



Roj: **STS 3877/2026 - ECLI:ES:TS:2026:3877**

Id Cendoj: **28079140012026100692**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Social**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **15/09/2026**

Nº de Recurso: **2954/2025**

Nº de Resolución: **714/2026**

Procedimiento: **Recurso de casación para la unificación de doctrina**

Ponente: **RAFAEL ANTONIO LOPEZ PARADA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Social

Sentencia núm. 714/2026

Fecha de sentencia: 15/09/2026

Tipo de procedimiento: UNIFICACIÓN DOCTRINA

Número del procedimiento: 2954/2025

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 15/09/2026

Ponente: Excmo. Sr. D. Rafael Antonio López Parada

Procedencia: SALA DE LO SOCIAL DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DEL PAIS VASCO

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Magdalena Hernández-Gil Mancha

Transcrito por: AGS

Nota:

UNIFICACIÓN DOCTRINA núm.: 2954/2025

Ponente: Excmo. Sr. D. Rafael Antonio López Parada

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Magdalena Hernández-Gil Mancha

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Social

Sentencia núm. 714/2026

Excmos. Sres. y Excmo. Sra.

D. Ignacio Garcia-Perrote Escartín

D. Juan Manuel San Cristóbal Villanueva

D. Rafael Antonio López Parada

D.^a Luisa María Gómez Garrido

En Madrid, a 15 de septiembre de 2026.

Esta Sala ha visto el recurso de casación para la unificación de doctrina interpuesto por Maxamcorp International S.L. representado y asistido por el letrado D. Jose Ignacio Úcar Angulo, contra la sentencia dictada el 29 de abril de 2025 por la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, en el recurso

de suplicación núm. 490/2025, formulado contra la sentencia del Juzgado de lo Social núm. 5 de Bilbao, de fecha 4 de diciembre de 2024, autos núm. 176/2024, que resolvió la demanda sobre despido interpuesta por D. Matías , frente a Maxamcorp International S.L.

Ha comparecido en concepto de parte recurrida D. Matías representado y asistido por el letrado D. Francisco de Asís Migoya Amiano.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Rafael Antonio López Parada.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Con fecha 4 de diciembre de 2024 el Juzgado de lo Social núm. 5 de Bilbao dictó sentencia, en la que se declararon probados los siguientes hechos:

«PRIMERO.- El actor, D. Matías , con DNI nº NUM000 , ha venido prestando servicios desde el año 1.984, como transportista con vehículo propio, figurando adscrito al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos desde el 1/3/1984 y habiendo facturado a la mercantil en los doce meses anteriores a 31 de diciembre de 2.023 un promedio mensual sin IVA de 3.578,08 euros.

SEGUNDO.- El Sr. Matías desempeñaba su actividad para la demandada MAXAMCORP INTERNATIONAL S.L. -anteriormente UNIÓN ESPAÑOLA DE EXPLOSIVOS S.A.- con un vehículo furgón IVECO PEGASO DAILY modelo 29L11 matrícula NUM001 matriculado el 27/11/2000 con MTMA/ MMA (Kg) 3.200 y figura de alta en el régimen especial de trabajadores autónomos desde el 1/3/1984 en Actividad Económica "4941" Transporte de mercancías por carretera". El actor tenía suscrito el correspondiente seguro de vehículos y póliza de responsabilidad civil (documentos aportados por ambas partes por la demandada con los números 9 y 10)

TERCERO.- En virtud de escrito fechado a 15/11/2023 la demandada comunicó al actor lo siguiente:

"Por medio de la presente le comunicamos que MAXAMCORP INTERNATIONAL, S.L. se ve en la necesidad de no prorrogar el **contrato** de arrendamiento de servicios de transporte suscrito en fecha 1 de enero de 2017 entre usted, como empresario del transporte, y MAXAM EUROPE, S.A., hoy MAXAMCORP INTERNATIONAL, S.L.

De conformidad con lo establecido en la estipulación tercera de dicho **contrato**, le comunicamos esta denuncia de forma expresa y por escrito con un periodo de antelación mínimo de treinta días a la fecha de finalización de la prórroga anual actual que vence el próximo 1 de enero, fecha en la que daremos por rescindido el **contrato** a todos los efectos, sin perjuicio de las facturas que a la indicada fecha pudieran quedar pendientes de liquidación. Como usted ya conoce, la indicada denuncia del **contrato** de transporte y su rescisión a la finalización de la actual prórroga anual el próximo 1 de enero viene fundamentalmente motivada por el notable descenso de la actividad productiva en el centro de Galdakao y la necesaria reorganización y adecuación de los menores servicios de transporte requeridos por MAXAMCORP INTERNATIONAL, S.L., así como la obligada reducción de gastos en servicios exteriores y de terceros...".

CUARTO.- Se dan por reproducidos los **contratos** de arrendamientos de servicios aportados por el demandante con el número 1 de 4/11/1991, 14/10/1994 y 1/01/2017, recogiendo todos, ellos, entre otros, lo siguiente (siendo A el demandante y B el demandando):

"...

I. Que para el buen desarrollo de las actividades a las que A viene dedicándose, con las pertinentes autorizaciones legales y administrativas, en sus fábricas de Galdakao (Bizkaia), precisa, eventualmente, servicios auxiliares de transporte para diversas clases de mercancías, servicios que deben ser realizados con la mayor rapidez.

II. Que en este sentido A está interesada en contratar con empresas o empresarios de transportes, que cuenten con las autorizaciones pertinentes, experiencia y equipo tanto técnico como humano, para realizar este tipo de actividad.

III.- Que B, declara expresamente poseer las autorizaciones pertinentes y la experiencia, medios humanos y técnicos necesarios para llevar a cabo los servicios requeridos por A mencionados en el punto expositivo I anterior.

IV.- Que, por todo lo expuesto hasta el momento, ambas partes han mantenido conversaciones tendentes a formalizar por escrito sus relaciones, y, a tal efecto,

CONVIENEN

Suscribir el presente **contrato** de arrendamiento de servicios, con arreglo a las siguientes

ESTIPULACIONES

PRIMERA - A encomienda a B que acepta, la realización, sin carácter de exclusiva, de los servicios de transporte que la misma precise.

SEGUNDA.- Los transportes derivado del servicio objeto del presente **contrato** deberán ser efectuados por B, a requerimiento de A, con la mayor regularidad y rapidez, de conformidad con los datos sobre origen, destino, carga y cualesquiera otros necesarios que, en cada supuesto concreto, le sean facilitados por A.

SÉPTIMA.- B, se compromete a tener cubierta la correspondiente póliza de seguro sobre el vehículo o vehículos que realicen los servicios de transporte, póliza que deberá cubrir como mínimo el riesgo de daños a terceros, incluida la mercancía de MAXAM transportada.

NOVENA.- B, empleará durante la vigencia del presente **contrato** el personal que considere necesario y/o conveniente; dicho personal dependerá exclusivamente del mismo, que será siempre considerado como empleador a todos los efectos, siendo por tanto de su exclusiva cuenta y cargo todas las obligaciones derivadas de las leyes y disposiciones vigentes o que en los sucesivos puedan promulgarse sobre **contratos de trabajo**, salarios, seguros sociales, etc., que MAXAM pueda ser alcanzada en modo alguno por la responsabilidad derivada del incumplimiento de tales obligaciones".

El precio del transporte se fijaba en función del peso que puedan transportar cada uno de ellos.

QUINTO.- Se dan por reproducidas las órdenes de pedido de 1.994 a 2.016 aportadas por el demandante con el número 6 que expresaban el transporte a realizar interno, furgoneta y que incluía como notas que el importe pedido era estimativo y que la facturación sería función de las horas trabajadas mensualmente. Se dan por reproducidas las facturas aportadas por el demandante de 2.012, 2.014, 2.021, 2.022 y 2.023 con el número 4.

SEXTO.- El actor prestó servicios como trabajador por cuenta ajena para la demandada 272 días entre el 1/08/2006 y el 10/11/2008 en virtud de **contratos** temporales (vida laboral y **contratos** aportados por el actor con los números 3 y 7) como operario de producción.

SÉPTIMO.- El actor recibió las normas generales de prevención de riesgos laborales de la demandada el 23/06/2005 (documento 14 de la demandada) y el 28/11/2022 (documento 11 del demandante)

OCTAVO.- En los años 1.994, 1.998, 2.004, la demandada comunicó al actor que como consecuencia de los productos que fabricaban y de las mercancías que transportaba, era una necesidad el velar porque todos los medios puestos al servicio del transporte se encontraran en perfectas condiciones, entre ellos las personas que transportaban sus productos y le requerían para someterse a un reconocimiento médico de acuerdo al protocolo que se les adjuntaba (documento n 15 del actor)

NOVENO.- La empresa demandada es una mercantil dedicada a la fabricación de explosivos y sometido, con ello, a su propia normativa de seguridad. La empresa se encuentra vallada, tiene una extensión de alrededor de 500 Ha y un recorrido interior de aproximadamente 34 kms. El actor disponía de tarjeta para acceso a la fábrica, en una de las cuales de color amarillo consta "transporte interior" (documento 17 del demandante) y de las autorizaciones emitidas por la demandada (documento 4 por la última aportado). Las tarjetas de acceso de los trabajadores de la demandada eran rojas (documento 5 aportado por la empresa y testifical Sr. Alejandro)

DÉCIMO.- Los trabajadores que desempeñaban el transporte dentro de la demandada acudían a reuniones de grupo donde la demandada le suministraba diversa información sobre seguridad y prevención de riesgos laborales (documento 20 del actor).

UNDÉCIMO.- Los trabajadores que desempeñaban este transporte tenían a su disposición taquillas y un vestuario independiente al del personal propio de la demandada, no teniendo acceso al comedor de la empresa (testifical Sr. Alejandro). **DUODÉCIMO**.- La empresa demandada funcionaba 24 horas de lunes a viernes y, en caso de que existiera mucho **trabajo**, también los fines de semana.

DECIMOTERCERO.- El actor y los compañero que fundamentalmente realizaban transporte dentro del recinto de la demandada, solían prestar servicios conforme a los turnos de la propia fábrica, recibiendo instrucciones de cómo cubrirse ausencias o similares.

Responsables de la empresa les preguntaban si querían o no coger vacaciones para que quedaran cubiertos los turnos y efectuarlos conforme a ello. Los trabajadores debían acudir a DIRECCION000 todas las semanas al menos 1 o 2 veces (testifical Sra. María), como máximo una vez por turno (testifical Sr. Jose Pablo).

DECIMOCUARTO.- El actor disponía de certificado de formación del conductor ADR con validez hasta 10/05/2024 (documento 18 de la demandada).»

En dicha sentencia aparece la siguiente parte dispositiva:

«Que acogiendo la excepción de incompetencia de jurisdicción por razón de la materia de este orden jurisdiccional social planteada por la demandada, debo desestimar y desestimo la demanda formulada por D. Matías frente a MAXAMCORP, absolviendo a la demandada de las pretensiones vertidas en su contra y ello sin entrar en el fondo litigioso.»

SEGUNDO.- Frente a esa resolución se interpuso recurso de suplicación por la representación de D. Matías ante la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, la cual dictó sentencia el 29 de abril de 2025, en la que consta el siguiente fallo:

«Que estimamos el recurso de suplicación interpuesto por el letrado don Francisco de Asís Migoya Aniano en representación de D. Matías frente a la sentencia dictada por el juzgado de lo social número cinco de Bilbao el 4 de diciembre de 2024 en su procedimiento sobre despido número 176/2024 seguido a instancias del actor recurrente contra MAXAM CORP INTERNATIONAL SL. Se revoca la estimación de la excepción de incompetencia de jurisdicción y se declara la nulidad de actuaciones con reposición de las mismas al momento anterior al dictado de la sentencia de 4 de diciembre de 2024, a fin de que por el juzgado de lo social se dicte una nueva en la que con libertad de criterio resuelva el fondo del asunto. Sin imposición de costas.»

TERCERO.- Por la representación legal de Maxamcorp International S.L. se formalizó el presente recurso de casación para unificación de doctrina ante la misma Sala de Suplicación.

A los efectos de sostener la concurrencia de la contradicción exigida por el art. 219.1 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social (LRJS), la recurrente propuso como sentencia de contraste la dictada por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, 30 de septiembre de 2008 (RSU 1733/2008).

CUARTO.- Por providencia de esta Sala se procedió a admitir a trámite el presente recurso de casación para la unificación de doctrina, y por diligencia de ordenación se dio traslado del mismo a la parte recurrida para que formalizara su impugnación en el plazo de quince días.

Por la representación de D. Matías se presentó escrito de impugnación, y por el Ministerio Fiscal se emitió informe en el sentido de considerar el recurso procedente.

QUINTO.- Instruido el Excmo. Sr. Magistrado Ponente, se declararon conclusos los autos, señalándose para deliberación, votación y fallo el día 15 de septiembre de 2026, en cuya fecha tuvo lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- 1. La cuestión planteada en el presente recurso de casación para la unificación de doctrina consiste en determinar la naturaleza, laboral o mercantil, de la relación que une a una persona contratada como autónoma, titular de un vehículo de masa máxima autorizada superior a 2 e inferior a 3,5 toneladas métricas, que presta con el mismo los servicios de transporte para una empresa dedicada a la fabricación de explosivos y desarrolla su actividad mayoritariamente dentro de sus terrenos industriales a través de vías privadas, saliendo a las vías públicas de forma residual.

2. El actor presentó demanda por despido frente a Maxamcorp International S.L. solicitando se declarase que la relación que le unía con la demandada era de naturaleza laboral y no mercantil, y que la finalización de la misma por decisión unilateral de la empresa constituía un despido nulo o, subsidiariamente, improcedente, con las consecuencias legales inherentes a dicha declaración. Fundamentaba su pretensión, en síntesis, en que, aún siendo titular de una furgoneta de más de 20 años de antigüedad con la que realizaba transportes de materiales de la empresa y dentro de las instalaciones de la misma (un recinto cerrado con aproximadamente 25 kilómetros de carreteras privadas), concurrían en la relación las notas de ajenidad y dependencia propias del **contrato de trabajo** (sujeción a turnos y horarios de la fábrica, fijación de vacaciones por la empresa, órdenes e instrucciones de los encargados de la empresa, utilización de medios materiales de ésta, esencialmente carretillas, ropa de **trabajo** y EPIs, formación por parte de la empresa y retribución fija por hora de **trabajo**). Pese a ello la empresa había enmascarado formalmente la situación como una relación mercantil de arrendamiento de servicios.

3. La demanda fue turnada al Juzgado de lo Social nº 5 de Bilbao (autos 176/2024), que dictó sentencia el 4 de diciembre de 2024 en la cual declaró la incompetencia de jurisdicción considerando que el actor, titular de un vehículo Iveco Pegaso Daily matriculado en el año 2000, con masa máxima autorizada (MMA) de 3.200 kg, por el que tenía suscrito el correspondiente seguro de vehículos y póliza de responsabilidad civil, debía contar con la correspondiente autorización administrativa de transporte por realizar semanalmente transportes fuera del recinto de la fábrica (a la localidad de DIRECCION000), por lo que resultaba de aplicación la exclusión de laboralidad prevista en el artículo 1.3.g del Estatuto de los Trabajadores, de manera que su contratación

mercantil desde 1984 (con **contratos** de arrendamientos de servicios suscritos al menos en 1991, 1994 y 2017) y su adscripción al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos era correcta.

4. Contra dicha sentencia interpuso el trabajador recurso de suplicación ante la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco solicitando la nulidad de actuaciones y la devolución de las mismas al Juzgado de instancia para que, declarada la competencia del orden social, resolviera sobre el fondo. La sentencia del Tribunal Superior de Justicia estimó el recurso de suplicación, declaró la existencia de relación laboral y la competencia del orden jurisdiccional social y decretó la nulidad de las actuaciones, con reposición de las mismas al momento anterior al dictado de la sentencia de instancia, a fin de que el Juzgado de lo Social dictase nueva sentencia por la que, con libertad de criterio, resolviera el fondo del asunto. Razona la sentencia recurrida que, aunque el vehículo del actor supera las 2 toneladas de MMA, éste presta sus servicios en el 95% de su jornada dentro del recinto cerrado de la fábrica de explosivos de la demandada, saliendo de él únicamente una o dos veces por semana, como máximo una vez por turno, a la localidad de DIRECCION000 (situada a 2,3 km), por lo que considera que el servicio preponderante (el transporte interior) está exento de la exigencia de autorización administrativa de transporte, siendo la salida a DIRECCION000 completamente residual. Por lo demás razona que concurren en la relación notas propias de la laboralidad ("realiza sus tareas en los mismos turnos que los trabajadores de la empresa, recibe instrucciones sobre ausencias, y recibe formación como el resto de la plantilla, y para el desarrollo de su actividad utiliza los medios e instalaciones de la empresa, tal y como deducimos de las actuaciones. Acude diariamente a su puesto de **trabajo** con un horario determinado, debe pedir permiso a los encargados en caso de ausencia, siendo la empresa la que se encarga de sus sustituciones y de organizar las vacaciones, y aporta únicamente una furgoneta de más de 20 años de antigüedad ya que el resto de los medios materiales se aportan por la empresa (carretillas, traspaleas, carros, etc.), cobra una cantidad fija por hora trabajada, (dependiendo de si es normal, nocturna o fin de semana) y sus superiores supervisan sus acciones y le imparten instrucciones sobre las acciones a realizar.").

5. Contra la referida sentencia Maxamcorp International, S.L. ha interpuesto recurso de casación para la unificación de doctrina con un único motivo en el que denuncia infracción del artículo 1.3.g del Estatuto de los Trabajadores y del artículo 33, apartados 1 y 2. e, del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Sostiene la recurrente que la exención de autorización administrativa de transporte del artículo 33.2.e) del citado Reglamento exige que el transporte se realice íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte terrestre, de modo que la realización de trayectos fuera del recinto de la fábrica, siquiera residualmente, con un vehículo de MMA superior a 2 toneladas, obliga a contar con la correspondiente autorización administrativa y determina la exclusión de laboralidad del artículo 1.3.g) del Estatuto de los Trabajadores, con independencia de las notas organizativas que puedan concurrir en la ejecución del servicio.

6. El recurso de casación ha sido impugnado por el trabajador, que pide con carácter principal la inadmisión del recurso por falta de contradicción entre la sentencia recurrida y la invocada de contraste y, subsidiariamente, su desestimación, con confirmación de la sentencia recurrida.

7. El informe del Ministerio Fiscal interesa la estimación del recurso. Razona el Ministerio Fiscal que la literalidad del artículo 33 del Real Decreto 1211/1990 no ofrece dudas en cuanto excluye de la necesidad de autorización administrativa de transporte únicamente a los transportes realizados íntegramente en recintos cerrados, por lo que dicha exclusión no puede aplicarse al transporte que el actor realiza con su vehículo propio fuera del recinto de la empresa una o dos veces por semana, y por ello, aunque concurren notas características de una relación laboral (como pedir permiso a los encargados en caso de ausencia, cumplir un horario determinado o seguir instrucciones sobre sustituciones), la relación está excluida legalmente de la consideración como laboral por cuanto el vehículo aportado por el trabajador excede de las 2 Tm de MMA.

SEGUNDO.- 1. Se invoca como sentencia de contraste la dictada por la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco el 30 de septiembre de 2008, recurso de suplicación núm. 1733/2008. Debemos examinar el requisito de contradicción exigido por el art. 219 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social en relación con la sentencia de contraste alegada. El presupuesto procesal de contradicción establecido en el artículo 219.1 LRJS no surge de una comparación abstracta de doctrinas al margen de la identidad de las controversias, sino de una oposición de pronunciamientos concretos recaídos en conflictos sustancialmente iguales [por todas, sentencias del TS 861/2022, de 26 de octubre (rcud 4665/2019); 893/2022, de 10 de noviembre (rcud 2882/2021); y 968/2022, de 20 de diciembre (rcud 2984/2021)].

2. En la sentencia recurrida consta que el actor ha venido prestando servicios desde el año 1984 como transportista con vehículo propio (una furgoneta Iveco Pegaso Daily de 3.200 kg de masa máxima autorizada), teniendo suscrito el correspondiente seguro de vehículos y póliza de responsabilidad civil, amparado en diversos **contratos** de arrendamiento de servicios suscritos con la demandada (1991, 1994 y 2017), cuyo objeto era realizar "servicios auxiliares de transporte para diversas clases de mercancías", figurando de alta

en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos y percibiendo la contraprestación económica por sus servicios mensualmente a través de facturas emitidas y calculadas en función de un precio hora multiplicado por el número de horas de **trabajo** realizadas. La demandada se dedica a la fabricación de explosivos y tiene sus instalaciones en un recinto vallado de aproximadamente 500 hectáreas, con un recorrido interior de 34 km, disponiendo el actor de tarjeta de acceso diferenciada de la de los trabajadores de plantilla (la del actor era amarilla y la de los trabajadores roja), disponiendo de taquilla y vestuarios independiente y distinto del personal propio de la demandada, sin acceso al comedor de la plantilla, recibiendo información sobre prevención de riesgos, y prestando servicios conforme a los turnos de la fábrica, debiendo organizar sus vacaciones para cubrir todo el periodo de **trabajo** con los demás transportistas en idéntica situación que la del actor. Los servicios se prestaban trasladando material de la fábrica por el interior de su recinto de forma mayoritaria, aunque con algunas con salidas al exterior por vías públicas, en concreto a la localidad de DIRECCION000 , a 2,3 km, una o dos veces por semana, como máximo una vez por turno. La pretensión del actor, ejercitada por despido, es que se declare la naturaleza laboral de dicha relación y la improcedencia o nulidad del cese comunicado por la empresa. La Sala de suplicación, con fundamento en que el 95% de la actividad se desarrolla dentro del recinto cerrado y sólo residualmente fuera de él, concluye que no resulta exigible la autorización administrativa de transporte y aprecia la existencia de relación laboral, rechazando la incompetencia de jurisdicción.

3. En la sentencia de contraste, el actor había suscrito con la misma empresa demandada (entonces denominada Unión Española de Explosivos, S.A.) **contratos** de arrendamiento de servicios de transporte en 1986, 1991 y 1994, si bien figura de alta en el RETA desde el 1 de octubre de 1984. El actor accedía a las instalaciones de la demandada con tarjeta identificativa y realizaba, en ejecución de dichos **contratos**, el reparto de personal dentro del recinto y labores de entrega y recepción de mercancías y documentación, en su mayor parte dentro del recinto fabril y sólo residualmente en el exterior, para recogida de proveedores o entrega documental. Hasta el 21 de julio de 2005 prestó dichos servicios con un vehículo Ford Transit de su propiedad, de masa máxima autorizada de 2.660/2.560 kg, mientras que a partir de esa fecha, tras vender dicho vehículo a la propia demandada, continuó realizando las mismas tareas (salvo el reparto de personal) con otro vehículo de su propiedad, un Ford Fiesta clasificado de masa máxima autorizada de 1.585 kg. Igualmente facturaba sus servicios por horas trabajadas. La Sala de suplicación desestimó el recurso del demandante y confirmó la sentencia del Juzgado de lo Social núm. 9 de Bilbao, que había estimado la excepción de incompetencia de jurisdicción por razón de la materia y absuelto en la instancia a la demandada, razonando que conforme a la jurisprudencia que glosa en detalle el tonelaje del vehículo es determinante para la delimitación de la frontera entre transporte mercantil y relación laboral.

4. En ambos casos los demandantes son transportistas con vehículo propio que han suscrito, con la misma empresa demandada, sucesivos **contratos** de arrendamiento de servicios de transporte y figuran de alta en el RETA, realizando su actividad en exclusiva para la empresa demandada. Desarrollan su actividad mayoritariamente dentro del recinto fabril de la misma, cumpliendo los servicios encomendados consistentes en la recogida y entrega de material y mercancías en la sentencia recurrida y de entrega de mercancías y documentación en la de contraste (si bien en esta última hasta 2005 también se realizó una labor de transporte de "personal de la empresa" dentro de las instalaciones de la misma), saliendo también ocasionalmente del recinto empresarial (para "labores de entrega y recepción de mercancías y documentación" en la sentencia de contraste, y para el transporte a la localidad de DIRECCION000 en la sentencia recurrida). Facturan por horas trabajadas y no consta en ninguno de los dos casos que realizasen servicios para otros eventuales clientes. En ambos supuestos se discute la laboralidad de la relación y la controversia jurídica se centra en la interpretación y alcance de la exclusión de laboralidad del artículo 1.3.g) del Estatuto de los Trabajadores. Pese a esta identidad sustancial, los pronunciamientos han sido opuestos, ya que la sentencia de contraste confirma la incompetencia del orden social al no apreciar la existencia de relación laboral, mientras que la sentencia recurrida aprecia la existencia de relación laboral.

Es cierto, como señala el escrito de impugnación, que existen algunas diferencias llamativas entre los hechos de ambos casos, ya que en la sentencia de contraste a partir de 2005 el vehículo utilizado tenía una MMA inferior a 2 toneladas (anteriormente el vehículo era una furgoneta Ford Transit "con un PTMA de 2.660/2560 kilogramos" y hasta esa fecha también se hizo con el mismo transporte de personal de la empresa. Esas circunstancias apoyarían que en base a las mismas en la sentencia de contraste se hubiera calificado la relación como laboral, de manera que si la sentencia aquí recurrida hubiera resuelto en sentido inverso (negando la laboralidad), pudieran impedir en su caso que se apreciase la necesaria contradicción si se les adjudicase la suficiente relevancia para ello. Pero ocurre justamente lo contrario, puesto que la sentencia recurrida, pese a no concurrir esas circunstancias, declaró la laboralidad de la relación y la competencia de jurisdicción, mientras que la de contrastes declaró la inexistencia de relación laboral, apreciándose con ello



una contradicción a fortiori que permite afirmar la concurrencia del requisito exigido por el artículo 219.1 LRJS y que viabiliza la resolución del recurso.

TERCERO.- 1. El único motivo del recurso, formulado al amparo de la letra e del artículo 207 LRJS, denuncia la infracción del artículo 1.3.g) del Estatuto de los Trabajadores y del artículo 33, apartados 1 y 2.e), del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Sostiene la recurrente que la sentencia impugnada, al calificar como residual la actividad de transporte que el actor realiza fuera del recinto de la fábrica y prescindir, por ello, de la exigencia de autorización administrativa de transporte para un vehículo de MMA superior a 2 toneladas, hace una interpretación del adverbio "íntegramente" del artículo 33.2.e) del citado Reglamento contraria a su tenor literal y a la doctrina jurisprudencial que atribuye al criterio de la autorización administrativa, en función del tonelaje del vehículo, un carácter objetivo y determinante para la delimitación entre el **contrato** de transporte mercantil y la relación laboral. En este caso, sostiene la recurrente, la autorización administrativa era exigible al usar un vehículo de más de 2 Tm de MMA y realizar parte de los transportes fuera de las instalaciones por la empresa, lo que determinaría la exclusión de laboralidad en aplicación del art 1.3.g ET.

2. La cuestión que aquí se plantea es establecer, en las circunstancias del caso, la diferencia entre el **contrato** de transporte terrestre de mercancías regulado por la Ley 15/2009, de 11 de noviembre y el **contrato de trabajo** regulado por el Estatuto de los Trabajadores. El artículo 2.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, define el **contrato** de transporte de mercancías como "aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el **contrato**". Y el artículo 1.3.g del Estatuto de los Trabajadores excluye la laboralidad de "la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada, mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador".

Por ello comenzamos recapitulando la doctrina de esta Sala Cuarta sobre la laboralidad de los trabajadores que realizan transportes con vehículo propio, tal y como se recoge en la sentencia 805/2020 de esta Sala Cuarta, de 25 de septiembre, rcud 4746/2019:

"1) La sentencia del TS de 26 de febrero de 1986, consideró laboral la relación de unos mensajeros que prestaban el servicio de recepción de paquetes, para su transporte y entrega a los destinatarios, de acuerdo con las tarifas que tenía establecidas y respondía de su pérdida, extravío, deterioro, hurto o robo cuando su valor no excedía de 20.000 pesetas. Los mensajeros prestaban servicios en motocicletas de su propiedad, abonando los gastos de mantenimiento, combustible y amortización, percibiendo un tanto por viaje, sin relación con el precio del transporte que se fijaba por la empresa y clientes sin intervención de los mensajeros. Los mensajeros llevaban en su vestimenta y vehículo anuncios de la empresa. Los mensajeros tenían que llamar por teléfono diariamente a la empresa antes de las diez horas, para recibir la orden de los viajes a realizar, siendo penalizados en caso de hacerlo con retraso.

El TS argumentó: «La dependencia, aparte de su exteriorización en ese llevar en la ropa y en el vehículo el nombre de la empresa, se manifiesta también, en la necesidad de llamar diariamente a la misma, bajo penalización de no hacerlo, para recibir las órdenes de **trabajo** del día, respecto de las que asume la obligación de realizarlas sin demora ni entorpecimiento alguno; no tiene trascendencia a estos efectos el que el trabajador no esté sometido a un régimen de jornada y horario riguroso. La no asistencia de los actores al **trabajo** en todos los días laborables es un mero efecto de la configuración que la empresa pretende dar al **contrato** para eludir la calificación de laboral, y no constituye un dato esencial para determinar su verdadera naturaleza, pues ese comportamiento empresarial, impide conocer las causas de la inasistencia, que en un **contrato de trabajo** debidamente regularizado se puede producir por motivos tan justificados como permisos, licencias, vacaciones, enfermedad o, incluso períodos intermedios de inactividad laboral en **contratos** discontinuos o a tiempo parcial. Por otra parte la posibilidad de compatibilizar el **trabajo** en otras empresas es algo que, debidamente autorizado, no desnaturaliza el **contrato**, según cabe deducir de los artículos 5.d) y 21.1 del Estatuto de los Trabajadores».

2) La sentencia del TS de 26 de junio de 1986 atribuyó naturaleza laboral a la relación del propietario de un vehículo que debía estar diariamente, a la hora y en el sitio fijado, con su vehículo para la recogida de los periódicos o publicaciones impresas editadas por la demandada, transportándolos y repartiéndolos en los puntos de venta conforme a la ruta asignada. Eran de su cuenta los gastos de mantenimiento del vehículo, las averías y reparaciones del mismo, el carburante consumido y los seguros e impuestos, y corrían también de su cuenta las cotizaciones al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos de la Seguridad Social. Este Tribunal explicó que se trataba de una actividad de reparto y distribución de los periódicos y publicaciones de

la demandada, concluyendo que el demandante «ha prestado voluntariamente sus servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de la organización de otra persona».

3) La sentencia del TS de 2 de febrero de 1988, reputó laboral la prestación de servicios de un repartidor de periódicos, quien realizaba diariamente la tarea de acudir de madrugada a los locales de la empresa para cargar periódicos y distribuirlos en los puntos de venta de una ruta previamente determinada, utilizando para ello una furgoneta Renault de su propiedad.

4) La sentencia del TS de 3 de mayo de 1988, consideró laboral la relación de una persona que realizaba el transporte y reparto de mercancías que le confiaba la empresa, lo que hacía en una motocicleta de su propiedad en la que portaba distintivo de la empresa, llevando también uniforme que revelaba su adscripción a la misma, realizando jornada para ella de 7,15 a 14 horas, reanudándose de 16,15 hasta las 19 o 20 horas. El actor realizaba una ruta fija diaria para algunas entidades y con carácter no diario para otras. Todos los días llamaba por teléfono al mensajero a su empresa para recibir órdenes y rellenar huecos, efectuando los repartos ocasionales que surgían además de los no diarios y los fijos, sin permanecer inactivo en ningún momento.

5) Reiterados pronunciamientos de este Tribunal han reconocido la existencia de **contratos de trabajo** en el caso de contratistas con vehículo propio, argumentando que la ajenidad se manifiesta inequívocamente porque es la demandada la que incorpora los frutos del **trabajo** percibiendo directamente los beneficios de esta actividad, sin que los actores fueran «titulares de una organización empresarial propia, sino que prestan de forma directa y personal su **trabajo** para la realización del servicio. Esta prestación es el elemento fundamental del **contrato**, sin que la naturaleza de éste se desvirtúe por la aportación de vehículo por el trabajador, pues esa aportación no tiene relevancia económica suficiente para convertir la explotación del vehículo en elemento definidor de la finalidad fundamental del **contrato**, mientras que la actividad personal del trabajador se revela como predominante» (sentencia del TS de 18 de octubre de 2006, recurso 3939/2005 y las citadas en ella)".

3. En este caso no se cuestiona en el recurso que concurra el elemento de dependencia, dado que el trabajador presta sus servicios desarrollando los transportes concretos que en cada momento se le encomiendan por la empresa. Estamos ante una prestación regular, cotidiana y sujeta a horario, además retribuida por el número de horas de **trabajo**, que coinciden con los horarios y turnos fijados por la empresa y con la obligación de llevar a cabo las funciones de transporte que diariamente se establecen por la empresa recurrente.

El problema se suscita porque el actor no solamente aporta su **trabajo** para la prestación del servicio contratado, sino que adicionalmente aporta unos medios materiales para el desempeño de su actividad. Cuando unas personas que han contratado la prestación de sus servicios y quedan bajo la dirección y control de la empresa se comprometen a realizar otras prestaciones adicionales, en concreto la aportación de una infraestructura productiva propia, es necesario fijar los criterios para diferenciar entre el arrendamiento de servicios (y otros **contratos** análogos civiles o mercantiles como el de transporte de mercancías) y el **contrato de trabajo**. En los supuestos en los que el **contrato** tiene un objeto mixto, que incluye tanto la prestación de servicios personales como otros elementos materiales o inmateriales, aunque la persona trabajadora quede integrada de forma regular y continuada en la organización productiva de la empresa, como aquí sucede, la relación laboral quedaría excluida si concurren simultáneamente dos requisitos:

a) Que la prestación laboral esté indisolublemente unida a los otros elementos materiales o inmateriales aportados por esa persona. No basta con que en el **contrato** se yuxtapongan distintos elementos, es necesario que la prestación de servicios del trabajador quede estrictamente vinculada a esos otros elementos materiales o inmateriales en el desempeño cotidiano de la actividad. Esto ocurre en un caso como el presente, en el que la prestación se lleva a cabo poniendo a disposición un vehículo además de sus servicios de su conductor, de manera que vehículo y conductor forman parte de una prestación unitaria.

b) Que la importancia económica y técnica de los elementos materiales o inmateriales aportados sea manifiestamente superior a la importancia del **trabajo** personal.

En definitiva, para realizar la calificación del **contrato** se trata de valorar si el **contrato** tiene un único objeto no escindible y en caso afirmativo determinar, dentro de los distintos componentes de dicho objeto, cuál es el principal.

Como hemos visto, en el caso del transporte la jurisprudencia ya de antiguo vino a establecer que la aportación del vehículo del que sea titular el trabajador (por cualquier título jurídico válido) no desvirtúa necesariamente la existencia de **contrato de trabajo** cuando ese vehículo no tiene una importancia económica sustancial.

4. En este caso hay que determinar la relevancia que tiene la aportación del vehículo por el trabajador. En la sentencia de esta Sala de lo Social del Tribunal Supremo de 26 de febrero de 1986 se consideró laboral la relación de unos mensajeros que prestaban el servicio de recepción de paquetes, para su transporte y entrega a los destinatarios, de acuerdo con las tarifas que tenía establecidas. A partir de ese momento la

jurisprudencia de esta Sala vino a considerar que en las situaciones en las que el trabajador queda sometido a la organización de la empresa, en situación de dependencia respecto de la misma, el hecho de que aporte un vehículo no excluye la relación laboral, si bien para que la relación se considere como laboral pese a la aportación del vehículo es necesario que esa aportación no tenga "relevancia económica suficiente para convertir la explotación del vehículo en elemento definidor de la finalidad fundamental del **contrato**" sino que "la actividad personal del trabajador se revela como predominante".

La determinación de cuál fuera la relevancia del vehículo aportado para excluir la laboralidad de la relación permaneció en la incertidumbre, a expensas de la valoración judicial en cada caso, aunque hemos visto (mediante la cita que hemos hecho de la sentencia de esta Sala 805/2020, de 25 de septiembre, rcud 4746/2019), que en diversas sentencias de la Sala de los años ochenta del siglo pasado, a las que nos remitimos en esa sentencia actual, consideramos como laboral la prestación de servicios continuada bajo la dependencia de la empresa incluso cuando el trabajador la realizaba mediante una furgoneta de su propiedad.

Ocurre que la Ley 11/1994 se introdujo una previsión en el artículo 1.3.g del Estatuto de los Trabajadores según la cual se entiende excluida del ámbito laboral la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada, mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador.

El Tribunal Constitucional, en su sentencia 227/1998, de 26 de noviembre, consideró compatible con la Constitución dicha regulación basada en un criterio objetivo "como es el de la consideración como empresario autónomo del transporte de quien presta el servicio con la habilitación requerida por las normas administrativas", excluyendo del mismo los casos en los que los transportes públicos discrecionales de mercancías se realicen "en vehículos con pequeña capacidad de carga".

5. En el momento en que se dictó la Ley 11/1994 el artículo 42.2.c de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres permitía al Gobierno exonerar los requisitos personales de capacidad profesional y económica en el caso de los "transportes de mercancías realizados en vehículos cuya capacidad de carga útil autorizada no sobrepase las 3,5 toneladas o cuyo peso máximo autorizado no sobrepase las seis toneladas, pudiendo ser rebajados por el Gobierno estos límites", mientras que el artículo 47 decía que "para la realización del transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo será necesaria la obtención del correspondiente título administrativo que habilite para los mismos", aunque se permitía al Gobierno "exonerar de dicho requisito a los transportes privados, y públicos discrecionales de mercancías, que por realizarse en vehículos con pequeña capacidad de carga tengan una escasa incidencia en el sistema general de transporte". El artículo 41 del Reglamento de desarrollo de esa Ley (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre) exigía la obtención de título habilitante para la realización de transporte de mercancías con una serie de excepciones, entre las que se encontraban los "transportes públicos o privados complementarios de mercancías realizados en vehículos de hasta 2 toneladas métricas de peso máximo autorizado inclusive", si bien se permitía al Ministerio de Transportes modificar ese umbral hasta las 3,5 toneladas métricas.

Posteriormente el umbral determinante de la necesidad de autorización administrativa se elevó a 3,5 Tm de masa máxima autorizada (concepto que sustituyó por razones de precisión lingüística y técnica al de peso máximo autorizado) para el transporte privado complementario de mercancías mediante el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, decisión normativa a la que después se le confirió rango de ley estatal con la reforma del art 103 LOTT por la Ley 9/2013, de 4 de julio. En el caso del transporte de viajeros esa norma suprimió la autorización administrativa para los transportes privados complementarios realizados en vehículos de turismo.

En la actualidad el artículo 42.1 LOTT y el artículo 33 de su Reglamento (ROTT) siguen exigiendo para la realización de transporte público de viajeros y mercancías la posesión de una autorización administrativa, cuya necesidad se excluye por el artículo 33.2.d ROTTT para los transportes de mercancías realizados en vehículos cuya masa máxima autorizada (concepto que ha sustituido al de peso máximo autorizado) no sea superior a 2 toneladas (si bien ese límite se ha elevado a 2,5 toneladas para los transportes de mercancías realizados en vehículos de la categoría N1 que utilicen como fuente de energía combustibles alternativos pero que no tengan mayor capacidad de carga útil que los vehículos equivalentes). Salvo esta excepción, el límite entre la necesidad de autorización administrativa sigue estando en las dos toneladas de masa máxima autorizada cuando se trata de transporte público de mercancías. Sin embargo el umbral para la autorización en el caso del transporte privado complementario de mercancías se sitúa para todo el Estado desde 2006 en 3,5 Tm de MMA.



6. El artículo 1.3.g ET se ha venido interpretando como una definición objetiva de la importancia económica del vehículo asociado a la prestación del servicio y que determina la exclusión de laboralidad. Por encima de dicho límite se entendía que el elemento nuclear del **contrato** es el vehículo y no el operario (conductor), que sería autónomo si el **contrato** se hiciese directamente con él (si tuviese la disposición legal del vehículo) o trabajador por cuenta ajena de la empresa porteadora si el **contrato** se realizase con la empresa que le tuviere contratado. Por el contrario por debajo de dicho límite objetivo, si además concurre la circunstancia de dependencia de la empresa principal, estamos ante un **contrato de trabajo** y no ante **trabajo** autónomo. Como se dice en la sentencia de esta Sala de 28 de marzo de 2011, rcud 40/2010:

"Por su parte, la jurisprudencia ordinaria ha puesto de manifiesto que la autorización administrativa que refiere el art. 1.3 g ET como causante de la extralaboralidad del vínculo, es la específica para determinados vehículos en función del tonelaje de carga. Y el «criterio de la autorización administrativa exigido a los transportistas con vehículo propio a partir de un cierto tonelaje refleja la importancia del medio de transporte en el desarrollo de la actividad, que es indicativa a su vez del carácter por cuenta ajena o por cuenta propia del servicio de transporte realizado» (así, SSTS 05/06/96 -rcud 1426/95 -; y 22/12/97 -rcud 4469/96 -). Y que «a partir de la entrada en vigor de la Ley 11/1994 el intérprete que se enfrenta con el problema de la calificación de relaciones de servicios de transportistas queda liberado en principio de la apreciación pormenorizada de la concurrencia de dichas notas generales, pudiendo y debiendo proceder en primer lugar a la comprobación de si concurre o no en el caso el criterio legal concreto que se adopta como indicador específico de las mismas» (STS 05/06/96 -rcud1426/95)".

La delimitación se produce, según la literalidad del art 1.2.g ET, en función de la exigencia de autorización administrativa conforme a la legislación estatal. En aquellos casos en los que pueda haber normativa de las Comunidades Autónomas que fije otros límites distintos para la exigibilidad de las autorizaciones administrativas de transporte, esta Sala dijo que debía aplicarse en el ámbito laboral el límite fijado en la normativa estatal de manera uniforme en todo el Estado. "Siendo así que las competencias normativas en materia de transporte regional pueden estar atribuidas a las Comunidades Autónomas (art. 149.1.21 CE), y lo están efectivamente en los Estatutos de estas entidades territoriales, la vinculación de la exclusión del régimen laboral con el criterio de la autorización administrativa, podría dar lugar a la vulneración del orden competencial establecido en el art. 149.1.7 de la Constitución, según el cual la legislación laboral corresponde en exclusiva al Estado" (sentencias de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo de 05 de junio de 1996, rcud 1426/1995 ó 28 de marzo de 2011, rcud 40/2010).

7. Por tanto el principio es que, cuando es aplicable el art 1.3.g ET, el criterio para diferenciar entre **contrato** de transporte de mercancía y **contrato de trabajo** está fijado objetivamente por la legislación de transportes según requiera o no autorización administrativa. En el caso del transporte de mercancías, que es el que aquí nos ocupa, el criterio general (aunque no único) al que acude la legislación de transportes es la masa máxima autorizada del vehículo del que es titular el trabajador. Sin embargo dicho criterio legal objetivo de diferenciación entre **contrato de trabajo** y **contrato** de transporte no puede extenderse fuera de los estrictos términos legales del art 1.3.g, puesto que es una norma excepcional que no puede ser aplicada a supuestos ni en momentos distintos de los comprendidos expresamente en la misma (artículo 4.2 del Código Civil), ni puede admitirse su utilización en fraude de ley.

En la sentencia 549/2018, de 18 de mayo, rcud 3513/2016, después de hacer un detallado recorrido histórico de la cuestión, concluimos que no estaba amparada por el artículo 1.3.g del Estatuto de los Trabajadores la situación de una cooperativa de **trabajo** asociado que era titular de los vehículos y sus autorizaciones administrativas (tarjetas de transporte) y contrataba la prestación de servicios de transporte con una compañía del sector, siendo servicios prestados por sus cooperativistas. Y en aquel caso dijimos que "la singularidad, complejidad e indeterminación en muchos aspectos del régimen jurídico aplicable a las cooperativas de **trabajo** asociado no puede servir de cobertura puramente formar para burlar en fraude de ley la norma legal, con la finalidad de eludir las previsiones con las que se ha querido evitar la reiterada utilización de la figura del falso autónomo en el ámbito del transporte de mercancías por carretera como mecanismo de huida del derecho del trabajador, que en su devenir histórico ha motivado las reformas legales a las que hemos hecho alusión, justamente para reconducir la situación a los términos en los que el legislador ha querido restringirla". Consideramos que "el art. 1. 3 g) ET exige que el prestador de servicios sea un verdadero empresario autónomo, en su condición de titular de la infraestructura empresarial conformada por la autorización administrativa y la propiedad o poder de disposición del vehículo, en atención al relevante valor económico en sí mismo considerado que ambos elementos conjuntamente representan". Rechazamos por tanto que la mera titularidad formal de la autorización administrativa de transporte sirviera para excluir la laboralidad cuando en realidad la organización productiva (la titularidad de los vehículos objeto de explotación económica) realmente estaba bajo el control de la empresa principal y no de quienes teóricamente debían ejercer su actividad empresarial autónoma.

Más recientemente en la sentencia 331/2026, de 27 de marzo (rec. 231/2024) hemos dicho que "el artículo 1.3.g del Estatuto de los Trabajadores está configurado como una excepción a la aplicación del artículo 1.1 y como tal norma de excepción debe ser interpretada restrictivamente sin ser aplicada a supuestos ni en momentos distintos de los comprendidos expresamente en esa norma (artículo 4.2 del Código Civil), quedando por ello limitada su aplicación al supuesto previsto por el legislador, que es la diferencia entre el **contrato de trabajo** y el **contrato** de transporte de mercancías". Siempre es preciso valorar si la importancia económica y técnica de la aportación del vehículo por el trabajador que se encuentra situado bajo el ámbito organizativo de la empresa pero es titular de un vehículo es suficiente para desvirtuar la laboralidad. Pero para realizar esa valoración, cuando debe aplicarse fuera del supuesto estrictamente regulado y predeterminado por la norma legal contenida en el artículo 1.3.g ET, no opera el límite de masa máxima autorizada determinante de la exigencia de autorización administrativa, sino los criterios tradicionales de la jurisprudencia anterior a la Ley 11/1994 y que resumimos en la sentencia 805/2020, de 25 de septiembre, rcud 4746/2019, de forma que la laboralidad no queda excluida simplemente por la aportación por el trabajador de una furgoneta. En la sentencia 331/2026, de 27 de marzo (rec. 231/2024), tras analizar la regulación actual de la legislación sobre vehículos, precisamos que el concepto de furgoneta comprende los vehículos con cabina integrada y con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kgs (algo superior en el caso de vehículos eléctricos para tomar en consideración el peso de las baterías):

"El Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre) define las furgonetas en el anexo II (definiciones y categorías de los vehículos), parte B (clasificación por criterios de construcción) como los automóviles destinados al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kgs., puesto que si pasa de esa MMA lo considera "furgón". A efectos del Reglamento (UE) 2018/858, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor una furgoneta por tanto pertenece a la categoría N1 al tener una masa máxima autorizada no superior a 3,5 toneladas."

Destacamos además que la utilización de ese límite era coherente con el concepto de profesionalidad de la conducción en la normativa de tráfico, dado que "el artículo 4 del Reglamento General de Conductores (Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo) permite conducir con el permiso de clase B los automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg (con un límite algo superior en el caso de vehículos con sistema de propulsión alternativos), esto es, se requiere el permiso de conducción ordinario para los automóviles de turismo y no un permiso de tipo profesional".

Y por ello concluíamos:

"Consideramos por tanto que la relevancia económica y técnica de los vehículos usados no es suficiente para primar sobre la importancia de la prestación de servicios de los conductores-repartidores que de forma ordinaria y continuada quedan bajo la organización y dependencia de la empresa principal para la realización de sus servicios con dichos vehículos. No debemos olvidar que la jurisprudencia de esta Sala que recopila y actualiza nuestra sentencia 805/2020, de 25 de septiembre, rcud 4746/2019, ha considerado varias veces que la titularidad de una furgoneta por el trabajador no excluía la laboralidad si concurrían las características de ajenidad y dependencia propias del **contrato de trabajo**, como aquí sucede. Si la introducción del artículo 1.3.g del Estatuto de los Trabajadores por la Ley 11/1994 estableció un criterio objetivo para diferenciar entre **contrato de trabajo** y **contrato** de transporte según hemos visto, dicho límite objetivo no es aplicable fuera de su ámbito propio y excepcional, en concreto no se aplica para delimitar el supuesto de cesión de trabajadores del **contrato** de transporte, de manera que en este ámbito se mantiene la doctrina tradicional anterior a aquella reforma"

Pues bien, en el caso que aquí analizamos tenemos trabajadores que aportan para realizar los transportes una furgoneta de masa máxima autorizada superior a 2 Tm e inferior a 3,5 Tm, en concreto una furgoneta Iveco Pegaso Daily de 3.200 kg de masa máxima autorizada en la sentencia recurrida y una furgoneta Ford Transit de masa máxima autorizada de 2.660/2.560 kg en la sentencia de contraste. De ello resulta que la respuesta judicial habrá de ser diferente si aplicamos el límite de 2 Tm que en principio se desprendería de la remisión del art 1.3.g ET a la normativa de transportes para el caso de vehículos comerciales de uso público, que si aplicamos el límite de 3,5 Tm que se aplicaría como principio general fuera del ámbito regulado por dicho precepto estatutario. Y por tanto la primera cuestión que debemos resolver consiste en determinar si el supuesto que aquí nos ocupa se encuentra dentro del ámbito regulado en el artículo 1.3.g ET o no.

CUARTO.- 1. El Tribunal Superior de Justicia, en la sentencia recurrida, ha entendido que estamos fuera del ámbito del artículo 1.3.g ET debido a que la inmensa mayoría de los transportes realizados por el trabajador con su vehículo (el 95%) se realizaban dentro de terrenos de la empresa (ciertamente amplios), sin acceder a las vías públicas, siendo completamente marginales los transportes realizados por vías públicas. De ahí deduce que no era precisa para la prestación de servicios que el trabajador fuera titular de una

autorización administrativa de transporte, ya que el art. 33.2.e del antes citado Real Decreto 1211/1990 excluye dicha obligación cuando se trate de "transportes realizados íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte terrestre". Sostiene por el contrario la empresa recurrente que la autorización administrativa de transporte era obligatoria debido a que el transporte no se realizaba íntegramente en los terrenos de la empresa, sino que una parte (por pequeña que fuera) se realizaba por vías públicas, tal y como resulta de los hechos declarados probados.

Pues bien, la dicción literal del art 1.3.g se refiere a la "actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares" y por tanto, para determinar si estamos dentro del ámbito de ese precepto que excluye la laboralidad, es preciso determinar en primer lugar si la actividad de transporte se realiza al amparo de una autorización administrativa. De acuerdo con la normativa de transporte terrestre no es precisa la autorización administrativa para el transporte interno dentro de los terrenos de la empresa, pero sí se precisa para el realizado por vías públicas. Dado que en este caso el trabajador demandante ejercía ambos tipos de transportes resulta que para el primero no requería autorización administrativa y por ello esa actividad, que ocupaba el 95% de su jornada, no puede entenderse comprendida dentro del ámbito del artículo 1.3.g ET. Cuestión distinta sería el régimen jurídico que haya de darse a la prestación de servicios marginal con acceso a las vías públicas y si la misma debe comprenderse dentro del **contrato de trabajo** o no, pero ello ya no afecta a la competencia del orden jurisdiccional social para resolver sobre la extinción del **contrato de trabajo** en cuya virtud realizaba el 95% de su jornada, sino solamente a la determinación de determinadas características de ese **contrato** (en su caso una parcialidad del 95%). Solamente por esto el recurso ya debe ser desestimado.

2. Pero además hay que tener en cuenta otro aspecto esencial, que la Sala debe analizar porque resulta de la legislación aplicable a los hechos. La valoración de la importancia del vehículo en función de la necesidad de autorización administrativa de transporte depende de que se cumplan los términos que determinan la aplicación de la norma excepcional del art. 1.3.g ET y este exige que el transporte se lleve a cabo "con vehículos comerciales de servicio público". Por tanto los requisitos para la aplicación de dicho precepto laboral no se cumplen si no estamos ante vehículos dedicados al servicio público de transporte. Y esto es lo que ocurre cuando la empresa que contrata al trabajador con el vehículo no tiene como actividad la contratación de transportes para terceros (el servicio público de transporte), sino que los transportes los realiza en el desarrollo de una actividad principal distinta a la contratación de transportes para terceros.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, diferencia de los transportes de servicio público aquellos otros que considera "transportes privados", que pueden ser de dos tipos, particulares o complementarios (art. 100 LOTT). Los transportes privados complementarios (art. 102 LOTT) son "los que llevan a cabo empresas u otras entidades cuyo objeto no es transportar", sino que lo hacen "como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de su actividad principal". Esto es precisamente lo que aquí ocurre, puesto que el objeto social de la empresa empleadora es la fabricación de explosivos y no es el transporte y el actor se dedica a realizar transportes necesarios como complemento de la principal actividad de su empresa empleadora, en condiciones de dependencia que determinan que está integrado en la organización de la empresa. Como explicita el art. 102.2.a LOTT, estamos ante transporte privado complementario (y no ante el servicio público de transporte) cuando el objeto es el transporte de mercancías que pertenecen a la empresa o han sido vendidas, compradas, dadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella, constituyendo dicha venta, compra, alquiler, producción, extracción, transformación o reparación parte integrante de la actividad económica principal de la empresa y el origen o el destino del transporte es uno de los lugares en que la empresa desarrolla **trabajos** relacionados con su actividad principal. No obsta a lo anterior que el vehículo sea propiedad del trabajador (o éste tenga su poder de disposición por otro título jurídico), puesto que precisamente mediante el **contrato de trabajo**, como prestación adicional, el trabajador pone dicho vehículo a disposición de su empleadora para el desarrollo de su actividad. Esta puesta a disposición del vehículo para el desarrollo de la actividad laboral, sin que se cuestione por ello la laboralidad del **contrato**, es una prestación accesorio del trabajador, distinta a la prestación principal que es la aportación del **trabajo** personal y aparece con frecuencia en determinados sectores (pensemos por ejemplo en los trabajadores con funciones comerciales o los representantes de comercio u otros técnicos de instalación o mantenimiento que pueden aportar su propio automóvil para el desempeño laboral), dando lugar a que los gastos en que incurra el trabajador le sean compensados de manera que la retribución de la prestación principal de **trabajo** personal alcance, sin computar esos gastos, los mínimos legales o convencionales. Mediante esa puesta a disposición del vehículo, que tiene como base jurídica la obligación accesorio dimanante del **contrato de trabajo**, ese vehículo queda integrado en la organización empresarial durante el tiempo de prestación de servicios.

Como decimos, al no tratarse de "vehículos comerciales de servicio público", sino de vehículos destinados a transportes privados complementarios, nos situamos fuera del ámbito del art. 1.3.g ET, cuya aplicación,

al ser norma de excepción, debe ser restrictiva. Ello no implica que la prestación consistente en la puesta a disposición del vehículo, como ocurriría con cualquier otro elemento material o inmaterial propiedad del trabajador, sea irrelevante. Como hemos dicho también, esa prestación puede llegar a alcanzar un carácter principal dentro del **contrato**, de manera que cuando la misma sea indisociable del **trabajo** personal igualmente pactado dentro del mismo, puede llegar a desvirtuar su naturaleza laboral. En el caso de vehículos destinados a la carga de mercancías la prestación de puesta a disposición de los mismos la hemos considerado elemento principal por encima de la aportación de **trabajo** personal cuando legalmente exija una conducción profesional, lo que lleva el límite a las 3,5 Tm de MMA, siendo algo superior en el caso de vehículos eléctricos (sentencia 331/2026, de 27 de marzo, rec. 231/2024).

3. La legislación de transportes no apoyaría la tesis de la recurrente incluso si a título de hipótesis interpretásemos el art 1.3.g ET de manera que dentro de su previsión se hubiera de entender incluido todo transporte de mercancías que requiera de autorización administrativa conforme a la legislación de transportes, aunque no se trate de transporte de servicio público sino privado complementario. Como hemos visto el umbral que fija el art 103.2 para la exigencia de autorización administrativa para los transportes privados complementarios es de 3,5 Tm de MMA, puesto que los vehículos que no alcancen aquel umbral y se dediquen al transporte privado complementario, aunque circulen por las vías públicas, no requieren de tal autorización. El art. 103.2 LOTT excluye de la exigencia de autorización, entre otros casos, aquel en el que el "transporte de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas". Por tanto en todo caso ese límite de 3,5 Tm de MMA sería el aplicable en este supuesto incluso de entender que los vehículos de transporte privado complementario (y no solamente los de servicio público) quedan comprendidos en el ámbito del art. 1.3.g ET.

Es cierto que ese umbral se estableció por la normativa estatal en el año 2006 mediante el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, adquiriendo posteriormente rango de ley estatal con la reforma del art 103 LOTT por la Ley 9/2013, de 4 de julio, es decir, todo ello cuando el trabajador demandante ya venía prestando sus servicios mediante el mismo **contrato** desde hacía muchos años. Podría plantearse entonces si el cambio normativo no debiera afectar a la calificación de la relación laboral. Pero si así lo entendiésemos resultaría que el trabajador comenzó la prestación de servicios en el año 1984, es decir, diez años antes de que se dictase la Ley 11/1994 que introdujo el segundo párrafo del art. 1.2.g en el Estatuto de los Trabajadores y, como bien señala la empresa en su recurso (mediante la reproducción literal de una parte de los fundamentos de la sentencia de contraste que invoca), el criterio que fijó esta Sala en su momento es que esos cambios normativos se aplicaban también a la calificación de los **contratos** anteriores a los mismos. Dice la empresa en su recurso:

"El Tribunal Supremo en sentencia de 23 de noviembre de 1998, RCU 923/1998, analizando la sentencia de 15 de junio del mismo año, RCU 3229/1997, recoge la doctrina unificada sobre la cuestión referente a la competencia o no del orden social sobre transportistas con vehículo propio, manifestando que la exclusión del ámbito laboral que pudiera determinar el artículo 1.3 g) ET alcanza a los **contratos** de transporte con vehículo propio celebrados después de su entrada en vigor, y también a los efectos producidos a partir del 12 de junio de 1994 por los **contratos** de servicios de transportistas autorizados con vehículo propio anteriores a dicha fecha" (sentencia de 18 julio 1996, Recurso 2674/1995)..."

Ese criterio de aplicación temporal del art 1.3.g ET, efectivamente, fue el fijado por esta Sala Cuarta. En la sentencia de esta Sala de 23 de noviembre de 1998, rcud 923/1998, se dijo literalmente:

"Por esta Sala ya se ha establecido doctrina unificada sobre la cuestión ahora planteada. Como se recuerda en la citada STS/IV 15-VI-1998 (recurso 3229/1997), en lo referente a la competencia o no del orden social sobre transportistas con vehículo propio, tal como se reguló en el referido art. 1.3, g) ET (adicionado por Disposición final 7ª Ley 11/1994), esta Sala ha tenido ocasión de pronunciarse en distintas sentencias y de realizar su tarea unificadora, estableciendo: a) "En primer lugar, desechando la naturaleza interpretativa del precepto legal indicado, y adoptando el criterio del `tempus regit factum`, como hizo la Sala en sentencia de 12-abril-1996 (recurso 1292/95) para, seguidamente y con invocación de la Disposición transitoria primera del Código Civil, `concluir que la norma posterior se aplica a los efectos futuros de las relaciones de servicios creadas bajo el amparo de la legislación precedente. Lo que supone, proyectado sobre el art. 1.3, g) ET, que la exclusión del ámbito laboral que éste pudiera determinar alcanza a los **contratos** de transporte con vehículo propio celebrados después de su entrada en vigor, y también a los efectos producidos a partir del 12-junio-1994 por los **contratos** de servicios de transportistas autorizados con vehículo propio anteriores a dicha fecha" (sentencia de 18-julio-1996, recurso 2674/95)".

Con ese mismo criterio debe decirse que en todo caso la modificación normativa de 2006 elevando el umbral de la autorización administrativa para los transportes privados complementarios a 3,5 Tm tiene que ser igualmente aplicada desde entonces a los **contratos** preexistentes, con efectos cuando menos desde su



entrada en vigor, lo que llevaría a calificar la relación como laboral desde 2006 (como la tuvo entre 1984 y 1994) incluso en la hipótesis de que entendiésemos que los transportes privados complementarios se encuentran dentro del art. 1.3.g ET, que no es la que adoptamos, puesto que dicho precepto claramente se refiere exclusivamente a los vehículos comerciales de servicio público.

4. En conclusión, al concurrir todos los elementos definitorios de la relación laboral (sujeción a jornada, horario y turnos, sometimiento a la facultad directiva empresarial y salario fijado por unidad de tiempo), la aportación del vehículo por el trabajador no alcanza la relevancia suficiente para excluir la calificación de la relación como laboral, que en ese caso sería de 3,5 Tm de masa máxima autorizada, propia de los transportes privados complementarios, que no están dentro de la previsión del art 1.3.g ET. La contratación de conductores por las empresas para la realización de su propia actividad privada, ajena a la prestación de servicio público de transporte de mercancías para terceros (es decir, el transporte privado complementario), si concurren las características propias de un **contrato de trabajo** (dependencia, ajenidad, retribución, etc.), solamente perderá la naturaleza laboral cuando el trabajador aporte para la actividad de transporte un vehículo de su titularidad con masa máxima autorizada superior a las 3,5 Tm, puesto que en tal caso esa aportación de medios instrumentales, por su relevancia, pasa a tener carácter principal sobre la prestación de **trabajo** personal, lo que no ocurre cuando, como en este caso, no se alcanza ese límite.

QUINTO.- 1. Lo anteriormente razonado, oído el Ministerio Fiscal, obliga a desestimar el recurso presentado.

2. Conforme al artículo 235.1 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social se imponen las costas de su recurso a la recurrente en cuantía de 1.500 euros. Se decreta la pérdida del depósito constituido para recurrir.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido :

1. Desestimar el recurso de casación para la unificación de doctrina interpuesto por el letrado D. José Ignacio Úcar Angulo, en nombre y representación de Maxamcorp International, S.L.
2. Confirmar y declarar la firmeza de la sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 29 de abril de 2025 en el recurso de suplicación núm. 490/2025.
3. Imponer las costas de su recurso a la recurrente en cuantía de 1.500 euros. Se decreta la pérdida del depósito constituido para recurrir.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.