamento que la regula, se advierten discrepancias, lo que hace fundado el concepto de violación de la justiciable.

136. Ya que tal como lo refiere el reglamento respectivo se extralimita en relación con lo dispuesto por la ley, ya que mientras esta reconoce que el servicio se presta por personas particulares **quienes no están sujetos a** itinerarios, rutas, frecuencias de paso y a **horarios fijos**, lo que presupone que no se puede considerar a los conductores de los vehículos afiliados a su Empresa de Red de Transporte, como sus



subordinados; dado que no existe relación de trabajo entre ellos, sino más bien una comercial.

137. El Reglamento establece que las personas conductoras son sujetas de seguridad laboral y jornadas específicas en términos de la Ley Federal del Trabajo, lo cual presupone la posible existencia de una relación laboral entre los usuarios con la Empresa de Redes de Transporte, lo cual no es acorde con la Ley de Transporte (con independencia de que esas disposiciones tengan un fin constitucionalmente válido).

138. Se estima de esta manera ya que la seguridad laboral comprende un conjunto de acciones que permiten prevenir y evitar accidentes en el trabajo relacionados con los procesos de producción, los hábitos del colaborador y el uso de máquinas e instalaciones. En otras palabras, consiste en garantizar que las condiciones laborales son seguras y, por ende, que el trabajador no está expuesto a peligros que dañen su salud o le generen una incapacidad parcial o temporal.

139. Esto es regula aspectos que son propios de una relación laboral entre un patrón y un trabajador y la obligación que tiene el primero de garantizar la seguridad de su empleado.

140. Sin embargo la Ley de Transporte del Estado de Puebla reconoce que el servicio ejecutivo de transporte es brindado por personas particulares a través del uso de una aplicación que es proporcionada por la compañía, lo cual no permite establecer que disponga que dicho particular es empleado de la empresa, por lo que no se puede afirmar

que tenga derecho a los beneficios que le corresponden a los trabajadores.

141. Y de la exposición de motivos y transitorios no se desprende que se haya ordenado expedir el Reglamento correspondiente desarrollando esa temática, por lo que el Gobernador solo estaba autorizados para dictar disposiciones que desarrollar y complementar en detalle las Ley de Transporte, sin excederse el alcance de sus mandatos o contrariar o alterar sus disposiciones, por ser precisamente la ley su medida y justificación, como lo ha establecido la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

142. Circunstancia que también acontece respecto a la regulación de las jornadas laborales en la que se puede prestar el servicio, ya que mientras la ley indica que los conductores privados no están sujetos a **horarios fijos**, el reglamento reduce esa particularidad del servicio ejecutivo determinando que la jornada de todos los conductores en cualquiera de las modalidades del servicio de transporte deben sujetarse a la legislación en materia laboral.

143. Y si bien puede considerarse que esa disposición pudiese ser constitucional bajo alguna justificación específica, como lo pudiera ser únicamente en el sentido de evitar jornadas de duración excesiva, mismas que se encuentran prohibidas por la Ley Federal del Trabajo, lo cierto es que el Ejecutivo no desarrolló esa hipótesis, ni los motivos que tuvo para establecer la restricción.



144. Solo se limitó a englobar a la totalidad de los servicios de transporte del estado en el supuesto normativo antes descrito, sin considerar que en términos de las ejecutorias por las que se resolvieron las acciones de inconstitucionalidad 63/2016 y 13/2017, el Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, estableció que el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas reviste características que lo tornan un modelo de negocios distinto y que lo constituyen y lo colocan en una categoría o modalidad diferente para la prestación del servicio de transporte.

145. Máxime que si el legislador en el Ley de Transporte del Estado de Puebla consideró que existían características suficientes para establecer una regulación específica respecto al servicio de transporte ejecutivo, no era factible englobarla en una regulación general como se realizó en el artículo 54 del Reglamento respectivo.

146. Por todo lo anterior es que se estima fundado el argumento expresado por la parte quejosa en su tercer concepto de violación, al advertirse una violación al principio de subordinación jerárquica que limita la facultad reglamentaria prevista en la ley.

147. En virtud de lo anterior, al resultar fundado el concepto de violación en estudio, se hace innecesario el estudio de los diversos conceptos de violación formulados, pues no alcanzaría un beneficio mayor.

148. Cobra aplicación la Jurisprudencia P./J. 3/2005, emitida por el Pleno del Alto Tribunal, de rubro y contenido siguientes:

“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN EN AMPARO DIRECTO. EL ESTUDIO DE LOS QUE DETERMINEN SU CONCESIÓN DEBE ATENDER AL PRINCIPIO DE MAYOR BENEFICIO, PUDIÉNDOSE OMITIR EL DE AQUELLOS QUE AUNQUE RESULTEN FUNDADOS, NO MEJOREN LO YA ALCANZADO POR EL QUEJOSO, INCLUSIVE LOS QUE SE REFIEREN A CONSTITUCIONALIDAD DE LEYES. De acuerdo con la técnica para resolver los juicios de amparo directo del conocimiento de los Tribunales Colegiados de Circuito, con independencia de la materia de que se trate, el estudio de los conceptos de violación que determinen su concesión debe atender al principio de mayor beneficio, pudiéndose omitir el de aquellos que, aunque resulten fundados, no mejoren lo ya alcanzado por el quejoso, inclusive los que se refieren a constitucionalidad de leyes. Por tanto, deberá quedar al prudente arbitrio del órgano de control constitucional determinar la preeminencia en el estudio de los conceptos de violación, atendiendo a la consecuencia que para el quejoso tuviera el que se declararan fundados. Con lo anterior se pretende privilegiar el derecho contenido en el artículo 17, segundo párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, consistente en garantizar a los ciudadanos el acceso real, completo y efectivo a la administración de justicia, esto es, que en los diversos asuntos sometidos al conocimiento de los tribunales de amparo se diluciden de manera preferente aquellas cuestiones que originen un mayor beneficio jurídico para el gobernado, afectado con un acto de autoridad que al final deberá ser declarado inconstitucional.”

F. EFECTOS DE LA SENTENCIA DE AMPARO.

149 Consecuentemente, ante lo **fundado** de la impugnación, con apoyo en el artículo 77 de la Ley de Amparo, **procede conceder el amparo y la protección constitucional solicitado por Uber México Technology & Software, Sociedad Anónima de Capital Variable,** para los efectos siguientes:

- Se desvincule a la **sociedad mercantil quejosa** de la observancia de los artículos 14 y 54 del



Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla en las porciones normativas que refieren que “*las personas prestadoras de servicios de transporte... ejecutivo deberán cumplir con... seguridad laboral de los conductores y chóferes*” y al disponer que “*la jornada laboral de conductores del servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades se sujetará a lo previsto en la legislación en materia de trabajo.*” y que no le sean aplicados en lo presente y en lo futuro, hasta en tanto sean reformados o modificados.

150. Por lo expuesto y fundado, con apoyo en lo dispuesto en los artículos 73, 74, 75, 107 y 124 de la Ley de Amparo, se:

RESUELVE:

PRIMERO. Se **sobresee** en el juicio de amparo promovido por **Uber México Technology & Software, Sociedad Anónima de Capital Variable**, contra actos reclamados a las autoridades responsables precisadas en el considerando **B** de esta sentencia, en los términos del correlativo **D** de la presente ejecutoria.

SEGUNDO. La Justicia del Poder Judicial de la Federación **NO AMPARA NI PROTEGE** a **Uber México Technology & Software, Sociedad Anónima de Capital Variable**, contra actos reclamados a las autoridades responsables precisadas en el considerando **B** de esta sentencia, por los motivos expresados en la primera parte de la consideración **E** de esta ejecutoria.

TERCERO. La Justicia del Poder Judicial de la Federación **AMPARA Y PROTEGE** a **Uber México Technology & Software, Sociedad Anónima de Capital Variable**, contra actos reclamados a las autoridades responsables precisadas en el considerando **B** de esta sentencia, por los motivos expuestos en la última porción del apartado **E**, y para los efectos expuestos en el apartado **F**, de esta sentencia.

Notifíquese; de forma electrónica a la parte quejosa y por oficio a la representación social de la adscripción así como a las autoridades responsables.

Así lo resolvió y firma **Francisco René Olivo Loyo**, Juez Sexto de Distrito en Materia de Amparo Civil, Administrativa y de Trabajo y de Juicios Federales en el Estado de Puebla, quien actúa con el Secretario Alder Jovanni Medina Segura, que autoriza y además certifica que esta determinación se autorizó a distancia por el titular de este órgano jurisdiccional y por el propio Secretario vía Sistema Integral de Seguimiento de Expediente (SISE), con la Firel del personal actuante. **Doy fe.**

EL SUSCRITO ALDER JOVANNI MEDINA SEGURA, SECRETARIO ADSCRITO AL JUZGADO SEXTO DE DISTRITO EN MATERIA DE AMPARO CIVIL, ADMINISTRATIVA Y DE TRABAJO Y DE JUICIOS FEDERALES EN EL ESTADO DE PUEBLA, CON SEDE EN SAN ANDRÉS CHOLULA, HACE CONSTAR Y CERTIFICA: QUE ESTA HOJA CORRESPONDE A LA ÚLTIMA DE LA SENTENCIA DICTADA POR EL JUEZ SEXTO DE DISTRITO EN MATERIA DE AMPARO CIVIL, ADMINISTRATIVA Y DE TRABAJO Y DE JUICIOS FEDERALES EN EL ESTADO DE PUEBLA, EL VEINTIOCHO DE OCTUBRE DE DOS MIL VEINTIDÓS, EN EL JUICIO DE AMPARO **1319/2022. CONSTE.**



"2022, Año de Ricardo Flores Magón".

PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

JUICIO DE AMPARO INDIRECTO 1319/2022-VIII.

**JUZGADO SEXTO DE DISTRITO EN MATERIA DE
AMPARO CIVIL, ADMINISTRATIVO Y DE TRABAJO Y DE
JUICIOS FEDERALES EN EL ESTADO DE PUEBLA.**

- 37382/2022 AGENTE DEL MINISTERIO PÚBLICO DE LA FEDERACIÓN
ADSCRITO AL JUZGADO (MINISTERIO PÚBLICO)
- 37383/2022 GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE
PUEBLA (AUTORIDAD RESPONSABLE)
- 37384/2022 SECRETARIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL
GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE PUEBLA
(AUTORIDAD RESPONSABLE)

En los autos del expediente de amparo al rubro anotado, promovido por **Uber México Technology & Software, Sociedad Anónima de Capital Variable**, se dictó el siguiente auto:

“San Andrés Cholula, Puebla. El Juez Sexto de Distrito en Materia de Amparo Civil, Administrativo y de Trabajo y de Juicios Federales en el Estado de Puebla, el veintiocho de octubre de dos mil veintidós, dicta la siguiente:

SENTENCIA

*Mediante la que se resuelve el juicio de amparo indirecto **1319/2022**, promovido por **Uber México Technology & Software, Sociedad Anónima de Capital Variable**, contra actos del Gobernador del Estado de Puebla y otra autoridad responsable.*

ANTECEDENTES

1. Demanda de amparo indirecto. Mediante escrito presentado el catorce de julio de dos mil veintidós, en el Portal de Servicios en Línea del Poder Judicial de la Federación, **Uber México Technology & Software, Sociedad Anónima de Capital Variable**, por conducto de su apoderada legal, solicitó el amparo y protección de la Justicia de la Federación contra los actos y autoridades responsables que ahí precisó.

2. Trámite. En proveído de dieciocho de julio de dos mil veintidós, se radicó la demanda de que se trata, originándose la formación del juicio **1319/2022**, asimismo, se determinó desechar la demanda de amparo respecto de los actos reclamados al Secretario de Gobernación y Director del Periódico Oficial, ambos del Estado de Puebla, admitiéndose a trámite respecto a las restantes autoridades responsables y actos que se les atribuían.

3. Audiencia constitucional. Seguidos los trámites de ley, el dos de septiembre de dos mil veintidós, se celebró la audiencia constitucional prevista en el artículo 124 de la Ley de Amparo, al tenor del acta que antecede y concluye con el dictado de esta sentencia.

CONSIDERACIONES

A. COMPETENCIA.

4. Este Juzgado Sexto de Distrito en Materia de Amparo Civil, Administrativa y de Trabajo y de Juicios Federales en el Estado de Puebla es competente para conocer y resolver el presente juicio de amparo indirecto, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 94, párrafo primero, 103, fracción I, y 107, fracción VII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 33, fracción IV, 35, 37, párrafo tercero, y 107, fracción II, de la Ley de Amparo; 57 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, y en los puntos Primero, fracción VI, Segundo, fracción VI, numeral 3, y Cuarto, fracción VI, del Acuerdo General 3/2013 del Pleno del Consejo de la Judicatura Federal, relativo a la determinación del número y límites

ALDER JOVANNI MEDINA SEGUIRA
70666620656666000000000000000000000000000216643
17/03/23 20:07:43

territoriales de los Circuitos Judiciales en que se divide la República Mexicana; y al número, a la jurisdicción territorial y especialización por Materia de los Tribunales de Circuito y de los Juzgados de Distrito, en atención a que los actos reclamados son de naturaleza administrativa y son atribuidos a autoridades responsables que tienen su residencia dentro de la competencia territorial que corresponde a la jurisdicción de este juzgado.

B. PRECISIÓN DE LOS ACTOS RECLAMADOS.

5. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 74, fracción I, de la Ley de Amparo, se precisa que el presente amparo indirecto se ejerció la acción constitucional contra las autoridades y actos siguientes:

a. Del Gobernador del Estado de Puebla.

I) La promulgación y orden de publicación de los artículos 14, 27, fracción II, 54 y 71, fracción I, inciso D) subinciso e) del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, publicado el dos de junio de dos mil veintidós; y,

b. Del Secretario de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla.

II) El refrendo de los preceptos legales tildados de inconstitucionales que se precisaron con anterioridad.

C. EXISTENCIA DE LOS ACTOS RECLAMADOS.

6. Son ciertos los actos reclamados al **Gobernador y Secretario de Movilidad y Transporte**, ambos del Estado de Puebla, ya que así lo confesaron al rendir su respectivo informe justificado.

7. Es aplicable al caso la jurisprudencia 749 del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación,¹⁵ de rubro y texto:

"INFORME JUSTIFICADO AFIRMATIVO. Si en él confiesa la autoridad responsable que es cierto el acto que se reclama, debe tenerse éste como plenamente probado, y entrarse a examinar la constitucionalidad o inconstitucionalidad de ese acto".

8. Habida cuenta que la existencia de las normas reclamadas se encuentra demostrada de conformidad con lo dispuesto por los artículos 86 y 88 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley de Amparo, pues tratándose de amparos contra leyes y decretos, no es necesario acreditar su existencia con algún medio de convicción, al tenor del principio jurídico de que el derecho no es objeto de prueba.

9. Al respecto, se cita la tesis del Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que estatuye:

"LEYES. NO SON OBJETO DE PRUEBA. El juzgador de amparo, sin necesidad de que se le ofrezca como prueba la publicación oficial de la ley que contiene las disposiciones legales reclamadas, debe tomarla en consideración, aplicando el principio jurídico relativo a que el derecho no es objeto de prueba."¹⁶

10. Así como la diversa jurisprudencia 2a./J. 65/2000 de la Segunda Sala del Máximo Tribunal de Justicia en el País, del tenor siguiente:

"PRUEBA. CARGA DE LA MISMA RESPECTO DE LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y ACUERDOS DE INTERÉS GENERAL PUBLICADOS EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. Respecto de las leyes, reglamentos, decretos y acuerdos de interés general, no se necesita probar su existencia en autos, pues basta que estén publicados en el Diario Oficial, para que la autoridad judicial esté obligada a tomarlos en cuenta, en virtud de su naturaleza y obligatoriedad, y porque la inserción de tales documentos en el órgano oficial de difusión tiene por objeto dar publicidad al acto de que se trate, y tal publicidad determina precisamente que los tribunales, a quienes se les encomienda la aplicación del derecho, por la notoriedad de ese acontecimiento, no puedan argüir desconocerlo."¹⁷

D. CAUSAS DE IMPROCEDENCIA.

¹⁵ Visible en el Apéndice al Semanario Judicial de la Federación, Compilación 1917-septiembre 2011, Tomo II, SCJN Sexta Sección, página 830, registro digital 1002815.

¹⁶ Semanario Judicial de la Federación, Séptima Época, Volumen 65, Primera Parte, página 15, registro digital 233090.

¹⁷ Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Tomo XII, agosto de 2000, página 260, registro digital 191452.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

ARTÍCULO 71. Estándares de servicio. Aquellos que presten servicios de transporte de pasajeros y carga, deberán dar seguimiento y cumplir los niveles requeridos para la prestación eficiente y calidad del servicio. Las personas prestadoras del servicio **estarán** obligadas a incorporar un sistema para evaluar el cumplimiento de las metas **que establezca la Secretaría o Carreteras de Cuota-Puebla según correspondan**, respecto a los siguientes estándares:

I. Transporte de personas:

..

D. Conductores

..

e) **Garantía de derechos laborales;**

(...)." **Causa de improcedencia fundada.**

22. De lo anterior, el suscrito advierto que la causa de improcedencia invocada es parcialmente fundada, dado respecto del artículo 71, **fracción I, inciso D), subinciso e)**, del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, se actualiza la causa de improcedencia prevista en el artículo 61, fracción XII, en relación con el 107, fracción I, de la ley de Amparo, pues como se aduce, esa norma no genera una afectación a la esfera jurídica de la moral quejosa, de manera directa o indirecta, con su sola entrada en vigor, sino que requiere de un acto concreto que individualice su aplicación en perjuicio de la quejosa.

23. Lo anterior ya que indica que las personas prestadoras del servicio de transporte **estarán obligadas** a incorporar un sistema para evaluar el cumplimiento de las metas que en su momento **establezca** la Secretaría o Carreteras de Cuota-Puebla según correspondan, respecto a los estándares de la garantía de los derechos laborales de los conductores que realicen actividades de transporte de personas.

24. De la intelección de ese precepto se desprende que la obligación a la que alude se encuentra supeditada a la palabra "estarán", la cual hace referencia a la tercera persona del plural del futuro del indicativo de estar o estarse, esto es prevé un supuesto que no se debe realizar al momento de la entrada en vigor de la norma, sino que la implementación del sistema de evaluación al que alude, está condicionado a expedición de las metas que se establezcan, esto es, aquéllas que se precisen en algún momento ya sea por la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla o por Carreteras Cuota-Puebla, esto es, ni siquiera se encuentra definido qué dependencia será la que emita esos objetivos.

25. Lo cual se corrobora, con lo establecido en los artículos QUINTO y SÉPTIMO de los Transitorios, en donde se dispone que la Secretaría dentro del plazo de ciento veinte días siguiente al de la entrada en vigor del reglamento reformará su Reglamento Interior, a fin de armonizar los conducente en relación a lo previsto en el Reglamento de la Ley de Tránsito y la obligación de expedir un manual de trámites dentro de los ciento ochenta días naturales posteriores, por lo que es factible considerar que será hasta que se hagan tales modificaciones y se cree el manual respectivo que se informará a los prestadores de los distintos servicios de transporte la obligación de crear el sistema de evaluación precisado en la norma y qué metas se les solicitará cumplir y reportar a través de ese mecanismo.

26. Así las cosas, se estima que el artículo combatido es de individualización condicionada, es decir, la sola vigencia del mismo en nada incide en forma incondicionada en la esfera jurídica de la parte quejosa, ya que la creación del sistema de evaluación se encuentra condicionado a la expedición de las metas que en su momento emita la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla o por Carreteras Cuota-Puebla y será en ese momento en el que cobre vida la obligación de reportar avances para cumplir con los objetivos que se tracen.

27. Por tanto, al estimarse que el artículo 71, **fracción I, inciso D), subinciso e)**, del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, tiene naturaleza heteroaplicativa, y toda vez que la moral quejosa no acreditó la existencia de un acto concreto de aplicación de dicho numeral, debe considerarse no acreditada una afectación a su esfera jurídica de manera directa (interés jurídico) ni indirecta con motivo de su especial situación frente al orden jurídico (interés legítimo).

28. Lo cual conduce a decretar el sobreesimiento en el juicio, con fundamento en el artículo 63, fracción V, de la Ley de Amparo.

Causas de improcedencias infundadas.

29. Por otra parte, debe considerarse **infundada** la causa de improcedencia hecha valer en relación a los artículos 14, 27 *fracción II* y 54 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, ya que estimo que la quejosa es destinataria de los supuestos normativos previstos en tales numerales, y que los mismos, con su sola entrada en vigor, generan "individualización incondicionada" en su esfera jurídica; dado que tienen la naturaleza de normas autoaplicativas, ya que desde su entrada en vigor establecen obligaciones o determinaciones que cumplir.

30. En efecto, el artículo 14 establece que los prestadores de servicios de transporte ejecutivo deben cumplir con los requisitos ahí descritos, entre ellos, el de seguridad laboral, en términos de las normas de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, su Reglamento y las demás disposiciones aplicables.

31. Por su parte, el numeral 27, establece que los vehículos que presten el servicio de transporte ejecutivo deben contar con una póliza de seguro de cobertura amplia con vigencia anual, la cual deberá cumplir con los requisitos mínimos que dispone ese precepto, entre ellos, cubrir los gastos médicos para conductor y familiares, por hasta cinco mil veces (5,000) la Unidades de Medida y Actualización vigente, por evento.

32. Por tanto, al considerarse que tales preceptos sí generan una afectación en la esfera jurídica de los destinatarios, con su simple entrada en vigor, al imponerles obligaciones específicas que cumplir, y haber acreditado la quejosa que es destinataria de las normas, en esa parte, debe desestimarse la causal de improcedencia hecha valer.

33. Asimismo, resulta **infundado** el argumento del Gobernador del Estado de Puebla, en el sentido de que se actualiza la citada causa de improcedencia toda vez que no se afectan los intereses jurídicos o legítimos de la moral quejosa.

34. En efecto, como se precisó con anterioridad, las normas generales pueden ser de carácter autoaplicativo o heteroaplicativo, dependiendo de si los efectos de la disposición legal impugnada ocurren en forma condicionada o incondicionada.

35. Con ello en mente, es necesario destacar que la **introducción del interés legítimo** como título habilitador para promover el juicio de amparo, ha conducido a un nuevo entendimiento con respecto a la extensión de las categorías de **normas autoaplicativas** y **normas heteroaplicativas** para efectos de la procedencia del amparo.

36. Al respecto, al resolver el amparo en revisión 152/2013,¹⁹ la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación estableció que, el **interés legítimo**, al constituir un concepto de agravio más flexible, **genera una reducción del espacio de las leyes heteroaplicativas y es directamente proporcional en la ampliación del espacio de leyes autoaplicativas**, ya que en función de este título habilitador, existirán mayores posibilidades lógicas de que una ley genere afectación por su sola entrada en vigor, dado que sólo se requiere constatar una afectación individual o colectiva, calificada, actual, real y jurídicamente relevante, siempre que esté tutelada por el derecho objetivo y, en caso de obtener el amparo, pueda traducirse en un beneficio para el quejoso.

37. Sobre esta base, en la ejecutoria en cita ese Alto Tribunal precisó que en el juicio de amparo promovido en contra de **normas generales autoaplicativas**, **no resulta indispensable que los peticionarios de amparo sean los destinatarios directos de la ley impugnada**, sino que es suficiente que sean **terceros** que resientan una afectación incondicionada, precisando además que en esos casos, se requerirá de un análisis integral de las relaciones jurídicas en que se encuentran los particulares, siendo que es en el contexto de este tráfico de relaciones donde se puede apreciar la afectación de la ley.

38. Y en conclusión a lo anterior, la Primera Sala de nuestro Máximo Tribunal de Justicia señaló que las **normas autoaplicativas**, en el contexto del **interés legítimo**, sí requieren de una afectación personal, pero no directa, sino indirecta, la cual puede suceder en tres escenarios distintos:

a) Cuando una ley establezca directamente obligaciones de hacer o no hacer a un tercero, sin la necesidad de un acto de aplicación, que impacte colateralmente al

¹⁹ De la sentencia de referencia derivó, entre otras, la tesis aislada 1a. CCLXXXI/2014 (10a.), visible en la página ciento cuarenta y ocho de la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Tomo I, julio de dos mil catorce, con registro digital 2006963, de rubro "INTERÉS LEGÍTIMO Y JURÍDICO. CRITERIO DE IDENTIFICACIÓN DE LAS LEYES HETEROAPLICATIVAS Y AUTOAPLICATIVAS EN UNO U OTRO CASO."

47. Ya que, sin prejuzgar sobre la legitimidad de las disposiciones reclamadas, los usuarios deberán ponderar sobre el impacto que tendría en su economía una posible reducción en el horario en el que pueden desempeñar su actividad y el costo beneficio de adquirir una póliza de seguro con las características amplias que dispone el Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla.

48. Lo cual indudablemente tendrá incidencia directa sobre el número de personas que podrán prestar el servicio de transporte a través de la plataforma electrónica que administra la quejosa, impactando sobre la esfera jurídica de la peticionaria de amparo.

49. Esto es así, porque el valor de la plataforma tecnológica que la quejosa administra para la prestación del servicio de transporte, depende, en buena medida, del número de choferes y usuarios conectados a la misma

50. A esto se le conoce como efecto o externalidad de red, las cuales surgen cuando el valor de un producto —en este caso, la plataforma titularidad o explotada por la sociedad mercantil quejosa— aumenta conforme se incrementa el número de usuarios —choferes y usuarios del servicio de transporte—. Los efectos de red generan beneficios tanto para los usuarios, porque aumentan el valor y utilidad de un servicio o producto, como para los prestadores de servicios que, al tener más usuarios, pueden generar mayores ingresos.

51. En ahondamiento a este punto, es necesario destacar que la prestación del servicio de transporte a través de plataformas digitales constituye un mercado de varios lados, lo que, en esencia, significa que dichas plataformas sirven como punto de encuentro para dos o más grupos de agentes —consumidores y oferentes—. Esta clase de mercados, organizados en torno a una plataforma tecnológica, se caracterizan por tener efectos de red pues entre más usuarios existan, más atractiva se vuelve para los choferes que ofrecen sus servicios; de manera similar, entre más choferes haya, más interesados estarán los consumidores en usar la plataforma tecnológica para demandar el servicio.

52. En razón de lo anterior, se puede concluir que las plataformas digitales para la contratación del servicio de transporte se distinguen por estar conformadas por dos o más grupos de clientes —en este caso, usuarios del servicio de transporte y choferes— que se podrían beneficiar de una interacción entre ellos, pero que por sí solos no pueden obtener ese beneficio a menos que exista un intermediario o catalizador —la plataforma— que facilite dichas interacciones.

53. Trasladadas al presente asunto, las anteriores consideraciones llevan a concluir, como se adelantó, que el valor de la plataforma tecnológica para la prestación del servicio de transporte que administra la peticionaria de amparo **Uber México Technology & Software, Sociedad Anónima de Capital Variable**, dependerá, en buena proporción, del número de usuarios del servicio de transporte registrados en dicha plataforma, así como de la cantidad de chóferes que se adhieran a la misma para efecto de ofrecer sus servicios.

54. Lo anterior, pone de manifiesto que la entrada en vigor de los artículos **14, 27 fracción II** y **54** del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, tiene incidencia en los intereses legítimos de la sociedad mercantil quejosa, pues al condicionar o limitar la clase de sujetos que podrán adherirse a la plataforma tecnológica que administra en el Estado de Puebla para la prestación del servicio de transporte, tiene la virtualidad de afectar el valor de dicha plataforma y, por tanto, los intereses económicos de la referida peticionaria de amparo.

55. De ahí que sea **infundada** la causal bajo estudio.

Causa de improcedencia advertida de forma oficiosa.

56. Por otra parte, respecto a los actos reclamados consistentes en el refrendo y orden de publicación de los preceptos legales impugnados, atribuidos respectivamente al Secretario de Movilidad y Transporte, así como al Gobernador, ambos del Estado de Puebla, el suscrito advierte de forma oficiosa que se actualiza la causa de improcedencia prevista en los numerales 61, fracción XXIII y 108, fracción III, de la Ley de Amparo, estatuyen lo siguiente:

“Artículo 61. El juicio de amparo es improcedente:

...

XXIII. En los demás casos en que la improcedencia resulte de alguna disposición de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, o de esta Ley.”

propia ley, se colige que el juicio de amparo indirecto es improcedente cuando en la demanda se señalen como actos reclamados el refrendo o la publicación de normas generales, pero no se formulen conceptos de violación para controvertirlos por vicios propios.”

63. Por tanto, se decreta el sobreseimiento en el juicio respecto a dichos actos reclamados, con fundamento en el artículo 63, fracción V, de la Ley de Amparo.

64. Al no haber diversa causa de improcedencia que analizar, ya sea que la propongan las partes o que este juzgado advierta de oficio, se procede al estudio de los motivos de disenso respecto del acto que resulta procedente analizar en cuanto al fondo.

E. ESTUDIO DE FONDO.

65. La parte quejosa expresó como conceptos de violación los contenidos en su escrito inicial, los cuales se tienen por reproducidos en este considerando en obvio de repeticiones innecesarias; por no ordenar su transcripción precepto legal alguno, y no disponerlo así el artículo 74 de la Ley de Amparo; y con apoyo en la jurisprudencia 2a./J. 58/2010, emitida por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, consultable a página 830, Tomo XXXI, Mayo de 2010, del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Materia Común, del rubro siguiente: **“CONCEPTOS DE VIOLACIÓN O AGRAVIOS. PARA CUMPLIR CON LOS PRINCIPIOS DE CONGRUENCIA Y EXHAUSTIVIDAD EN LAS SENTENCIAS DE AMPARO ES INNECESARIA SU TRANSCRIPCIÓN.”**

66. De los conceptos de violación esgrimidos por el promovente, se desprende que la impetrante controvierte los la constitucionalidad de los artículos 14, 27, fracción II y 54 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, publicado el dos de junio de dos mil veintidós, al estimar que:

I. Trascienden los principios de seguridad jurídica y legalidad, al imponer obligaciones que presumen la existencia de una relación laboral entre las empresas de redes de transporte que administran las plataformas de interconexión con los usuarios que las utilizan para prestar el servicio de transporte ejecutivo en el Estado de Puebla, además de que dichas normas no son claras, comprensibles ni coherentes con el orden jurídico al que pertenecen ya que carecen de un redacción clara (primer y segundo conceptos de violación).

II. Violan el principio de supremacía de las leyes, ya que esos preceptos van más allá de lo dispuesto en la Ley Federal del Transporte, existiendo incluso contradicciones entre lo previsto por la Ley y lo plasmado en el Reglamento. (Tercer concepto de violación).

III. De su contenido se desprende que el numeral del reglamento impugnado invade el ámbito de atribuciones exclusivas que la Constitución le concede a la Federación, ya que se legisla sobre obligaciones referentes a trabajo y relaciones laborales. (Cuarto concepto de violación).

67. Dichos conceptos de violación los formula de forma común respecto de la totalidad de los preceptos legales tildados de inconstitucionales y expresa un motivo de disenso más únicamente por lo que hace al numeral 54 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, el que refiere que dicho precepto:

IV. Va en contra del principio de competitividad económica en el ejercicio libre del comercio y la industria, ya que al limitar el horario en el que puede prestarse el servicio de transporte ejecutivo, las personas físicas o morales usuarias conductoras se encuentran impedidas para realizar una actividad económica de manera independiente y autónoma, lo que trae como consecuencia la inhibición del crecimiento de la economía local (quinto concepto de violación).

68. Precisado lo anterior, se aclara que, por técnica jurídica, el análisis de los conceptos de violación se realizara en un orden distinto al propuesto por la justiciable, ya que como se indicó con antelación la promovente expresa motivos de disenso de forma común respecto de las diversas porciones normativas que reclama, sin embargo, el suscrito advierte que existe algunas diferencias entre ellas, por lo que resulta factible realizar un estudio separado de los artículos combatidos.

69. Para lo anterior, se tomará como referencia, entre otras resoluciones y fuentes de información, las ejecutorias correspondientes a las acciones de inconstitucionalidad 63/2016, 13/2017 y 98/2018, del Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

I. Análisis de la constitucionalidad del artículo 27, fracción II, del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

70. Los conceptos de violación que la promovente expresa respecto a ese numeral son jurídicamente **ineficaces**, ya que por una parte son inoperantes y por otra infundados, por lo que se impone negar el amparo y protección de la Justicia Federal solicitados.

71. En efecto, en su cuarto concepto de violación, la moral quejosa refiere que el precepto legal que se impugna es inconstitucional ya que invade el ámbito de atribuciones exclusivas que la Constitución le concede a la Federación, ya que se legisla sobre obligaciones referentes a trabajo y relaciones laborales.

72. Ese argumento es **infundado**.

73. Para dar respuesta a ese motivo de disenso, conviene destacar que al resolver las acciones de inconstitucionalidad 63/2016 y 13/2017, el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, indicó que en los asuntos en los que se impugnaban normas destinadas a las regulación de transporte de pasajeros a través del uso de plataformas tecnológicas, se debía sentar como "premisa de trabajo" que los Congresos Locales, son competentes para legislar y regular el transporte en su respectiva Entidad, en que ese servicio se desarrolla dentro de su ámbito territorial.

74. Establecido lo anterior, conviene traer a colación el contenido del artículo 73, fracción X y 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que disponen:

"Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

...

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

(...)"

"Artículo 123. Toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; al efecto, se promoverán la creación de empleos y la organización social de trabajo, conforme a la ley.

El Congreso de la Unión, **sin contravenir a las bases siguientes deberá expedir leyes sobre el trabajo, las cuales regirán:"**

75. Con las anteriores disposiciones constitucionales, se hace patente que la facultad de dictar leyes en materia del trabajo corresponde al Congreso de la Unión, sin embargo, como es de explorado derecho, la anterior facultad esta otorgado en lato sensu o de manera general, esto es, que en efecto la federación legislara como regla general en materia del trabajo sobre lo relacionado al artículo 123 constitucional, tal y como lo hace con la vigente Ley Federal del Trabajo.

76. Sin embargo, la constitución guarda ciertas excepciones, en especial en el sistema normativo a que hacen referencia los artículos 115 y 116 constitucionales ya que en sus fracciones VIII y VI respectivamente, otorgan facultades a las legislaturas de las entidades federativas para dictar las normas de trabajo, relativas a la relación laboral que se suscite entre el municipio o el estado en cuestión y su personal, siempre limitándolo a lo establecido por el artículo 123 constitucional.

77. Por otro lado, el artículo 124 de nuestra carta magna, establece que las facultades no concedidas a la federación, se entienden reservadas a los estados.

78. Ahora, en el caso no se puede estimar que las plataformas tecnológicas se encuentren sujetas al régimen federal en comento porque de la integridad de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, como de su Reglamento, no se desprende que el legislador haya previsto de forma expresa que el vínculo que une a las empresas de redes de transporte y los conductores que utilizan sus aplicaciones para brindar el servicio ejecutivo de transporte en la Entidad sea de carácter laboral.

79. Aunado a que en el caso concreto, no se vislumbra que el numeral impugnado disponga que la obligatoriedad de contar con una póliza de seguro amplia en la que se cubran los gastos médicos del conductor y sus familiares, tenga como finalidad brindar seguridad laboral al conductor o que se esté legislando en ese aspecto, por lo que no se advierte la invasión a la que alude el promovente.

80. Máxime que el Reglamento en estudio únicamente tiene como finalidad abundar sobre las disposiciones contenidas en la Ley de Transporte del Estado de

Puebla, en la cual se regula el transporte de pasajeros, tópico que siempre se encontrará sujeto al ámbito local justamente por el servicio que habilita.²³

81. Además, como lo sostuvo el Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, si bien el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas reviste características que lo tornan un modelo de negocios distinto y que lo constituyen y lo colocan en una categoría o modalidad diferente para la prestación del servicio de transporte,²⁴ lo cierto es que no por ello dejan de ser regulable, en lo que se refiere a la dimensión material del acto de transporte de personas en el territorio de un estado en particular, por el legislador estatal en la materia que le corresponde.²⁵

82. Por lo que resulta posible para el legislador establecer condiciones para la prestación del servicio que se justifican para asegurar ciertas condiciones de su prestación, como puede ser **la seguridad del usuario, de los choferes**, la interacción con los demás servicios de transporte, además de que el servicio se presta en la vía pública, con lo cual pueden generarse externalidades que justifiquen esa regulación.

83. De ahí que se estima que la regulación y obligatoriedad de contar con una póliza de seguro amplia a la que alude el artículo 27, fracción II, del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, solo tiene como objeto establecer condiciones que aseguren la seguridad del chófer en los distintos ámbitos en los que se desenvuelve y ante las posibles consecuencias que podría ocasionar el desarrollo del servicio de transporte ejecutivo, no así regular obligaciones laborales como lo pretende hacer ver la promovente.

84. Por tanto, deviene **infundado** el argumento que expresa.

85. Por otra parte, en su tercer concepto de violación la promovente aduce que el numeral en estudio van más allá de lo dispuesto en la Ley Federal del Transporte, sobre ese tópico, existiendo incluso contradicciones entre lo previsto por la Ley y lo plasmado en el Reglamento.

86. Para analizar ese argumento es conveniente, en principio, tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 121, de la Ley de Transporte del Estado de Puebla que dispone lo siguiente:

“ARTÍCULO 121. *Empresas de Redes de Transporte. Acreditación. Los vehículos del Servicio Ejecutivo que se registren ante las Empresas de Redes de Transporte, deberán portar en todo momento los documentos siguientes:*

I. Placas de circulación del Estado de Puebla y calcomanías Alfanuméricas;

II. Tarjeta de circulación;

III. Copia de la Póliza de Seguro con cobertura amplia, y

IV. Cédula de identificación del Servicio Ejecutivo.”

87. A su vez, el Artículo 27 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, dispone:

“ARTÍCULO 27. *Lineamientos para el seguro obligatorio. La póliza de seguro vigente obligatoria requerida por la Ley y este Reglamento para los prestadores del servicio deberán cumplir como mínimo con las siguientes especificaciones:*

I. Responsabilidad civil por daños a terceros 50,000 veces las Unidades de Medida y Actualización Vigente por evento;

II. Gastos médicos para conductor y familiares 5,000 veces las Unidades de Medida y Actualización vigente, por evento;

III. Responsabilidad Civil a Pasajeros 5,000 veces las Unidades de Medida y Actualización Vigente;

IV. Gastos legales;

²³ Ello, en términos de lo que se este Tribunal Pleno resolvió en la acción de inconstitucionalidad 63/2016, en lo relativo a que “**el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas** reviste características que lo tornan un modelo de negocio diferente” (página 19) y “**el servicio prestado a través de plataformas tecnológicas** se encuentra dirigido a satisfacer de manera regular, continua, uniforme y adecuada una necesidad colectiva a través de interés general, como es el transporte de pasajeros” (página 29).

²⁴ Acción de inconstitucionalidad 63/2016, página 19.

²⁵ A manera ejemplificativa cabe destacar que el Banco Interamericano de Desarrollo, estableció en el documento para discusión N° IDB-DP-518 “Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe”, junio de 2017, en el cual se sostuvo lo siguiente: “*¿A quién corresponde regular y cómo hacerlo? ... La sugerencia que plantea la presente nota es que la regulación general debería provenir del estamento territorial superior para facilitar la actuación de estos agentes económicos nivel global. No obstante existe una serie de particularidades de ámbito local o regional que una regulación proveniente de un estamento territorial tan alejado muy probablemente no podrá atender de manera satisfactoria. Por lo tanto, se entiende adecuado que los poderes públicos más cercanos (nacionales, locales o autonómicos) establezcan algunas condiciones adicionales referentes al ejercicio de la actividad que tendrán un impacto directo en su territorio*”.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

V. La indemnización por la pérdida de la vida será por una cantidad mínima equivalente a 5,000 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente por cada una de las personas fallecidas;

VI. La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte;

VII. La póliza de seguro debe ser de vigencia anual; y

VIII. Las demás que establezca la Secretaría.

Para vehículos que presten el servicio de transporte ejecutivo deben contar con póliza de seguro de cobertura amplia con vigencia anual.”

88. De los preceptos transcritos se desprende que la Ley de Transporte del Estado de Puebla, establece que los vehículos del Servicio Ejecutivo que se registren ante las Empresas de Redes de Transporte, deben portar en todo momento placas de circulación del Estado de Puebla, calcomanías alfanuméricas, tarjeta de circulación, copia de la póliza de seguro con cobertura amplia, y cédula de identificación del Servicio Ejecutivo.

89. Lo que hace evidente que los conductores están obligados tramitar y adquirir placas de circulación del Estado de Puebla, tarjeta de circulación y cédula de identificación del servicio ejecutivos, asimismo, deben contratar una póliza de seguro de cobertura amplia para poder desarrollar su actividad en el Estado de Puebla.

90. Por su parte el Reglamento de la ley antes citada, dispone cuales son los lineamientos mínimos que debe reunir la póliza de seguro vigente obligatoria requerida por la Ley y reitera que los vehículos que presten el servicio de transporte ejecutivo deben contar con póliza de seguro de cobertura amplia con vigencia anual.

91. En ese sentido, de la confrontación de los preceptos antes transcritos, se desprende que no asiste razón a la quejosa cuando aduce que el artículo 27, fracción II del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, viola el principio de subordinación jerárquica.

92. Lo anterior, ya que ese principio establece que el ejercicio de la facultad reglamentaria no puede modificar o alterar el contenido de una ley, es decir, los reglamentos tienen como límite natural los alcances de las disposiciones que dan cuerpo y materia a la ley que reglamentan, detallando sus hipótesis y supuestos normativos de aplicación, sin que pueda contener mayores posibilidades o imponga distintas limitantes a las de la propia ley que va a reglamentar.

93. Por lo tanto, si la Ley de Transporte del Estado de Puebla prevé la obligación de los prestadores del servicio ejecutivo de transporte de contar con una póliza de seguro amplia y el Reglamento únicamente se limita a establecer las características que debe reunir ese seguro, es evidente que no viola el citado principio de subordinación jerárquica, ya que solo detalla la hipótesis contenida en la ley, sin que contenga mayores posibilidades o que imponga limitantes diversas a las previstas en la ley reglamentada.

94. Es importante señalar que si bien la facultad reglamentaria tiene como finalidad detallar o pormenorizar las disposiciones contenidas en la ley, ello no implica que cuando la ley no requiera de mayores precisiones para su aplicación, por encontrarse suficientemente desarrolladas las figuras jurídicas que contempla, en el reglamento no puedan reiterarse o ampliarse sus disposiciones, pues las únicas limitantes que tiene la facultad reglamentaria, son las ya mencionadas con anterioridad.

95. De ahí lo **infundado** del concepto de violación en estudio.

96. Ahora, en su primer y segundo conceptos de violación, la amparista refiere que el artículo 27, fracción II del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, resulta inconstitucional ya que trasgrede los derechos fundamentales de seguridad jurídica y legalidad, ya que impone una obligación que presume la existencia de una relación laboral entre las Empresas de Redes de Transporte que administran plataformas de interconexión, con lo usuarios que las utilizan para brindar el servicio de transporte ejecutivo, ya que obliga a la empresa a brindar atención médica al conductor y sus familiares.

97. Dicho argumentos es **inoperante**, toda vez que parte de una premisa falsa.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

artículos 14 y 54 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla, violan el principio de supremacía de las leyes, ya que esos preceptos van más allá de lo dispuesto en la Ley Federal del Transporte, en las porciones normativas que refieren que “las personas prestadoras de servicios de transporte... ejecutivo deberán cumplir con... seguridad laboral de los conductores y chóferes” y al disponer que “la jornada laboral de conductores del servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades se sujetará a lo previsto en la legislación en materia de trabajo.”

108. Dicho argumento es **fundado** y suficiente para conceder el amparo y protección de la Justicia Federal solicitados.

109. Para dar sustento a lo anterior, se precisa que la facultad reglamentaria se encuentra acotada por los principios de reserva de ley y de subordinación jerárquica, que consisten, el primero, en que cuando una norma constitucional reserva expresamente a la ley la regulación de una determinada materia, excluye la posibilidad de que ello pueda hacerse en otras normas secundarias, como el reglamento; el segundo principio, en que el ejercicio de la facultad reglamentaria no puede modificar o alterar el contenido de una ley, es decir, no puede ir más allá de lo previsto en ella, conforme al criterio jurisprudencial P./J. 30/2007,²⁷ cuyo rubro y contenido son los siguientes:

“FACULTAD REGLAMENTARIA. SUS LÍMITES. La facultad reglamentaria está limitada por los principios de reserva de ley y de subordinación jerárquica. El primero se presenta cuando una norma constitucional reserva expresamente a la ley la regulación de una determinada materia, por lo que excluye la posibilidad de que los aspectos de esa reserva sean regulados por disposiciones de naturaleza distinta a la ley, esto es, por un lado, el legislador ordinario ha de establecer por sí mismo la regulación de la materia determinada y, por el otro, la materia reservada no puede regularse por otras normas secundarias, en especial el reglamento. El segundo principio, el de jerarquía normativa, consiste en que el ejercicio de la facultad reglamentaria no puede modificar o alterar el contenido de una ley, es decir, los reglamentos tienen como límite natural los alcances de las disposiciones que dan cuerpo y materia a la ley que reglamentan, detallando sus hipótesis y supuestos normativos de aplicación, sin que pueda contener mayores posibilidades o imponga distintas limitantes a las de la propia ley que va a reglamentar. Así, el ejercicio de la facultad reglamentaria debe realizarse única y exclusivamente dentro de la esfera de atribuciones propias del órgano facultado, pues la norma reglamentaria se emite por facultades explícitas o implícitas previstas en la ley o que de ella derivan, siendo precisamente esa zona donde pueden y deben expedirse reglamentos que provean a la exacta observancia de aquélla, por lo que al ser competencia exclusiva de la ley la determinación del qué, quién, dónde y cuándo de una situación jurídica general, hipotética y abstracta, al reglamento de ejecución competará, por consecuencia, el cómo de esos mismos supuestos jurídicos. En tal virtud, si el reglamento sólo funciona en la zona del cómo, sus disposiciones podrán referirse a las otras preguntas (qué, quién, dónde y cuándo), siempre que éstas ya estén contestadas por la ley; es decir, el reglamento desenvuelve la obligatoriedad de un principio ya definido por la ley y, por tanto, no puede ir más allá de ella, ni extenderla a supuestos distintos ni mucho menos contradecirla, sino que sólo debe concretarse a indicar los medios para cumplirla y, además, cuando existe reserva de ley no podrá abordar los aspectos materia de tal disposición”.

110. Ahora, en el caso del Estado de Puebla, se desprende que el artículo 79, fracciones III y IV de la Constitución Local, establecen lo siguiente:

“Artículo 79

Son facultades y obligaciones del Gobernador del Estado:

...

III.- Promulgar y mandar publicar, cumplir y hacer cumplir las leyes y decretos del Congreso y proveer en la esfera administrativa a su exacta observancia.

IV.- Expedir reglamentos autónomos, decretos, órdenes y circulares de carácter y aplicación general, en los diversos ramos de Administración Pública.

²⁷ De las sustentadas por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, consultable en la novena época del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XXV, mayo 2007, con número de registro digital 172521.

(...).”

111. La norma transcrita establece como derecho y obligación del Gobernador del Estado de Puebla proveer en la esfera administrativa a la exacta observancia de las leyes expedidas por el Congreso, lo que se traduce en la facultad y deber del titular del Ejecutivo de emitir disposiciones generales, abstractas e impersonales, con el objeto de facilitar el exacto cumplimiento de las leyes.

112. Así, la norma mencionada autoriza al Gobernador para dictar disposiciones que tienen como finalidad desarrollar y complementar en detalle las leyes que expida el Congreso, pero sin que, a título de su ejercicio, pueda excederse el alcance de sus mandatos o contrariar o alterar sus disposiciones, por ser precisamente la ley su medida y justificación, como lo ha establecido la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la jurisprudencia siguiente:

“FACULTAD REGLAMENTARIA. SUS LÍMITES. Es criterio unánime, tanto de la doctrina como de la jurisprudencia, que la facultad reglamentaria conferida en nuestro sistema constitucional al Presidente de la República y a los Gobernadores de los Estados, en sus respectivos ámbitos competenciales, consiste, exclusivamente, dado el principio de la división de poderes imperante en la expedición de disposiciones generales, abstractas e impersonales que tienen por objeto la ejecución de la ley, desarrollando y completando en detalle sus normas, pero sin que, a título de su ejercicio, pueda excederse el alcance de sus mandatos o contrariar o alterar sus disposiciones, por ser precisamente la ley su medida y justificación”.

113. Ahora, atendiendo a la materia del concepto de violación que se analiza se estima necesario hacer algunas precisiones relacionadas con el modelo de negocios que se regula en las normas impugnadas.

114. En principio, es necesario destacar que la plataforma tecnológica explotada por **Uber México Technology & Software**, sociedad anónima de capital variable, constituye un modelo de negocios que encuadra en la categoría denominada economía colaborativa.

115. En la economía colaborativa las personas comparten, venden o arriendan bienes y servicios a través del uso de plataformas tecnológicas y programas computacionales conocidos comúnmente como aplicaciones. Estas plataformas tecnológicas vinculan a una persona propietaria de un producto o proveedora de un servicio, con un consumidor o usuario de dicho producto o servicio, facilitando que haya entre ellos una interacción comercial. En esencia, estas aplicaciones constituyen puntos en donde se encuentran la oferta y la demanda.

116. La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico —OCDE— ha destacado que la economía colaborativa comprende diversas formas de autoempleo y contratación independiente, facilitadas a partir de la utilización de tecnologías informáticas.²⁸

117. Con las anteriores consideraciones en mente, a fin de ilustrar por qué se estima que la plataforma tecnológica explotada por la quejosa **Uber México Technology & Software**, sociedad anónima de capital variable, forma parte del fenómeno de la economía colaborativa, se considera conveniente destacar cierta información que se muestra en el sitio web de la referida **peticionaria de amparo**:

“Cómo usar la app de Uber

Nuestro servicio principal es desarrollar tecnología que conecte a los conductores con los usuarios a pedido. Conoce cómo funciona la app paso a paso:

Paso 1

El usuario abre la app

El usuario ingresa su destino en la casilla ¿A dónde vas?, revisa cada opción de viaje según el tamaño del vehículo, precio y tiempo estimado de llegada, elige la opción que quiere y, luego, confirma el inicio de viaje.

Paso 2

Se asigna un conductor al usuario

²⁸ Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE). Its a gig, but is it a job?, núm. 35., citado por Domínguez Martínez, José Manuel, “La economía colaborativa: la sociedad ante un nuevo paradigma económico”, Revista EXtoikos, no. 19, 2017, p.3. consultado en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6108211.pdf>.



previstos por esta Ley y sus Reglamentos. Este servicio tiene las siguientes modalidades: ...

VI. Servicios no motorizados: Los servicios de transporte de pasajeros que se prestan con vehículo no motorizados bajo las siguientes modalidades:

(...).

“ARTÍCULO 41. Servicio Ejecutivo. Conductores y usuarios. El Servicio ejecutivo se prestará:

I. Por conductores particulares que se encuentren registrados y certificado ante una Empresa de Redes de Transporte o cualquier de las filiales o subsidiarias de la misma registrada en la Secretaría, y

II. A usuarios previamente registrados en la plataforma propiedad de la Empresa de Redes de Transporte o cualquiera de las filiales o subsidiarias de la misma.

Este servicio no estará sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias de paso y a horarios fijos.”

“ARTÍCULO 42. Servicio Ejecutivo. Vehículos. Son vehículos del Servicio Ejecutivo, aquellas unidades **particulares** que sin estar sujetos al otorgamiento de una autorización por parte de la Secretaría, son utilizados por conductores del servicio ejecutivo en el traslado de personas y registrados en una Empresa de Redes de Transporte.

Los vehículos a que se refiere este artículo, deberán estar inscritos en el Registro Estatal Vehicular, Registro de Transporte y cumplir con los procedimientos relativos al Centro de Capacitación e Inspección del Transporte.

La Secretaría ejercerá sus facultades de consulta, información, verificación y supervisión en el citado registro, con base en la información que le proporcione la empresa de redes de transporte.”

127. Del contenido de esos preceptos se desprende que el Congreso del Estado de Puebla, partió de la necesidad de regular la importancia que tienen las innovaciones tecnológicas en el tema del transporte público, pues es de conocimiento general que en los últimos años se ha advertido el desarrollo de diversos agentes que han desarrollado un nuevo modelo de transporte a través del uso de aplicaciones, conectando usuarios con conductores y dotando el servicio de características distintas al que se observa en los diversos medios de transporte.

128. Así, en las normas citadas, el legislativo previó la existencia de los diversos servicios de transporte en el Estado, estableciendo una clasificación para lograr identificar las características especiales de cada uno de ellos, dentro de esa clasificación, se encuentra la regulación del servicio ejecutivo de transporte.

129. El cual según la definición propuesta por el legislativo se trata de un servicio que “se presta basándose en el desarrollo de tecnologías de dispositivos electrónicos, sistemas de posicionamiento global y plataformas tecnológicas independientes, que permiten conectar a usuarios que demandan servicio de transporte punto a punto, con **conductores privados** que ofrecen dicho servicio mediante el uso de la misma aplicación tecnológica.”

130. Asimismo, dispone que ese servicio se presta por conductores particulares que están registrados antes las distintas Empresas de Redes de Transportes y usuarios previamente registrados en la plataforma digital de esa empresa.

131. Además, prevé que los vehículos que pueden utilizarse para el desarrollo de esa actividad deben contar con características específicas para garantizar la seguridad del chófer y sus usuarios.

132. De lo antes narrado, es dable concluir que el legislador trajo a relucir las características peculiares del servicio ejecutivo de transporte, determinando que no es factible su regulación de la misma manera que los demás servicios, recalcando elementos distintivos importantes como el hecho que **el servicio se presta por personas particulares, quienes no están sujetos a itinerarios, rutas, frecuencias de paso y a horarios fijos**, ya que atendiendo a las características del negocio los conductores pueden escoger los momentos que consideren idóneos para su persona para desarrollar la actividad, lo cual será relevante para abordar el estudio del concepto de violación planteado.



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

EVIDENCIA CRIPTOGRÁFICA - TRANSACCIÓN

Archivo Firmado:

37200840_1452000030465270010.p7m

Autoridad Certificadora:

Autoridad Certificadora Intermedia del Consejo de la Judicatura Federal

Firmante(s): 2

FIRMANTE				
Nombre:	ALDER JOVANNI MEDINA SEGURA	Validez:	BIEN	Vigente
FIRMA				
No. serie:	70.6a.66.20.63.6a.66.00.00.00.00.00.00.00.02.16.cd	Revocación:	Bien	No revocado
Fecha: (UTC/ CDMX)	28/10/22 16:43:46 - 28/10/22 11:43:46	Status:	Bien	Valida
Algoritmo:	RSA - SHA256			
Cadena de firma:	76 64 d7 5a 61 b2 78 f6 e3 52 a8 60 26 ee 83 ed 51 0a cf 69 c1 0d 14 9f cd 29 2f 1a b5 38 49 87 39 94 3c 8b 62 10 7a 51 0c 71 e7 36 8f 2e 44 ce 20 2d f5 55 ed 49 57 bf 19 7b 8c ca 98 ce 1f ad 44 79 ce 43 d3 2b cb 31 5e 1b 39 16 f2 89 92 8d 22 c9 27 79 a7 29 d7 f0 fd 1c 69 d6 97 f9 b5 d8 ad ee 51 dc b9 20 8c c7 05 7f 2c c4 5c f5 bd d5 6f bb ef 34 7f f2 9c 9e 45 18 71 8d 39 33 61 98 3b 4e c7 89 92 6e 62 c8 1f ee 84 f6 d8 82 8f c8 b1 2d 62 38 53 f6 2b 48 20 57 41 54 98 e4 c2 56 54 53 f5 5a 63 33 af 8e 60 d0 74 96 19 d3 7e b9 0a 5d ad 74 af 34 d5 8d 1c 64 63 09 01 94 1d d0 cf 68 81 8b 20 84 dd 06 27 9a 72 c0 0e 06 2d 29 f5 c1 f4 83 26 49 7f e3 f1 32 d5 14 08 b2 22 fe 3e 3e 17 6c 0d f0 eb c4 35 e9 10 b2 39 85 2a 11 1f 27 c2 50 b0 1c 13 4d 14 78 bc 95 e1 90 f5 46			
OCSP				
Fecha: (UTC / CDMX)	28/10/22 16:43:49 - 28/10/22 11:43:49			
Nombre del respondedor:	OCSP ACI del Consejo de la Judicatura Federal			
Emisor del respondedor:	Autoridad Certificadora Intermedia del Consejo de la Judicatura Federal			
Número de serie:	70.6a.66.20.63.6a.66.03			
TSP				
Fecha : (UTC / CDMX)	28/10/22 16:43:49 - 28/10/22 11:43:49			
Nombre del emisor de la respuesta TSP:	Autoridad Emisora de Sellos de Tiempo del Consejo de la Judicatura Federal			
Emisor del certificado TSP:	Autoridad Certificadora Intermedia del Consejo de la Judicatura Federal			
Identificador de la respuesta TSP:	11233567			
Datos estampillados:	/d7WhQUkhoC9KI262JQr2ch6UaQ=			



PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

FIRMANTE				
Nombre:	Francisco René Olivo Loyo	Validez:	BIEN	Vigente
FIRMA				
No. serie:	70.6a.66.20.63.6a.66.00.00.00.00.00.00.00.01.6a.92	Revocación:	Bien	No revocado
Fecha: (UTC/ CDMX)	28/10/22 18:48:06 - 28/10/22 13:48:06	Status:	Bien	Valida
Algoritmo:	RSA - SHA256			
Cadena de firma:	17 bb 94 c2 12 cd 3a 7e b0 61 a3 84 c3 fc 1f 5f de fc dc 19 3f 5f 20 b9 52 04 84 ac 3d c0 59 a6 44 6d 86 2d df e0 4c 13 ac 31 6d b5 59 91 5a 7c 55 92 06 7c e0 33 32 0b 42 43 c8 36 05 7f 6a e9 ee c5 23 46 e6 cd ee dc 2b 47 bd cd ef 0f 1b 0f f6 73 1f b2 72 72 a2 cf 2c 0e a4 da ad b8 a3 93 c4 7d 44 64 f0 3c a7 91 81 a8 fd 28 23 51 2e 2a 45 55 82 35 4a 13 c5 30 54 9a d6 1c 2a 07 f9 76 52 22 ac 54 af 40 b5 10 ca 65 30 d9 7b 6c 3a cf fe bd 1f 56 1c 82 9b eb 83 1a d2 1e 9c 5b 56 32 e5 8c af f3 c8 9b c2 62 6c 99 a4 2c 12 d7 89 d2 3e 9b c9 d5 93 f9 ce 03 c9 15 60 9c 52 0c 7b f9 c6 bd bc 46 5a 65 27 d1 d4 c6 45 3f 39 aa 81 f7 14 ba de 60 73 e7 2e b4 97 04 6d f3 e8 ee 7d b2 d4 3e 8e 82 14 33 6e 71 eb f8 74 85 88 c7 c9 a6 a9 ab 52 fe ff 85 ad 35 2a 07 17 25 01 e6 81			
OCSP				
Fecha: (UTC / CDMX)	28/10/22 18:48:07 - 28/10/22 13:48:07			
Nombre del respondedor:	OCSP ACI del Consejo de la Judicatura Federal			
Emisor del respondedor:	Autoridad Certificadora Intermedia del Consejo de la Judicatura Federal			
Número de serie:	70.6a.66.20.63.6a.66.03			
TSP				
Fecha : (UTC / CDMX)	28/10/22 18:48:08 - 28/10/22 13:48:08			
Nombre del emisor de la respuesta TSP:	Autoridad Emisora de Sellos de Tiempo del Consejo de la Judicatura Federal			
Emisor del certificado TSP:	Autoridad Certificadora Intermedia del Consejo de la Judicatura Federal			
Identificador de la respuesta TSP:	11326038			
Datos estampillados:	IWT9EsG4y1PzzimazmJv0Re5XTM=			