

tibles de fundamentar la resolución de aquél, y a las que, por tanto, basta con remitirse.

Así se dijo en la STC 40/1998, que «la cuestión estriba, por tanto, en determinar si la competencia exclusiva del Estado sobre un puerto de interés general se extiende igualmente a las dársenas pesqueras y zonas deportivas existentes en el mismo, o si, como pretenden los ejecutivos autonómicos, la gestión de tales espacios corresponde a sus Comunidades Autónomas en virtud de su competencia sobre puertos pesqueros y deportivos», declarándose que la competencia estatal derivada del art. 149.1.20 C.E. «se extiende tanto a la realidad física del puerto como a la actividad portuaria que en él se desarrolla... Es evidente que ello no significa —y será necesario volver sobre este tema más adelante— que sobre la realidad física del puerto e incluso sobre la actividad en él desarrollada no puedan incidir otros títulos competenciales (como, por ejemplo, los de urbanismo y ordenación del territorio), pero lo que no es posible es la concurrencia del mismo título competencial pues entonces —tal y como sostiene el Abogado del Estado— se produce la identidad tanto del objeto físico como del jurídico» (STC 40/1998, fundamento jurídico 12). Por ello se concluía que las instalaciones pesqueras o náutico-deportivas situadas en el interior de un puerto de interés general corresponden al Estado.

Sin embargo, en la propia STC 40/1998, el citado pronunciamiento fue concretado con una precisión, referida a las zonas I y II en que se subdivide la superficie de agua correspondiente a la zona de servicio de los puertos, de modo que «si efectivamente se entendiera que todas las instalaciones abarcadas por las aguas integrantes de la zona de servicio del puerto pertenecen al puerto estatal, se podría llegar a la conclusión absurda, especialmente en los puertos ubicados en rías o bahías, de que verdaderos puertos de competencia autonómica pasarían a ser de titularidad estatal por la simple extensión de la mencionada zona II o de los espacios de reserva. Este problema queda, no obstante, resuelto si se tiene en cuenta que tanto las dársenas pesqueras como las zonas destinadas a fines náutico-deportivos a que se refiere el art. 3.6 de la Ley no pueden ser otras que las incluidas en el recinto portuario en sentido estricto, es decir, en el espacio de tierra que delimita lo que la Ley denomina como zona I» (STC 40/1998, fundamento jurídico 12).

Las SSTC 80 y 193/1998 han mantenido el criterio reproducido. En tal sentido, la STC 193/1998 ha declarado que «... en el mismo fundamento jurídico de dicha Sentencia efectuamos una precisión adicional, al distinguir, dentro de los puertos de interés general, entre la "zona I, o interior de las aguas portuarias" y la "zona II, o exterior" de las mismas, de tal modo que la competencia estatal sobre las referidas zonas destinadas a fines náutico-deportivos debe entenderse limitada a los casos en los que las mismas se sitúen en el recinto portuario en sentido estricto, es decir, en el espacio de tierra que delimita lo que la Ley denomina como zona I» (STC 193/1998, fundamento jurídico 4).

3. Sólo cabe, pues, aplicar los pronunciamientos reproducidos al ámbito espacial sobre el que se proyectó la construcción del puerto deportivo-fluvial, el cual, según lo informado al respecto por el órgano de la Administración estatal competente, se situaba en la superficie correspondiente a las aguas de la denominada zona II del puerto de Sevilla, y, en consecuencia, adoptar la conclusión de que la titularidad de la competencia para otorgar la controvertida concesión corresponde a la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Sin embargo, hemos de distinguir entre el acto de otorgamiento de la concesión por el acuerdo del Consejo de Ministros, hecho público por la Resolución de 13

de enero de 1989, de la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y la relación jurídica concesional originada en aquel acto, habida cuenta, además, de que el puerto ha sido ya construido.

En virtud del art. 66 LOTC, procede acordar: En cuanto al referido acuerdo del Consejo de Ministros, su anulación por cuanto resulta viciado de inconstitucionalidad. Y en cuanto a la relación concesional, tratándose de una situación jurídica consolidada, no debe quedar afectada por dicha invalidación y procede en consecuencia su subsistencia, sin perjuicio de la subrogación en dicha relación de la Comunidad Autónoma declarada competente.

FALLO

En atención a todo lo expuesto, el Tribunal Constitucional, POR LA AUTORIDAD QUE LE CONFIERE LA CONSTITUCIÓN DE LA NACIÓN ESPAÑOLA,

Ha decidido

Declarar que la titularidad de la competencia controvertida corresponde a la Comunidad Autónoma de Andalucía, con los efectos que se determinan en el fundamento jurídico 3.

Publíquese esta Sentencia en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en Madrid, a veintiseis de noviembre de mil novecientos noventa y ocho.—Alvaro Rodríguez Bereijo.—José Gabaldón López.—Fernando García-Mon y González-Regueral.—Vicente Gimeno Sendra.—Rafael de Mendizábal Allende.—Julio Diego González Campos.—Pedro Cruz Villalón.—Carles Viver Pi-Sunyer.—Manuel Jiménez de Parga y Cabrera.—Tomás S. Vives Antón.—Pablo García Manzano.—Pablo Cachón Villar.—Rubricados.

30018 *Pleno. Sentencia 227/1998, de 26 de noviembre de 1998. Cuestiones de inconstitucionalidad 3.595/1995 y 67/1996 (acumuladas). En relación con el párrafo segundo del artículo 1.3 g) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo. Voto particular.*

El Pleno del Tribunal Constitucional, compuesto por don Alvaro Rodríguez Bereijo, Presidente, don José Gabaldón López, don Fernando García-Mon y González-Regueral, don Vicente Gimeno Sendra, don Rafael de Mendizábal Allende, don Julio Diego González Campos, don Pedro Cruz Villalón, don Carles Viver Pi-Sunyer, don Manuel Jiménez de Parga y Cabrera, don Tomás S. Vives Antón, don Pablo García Manzano y don Pablo Cachón Villar, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En las cuestiones de inconstitucionalidad núms. 3.595/95 y 67/96, promovidas respectivamente por el Juzgado de lo Social núm. 16 de Barcelona y por la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, con sede en Burgos, por supuesta inconstitucionalidad del párrafo segundo del art. 1.3 g) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabaja-

dores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo. Han comparecido y formulado alegaciones el Abogado del Estado y el Fiscal General del Estado. Ha actuado como Ponente el Magistrado don Pablo García Manzano, quien expresa el parecer del Tribunal.

I. Antecedentes

1. El día 24 de octubre de 1995 tuvo entrada en el Registro General de este Tribunal un escrito de la Secretaría del Juzgado de lo Social núm. 16 de Barcelona al que se acompañaba, junto con el testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto del referido Juzgado, de 11 de octubre de 1995, por el que se acordaba plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación al art. 1.3 g) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (en adelante, E.T.), aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

La cuestión, registrada con el núm. 3.595/95, trae causa del procedimiento laboral sobre reconocimiento de derecho y reclamación de cantidad deducido por don José Gil García contra las empresas Jordi Nadal, S.A., y Alstock, S.A. El actor, que había interpuesto otra demanda por despido respecto de la que se apreció la incompetencia de jurisdicción, solicitaba la condena de aquéllas a darle de alta en el Régimen General de la Seguridad Social, al reconocimiento de la antigüedad, categoría profesional y salario que se exponían, así como al abono de las cantidades dejadas de percibir durante los días en los que no se le dio ocupación efectiva y otras por gratificaciones extraordinarias. El señor Gil García alegó el carácter laboral de la prestación de servicios de transporte que efectuaba para las demandadas a pesar de realizarla con vehículo de su propiedad y de ser titular de una autorización administrativa para el ejercicio del transporte, justificando la laboralidad en diversos datos de la prestación como la publicidad de las empresas incorporada al vehículo, la sujeción a horario y a indicaciones de carga y descarga, la remuneración fija e independiente del trabajo realizado y la asunción de los riesgos de las operaciones por parte de las demandadas. Admitida la demanda y habiéndose dado traslado de ella al Fiscal, éste emitió un informe sobre la incompetencia de la jurisdicción laboral para conocer de la pretensión, al observar la aplicabilidad del art. 1.3 g) E.T., precepto introducido por la Disposición adicional séptima de la Ley 11/1994, de 19 de mayo, por la que se modificaron determinados artículos del Estatuto de los Trabajadores, del texto articulado de la Ley de Procedimiento Laboral y de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social. El Juzgado de lo Social abrió entonces un trámite de alegaciones, en el que la parte demandada mostró su conformidad con las apreciaciones del Fiscal y el actor su desacuerdo con ellas, alegando este último que el citado precepto constituye sólo una presunción de exclusión del carácter laboral de la relación, así como que la autorización administrativa para el transporte tiene únicamente naturaleza de tasa parafiscal pero no requiere ninguna condición subjetiva de la persona que la abona, junto con otras consideraciones sobre la normativa que la regula y el rechazo a la aplicación retroactiva de aquel precepto, por no estar éste vigente cuando se constituyó la relación con las empresas demandadas.

Se celebró finalmente el juicio oral, en el que la defensa del actor alegó sobre la posible inconstitucionalidad del precepto al introducir una discriminación de los trabajadores del transporte contraria al art. 14 C.E. y solicitó el planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad por aplicación del art. 35 LOTC. Tras la vista y tal como consta en el acta del juicio oral, el Juzgado acordó la

suspensión del plazo para dictar Sentencia y la concesión de un plazo de diez días al Ministerio Fiscal y a las partes para alegar sobre la pertinencia de elevar la cuestión al Tribunal Constitucional. La representación procesal del señor Gil García se mostró contraria al planteamiento de aquélla, alegando que el art. 1.3 g) E.T. constituye sólo una presunción del carácter no laboral de la relación de los transportistas descritos en él, que cabe destruir mediante prueba en contrario de las notas del contrato de trabajo, por lo que no introduce ninguna modificación de la situación legal anterior a la reforma laboral operada con la Ley 11/1994 ni de la jurisprudencia del Tribunal Supremo en relación a ella, apoyando su tesis en los términos en los que se produjo el debate sobre el precepto cuestionado en el Senado, así como en la interpretación del art. 1.3 E.T., en el que se relacionan los supuestos excluidos de dicha Ley y no considerados, por tanto, como relación laboral. Asimismo, manifestó que cualquier otra interpretación privaría arbitrariamente a un determinado sector del mercado de trabajo de los beneficios del ordenamiento jurídico laboral y sería por tanto contraria al art. 14 C.E.. Por su parte, el Ministerio Fiscal no se opuso al planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad, si bien no se pronunció sobre el fondo del asunto por entender que dicha función le correspondía a la Fiscalía ante el Tribunal Constitucional.

En el Auto de planteamiento de la cuestión, el órgano judicial proponente refiere, en primer término, las condiciones laborales en las que ha resultado acreditado que prestaba servicios el actor señor Gil García, entre ellas la propiedad de un vehículo camión ligero y la posesión de la tarjeta de transporte local, la exhibición del anagrama propagandístico de la empresa, la sujeción a las instrucciones de ésta, así como el horario de trabajo y la retribución que recibía. A continuación y cumplimentando ya los requisitos exigidos por el art. 35.2 LOTC, el Juzgado de lo Social concreta que las normas legales cuya constitucionalidad se pone en cuestión son la Disposición final séptima de la Ley 11/1994 y la letra g) del núm. 3 del art. 1 E.T., al que aquélla adiciona un nuevo supuesto de exclusión del ámbito de dicha Ley en los siguientes términos: «a) En general, todo trabajo que se efectúe en desarrollo de relación distinta de la que define el apartado 1 de este artículo. A tales efectos se entenderá 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». Los preceptos constitucionales que supone violados por el precepto transcrito son, en primer lugar, el art. 35.2, que establece que la Ley regulará un Estatuto de los Trabajadores, porque —afirma el Juzgado— si los transportistas propietarios de sus vehículos o cuyo poder de disposición directo ostentan caracterizan su prestación continuada de servicios personalísima con la dependencia, la ajenidad en los frutos y en los riesgos, la Ley, so pena de violar el precepto constitucional, no puede excluirlos del Estatuto, sino que tiene que regular dicha relación en la forma general o con las especificidades que estime oportunas.

Se refiere a continuación a la infracción del art. 14 C.E. que se produce por la exclusión de un tipo de trabajadores por cuenta ajena, que venía siendo considerado como tal relación laboral con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 11/1994 y que ve modificada su relación, la cual pasa de laboral a mercantil, sin perder por ello las notas apuntadas arriba. Dicha exclusión, a juicio del Juzgado, que sólo afectaría a ese tipo de tra-

bajadores, puede considerarse carente de base racional y, por consiguiente, discriminatoria e inconstitucional, fijando las dos categorías de sujetos a comparar entre los transportistas con poder directo de disposición y titulares de licencias administrativas y todos los demás trabajadores por cuenta ajena.

Expone el Juzgado el juicio de relevancia de la cuestión, puesto que de la validez o no desde la perspectiva constitucional de la norma legal depende la declaración en su caso de la laboralidad de la relación y el reconocimiento de los salarios devengados desde la entrada en vigor de la Ley 11/1994, cuyo conocimiento corresponderá entonces a la jurisdicción laboral, incompetente en caso contrario. El órgano judicial apoya además el planteamiento de la cuestión en las dudas sobre la constitucionalidad del precepto que se deducen de los contradictorios pronunciamientos de otros órganos judiciales y de la división de la doctrina científica sobre la materia.

2. Por providencia de la Sección Segunda de este Tribunal, de 13 de febrero de 1996, se acordó, antes de decidir sobre la admisibilidad a trámite de la cuestión, requerir al Juzgado para la remisión del testimonio de la resolución por la que, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 35.2 LOTC, se dispuso oír a las partes y al Ministerio Fiscal para alegar sobre la pertinencia de plantear la cuestión, así como de los escritos que aquéllos presentaron al efecto, requerimiento que fue cumplimentado por el Juzgado.

3. El día 8 de enero de 1996 tuvo entrada en el Registro General de este Tribunal un escrito de la Secretaría de la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León (sede Burgos) al que se acompañaba, junto al testimonio del correspondiente procedimiento, el Auto de la referida Sala de 14 de noviembre de 1995, en el que se acordaba plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación al art. 1.3 g), párrafo segundo, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, en la redacción dada por la Ley 11/1994, de 19 de mayo, reguladora del Estatuto de los Trabajadores, por posible infracción de los arts. 9.3, 14, 35.2 y 149.1.7.^a de la Constitución.

El origen de la cuestión, registrada con el núm. 67/96, se encuentra en el procedimiento por despido instado por don Alfredo Gil González contra la empresa United Parcel Service España. La Sentencia del Juzgado de lo Social de Segovia, de 9 de enero de 1995, consideró probado que el actor suscribió con la empresa un contrato para la recogida y entrega de mercancías a realizar con una furgoneta propiedad del actor en la que se exhibía el anagrama de la demandada según el contrato de imagen y publicidad suscrito por las partes; consta también en los hechos probados que el actor tenía expedido a su nombre el permiso administrativo para la realización del transporte de mercancías, así como el sistema de facturación por el importe de los servicios realizados. Opuesta por la empresa la excepción de incompetencia de jurisdicción, ésta fue estimada por el Juzgado de lo Social, el cual consideró que la reforma laboral llevada a cabo por la Ley 11/1994 obligaba a un replanteamiento de la jurisprudencia unificada del Tribunal Supremo que desde 1986 había reconocido el carácter laboral a los transportistas que aportan medios mecánicos de su propiedad para la prestación de los servicios cuando aquéllos se encuentran sujetos a las instrucciones de las empresas o, lo que es lo mismo, integrados en el círculo rector y disciplinario del empresario. A juicio del órgano judicial, la exclusión como relación laboral introducida por la reforma de 1994 zanja la polémica sobre la naturaleza de la relación jurídica que une a quienes prestan sus servicios como traba-

jadores autónomos a empresas de transporte con vehículos de su propiedad, ya que el legislador hace depender ahora la existencia de una relación de naturaleza mercantil y no laboral de la autorización administrativa y titularidad civil de los vehículos, en lugar de la integración en el círculo rector y disciplinario del empresario.

El señor Gil González interpuso contra esta Sentencia recurso de suplicación, que fue impugnado de contrario. Por providencia de 8 de marzo de 1995, la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León con sede en Burgos acordó suspender la deliberación y fallo del recurso con el fin de analizar la posible inconstitucionalidad del art. 1.3 g) E.T. y formular, eventualmente, la correspondiente cuestión. Por providencia de 15 de marzo y de conformidad con el art. 35 LOTC, se acordó oír al Ministerio Fiscal y a las partes, en un plazo de diez días, sobre la procedencia de plantear cuestión de inconstitucionalidad en relación a la posible infracción del art. 14 C.E. por el citado precepto legal. El Ministerio Fiscal se opuso al planteamiento de la cuestión por entender que la exclusión introducida por el art. 1.3 g) E.T. no es contraria al derecho a no sufrir discriminación, al estar fundada la diferenciación legal en una multiplicidad de requisitos que la presentan como razonable y proporcionada a los fines perseguidos por el legislador. El demandante consideró, por su parte, pertinente elevar la cuestión al entender que no existe razón legal ni lógica para excluir el carácter laboral de una relación que reúne las notas fijadas legalmente para reconocer aquél, añadiendo que podría también quedar vulnerado el art. 35.2 C.E., a cuyo tenor todas las relaciones laborales deben ser reguladas por un Estatuto de los Trabajadores, así como el art. 24.1 C.E. en relación al derecho a que sea la jurisdicción laboral la que conozca de estas relaciones. Finalmente, la empresa alegó que no procedía proponer la cuestión de inconstitucionalidad, señalando que la cuestión ya había sido analizada en el informe-dictamen del Defensor del Pueblo, que rechazó interponer recurso de inconstitucionalidad; manifestó también que en este caso la relación se inició ya como mercantil por lo que gozaba de una presunción de extralaboralidad sobre la que parecía existir convicción por parte del Juzgador, rechazando que pudiera darse una discriminación prohibida por el art. 14 C.E. puesto que la razón de la diferenciación no se encuentra incluida en ninguno de los factores previstos por el texto constitucional ni la exclusión de estas relaciones es la única prevista legalmente.

Por providencia de 5 de octubre de 1995, la Sala acordó dar nuevo traslado a las partes y al Ministerio Fiscal para ampliar sus alegaciones en relación con la procedencia de plantear cuestión de inconstitucionalidad por posible infracción también de los arts. 9.3, 35.2 y 149.1.7.^a C.E., estos últimos en relación a lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en el Real Decreto 1.211/1990, de 28 de septiembre, dictado en desarrollo de aquélla. El Fiscal se ratificó en su escrito anterior y consideró también ahora que no procedía elevar la cuestión de inconstitucionalidad, señalando, en relación al art. 9.3 C.E., que no se concretaba en qué podía verse vulnerado por el precepto legal cuestionado, si bien no parecían resultar afectadas ni la seguridad jurídica ni la jerarquía normativa; por otro lado, la mención del art. 35.2 C.E. se conecta al tema de fondo, reiterando que la supuesta desigualdad de trato está debidamente justificada y que el Estatuto de los Trabajadores no puede entenderse como norma impeditiva para legislar fuera de él en temas laborales; finalmente y en relación al art. 149.1.7.^a C.E., el Fiscal entendió que no parecía suscitarse ninguna vulneración competencial sino si la legislación cuestionada es contradictoria con el E.T., contra-

dicción que, a su juicio y como ya había razonado, tiene justificación bastante. El demandante manifestó su acuerdo con el planteamiento de la cuestión respecto de estos nuevos preceptos constitucionales, sosteniendo la infracción del art. 9.3 C.E. al pasarse por alto la definición legal de relación laboral y la regulación unitaria de todas estas relaciones, contrariando el principio de jerarquía normativa y el de seguridad jurídica al aplicarse retroactivamente la norma en una relación considerada como laboral; respecto al art. 35.2 C.E. reiteró las razones expuestas en el primer escrito de alegaciones y sobre el 149.1.7.^a C.E. afirmó que reforzaba las consideraciones anteriores porque no cabe regular desde otro ámbito que no sea el laboral este tipo de relaciones. Por su parte, la empresa demandada se opuso al planteamiento de la cuestión, alegando que el precepto cuestionado no vulneraba el principio de seguridad jurídica, ya que no existía ninguna Sentencia anterior que hubiera calificado de laboral la relación entre las partes; tampoco existe, a su juicio, ninguna infracción de los arts. 35.2 y 149.1.7.^a C.E. porque el Estatuto de los Trabajadores a que se refiere el primero no tiene un contenido material preconfigurado por la Constitución, sino que corresponde al legislador la determinación de su contenido y de las relaciones laborales con el límite del principio de igualdad, citando la jurisprudencia constitucional que así lo ha confirmado; finalmente, manifestó que aquel límite se respeta también en este caso, defendiendo la objetividad de los criterios en los que se sustenta la exclusión legal.

En el Auto de planteamiento de la cuestión, la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia comienza justificando la concurrencia de los requisitos previstos en el art. 35 LOTC, puesto que el fallo de la controversia ha dependido en la Sentencia de instancia del precepto legal cuya constitucionalidad se cuestiona, en tanto la declaración de incompetencia de jurisdicción no se ha razonado sobre el análisis de las notas de ajenidad y dependencia que definen la relación laboral según el art. 1.1 E.T., sino únicamente en la exclusión que el segundo párrafo del art. 1.3 g) E.T. contiene respecto a los transportistas precisados de autorización administrativa y otros requisitos formales.

La Sala proponente entiende que su resolución también depende del citado precepto, en relación al cual considera que ninguna inconstitucionalidad se plantearía si las condiciones descritas en él revelasen la ausencia de las notas configuradoras de la relación laboral, de modo que únicamente viniesen a facilitar la tarea de los operadores jurídicos en la calificación del contrato. Sin embargo, a su juicio, la colocación sistemática de ese segundo párrafo del art. 1.3 g) E.T. da a entender que constituye una excepción a la regla general del párrafo primero, según la cual y en general, se excluye del ámbito laboral todo trabajo efectuado en desarrollo de relación distinta de la que se define en el art. 1.1. De ello deduce la Sala que el párrafo segundo establece una presunción *iuris et de iure*, es decir, una exclusión pura y simple que no admite prueba en contrario de laboralidad, puesto que en ese caso encontraría encaje normativo en el primer párrafo del precepto. Sobre esta base interpretativa es donde se plantean los problemas de inconstitucionalidad, ya que el transportista en el que coincidan las notas de laboralidad del art. 1.1 E.T. quedará sin embargo y en todo caso excluido del ámbito laboral por el precepto que se cuestiona, una exclusión que no se fundará en la concurrencia o no de los presupuestos legales generales sino en las circunstancias recogidas en aquél, fundamentalmente la exigencia de una autorización administrativa que, a su vez y según las normas sobre ordenación del transporte terrestre, se vincula a un determinado tonelaje del vehículo, a la

titularidad de éste y a que el transporte efectuado sea público. Se da, por tanto, un trato normativo diferente a los transportistas en los que concurren las notas de laboralidad en primer lugar respecto al resto de los trabajadores en los que también se aprecian aquéllas y a los que se aplicará la normativa laboral, así como también en relación a otros transportistas que no reúnan los requisitos del art. 1.3 g), párrafo segundo, del E.T., que quedarán incluidos en el régimen general. Debe, por tanto, analizarse a juicio de la Sala, si las situaciones son distintas y, caso de que no lo fueran, si la diferencia de trato normativo está suficientemente justificada o, si por el contrario, excede de la finalidad buscada por el legislador.

En segundo lugar, aunque la Sala entiende que no son equiparables las situaciones de prestación de servicios del transportista con otros trabajadores, tal constatación no será suficiente para justificar el distinto trato normativo, sino que habría que acudir a los criterios de razonabilidad y proporcionalidad en función de la finalidad perseguida por el legislador. Suscita el órgano judicial el problema de conocer aquella finalidad, ya que no aparece en la Exposición de Motivos de la Ley 11/1994, de 19 de mayo, que introdujo esta exclusión en una Disposición final y por enmienda planteada en el Senado, de modo que si se entendiera que no existe finalidad legal, la exclusión aparecería como arbitraria y conculcadora del art. 9.3 C.E. Cualquier otro objetivo en el que pudiera pensarse, como el carácter difuso de la naturaleza de la prestación, desvelaría la desproporción de la exclusión legal, ya que bastaría una presunción *iuris tantum* que permitiese la prueba en contrario de la naturaleza laboral de la relación, mas no la exclusión plena de aquélla. Estima la Sala que resulta de aplicación en este caso el razonamiento que sirvió de base a la Sentencia de este Tribunal de 13 de enero de 1992, la cual declaró la inconstitucionalidad de la norma que no consideraba trabajador por cuenta ajena, a los efectos de la inclusión en el ámbito de la Seguridad Social, al cónyuge asalariado que convive en el mismo domicilio; en aquella ocasión, el Tribunal Constitucional consideró que la diferencia de situaciones entre los trabajos familiares y otros trabajadores no bastaba para descartar una vulneración del principio de igualdad, sino que era preciso considerar la finalidad de la norma diferenciadora y la proporción respecto a ella de la exclusión, concluyéndose entonces que el objetivo de evitar fraudes en aquel tipo de altas podía justificar la exigencia de una determinada carga probatoria, pero nunca la radical y absoluta expulsión del sistema de quien resultaba ser un trabajador subordinado.

También desde la perspectiva del derecho a la igualdad, la Sala considera que se produce un trato diferenciado en estos casos respecto a la regla general de la normativa laboral según la cual las notas de laboralidad de la relación son aquéllas que se describen en el art. 1.1 E.T., quedando reforzada la definición legal por el art. 8.1 del mismo texto legal, que presume existente el contrato de trabajo entre todo el que presta servicios por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otro, del que recibe una retribución. El órgano judicial alega que es la propia norma la que establece una presunción *iuris tantum* de laboralidad cuando se dan aquellas notas, las cuales bien pueden concurrir en el transportista que, sin embargo, queda excluido del ámbito de la Ley. Alude a la Sentencia del Tribunal Constitucional de 15 de abril de 1991 sobre la exclusión en el Régimen Especial de Empleados de Hogar de determinados parientes en los que concurrían las notas del contrato de trabajo, exclusión que fue considerada inconstitucional porque la unidad del ordenamiento jurídico no permite que una norma niegue incondicional-

mente la condición de trabajador asalariado que otras normas reconocen, sin poder demostrar siquiera que reúne aquélla. A juicio de la Sala, tampoco en esta ocasión es posible que la misma norma legal establezca una presunción *iuris tantum* de laboralidad y la posibilidad de acreditar las notas del contrato de trabajo en las relaciones de naturaleza difusa —como lo son tanto las relaciones laborales familiares como el caso de los transportistas— y no lo permita en el caso de estos últimos, estableciendo para ellos una presunción *iuris et de iure* de no laboralidad.

Añade el órgano judicial en su Auto de planteamiento una ulterior vulneración del art. 14 C.E., como es la desigualdad por razón del territorio en relación a la titularidad y requisitos para la autorización administrativa en la que se basa la exclusión legal, un elemento que la Sala considera tan formal como accesorio en la definición de la laboralidad y que estaría desprovista de la razonabilidad exigida por la jurisprudencia constitucional para justificar el trato desigual. Recuerda el órgano judicial que, según el art. 148.1.5.ª C.E., las Comunidades Autónomas tienen competencias exclusivas en materia de carreteras cuyo itinerario transcurra íntegramente en su territorio y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por este medio, casos en los que la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, sólo se aplicará supletoriamente. Se deduce entonces que las Comunidades Autónomas tienen verdaderas facultades de legislación y pueden establecer distintos umbrales de tonelaje de los vehículos de transporte a partir de los cuales exigir la autorización administrativa, por lo que los transportistas, incluso prestando servicios para la misma empresa y aun siendo idéntico su trabajo y volumen de transporte, obtienen un distinto tratamiento jurídico, ya que en unas Comunidades Autónomas puede serles exigida la autorización administrativa y en otras no, circunstancia en función de la cual se determinará la naturaleza laboral o mercantil de su prestación de servicios. Además, continúa la Sala, ese distinto trato normativo dependerá exclusivamente de la titularidad administrativa o de la fuente de expedición de la autorización, siendo cuestionable la razonabilidad y suficiencia de tal criterio. Más aún, alega el órgano judicial que en la medida en que la determinación de la laboralidad depende de la decisión de los órganos legislativos o ejecutivos de la Comunidad Autónoma, se estaría vulnerando el art. 149.1.7.ª C.E., que residencia en el Estado la competencia sobre legislación laboral, siendo cometido de ésta describir las relaciones a las que se aplicará.

La Sala cuestiona la razonabilidad, desde el art. 14 C.E., de la diferencia de tonelaje del vehículo de transporte como hecho diferencial que determine la necesidad o no de obtener la autorización administrativa y, en consecuencia, el carácter laboral o no de los servicios prestados, siendo a su entender preciso considerar que el precepto constitucional excluye una diferencia de trato normativo que sea infundada, caprichosa o que persiga fines espurios. Al efecto, refiere la jurisprudencia laboral que, desde 1986, ha excluido el carácter laboral de los servicios prestados en el transporte con vehículo propio cuando éste, por su gran tonelaje y su elevado coste de adquisición, dejaba de ser una herramienta de trabajo para poder entenderse como verdadera empresa, unidad negocial y patrimonial susceptible de producir beneficios de manera autónoma y donde el factor humano pasaba a un segundo plano, representando el vehículo una inversión económica realizada por el propietario que, posteriormente, amortizaría mediante un precio. Frente a este criterio jurisprudencial, la Ley 16/1987 fija en tres toneladas y media el umbral de peso autorizado del vehículo a partir del cual es preceptiva la autorización administrativa, por lo que, atendiendo a la realidad

socioeconómica representada por el precio de tales vehículos, quedan excluidas del ámbito laboral numerosas prestaciones de servicios en el transporte, ya que la mayoría de las que pueden reunir las notas de ajenidad y dependencia propias de la relación laboral se dan precisamente en vehículos con aquel umbral de tonelaje, de mediano volumen y dedicados al suministro diario de mercancías y no a la realización de grandes portes. Por otro lado, la misma Ley permite la reglamentación de la determinación de aquel límite y el Reglamento General para la aplicación de aquélla (Real Decreto 1.211/1990, de 28 de septiembre), exige actualmente el título administrativo habilitante a partir de los dos mil kilos de peso, de modo que se amplía la exclusión del ámbito laboral a los servicios de transporte efectuados en pequeñas furgonetas utilizadas diariamente para el reparto de verduras, frutas, prensa u otros supuestos similares, en los que el vehículo constituye una herramienta de trabajo muy lejos de la gran inversión que suponía el camión de alto tonelaje. En relación a esta cuestión, la Sala considera que la aplicación de la normativa laboral a un supuesto concreto quedaría a merced de disposiciones de rango reglamentario y se produciría en tales casos una deslegalización del ámbito de aplicación del Estatuto de los Trabajadores, vulnerándose con ello el art. 35.2 C.E., no tanto porque tal precepto venga a exigir un tratamiento unitario cuanto porque impone que la regulación de un Estatuto de los Trabajadores, cuyo contenido fundamental y previo es la determinación del concepto de trabajador al que se va a aplicar, se haga por Ley, lo que no se cumple si la configuración de aquél va a depender del umbral de autorización administrativa que puede tener lugar por vía reglamentaria.

Finalmente, la Sala expone las conclusiones sobre las que se sustenta la cuestión de inconstitucionalidad. En primer lugar, porque situaciones idénticas reciben un trato diferente procedente de la capacidad normativa de las Comunidades Autónomas, ya que el dato de que el servicio se preste en una u otra es determinante para la exigencia de autorización administrativa en vehículos de iguales características y, por tanto, para la existencia o inexistencia de relación laboral, por lo que se produce una vulneración del art. 14 C.E. en relación con el 149.1.7.ª C.E. En segundo lugar, porque no se justifica la razonabilidad de la diferencia de trato normativo, al basarse ésta exclusivamente en un aspecto formal que no afecta a la esencia de la naturaleza del servicio y excluir de las relaciones laborales la del transporte efectuado con vehículos que tienen una clara consideración de herramienta de trabajo, quedando así afectado el art. 14 C.E. y el 35.2 C.E. al permitir la reglamentación de la definición de trabajador. Finalmente, la Sala entiende que se produce una discriminación por parte de la propia Ley y en relación a otros supuestos regulados por ella y entrando en contradicción respecto a otras relaciones de naturaleza difusa, en las que permite la prueba en contrario sobre el carácter no laboral, mientras en que el presente se opera con una presunción *iuris et de iure*, infringiéndose el art. 14 C.E. en relación a los arts. 1.1, 1.3 e) y 8.1 E.T.

4. Por providencia de la Sección Cuarta, de 16 de enero de 1996, se acordó admitir a trámite la cuestión de inconstitucionalidad registrada con el núm. 67/96, dar traslado de las actuaciones recibidas, conforme establece el art. 37.2 LOTC, al Congreso de los Diputados y al Senado, por conducto de sus Presidentes, al Gobierno a través del Ministerio de Justicia, y al Fiscal General del Estado al objeto de que en el improrrogable plazo de quince días, pudieran personarse en el procedimiento y formular las alegaciones que estimaren convenientes, así como, finalmente, publicar la incoación de la cuestión

en el «Boletín Oficial del Estado», lo que tuvo lugar en el correspondiente al 25 de enero de 1996.

5. Por escrito registrado en este Tribunal el 25 de enero de 1996, el Presidente del Senado rogó que se tuviera por personada a la Cámara en el procedimiento y por ofrecida su colaboración a los efectos del art. 88.1 LOTC.

Mediante escrito registrado en este Tribunal el 31 de enero de 1996, el Presidente del Congreso comunicó el Acuerdo de no personarse en el procedimiento ni formular alegaciones, así como de poner a disposición del Tribunal Constitucional las actuaciones de la Cámara que pudiera precisar y remitir a la Dirección de Estudios y Documentación de la Secretaría General.

6. Mediante escrito registrado en este Tribunal el 30 de enero, el Abogado del Estado formuló alegaciones oponiéndose a la cuestión de inconstitucionalidad planteada e interesando su desestimación. En primer término, considera que la lectura que ha realizado la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, con sede en Burgos, del art. 2 de la Ley 16/1987 es sesgada e incurre en simplificación, ya que la aplicación directa y no supletoria de aquella Ley procede, entre otros casos, cuando, con arreglo al art. 149.1.1.^a C.E., se refiera a la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de los deberes constitucionales, entre los que se encuentra el ejercicio de la actividad empresarial en el ámbito del transporte (art. 38 C.E.); y desde luego, las autorizaciones (arts. 48 y 121 de la mencionada Ley, así como los correspondientes del Reglamento de desarrollo) que habilitan para el ejercicio de la actividad del transporte, se otorgarán con arreglo a unos mismos criterios, que son los previstos en tales normas en todo el país. El Abogado del Estado señala, además, que el Auto de planteamiento de la cuestión no especifica qué regímenes jurídicos diferentes se producen en las diversas Comunidades Autónomas, ni indica en cuáles de ellas se recogen tratamientos distintos, pretendidamente discriminatorios, a los transportistas para el otorgamiento de las autorizaciones en función del denominado «umbral de tonelaje».

Por otra parte, la pretendida vulneración del art. 9.3 C.E. se hace descansar, a su juicio, en los mismos argumentos en los que se justifica la del art. 14 C.E., remitiéndose a lo que más adelante expone en relación a este último. Sobre la infracción del art. 35.2 C.E., manifiesta que el art. 1.3 g) E.T. no realiza ninguna remisión a un precepto reglamentario, sino que se refiere solamente a autorizaciones administrativas que se otorgan con arreglo a una norma con rango de Ley que únicamente es objeto de desarrollo, subordinado a ella, por una norma reglamentaria que complementa su articulado. Además, precisa el Abogado del Estado, la reserva de ley no impide, en términos absolutos, todo tipo de remisión legislativa al reglamento que realiza una función auxiliar, siempre que aquélla restrinja el contenido de éste a ser complemento de la regulación legal, como desde antiguo ha declarado el Tribunal Constitucional.

En relación al art. 14 C.E., tampoco considera que el precepto legal cuestionado incurra en una desigualdad lesiva de aquél, precisando que aun cuando no se especifica como tal en el Auto de planteamiento, de él se infiere que la cuestión planteada se ciñe sólo al segundo párrafo del art. 1.3 g) E.T. Comienza manifestando su discrepancia con la Sala sobre que este precepto pueda ser entendido como una presunción *iuris et de iure* sobre el carácter no laboral de la relación considerada, sino que de su literalidad misma se deduce que la presunción es *iuris tantum*, coincidiendo, por lo demás, con la regla general del art. 1251 del Código Civil, a tenor de la

cual las presunciones legales pueden destruirse mediante prueba en contrario excepto en los casos en los que se prohíba legalmente, salvedad que no concurre en este supuesto, puesto que la norma en cuestión no contiene ninguna prohibición a tales efectos, limitándose a indicar que, en principio, la relación descrita en ella no tiene carácter laboral lo cual, desde luego, admite prueba en contrario como sucede con todos los supuestos excluidos del ámbito del Estatuto de los Trabajadores por su art. 1.3.

El escrito del Abogado del Estado pone de relieve, a continuación, que los elementos que la norma toma en cuenta para deslindar la relación no se circunscriben, como alega el Auto, a la titularidad de una licencia administrativa, sino que se consideran acumuladamente con ella, otros datos como el de que la actividad consista en una prestación de servicio de transporte, que medie el abono de precio por el servicio, que se realice en vehículos comerciales con la condición de «servicio público», cuya propiedad o poder directo de disposición la ostente quien realiza aquella actividad, siendo indiferente, a los efectos de la Ley, que el servicio se preste más o menos continuadamente para un mismo cargador o comercializador. La norma toma en cuenta, según continúa el escrito, una realidad empresarial en la que las distintas empresas realizan entre sí distintos tipos de contratos denominados de «colaboración entre transportistas», como es el de corresponsalía entre agencias de transporte —caracterizado por elementos propios de otros contratos como el de comisión mercantil, la subcontratación de los servicios de transporte terrestre o el pacto accesorio de publicidad—, los contratos de agencia o el de distribución, todos ellos cuya naturaleza mercantil no ha sido perturbada por recibir distintos nombres o incluir otras prestaciones.

Desde esa realidad, el Abogado del Estado entiende que el precepto legal cuestionado no es contrario al art. 14 C.E., el cual prohíbe únicamente la discriminación discriminatoria de regímenes jurídicos por carecer de un fin legítimo o delimitar de modo irrazonable el círculo personal de los afectados. La legitimidad del fin no exige, según el Tribunal Constitucional, la existencia de un fundamento constitucional «positivo» y, si bien la Constitución aborda aspectos esenciales de la relación laboral como el derecho al trabajo y los derechos de sindicación, huelga y negociación colectiva, no establece pautas para determinar cuándo nace aquella relación, siendo la Ley la que deberá delimitarla y distinguirla de las puramente civiles o mercantiles sin incurrir, por supuesto, en una discriminación constitucionalmente proscrita. Recuerda, empleando para ello los términos de la jurisprudencia constitucional, que la prueba de la razonabilidad del específico tratamiento legal no se limita a la determinación del fin en virtud del cual se produce la discriminación, sino que debe darse una razonable relación entre los medios empleados y la finalidad perseguida, dejando al legislador la apreciación de situaciones distintas que proceda tratar desigualmente, de modo que no es sólo la finalidad, sino también los efectos, los que hacen razonable la norma. Y en este caso, el legislador ha pretendido facilitar una relación entre empresarios en ejercicio de su libertad de empresa, condición que se hace derivar del conjunto de datos contenidos en el art. 1.3 g) E.T., produciendo como efecto la presunción de que no se considerará laboral la relación que responde a aquél. En cualquier caso, reitera el Abogado del Estado, la Ley se limita a establecer una presunción que admite prueba en contrario, sistema éste de presunción legal de inexistencia de relación laboral sobre el que se pronunció la STC 49/1994, referida dicha presunción al vínculo de parentesco entre el titular del hogar familiar y el empleado doméstico y sobre el que este Tribunal

manifestó que constituía una presunción que admitía prueba en contrario porque, de otro modo, el parentesco se erigiría en un criterio discriminatorio. Aplicando esa doctrina al precepto cuestionado puede, en todo caso, probarse que la relación es laboral a través de un procedimiento *a quo*, destruyendo así la presunción legal.

7. Por escrito registrado en este Tribunal el 12 de febrero de 1996, el Fiscal General del Estado hizo notar que la parte demandada en el procedimiento del que deriva la cuestión de inconstitucionalidad núm. 67/96 aludió en sus dos escritos al informe-dictamen del Defensor del Pueblo en el que se rechazaba la inconstitucionalidad del precepto cuestionado por razones que la parte dio por reproducidas. No apareciendo el informe en las actuaciones recibidas por el Fiscal General y estimando éste que pudiera ser de interés su conocimiento antes de emitir las alegaciones procedentes, interesó del Tribunal Constitucional, de conformidad con los arts. 88 y 89 de la LOTC, que reclamase en mencionado informe al Defensor del Pueblo y habilitase un plazo para que, una vez conocido por el Fiscal, pudiera éste formular sus alegaciones.

Mediante providencia de la Sección Cuarta, de 13 de febrero de 1996, se acordó acceder a la petición del Fiscal General y, al amparo de lo dispuesto en el art. 88.1 LOTC, recabar del Defensor del Pueblo el informe-dictamen que, sobre la procedencia o no de promover recurso de inconstitucionalidad en relación al precepto objeto de la presente cuestión, hubiera emitido en su día.

Por escrito registrado el día 23 de febrero de 1996, el Defensor del Pueblo contestó al anterior escrito del Tribunal, acompañando la resolución adoptada el 22 de agosto de 1994 con motivo de las solicitudes de interposición de recurso de inconstitucionalidad contra las Leyes 10/1994, de 19 de mayo, sobre Medidas Urgentes de Fomento de la Ocupación; 11/1994, de 19 de mayo, por la que se modificaron determinados artículos del Estatuto de los Trabajadores, del texto articulado de la Ley de Procedimiento Laboral y de la Ley sobre Infracciones y Sanciones del Orden Social, y 14/1994, de 1 de junio, por la que se regularon las empresas de trabajo temporal, en cuyo texto viene recogida la correspondiente referencia al art. 1.3, letra g), párrafo segundo, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, en la redacción dada por la Ley 11/1994, de 19 de mayo.

Por providencia de la Sección Cuarta, de 27 de febrero de 1996, se acordó incorporar a las actuaciones la documentación recibida del Defensor del Pueblo y dar traslado de ella al Fiscal General del Estado, a quien se concedió un nuevo plazo de quince días para formular alegaciones, así como al Abogado del Estado para que, en igual plazo, expusiera lo que considerase conveniente en relación a dicha documentación.

8. Mediante escrito registrado el 13 de marzo, el Abogado del Estado formuló nuevas alegaciones, procediendo, en primer término, a recoger las conclusiones esenciales del informe del Defensor del Pueblo, según el cual el art. 1.3 g) E.T. no incurre en ninguna vulneración constitucional, habiéndose limitado a establecer una exclusión del ámbito laboral fundada en criterios que no son distintos de los tradicionalmente empleados por la jurisprudencia para considerar como relación no laboral la de quien aporta un capital productivo propio y recibe a cambio del servicio prestado un precio y no un salario. El Abogado del Estado extrae del mencionado informe dos datos relevantes a efectos de la cuestión planteada: el primero, que al no ser ésta la única exclusión del ámbito laboral que establece el art. 1.3 E.T., habría de entenderse que todas las contenidas en este

precepto incurrirían en una vulneración del art. 14 C.E., lo que no es así desde el momento en que todos ellos son supuestos diferentes y no susceptibles de comparación, por más que todas las relaciones excluidas carezcan de alguno de los elementos configuradores de la relación laboral (voluntariedad, ajenidad, retribución y dependencia). En segundo lugar, que la exclusión del segundo párrafo del art. 1.3 g) no se diferencia de ninguna de las demás puesto que, interpretándolo con el párrafo primero del mismo precepto, estaríamos ante una exclusión declarativa que admitiría prueba en contrario.

A partir de tales datos, el Abogado del Estado reitera su postura sobre la plena constitucionalidad del precepto legal cuestionado. Manifiesta, como ya lo hizo en su anterior escrito, que la Constitución no define lo que deba entenderse por relación laboral, siendo competencia del legislador ordinario la configuración de aquéllas. Y así, el art. 1.1 E.T. acota su ámbito de aplicación a «los trabajadores que voluntariamente presten servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona física o jurídica denominada empleador o empresario», definición que, en el concreto ámbito del transporte, planteó problemas interpretativos solventados, a juicio del Abogado del Estado, con la modificación legal. Así, el art. 1.3 g) concreta las notas de laboralidad en la actividad del transporte a través de una serie de elementos que no son distintos de los comúnmente admitidos en otros sectores productivos para excluir la relación del ámbito laboral (habilitación administrativa otorgada a quien realiza la actividad, especial responsabilidad de esta persona por su labor y capital productivo propio y cobro de precio y no salario por sus servicios), de forma que no existe la pretendida desigualdad.

En segundo lugar, pone de relieve cómo el sector del transporte se estructura en España a través de contratos mercantiles entre multitud de pequeños empresarios cuyo capital productivo se circunscribe al medio de transporte que emplean y a las habilitaciones administrativas con las que cuentan, recordando los tipos de contratos entre transportistas que ya se describieron en el primer escrito de alegaciones y aportando ahora una serie de documentación sobre el número de personas dedicadas a esta actividad. El Abogado del Estado expone a continuación una serie de consideraciones sobre los efectos económicos que tendría en el sector la laboralización de los pequeños transportistas y el freno que ello supondría para la flexibilización de su funcionamiento y adecuada ordenación, tal como persigue la normativa correspondiente. Teniendo presente esa realidad, la exclusión del 1.3 g) E.T. no incurre, a su juicio, en vulneración del art. 14 C.E., puesto que siempre que los transportistas no reúnan las condiciones para ser excluidos y no sean, por tanto, relaciones mercantiles, seguirán regulados por el ordenamiento laboral, sin que la concreción que realiza aquél pueda entenderse discriminatoria, ya que únicamente reconoce que existe una gran variedad de relaciones mercantiles en el transporte por carretera.

Finalmente, el Abogado del Estado concluye la imposibilidad de considerar discriminatoria la exclusión teniendo en cuenta que, como ya manifestó en su escrito anterior y mantiene el informe del Defensor del Pueblo, aquélla no impide demostrar que la relación es de carácter laboral, acreditando que no concurren las notas que, según el precepto cuestionado, califican aquélla de mercantil.

9. Por escrito registrado en este Tribunal el 21 de marzo de 1996, el Fiscal General del Estado formula alegaciones en relación a la cuestión de inconstitucionalidad, manteniendo que el precepto discutido no

incurre en ninguna de las vulneraciones expuestas por el órgano judicial. Tras exponer los antecedentes de la cuestión y recordar los términos en los que ha sido planteada por el Tribunal Superior, el Fiscal General comienza recordando, al objeto de buscar un entendimiento plausible de la disposición legal, que con anterioridad a su introducción por la Ley 11/1994, la doctrina de los Tribunales sobre la naturaleza de los servicios prestados en el transporte había establecido, en un primer momento, que en los casos en que el trabajador efectuaba su trabajo mediante un vehículo de su propiedad, corriendo con los gastos y reparaciones y cobrando determinadas cantidades por el transporte realizado a la empresa para la que prestaba el servicio, se entendía que estaba ligado a aquélla por una relación de naturaleza mercantil propia de un contrato de transporte y no por un contrato laboral. Pero, continúa el Fiscal, desde la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de febrero de 1986 (denominada en la doctrina como «de los mensajeros»), se introdujo un cambio de orientación en aquella jurisprudencia, pasando a considerar como relación laboral la que los mensajeros mantenían con sus empresas aunque el transporte lo realizaran en vehículos de su propiedad, ya que concurría el carácter retribuido del servicio, la ajenidad en él —pues el trabajador no asume los riesgos ni los beneficios del contrato del transporte—, la dependencia de la empresa y el carácter personal de la prestación, que no se traducían en una real sustitución aunque ésta se previera en el contrato. Sentencias posteriores del Tribunal Supremo mantuvieron ese carácter laboral de la relación aun cuando se aportase vehículo propio, siempre que éste no tuviera la relevancia económica necesaria para convertir su explotación en elemento fundamental de dicha relación ni en finalidad esencial del contrato, sino que, por el contrario, lo predominante fuera el trabajo personal del interesado y el vehículo se configurase como una mera herramienta de trabajo. En consecuencia, según entiende el Fiscal General, aunque el Tribunal Supremo había unificado la jurisprudencia sobre estos criterios, no existía con carácter general una solución al problema, ya que aquélla precisaba siempre del estudio del caso concreto para concluir si concurrían o no las notas determinantes de la relación laboral conforme establece el art. 1.1 E.T. y han sido interpretadas por los Tribunales.

Cuando la Ley 11/1994 incorpora la exclusión que luego pasará al art. 1.3 g) E.T., el legislador parece buscar, a juicio del Fiscal, junto a metas indudables de política laboral y económica adaptadas al avance de la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado, el incremento de la seguridad jurídica, no siempre a salvo de las diversas interpretaciones de los Tribunales, fijando en la titularidad de la autorización administrativa de transporte y en la propiedad del vehículo destinado a servicio público las notas características de la naturaleza mercantil de la relación. A continuación, trata de despejar si ello se produce de una manera terminante —bajo presunción *iuris et de iure*— o mediante indicios que permiten la prueba en contrario, recordando al efecto la colocación sistemática del precepto en relación al art. 1.1 E.T. (en el que se perfilan las notas de la relación laboral), el art. 1.2 (que define al empresario) y el art. 1.3 (que enumera todos los supuestos excluidos del ámbito laboral y adiciona una cláusula general de exclusión en el párrafo primero de la letra g).

Según una primera interpretación —a la que se adscribe en su informe el Defensor del Pueblo—, el párrafo segundo del art. 1.3 g) E.T. consideraría excluidos «en principio» del ámbito laboral a los transportistas que reúnen las condiciones descritas en él, de las que aparentemente se deduce que la relación no tiene los rasgos propios de la que es laboral. Sin embargo, ello no sig-

nificaría que, aunque se demuestre que tiene tales rasgos, deba ser desposeída de su carácter laboral si éste alcanza a probarse, de forma que aquel precepto constituiría una presunción que admite prueba en contrario y que el legislador habría introducido únicamente elementos preferentes en la valoración del intérprete que indicarían, *prima facie*, la naturaleza mercantil del contrato, tornándose éste laboral si se descubrieran las notas definidoras del art. 1.1 E.T.

Sin embargo, el Fiscal General entiende que no parece ser éste el sentido de la disposición cuestionada, porque nada habría cambiado de considerarse así. Al contrario, a su juicio, el legislador ha introducido una verdadera exclusión legal que opera de modo imperativo, modificando la legislación anterior y los criterios jurisprudenciales sobre la materia, zanjando una polémica mantenida durante largo tiempo. Esta forma de legislar no resulta novedosa en la regulación del E.T. que, partiendo de un concepto amplio y de imprecisos límites sobre la relación de trabajo (art. 1.1) ha necesitado ir concretando de manera expresa los supuestos excluidos de la legislación laboral, bien de forma imperativa —como los previstos en las letras a), c) y f) del art. 1.3—, bien de manera indicativa como es el caso de la letra e) sobre los trabajos familiares. La exclusión que ahora se considera pertenecería, pues, al primer grupo señalado, obligando a preguntarse si establece un trato desigual entre situaciones iguales y si, en caso afirmativo, la desigualdad es arbitraria, desproporcionalidad en su finalidad o carece de una justificación objetiva y razonable.

Para el Fiscal General la respuesta a la cuestión es negativa, manifestando que la exclusión que ahora se considera no es equiparable a los supuestos resueltos en las SSTC 2/1992 y 79/1991, citadas por el Juzgado de lo Social. Mientras que en aquéllos se discutía una contradicción interna del propio ordenamiento, en el presente se suscita la razonabilidad de una exclusión que no es incoherente dentro de aquél porque la legislación laboral contiene otras de carácter imperativo. Tampoco resulta contraria al art. 8.1 E.T. puesto que este precepto no establece una presunción de laboralidad sino de existencia del contrato de trabajo cuando éste no consta por escrito pero se dan los requisitos de ajenidad y dependencia. De otro lado, el Fiscal considera que las notas diferenciales en las que se funda la exclusión (prestación de un servicio de transporte, obtención de una autorización administrativa y prestación mediante precio del servicio en vehículos comerciales de servicio público de su propiedad o sobre los que tengan poder directo de disposición) son razonables y responden a una situación bien distinta de que prevista como carácter general en el art. 1.1 E.T. Aquellas notas diferenciales se relacionan con la finalidad recogida en la Exposición de Motivos de la Ley 16/1987, sobre Transportes Terrestres, de conseguir el mayor grado posible de autonomía para las empresas del transporte dentro del sistema de mercado y de libertad de empresa, exigiendo determinados requisitos para la obtención del correspondiente título administrativo habilitante para prestar aquel servicio, pautas que dotan de razonabilidad suficiente a las condiciones recogidas en el art. 1.3 g) E.T. La misma Ley 16/1987 ofrece cobertura legal a las regulaciones reglamentarias sobre las condiciones para obtener las tarjetas de transporte, despejando así cualquier duda sobre las diferencias que pudieran surgir entre las regulaciones de las distintas Comunidades Autónomas que, en todo caso, carecerían de dimensión constitucional. Por último, el Fiscal precisa que cuando el precepto cuestionado señala que no obsta para la exclusión el carácter continuado de la prestación de servicios para un mismo cargador o comercializador, ello no supone que para el legislador carezca de importancia, a los efectos de

considerar como mercantil la relación, que el servicio se preste de forma exclusiva, ya que la continuidad a que se refiere la ley no es sinónima de dicha exclusividad, como también señala el informe del Defensor del Pueblo.

10. Por providencia de la Sección Segunda de este Tribunal, de 26 de marzo de 1996, se acordó admitir a trámite la cuestión de inconstitucionalidad registrada con el núm. 3.595/95 (núm. 1 de estos Antecedentes), dar traslado de las actuaciones al Congreso de los Diputados y al Senado por conducto de sus Presidentes, al Gobierno a través del Ministerio de Justicia e Interior y al Fiscal General del Estado para que pudieran personarse en el proceso y formular las alegaciones que estimaran convenientes en el improrrogable plazo de quince días, oír a las partes indicadas para que, en el mismo plazo, expusieran lo que considerasen conveniente acerca de su acumulación con la cuestión de inconstitucionalidad núm. 67/96, así como, finalmente, publicar la incoación de la cuestión en el «Boletín Oficial del Estado», lo que tuvo lugar en el correspondiente al 4 de abril de 1996.

11. Por escrito registrado en este Tribunal con fecha 10 de abril de 1996, el Abogado del Estado formuló alegaciones defendiendo la plena constitucionalidad del precepto legal cuestionado en términos idénticos a los manifestados en su momento en relación a la cuestión de inconstitucionalidad núm. 67/96, tal como se han expuesto en los antecedentes seis y ocho y que se tienen en este momento por reproducidos. En el mismo escrito y mediante otrosí manifestó su acuerdo con la procedencia de la acumulación de ambas cuestiones, por concurrir respecto a ambas los requisitos previstos en el art. 83 LOTC.

12. Mediante escrito registrado en este Tribunal el 10 de abril de 1996, el Presidente del Senado interesó que se tuviera por personada a dicha Cámara en el procedimiento y ofrecida su colaboración a los efectos del art. 88.1 LOTC.

Por escrito registrado en este Tribunal el 11 de abril de 1996, el Presidente del Congreso de los Diputados comunicó el Acuerdo de la Cámara de no personarse en el procedimiento ni formular alegaciones, poniendo a disposición del Tribunal las actuaciones que aquél pudiera precisar, con remisión a la Dirección de Estudios y Documentación de la Secretaría General.

13. Mediante escrito registrado en este Tribunal el día 25 de abril de 1996, el Fiscal General del Estado formuló alegaciones manifestando que el Auto cuestionante no añade nada sustancial a los argumentos empleados en la cuestión núm. 67/96 (antecedente noveno), remitiéndose a las alegaciones realizadas en su momento sobre aquélla y reiterando que, a su juicio, el precepto legal cuestionado no es contrario a la Constitución. Mediante otrosí estimó procedente la acumulación de ambas cuestiones por concurrir los requisitos del art. 83 LOTC.

14. Por Auto del Pleno de este Tribunal, de 15 de julio de 1996, se acordó la acumulación de las cuestiones de inconstitucionalidad núms. 3.595/95 y 67/96.

15. Por providencia de 24 de noviembre de 1998, se señaló para la deliberación y votación de la presente Sentencia el día 26 del mismo mes y año.

II. Fundamentos jurídicos

1. Las cuestiones de inconstitucionalidad acumuladas núms. 3.595/95 y 67/96, promovidas, respectivamente, por el Juzgado de lo Social núm. 16 de Barcelona y por la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia

de Castilla y León, con sede en Burgos, plantean ante este Tribunal la supuesta inconstitucionalidad del art. 1.3 g) de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (en adelante, E.T.), precepto introducido por Ley 11/1994, de 19 de mayo, y que hoy integra con idéntico ordinal y contenido el texto refundido de dicha Ley, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo. El precepto cuestionado establece que:

«3. Se excluyen del ámbito regulado por la presente Ley:

g) En general, todo trabajo que se efectúe en desarrollo de relación distinta de la que se define en el apartado 1 de este artículo.

A tales efectos se entenderá 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.»

De las alegaciones expuestas en los Autos de planteamiento de las cuestiones se deduce, no obstante, que los órganos judiciales no impugnan la totalidad de la norma transcrita, sino exclusivamente su segundo párrafo, al que reprochan, en primer término, la vulneración del art. 14 C.E. por excluir del ámbito de aplicación del E.T. las relaciones de transporte descritas en él con base en unos criterios que, a su juicio, no son razonables ni justificados, produciendo una discriminación respecto al resto de las relaciones de trabajo que, consideradas como tales, sí quedan reguladas por dicha Ley. El reproche de inconstitucionalidad por vulneración, en consecuencia, del principio de igualdad en la Ley se dirige, pues, contra el legislador, que incluyó el precepto cuestionado en la reforma legislativa llevada a cabo mediante la citada Ley 11/1994, de 19 de mayo.

En segundo lugar, entienden que resulta vulnerado el art. 35.2 C.E., ya que la exclusión dispuesta en el art. 1.3 g) E.T. se realiza mediante conceptos definidos en último término por vía reglamentaria, lo que supone una deslegalización del concepto de trabajador contraria a la obligada definición de aquél por Ley, que los órganos judiciales deducen del citado precepto constitucional.

Finalmente, la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León considera vulnerado también el art. 149.1.7.^a C.E., el cual reserva en exclusiva al Estado la legislación laboral, y ello porque la exclusión del art. 1.3 g) E.T. se sustenta en conceptos propios de la normativa sobre transporte, respecto a la cual ostentan competencias tanto el Estado como las Comunidades Autónomas, de modo que una eventual regulación distinta por parte de éstas conllevaría una aplicación igualmente diferenciada del precepto cuestionado.

2. A la vista de las alegaciones contenidas en los Autos de planteamiento de las cuestiones de inconstitucionalidad, parece claro que la razón principal que ha llevado a los órganos judiciales a solicitar un pronunciamiento de este Tribunal hay que situarla en la discriminación (art. 14 C.E.) que, a su juicio, contiene la norma cuestionada para las personas afectadas por ella, vulneración a la que, al menos en parte, se reconduce la argumentación sobre los demás preceptos constitucionales supuestamente afectados. Tanto las alegaciones del Juzgado de lo Social como las más extensas del Tribunal Superior de Justicia pueden agruparse en torno a una doble línea de razonamiento.

Ambos órganos judiciales entienden que el precepto cuestionado discrimina a los transportistas afectados porque, en primer lugar, califica como no laboral la prestación de servicios que se describe en aquél y procede a excluirla del ámbito de aplicación del E.T., sin tomar en consideración si concurren o no las notas que, según el art. 1.1 de dicho texto legal, determinan la laboralidad de una relación con carácter general, esto es, la ajenidad y la dependencia del trabajo prestado, notas éstas que son sustituidas en el caso del art. 1.3 g) por otros elementos, como la titularidad de una autorización administrativa para el transporte. De este modo, siempre según los órganos judiciales, presentes estos otros elementos, la norma impide acreditar la concurrencia de las notas de laboralidad, excluyendo la relación del ámbito de aplicación del Derecho del Trabajo aun cuando pudieran concurrir aquéllas. En tal caso, la relación podría ser laboral atendiendo a los criterios establecidos en el art. 1.1 E.T., a pesar de lo cual el precepto impugnado determina automáticamente la exclusión mediante una presunción *iuris et de iure* de no laboralidad, de forma que los transportistas descritos en aquél no pueden probar en contrario (presunción *iuris tantum*) la naturaleza laboral de su relación, como sucede para el resto de las prestaciones de trabajo, presunción reforzada, en su opinión, con lo dispuesto en el art. 8.1 E.T.

Enlazando con este primer argumento, los órganos judiciales aducen en segundo lugar que el criterio empleado por el art. 1.3 g) E.T. para determinar la exclusión de estas relaciones no sólo impide acreditar las notas de laboralidad del art. 1.1 E.T., sino que por sí mismo no es razonable ni justificado desde la perspectiva constitucional. Según el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, no aparece explicitada la finalidad de dicha norma a los efectos de valorar el grado de adecuación a ella de la exclusión que opera el precepto —lo que podría afectar, a su juicio, al art. 9.3 C.E.—, así como que, cualquier objetivo que pudiera pretender, como el fijar un criterio frente al carácter difuso de la prestación, se hubiera podido conseguir mediante una presunción *iuris tantum* y no con una exclusión directa, invocando los criterios mantenidos por las SSTC 79/1991 y 2/1992 respecto a la exclusión del sistema de Seguridad Social de ciertos trabajos familiares para los que, sin embargo, el E.T. permite acreditar la condición de laborales. Por otra parte, según los órganos judiciales, el criterio utilizado por el 1.3 g) E.T. no es razonable en tanto se funda en un dato meramente formal como es la titularidad de una autorización administrativa para el transporte, la cual depende a su vez, según la normativa correspondiente, del tonelaje del vehículo que se utiliza para prestar el servicio; atendiendo a este elemento, el precepto determina la exclusión del ámbito laboral de un elevado número de relaciones que, hasta el momento, se consideraban laborales o sobre las que se podía acreditar esta condición, relaciones que ahora pasarán a regirse por otra normativa sin haber perdido, en su caso, las notas de ajenidad y dependencia. De este modo, la autorización administrativa y el tonelaje del vehículo son los requisitos determinantes de un diferente trato normativo que resulta discriminatorio no ya sólo respecto al resto de los trabajadores incluidos en el ámbito del E.T., sino también frente a los transportistas que, por no reunir aquéllos, se mantienen dentro de dicho ámbito.

3. Conviene precisar, antes de seguir adelante, el designio del precepto legal cuestionado y el contexto en que se produce la intervención del legislador, al ampliar los supuestos de exclusión de la relación laboral contenidos en el art. 1.3 del E.T.

La determinación del ámbito de aplicación subjetivo del Estatuto de los Trabajadores y, consecuentemente,

la calificación de una relación contractual como laboral, con la consiguiente inserción en un sector del ordenamiento regido por principios orientados a proteger a la parte más débil de tal relación, diversificando así el contrato de trabajo de otras relaciones contractuales afines, civiles o mercantiles, ha dado lugar a supuestos singulares, en los que la no clara concurrencia de las notas de laboralidad del art. 1.1 E.T., requerían una delimitación que, en ausencia de precepto expreso del legislador, se producía por vía de aplicación judicial y jurisprudencial a los casos concretos litigiosos. Es significativa al respecto la existencia de las denominadas «zonas grises» o fronteras, expresión concerniente a aquellas prestaciones de trabajo cuya naturaleza resulta especialmente difícil de calificar como laboral o extralaboral. Pues bien, uno de los supuestos paradigmáticos de tales casos es el de la relación de transporte cuando el transportista desarrolla su actividad con vehículo propio, en cuanto la misma puede ser incardinada en el ordenamiento laboral, como trabajo retribuido por cuenta ajena y dependiente, o bien integrar una relación contractual de naturaleza mercantil —contrato de transporte—, en que el porteador más que a una prestación de actividad se compromete, frente al comitente o cargador, a un concreto resultado: el traslado y entrega de las mercancías al destinatario.

En la evolución jurisprudencial dirigida a deslindar dichas específicas relaciones contractuales, marca un punto de inflexión la Sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo de 26 de febrero de 1986. Con anterioridad a ella y como se recuerda en el informe del Fiscal, la jurisdicción del orden social utilizó un criterio estricto para calificar como laboral un contrato de transporte, ya que la propiedad del vehículo con el que se realizaba la prestación del servicio se erigía en elemento determinante para considerarla mercantil. Pero la mencionada Sentencia de 26 de febrero de 1986 (conocida como «de los mensajeros») alteró los criterios jurisprudenciales mantenidos hasta entonces, al excluir el carácter determinante de la propiedad del vehículo para calificar como no laboral la relación, considerando la escasa relevancia que aquél ostentaba en una relación como la debatida, en la que el vehículo utilizado (la motocicleta) no constituía más que un elemento auxiliar y secundario respecto a la actividad personal, en la que cabía observar la ajenidad y dependencia propias de la relación laboral. A partir de tal Sentencia, la jurisprudencia laboral inició una etapa en la que ha predominado la calificación como laboral aun cuando el transportista efectúe su servicio con un vehículo de su propiedad, empleando como uno de los criterios interpretativos básicos la relevancia económica representada por aquél frente al trabajo personal, de modo que cuando era superior por la envergadura y coste del vehículo, o por su capacidad para realizar una actividad empresarial autónoma, la relación se entendía como de transporte y quedaba, en consecuencia, excluida del ordenamiento laboral y por ende, del conocimiento de la jurisdicción social.

En el contexto que se ha descrito sucintamente ha de situarse la novedad legislativa introducida por la Disposición final séptima de la Ley 11/1994, de 19 de mayo, que adicionó al núm. 3 del art. 1 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, un nuevo supuesto (letra g), incorporado como tal al Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprobó el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, precepto ahora cuestionado ante este Tribunal.

4. Entrando en el fondo de la cuestión de inconstitucionalidad planteada, procede comenzar por la respuesta a las alegaciones basadas en los arts. 14 y 35.2 C.E., a cuyos efectos conviene comenzar declarando que,

prescindiendo del extremo relativo a la alegada deslegalización, que se verá más adelante, los argumentos basados en la vulneración del principio general de igualdad (art. 14 C.E.) quedan subsumidos, en cuanto más débiles, dentro de aquellos que parten de la invocación del mandato constitucional de configurar un Estatuto de los Trabajadores (art. 35.2 C.E.).

En efecto, el mencionado art. 35.2 C.E., al disponer que «la ley regulará un estatuto de los trabajadores», no se limita a configurar una reserva de ley, sino que, al deferir al legislador la normación de un régimen jurídico específico para los trabajadores, le encomienda simultáneamente la tarea de acotar, otorgándole así relieve constitucional, un determinado sector social, constituido por las personas físicas vinculadas por el dato común de la prestación de actividad configurada como relación contractual laboral, a lo que viene a añadirse la circunstancia de que el concepto o categoría de trabajador es determinante del ámbito subjetivo de determinados derechos, de distinto carácter, reconocidos por la Constitución (arts. 7, 28.1 y 2, 37.1 y 42), y sin que esta proyección constitucional se agote en los indicados derechos sustantivos, trascendiendo también al plano procesal, como ha reconocido la jurisprudencia de este Tribunal (STC 3/1983, fundamento jurídico 3.º reiterada en las SSTC 65/1983, 114/1983 y 125/1995).

De lo expuesto se infiere que el ámbito subjetivo de aplicación del Estatuto de los Trabajadores, en cuanto sede natural de la definición de la categoría de trabajador, no se encomienda al legislador en términos de una absoluta libertad de configuración. Por el contrario, las normas que en particular delimitan dicho ámbito subjetivo, en forma de exclusión o delimitación negativa de determinadas personas, en razón de su actividad profesional o laboral, dada la relevancia constitucional que dicha exclusión adquiere, habrán de evitar que, por medio de las mismas, no se lleve a cabo una restricción constitucionalmente ilegítima de los trabajadores como sector social. El control de constitucionalidad que de este mandato del art. 35.2 C.E. resulta ha de reputarse más intenso que el que cabe obtener a partir del principio general de igualdad (art. 14 C.E.), es decir, de la proscripción constitucional de las diferencias de trato carentes de un fundamento objetivo y razonable, por medio de la comparación de los excluidos con los incluidos en el reiterado ámbito subjetivo del Estatuto de los Trabajadores, con la consecuencia, ya señalada, de que, respetadas las exigencias derivadas del art. 35.2 C.E., también habrá de entenderse respetado dicho principio general de igualdad (art. 14 C.E.).

5. El concepto de trabajador por cuenta ajena, a los efectos de aplicación del conjunto normativo que constituye el denominado Derecho del Trabajo, y de su regulación por la norma estatutaria a la que remite el mencionado art. 35.2 C.E., no aparece expresamente definido en la Norma suprema y no se halla, por tanto, constitucionalizado. Es al legislador a quien corresponde, pues, su determinación y la articulación de un régimen jurídico de carácter estatutario. La calificación como laboral o no de las relaciones contractuales, y el correlativo régimen jurídico aplicable a las mismas, es tarea que incumbe al legislador estatal, *ex arts.* 35.2 y 149.1.7.^a C.E., conforme a los criterios que al respecto adopte en orden a dicha configuración, para, en función de tales criterios, someter la prestación de servicios al ordenamiento laboral o a la regulación propia de los contratos civiles o mercantiles.

En esta tarea la libertad del legislador no encuentra otros límites que los derivados de la Constitución, bien por afectar a significados derechos del ordenamiento laboral cuyo reconocimiento se sitúa en aquélla, bien

por derivar de otros derechos o principios garantizados por el texto constitucional, tal como el principio de igualdad, que es el ahora cuestionado respecto del párrafo segundo del art. 1.3 g) E.T.

Pues bien, aplicando los criterios reiteradamente mantenidos por la jurisprudencia constitucional, la vinculación al principio de igualdad no impide al legislador laboral la diversificación de regímenes jurídicos, siempre que el criterio adoptado para introducir la diferenciación supere el canon de constitucionalidad constituido por el art. 35.2 C.E., ya que tal diferenciación sólo alcanza a vulnerar aquél si se encuentra desprovista de una justificación objetiva y razonable, apreciada en relación a la finalidad y efectos de la medida (SSTC 22/1981, 34/1981, 6/1984 y 4/1991). Como señala la citada STC 22/1981, resolviendo cuestión de inconstitucionalidad sobre la Disposición adicional quinta del Estatuto de los Trabajadores, «aunque es cierto que la igualdad jurídica reconocida en el art. 14 de la Constitución vincula y tiene como destinatario no sólo a la Administración y al Poder Judicial, sino también al Legislativo, como se deduce de los arts. 9 y 53 de la misma, ello no quiere decir que el principio de igualdad contenido en dicho artículo implique en todos los casos un tratamiento legal igual con abstracción de cualquier elemento diferenciador de relevancia jurídica».

Trasladando al caso debatido la mencionada doctrina constitucional, de los arts. 14 y 35.2 C.E. se deriva para el legislador la prohibición de que, una vez que ha incorporado determinados criterios para definir la prestación de trabajo que cae en el ámbito regulado por el Derecho Laboral (tales como los contenidos en el art. 1.1 del E.T.), y, partiendo de aquéllos, ha acotado las relaciones contractuales que van a ser reguladas conforme a las finalidades y principios de tal ordenamiento, excluya del ámbito de aplicación así configurado y de los derechos de él derivados, a grupos de trabajadores o a determinados tipos de prestaciones en función de un criterio que, por injustificado o irrazonable, resulte constitucionalmente inaceptable por contrario al principio de igualdad.

6. El párrafo segundo del art. 1.3 g) E.T. no excluye del ámbito laboral a toda prestación del servicio de transporte ya que, a la vista de los requisitos considerados por aquél, dicha exclusión sólo opera cuando concurren cumulativamente varios elementos, a saber: que el vehículo con el que se lleva a cabo dicho servicio sea propiedad de quien lo presta (o bien tenga sobre él un poder de disposición directo), lo realice al amparo de una autorización administrativa de la que sea titular y dicho vehículo sea comercial de servicio público. Los requisitos fijados en la norma delimitadora se fijan, pues, mediante una serie de conceptos jurídicos que recogen nociones previamente definidas en otros preceptos legales correspondientes a la legislación estatal sobre transporte; una técnica que, por lo demás, tampoco es extraña a otras exclusiones contenidas en el art. 1.3 E.T., puesto que no es la legislación laboral la que define, a título de ejemplo, la relación funcionarial o la estatutaria, ni la de los consejeros de sociedades o miembros de los órganos de administración, como tampoco la de los agentes de comercio.

A los efectos de identificar la realidad jurídica que el art. 1.3 g) E.T. describe por acumulación de los requisitos mencionados, y poniendo en relación éstos con la regulación contenida en la legislación estatal sobre transporte, ha de precisarse que la prestación de estos servicios sólo se entenderá excluida del ámbito laboral cuando el transporte de mercancías es incardinable en el ámbito del transporte público, que, según dispone el art. 62.2 de la Ley 16/1987 de Ordenación del Transporte Terrestre (en adelante L.O.T.T.), se refiere a los

que se llevan a cabo por cuenta ajena y mediante retribución económica [mediante el correspondiente precio, en la dicción del art. 1.3 g) E.T.]. De otro lado, la condición de ser titular de la correspondiente autorización administrativa no es, frente a lo alegado por los órganos judiciales, un dato meramente formal y accesorio, sino que revela una relación jurídica bien determinada si se tiene en cuenta que, tal como se dispone en el art. 47.1 L.O.T.T. y este Tribunal ha confirmado en su STC 118/1996 (fundamento jurídico vigésimo cuarto), aquella autorización constituye el título administrativo habilitante para el ejercicio de la actividad del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo y que, por tanto, tiene como objetivo posibilitar una explotación con plena autonomía económica a riesgo y ventura de quien la presta (art. 17 L.O.T.T.). En este sentido, no resulta superfluo recordar que tal autorización se somete al cumplimiento de una serie de requisitos (art. 48.1 L.O.T.T.), comenzando por las condiciones previas de carácter personal sobre nacionalidad, capacitación profesional y económica y honorabilidad para el ejercicio de la actividad (art. 42 L.O.T.T.). Además de estos requisitos personales, el art. 48 L.O.T.T. condiciona la obtención de la autorización administrativa para el transporte al cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente, junto con el de las condiciones específicas que se establezcan para las distintas clases o tipos de autorizaciones, requisitos todos ellos que se someten a control periódico por parte de la Administración.

La consideración conjunta de los requisitos exigidos por el precepto cuestionado, para considerar no laboral la prestación del transportista con vehículo propio, evidencia que la realidad jurídica por aquél configurada es la prestación de resultado, que no de actividad, realizada por el transportista al que las normas administrativas califican como empresario del transporte de mercancías por carretera, una vez habilitado para ejercer dicha actividad profesional por reunir las condiciones legalmente fijadas. El art. 1.3 g) E.T. cuestionado entiende, pues, excluido del ordenamiento laboral el trabajo o actividad efectuado en desarrollo de una relación distinta a la descrita en el art. 1.1 E.T., en tanto en cuanto la prestación del mencionado transportista no viene caracterizada por las esenciales notas de ajenidad y dependencia, al tratarse de relación concertada por un transportista autónomo.

El legislador ha considerado, pues, que debía diferenciar explícitamente esta relación del transportista de la propiamente laboral, dado que la misma prestación de servicios no puede entenderse incluida en el ámbito de aplicación de dos regímenes jurídicos distintos, y ello, hemos de insistir, con la plausible finalidad de incrementar la seguridad jurídica en la calificación de la relación contractual controvertida.

7. Desde la perspectiva constitucional puede, por tanto, afirmarse que la delimitación negativa efectuada por el legislador responde a 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. La distinción introducida según este criterio objetivo obedece, además, a una finalidad a la que nada cabe reprochar en términos constitucionales, puesto que la clarificación de los ámbitos laboral y mercantil, en lo que a las relaciones de transporte se refiere, no puede considerarse constitucionalmente ilícita. De otra parte, las consecuencias jurídicas que se derivan de la cuestionada delimitación tampoco adolecen de una desproporción que pudiera resultar constitucionalmente reprochable puesto que, incluso considerando los especiales caracteres y finalidades del ordenamiento laboral del cual se entien-

den ahora excluidas estas relaciones, no cabe duda de que tal efecto se adecua, precisamente, a la finalidad expuesta, en tanto no es un resultado constitucionalmente desmedido que el transportista habilitado administrativamente para el trabajo autónomo se someta a un régimen jurídico distinto del aplicable a las relaciones dependientes y por cuenta ajena, precisamente por considerarse un supuesto objetivamente distinto a ellas.

Ha de añadirse, finalmente, que la conclusión sobre la no vulneración del principio de igualdad por el precepto impugnado no resulta contradictoria con la doctrina mantenida en nuestras SSTC 79/1991 y 2/1992, invocadas por el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, puesto que no son comparables los supuestos resueltos en aquéllas con el que ahora se decide, como destaca el Ministerio Fiscal. En efecto, lo decidido en aquellos casos versaba sobre la exclusión de distintos regímenes de la Seguridad Social de prestaciones de servicios que la norma excluyente no consideraba laborales cuando, sin embargo, el Estatuto de los Trabajadores sí la calificaba como relación laboral especial —en el caso de la STC 79/1991—, o permitía acreditar tal condición a pesar de presumir la no laboralidad —como era el supuesto de los trabajos familiares, en la STC 2/1992—, lo que dejaba sin fundamento ni justificación las exclusiones de la norma sobre Seguridad Social por ser contradictoria con la calificación contenida en la propia legislación laboral. Muy diversamente, lo que en este proceso se cuestiona es un precepto que considera no laboral el transporte realizado en ciertas condiciones, sin que se alegue contradicción con ninguna otra norma que disponga lo contrario sobre tal extremo.

Por lo expuesto, hemos de concluir que el párrafo segundo del art. 1.3 g) E.T. no vulnera el mandato del art. 35.2 C.E. en la perspectiva analizada, ni, en consecuencia, es contrario al genérico principio de igualdad consagrado en el art. 14 C.E.

8. La Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, con sede en Burgos, reprocha al precepto cuestionado la vulneración del art. 35.2 C.E. desde una diferente perspectiva, cual es la relativa a la deslegalización del concepto de trabajador que, a su juicio, lleva a cabo el art. 1.3 g) E.T., en tanto la determinación de cuándo es o no precisa la autorización administrativa que excluye la prestación de servicios de transporte del ámbito laboral se encuentra fijada en una norma reglamentaria y no en la Ley; ello contradice, según la Sala proponente, el mandato del citado art. 35.2 C.E., el cual impone la regulación de un Estatuto de los Trabajadores, cuyo contenido fundamental y previo es la determinación del concepto de trabajador al que se va a aplicar, concepto que, por tanto, debe ser fijado preceptivamente por Ley.

Frente a las alegaciones del órgano judicial, debe decirse que el art. 35.2 C.E. establece el mandato de que la norma que hubiera de regular un Estatuto de los Trabajadores tuviera rango legal, exigencia formal que fue cumplimentada en su momento por la Ley 8/1980, de 10 de marzo, la cual asumió como objeto de regulación, entre otros, el contrato de trabajo y, en concreto, el concepto de trabajador, fijado en su art. 1 con las notas que ya se han recordado. Esto afirmado, no puede compartirse la premisa sobre la que se fundamentan aquellas alegaciones, ya que el precepto impugnado no deslegaliza en modo alguno el concepto de trabajador, puesto que no contiene ninguna remisión a la norma reglamentaria para que proceda a la regulación, modificación o derogación de una materia, como es la de las relaciones de transporte excluidas del ordenamiento laboral, que se encontrase prevista en ella. Por el contrario, es la propia Ley la que incorpora la exclusión a un precepto legal, como es el art. 1.3 E.T.,

en el que se contiene el listado de las prestaciones de servicios no consideradas laborales; de otra parte, en ningún momento aquélla deja a la regulación futura, por vía reglamentaria, la determinación de los requisitos que la prestación de servicios de transporte hubiera de tener para entenderla excluida del ordenamiento laboral, sino que por el contrario, es el mismo precepto legal el que expresamente fija todas y cada una de las condiciones que deben darse, al exigir acumuladamente que la persona que presta el servicio sea el titular de la autorización administrativa para el transporte, tenga la propiedad del vehículo o el poder de disposición directo sobre él, que el vehículo con el que se realiza el transporte sea comercial de servicio público y que aquél tenga lugar mediante el correspondiente precio, añadiendo que en tales supuestos se entenderá excluida la relación aun cuando el servicio se realice de forma continuada para un mismo cargador o comercializador, conjunto de requisitos que no puede desconocerse pretendiendo como único criterio diferenciador el de la autorización administrativa. Es la Ley, pues, la que contiene todos los elementos normativos para determinar qué relaciones de transporte han de considerarse excluidas del ámbito de aplicación del E.T., de modo que el concepto de trabajador delimitado por vía negativa (aquel en el que no concurren tales condiciones) puede considerarse igualmente definido por la norma legal, por lo que ha de rechazarse cualquier vulneración de alcance constitucional.

Cuestión distinta es que la regulación de tales requisitos o condiciones por parte de la legislación sobre transportes terrestres y, específicamente, la que hace relación a los casos precisados de autorización administrativa previa, se halle contenida en un precepto de la Ley 16/1987, de 30 de julio, tal como el art. 47.1 de este texto legal, que expresamente faculta al Gobierno para exonerar de la exigencia de habilitación previa a determinados vehículos, mas sin que la norma legal efectúe tal remisión de manera libre u omnímoda, dado que la potestad reglamentaria ha de constreñirse, para llevar a cabo la mencionada exoneración, a las pautas preestablecidas por el legislador en el indicado art. 47.1 L.O.T.T., es decir, solamente cuando se trate de transportes públicos discrecionales de mercancías «que por realizarse en vehículos con pequeña capacidad de carga tengan una escasa incidencia en el sistema general de transporte»; facultad de la que el Reglamento ejecutivo de la citada Ley [art. 41.2 c) del Real Decreto 1.211/1990, de 28 de septiembre] hizo uso al eximir de autorización previa a los vehículos de menos de dos toneladas métricas de peso máximo permitido, estableciendo así una concreta determinación vinculada a la norma legal habilitante, como complemento indispensable de ésta.

9. El Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León cuestiona, finalmente, la constitucionalidad del párrafo segundo del art. 1.3 g) E.T. respecto al art. 149.1.7.^a C.E. en relación al art. 14 C.E. Alega la Sala proponente que, al fundar aquel precepto la distinción entre la relación de transporte mercantil y la laboral sobre la necesidad de obtener o no la preceptiva autorización administrativa, es preciso tener en cuenta que sobre dicha materia de transporte inciden las competencias del Estado (art. 149.1.21.^a C.E.) y las de las Comunidades Autónomas cuando aquél se efectúa en su territorio (art. 148.1.5.^a C.E.). Las Comunidades Autónomas tienen, pues, verdaderas facultades legislativas y ejecutivas sobre esta competencia, por lo que pueden establecer distintos umbrales de tonelaje del vehículo para exigir la autorización administrativa, lo que potencialmente puede suponer un diferente trato normativo respecto a la calificación como laboral o no de la relación de transporte según quién ostente la titularidad sobre aque-

lla materia, sin que tal diferencia sea suficiente ni razonable a los efectos de la prohibición de discriminación del art. 14 C.E. Por otro lado, continúa el órgano judicial, es normativa laboral básica la que determina qué relaciones se integran en su ámbito de regulación, de modo que en tanto el carácter laboral o no dependa de las normas fijadas por las Comunidades Autónomas, se vulnera el art. 149.1.7.^a, que reserva en exclusiva al Estado la competencia en materia de legislación laboral, uno de cuyos principales cometidos es determinar las relaciones a las que se aplica.

A la vista de las alegaciones del órgano judicial, lo primero que debe ponerse de manifiesto es que aquél no somete al juicio de este Tribunal la resolución de ningún conflicto real de competencias, ya que la constitucionalidad del precepto no se cuestiona ni por el Estado, respecto a ninguna supuesta regulación autonómica sobre transportes que pudiera incidir indirectamente en su exclusiva competencia sobre la legislación laboral, ni tampoco por parte de ninguna Comunidad Autónoma en relación a si el art. 1.3 g) E.T. limita sus propias competencias en materia de transportes.

En este orden de cosas, y con independencia de si algunas Comunidades Autónomas han regulado en sentido diverso el transporte público de mercancías y el régimen de autorizaciones administrativas que lo configuran, extremo éste que no se concreta en el Auto de planteamiento de la cuestión, es claro que no procede por parte de este Tribunal, dado el objeto del presente proceso constitucional, efectuar pronunciamiento alguno dirigido a solventar futuros e hipotéticos conflictos que el precepto cuestionado pueda deparar, ni anticipar los criterios que, eventualmente y en función de las concretas circunstancias, hubieran de adoptarse para resolver aquellos, teniendo en cuenta, además, que tanto el legislador estatal como el autonómico, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrían impedir, llegado el caso, la eventual aplicación diversificada en el territorio del cuestionado precepto; habida cuenta, por otra parte, de la exigencia de uniformidad que informa el título competencial del Estado sobre «legislación laboral» ex art. 149.1.7.^a C.E., tal como ha declarado la jurisprudencia de este Tribunal (SSTC 18/1982, 35/1982, 7/1985, 249/1988, 86/1991 y 360/1993).

En conclusión, tampoco desde la analizada perspectiva de la conculcación del art. 149.1.7.^a C.E. es atendible la duda de constitucionalidad que, en relación con el art. 1.3 g) E.T., han suscitado los órganos judiciales proponentes, lo que conduce a la desestimación de las cuestiones de inconstitucionalidad acumuladas en este proceso.

FALLO

En atención a todo lo expuesto, el Tribunal Constitucional, POR LA AUTORIDAD QUE LE CONFIERE LA CONSTITUCIÓN DE LA NACIÓN ESPAÑOLA,

Ha decidido

Desestimar las cuestiones de inconstitucionalidad acumuladas núms. 3.595/95 y 67/96.

Publíquese esta Sentencia en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en Madrid, a veintiséis de noviembre de mil novecientos noventa y ocho.—Alvaro Rodríguez Bereijo.—José Gabaldón López.—Fernando García-Mon y González-Regueral.—Vicente Gimeno Sendra.—Rafael de Mendizábal Allende.—Julio Diego González Campos.—Pedro Cruz Villalón.—Carles Viver Pi-Sunyer.—Manuel Jiménez de Parga y Cabrera.—Tomás S. Vives Antón.—Pablo García Manzano.—Pablo Cachón Villar.—Firmado y rubricado.

Voto particular concurrente que formula el Magistrado don Tomás S. Vives Antón a la Sentencia recaída en las cuestiones de inconstitucionalidad núms. 3.595/95 y 67/96, acumuladas

Estoy de acuerdo con el fallo desestimatorio de la cuestión de inconstitucionalidad planteada al que ha llegado la mayoría y comparto casi todos los razonamientos que fundamenta esa conclusión.

Mi discrepancia se ciñe a los fundamentos 4.º y 5.º de la Sentencia y, para decirlo con exactitud, no a todo cuanto en ellos se afirma.

Estoy de acuerdo, por ejemplo, con cuanto se afirma acerca de que la Constitución no encomienda al legislador la definición de la categoría de trabajador en términos de una absoluta libertad de configuración (fundamento jurídico 4.º): hay, en efecto, un «núcleo rígido» constituido por las relaciones típicamente laborales, que el legislador no puede excluir, *ex art. 35.2 C.E.*, del ámbito subjetivo de aplicación del Estatuto de los Trabajadores.

Y también coincido en la idea de que el concepto de trabajador «no aparece expresamente definido en la Norma suprema y no se halla, por tanto, constitucionalizado» (fundamento jurídico 5.º).

Pero no puedo compartir la afirmación de que «los argumentos basados en la vulneración del principio general de igualdad quedan subsumidos, en cuanto más débiles, dentro de aquellos que parten de la invocación del mandato constitucional de configurar un Estatuto de los Trabajadores» (fundamento jurídico 4.º).

Eso sólo podría, en mi opinión, ser así si la Constitución contuviese un concepto de trabajador. Pero, al no contenerlo, el canon del art. 35.2 C.E. se agota en la constatación de si la relación puesta en tela de juicio pertenece al núcleo de la laboralidad o queda fuera de él. Y es esto último lo que sucede, obviamente, en el presente caso, pues lo que no cabe discutir es que nos hallamos ante un problema fronterizo, no ante uno nuclear.

Hallándose la cuestión planteada fuera del núcleo conceptual prescrito por el art. 35.2 C.E., habremos de resolverla aplicando el canon genérico de igualdad para poder decidir si la delimitación efectuada por el legislador está o no justificada constitucionalmente.

La mayoría parece apoyarse en la idea de que, aquí, ese canon genérico es demasiado débil en relación con la importancia constitucional de la diferencia. Pero, en mi opinión, esa idea es inexacta, pues el principio de igualdad reclama que las diferencias se justifiquen y parece claro que, cuanto más relevante sea la diferencia, más exigente habrá de ser la justificación.

En resumen: en el presente caso el canon más fuerte es el que deriva del principio de igualdad (art. 14 C.E.) y es ése, y no otro, el que ha de aplicarse.

Dicho esto, he de añadir que mis discrepancias con la opinión de la mayoría terminan aquí. Pues, como se comprueba por la simple lectura de los fundamentos 5.º, 6.º y 7.º, aún cuando se dice que se aplica el canon del art. 35.2 C.E., no se utiliza sino el del art. 14 C.E. Especialmente visible resulta esa circunstancia en el fundamento jurídico 7.º, donde la delimitación negativa efectuada por el legislador obedece —se dice— a un criterio objetivo, se halla inspirada en una finalidad constitucionalmente legítima y no resulta desproporcionada. Se manejan, pues, los tres componentes del canon de igualdad: criterio, fin y proporcionalidad de la diferencia establecida.

Madrid, a treinta de noviembre de mil novecientos noventa y ocho.—Tomás S. Vives Antón.—Firmado y rubricado.

30019 *Sala Segunda. Sentencia 228/1998, de 1 de diciembre de 1998. Recurso de amparo 3.938/1993. Contra Auto de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía que resuelve recurso de súplica contra providencia recaída en trámite de ejecución de sentencia en autos de recurso contencioso-administrativo instado frente el Ayuntamiento de Umbrete. Vulneración del derecho a la ejecución de sentencias: Denegación de solicitud de embargo de bienes patrimoniales de una Corporación Local.*

La Sala Segunda del Tribunal Constitucional, compuesta por don José Gabaldón López, Presidente; don Fernando García-Mon y González-Regueral, don Rafael de Mendizábal Allende, don Julio Diego González Campos, don Carles Viver Pi-Sunyer y don Tomás S. Vives Antón, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En el recurso de amparo núm. 3.938/93, promovido por la Compañía «Sevillana de Electricidad, Sociedad Anónima», representada por el Procurador don Santos Gandarillas Carmona y asistida por el Letrado don Manuel Francisco Clavero Arévalo, contra el Auto del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Sala de lo Contencioso-Administrativo, de 25 de noviembre de 1993, que resuelve el recurso de súplica contra la providencia de 8 de noviembre de 1993, recaída en el trámite de ejecución de Sentencia en autos del recurso contencioso-administrativo núm. 5.237/89 seguido contra el Ayuntamiento de Umbrete. Han intervenido el Ministerio Fiscal y el Ayuntamiento de Umbrete, representado por el Procurador don Antonio de Palma Villalón y asistido por el Letrado don Félix J. Montero Gómez. Ha sido Ponente el Magistrado don Fernando García-Mon y González-Regueral, quien expresa el parecer de la Sala.

I. Antecedentes

1. El 29 de diciembre de 1993, la mercantil «Sevillana de Electricidad, S. A.», representada por el Procurador don Santos Gandarillas Carmona, interpone en tiempo y forma demanda de amparo contra el Auto del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Sala de lo Contencioso-Administrativo, de 25 de noviembre de 1993, que resuelve, desestimándolo, el recurso de súplica contra la providencia de la propia Sala, de 8 de noviembre, recaída en el trámite de ejecución de Sentencia en autos del recurso contencioso administrativo núm. 5.237/89 seguido contra el Ayuntamiento de Umbrete, y declara en su parte dispositiva que «no ha lugar a decretar el embargo ni la retención de los fondos que solicitó la demandante».

2. Los hechos de los que trae causa la demanda de amparo relevantes para la resolución del caso son, en síntesis, los siguientes:

a) La compañía recurrente interpuso recurso contencioso-administrativo contra el Ayuntamiento de Umbrete, por presunta denegación por silencio administrativo de la petición de pago hecha al Ayuntamiento citado de la suma de 5.721.780 pesetas por los suministros de energía eléctrica facturados a su nombre por el período enero de 1986 a febrero de 1989. La Sala de referencia dictó Sentencia el 13 de mayo de 1992,