



## Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Décima)

de 2 de marzo de 2017\*

«Procedimiento prejudicial — Política social — Directiva 2002/15/CE — Protección de la seguridad y de la salud de los trabajadores — Ordenación del tiempo de trabajo — Transporte por carretera — Trabajador móvil — Conductor autónomo — Concepto — Inadmisibilidad»

En el asunto C-97/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Juzgado de lo Social n.º 3 de Barcelona, mediante auto de 2 de febrero de 2016, recibido en el Tribunal de Justicia el 17 de febrero de 2016, en el procedimiento entre

**José María Pérez Retamero**

y

**TNT Express Worldwide Spain, S.L.,**

**Last Mile Courier, S.L.,** anteriormente Transportes Sapirood, S.L., y

**Fondo de Garantía Salarial (Fogasa),**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Décima),

integrado por la Sra. M. Berger, Presidenta de Sala, y los Sres. E. Levits y F. Biltgen (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sra. E. Sharpston;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Sr. Pérez Retamero, por el Sr. J. Juan Monreal, abogado;
- en nombre de TNT Express Worldwide Spain, S.L., por el Sr. D. Fernández de Lis Alonso, abogado;
- en nombre de Last Mile Courier, S.L., anteriormente Transportes Sapirood, S.L., por el Sr. V. Domènech Huertas, abogado;
- en nombre del Gobierno español, por la Sra. V. Ester Casas, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. J. Hottiaux y por el Sr. J. Rius Riu, en calidad de agentes;

\* Lengua de procedimiento: español.

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

- 1 La petición de decisión prejudicial versa sobre la interpretación del artículo 3, letras d) y e), de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO 2002, L 80, p. 35).
- 2 Esta petición se presentó en el marco de un litigio seguido entre el Sr. José María Pérez Retamero, por una parte, y Last Mile Courier, S.L., anteriormente Transportes Sapirood, S.L. (en lo sucesivo, «Sapirood»), y TNT Express Worldwide Spain, S.L. (en lo sucesivo, «TNT»), por otra, en relación con el despido del Sr. Pérez Retamero por parte de Sapirood.

### **Marco jurídico**

#### *Derecho de la Unión*

- 3 El tenor de los considerandos 4, 9 y 10 de la Directiva 2002/15 es el siguiente:
  - «(4) En consecuencia, es necesario prever un conjunto de disposiciones más específicas relativas a la duración del tiempo de trabajo para los transportes por carretera dirigido a garantizar la seguridad de los transportes, así como la salud y la seguridad de las personas afectadas.

[...]

  - (9) Las definiciones de la presente Directiva no deben constituir un precedente para otras normas comunitarias relativas al tiempo de trabajo.
  - (10) Al objeto de mejorar la seguridad vial, de evitar la distorsión de la competencia y de garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles a los que se refiere la presente Directiva, éstos deben conocer con precisión por una parte cuáles son los tiempos dedicados a actividades del transporte por carretera que se consideran tiempo de trabajo y, por otra parte, cuáles están excluidos y se consideran tiempo de pausa, tiempo de descanso o tiempo de disponibilidad. Estos trabajadores deben tener derecho a períodos de descanso mínimos diarios y semanales, así como a pausas adecuadas. Es igualmente necesario instaurar un límite máximo del número de horas de trabajo semanales.»
- 4 El artículo 1 de la Directiva 2002/15 lleva por título «Objeto» y establece lo siguiente:

«El objeto de la presente Directiva es establecer prescripciones mínimas relativas a la ordenación del tiempo de trabajo para mejorar la protección de la seguridad y la salud de las personas que realicen actividades móviles de transporte por carretera, así como mejorar la seguridad vial y aproximar en mayor grado las condiciones de competencia.»
- 5 El artículo 2, apartado 1, de la misma Directiva limita el ámbito de aplicación de ésta a los «trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un Estado miembro y que participen en actividades de transporte por carretera incluidas en el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 [del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social

en el sector de los transportes por carretera (DO 1985, L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21)], o, en su defecto, en el Acuerdo [Europeo sobre Trabajo de Tripulaciones de los Vehículos que efectúen Transportes Internacionales por Carretera (AETR)], y, desde el 23 de marzo de 2009, a los «conductores autónomos» que participen en esas mismas actividades de transporte.

6 El artículo 3 de la Directiva 2002/15 dispone lo siguiente:

«A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

[...]

d) “trabajador móvil”, cualquier trabajador que forme parte del personal que se desplace, incluidos las personas en prácticas y los aprendices, que estén al servicio de una empresa que efectúe, por cuenta ajena o propia, servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera;

e) “conductor autónomo”, toda persona cuya actividad profesional principal consista en efectuar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera a cambio de una remuneración en el sentido de la legislación comunitaria y al amparo de una licencia comunitaria o de cualquier otra habilitación profesional para llevar a cabo los servicios de transportes mencionados, que esté habilitada para trabajar por cuenta propia y que no esté relacionada con un empresario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, que es libre para organizar las actividades laborales pertinentes, cuyos ingresos dependan directamente de los beneficios realizados y que disponga de la libertad necesaria para mantener relaciones comerciales con varios clientes, ya sea individualmente o en colaboración con otros conductores autónomos.

A los efectos de la presente Directiva, los conductores que no cumplan estos criterios estarán sometidos a los mismos derechos y obligaciones previstos por la presente Directiva para los trabajadores móviles;

[...]».

#### *Derecho español*

7 Con arreglo al artículo 1 del Texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo (BOE n.º 75 de 29 de marzo de 1995, p. 9654), en la redacción vigente en el momento de los hechos controvertidos en el litigio principal (en lo sucesivo, «Estatuto de los Trabajadores»):

«1. La presente Ley será de aplicación a los trabajadores que voluntariamente presten sus servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona, física o jurídica, denominada empleador o empresario.

[...]

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 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.

[...]»

### **Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

- 8 El 2 de junio de 2008 el Sr. Pérez Retamero suscribió con TNT un contrato denominado «contrato normativo de prestación de servicios de transporte». De conformidad con el mismo, TNT le encomendaba servicios consistentes en recoger y entregar mercancías en el ámbito territorial de Cataluña y en confeccionar y tramitar documentos para el despacho aduanero; TNT establecía instrucciones precisas para llevar a cabo las operaciones de carga, estiba, descarga y desestiba de la mercancía transportada y, finalmente, la gestión de cobro de importes relativos a envíos recogidos o entregados. En el contrato se establecía que TNT podía modificar unilateralmente, total o parcialmente, los principios y normas de los servicios de transporte. Al Sr. Pérez Retamero se le entregaba un equipo portátil con tarjeta Vodafone para desarrollar su trabajo. De acuerdo con el contrato, el Sr. Pérez Retamero debía asimismo concertar una póliza de seguro de transporte y, en todo caso, hacerse responsable de la pérdida o destrucción de la mercancía y de la demora en su entrega. La duración del contrato se establecía en seis meses, pudiendo ser prorrogado sucesivamente por períodos de igual tiempo. La retribución por los servicios del interesado se fijaba en una cantidad fija por día trabajado y el pago se realizaba mensualmente. El contrato en cuestión estipulaba que el vehículo utilizado debía ir identificado con los colores y publicidad que TNT tuviera establecidos. Por otra parte, el Sr. Pérez Retamero declaraba ser titular de licencia para el desempeño de la actividad de transporte. En el anexo I del contrato se preveía que el transportista tendría un supervisor.
- 9 El contrato fue prorrogándose o fueron suscribiéndose otros nuevos, pero siempre, en esencia, con el mismo contenido.
- 10 Si bien siguió realizando el mismo trabajo, a partir de enero de 2014 el Sr. Pérez Retamero pasó a emitir sus facturas a Sapirod, empresa contratada por TNT para efectuar los servicios de transporte en cuestión. Las tarjetas de acceso a las instalaciones de TNT eran expedidas a los transportistas por esta empresa, y en la del Sr. Pérez Retamero se le identificaba como «conductor empleado».
- 11 El Sr. Pérez Retamero era propietario de una furgoneta con una carga máxima de 2 590 kg, para la cual disponía de una Tarjeta de Transporte que autorizaba la realización de servicios de transporte.
- 12 Con fecha 17 de febrero de 2015 Sapirod comunicó verbalmente al Sr. Pérez Retamero que no podían ofrecerle ningún servicio de transporte más, lo que fue ratificado por medio de carta de fecha 6 de marzo de 2015.
- 13 El 17 de marzo de 2015 el Sr. Pérez Retamero presentó demanda ante el Juzgado de lo Social n.º 3 de Barcelona, solicitando que se declarara que estaba vinculado a Sapirod por una relación laboral y que, por consiguiente, su despido era improcedente. Además de esa pretensión, reclamaba asimismo contra TNT por cesión ilegal de trabajadores, solicitando, por tanto, la condena solidaria de ambas compañías.
- 14 El Sr. Pérez Retamero fundamentaba su recurso en que concurrían todos los elementos o notas que caracterizan una relación laboral, tales como la dependencia, la ajenidad y la inclusión en la organización empresarial, de tal forma que no se trataba de un supuesto de relación mercantil sino de

trabajo por cuenta ajena. A su juicio, la exclusión objetiva operada por el artículo 1, apartado 3, letra g), del Estatuto de los Trabajadores resulta contraria a la Directiva 2002/15, de modo que no podía calificársele, a efectos del artículo 3, letra e), de esta última norma, de «conductor autónomo».

- 15 Ante el órgano jurisdiccional remitente, Sapirod sostuvo en particular que no existía contradicción alguna entre el artículo 1, apartado 3, letra g), del Estatuto de los Trabajadores y el artículo 3 de la Directiva 2002/15, ya que en ambas normas la disposición de una «licencia o autorización administrativa» para poder llevar a cabo la prestación de servicios de transporte por carretera era la nota característica de la exclusión de relación laboral, mientras que el hecho de que la norma europea no hiciera referencia expresa a la titularidad o poder de disposición del vehículo carecía de relevancia.
- 16 Ante el órgano jurisdiccional remitente, TNT alegó, en particular, que el considerando 5 de la Directiva 2002/15 señala que la misma no excederá de lo necesario para alcanzar los objetivos establecidos en su artículo 1, y que por tanto no es una norma válida para determinar la diferenciación entre el régimen laboral y el de conductor autónomo en la actividad de transportista.
- 17 Según el órgano jurisdiccional remitente, si bien es cierto que el objeto de la Directiva 2002/15 no es definir los conceptos de «trabajador por cuenta ajena» y «autónomo», la clasificación en cuestión adquiere una importancia fundamental debido al régimen de responsabilidades que de ella se deriva. Dicho órgano jurisdiccional añade que, si el objetivo de las normas de la Unión que regulan la actividad de transporte es la armonización de las condiciones de la competencia, los conceptos respectivos de «trabajador móvil» y «conductor autónomo» que se recogen en el artículo 3, letras d) y e), de esa Directiva deben ser los mismos en todos los Estados miembros.
- 18 Así las cosas, el Juzgado de lo Social n.º 3 de Barcelona decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:
  - «1) ¿La definición de “trabajador móvil” establecida en el artículo 3, apartado d), de la [Directiva 2002/15] debe ser [interpretada] en el sentido [de] que se opone a una norma legal interna como el [artículo 1, apartado 3, letra g),] del Estatuto de los Trabajadores, que establece que no pueden ser [consideradas] como “trabajadores móviles” “las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, [realizado] [...] con vehículos [...] cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten [...]”»?
  - 2) ¿El párrafo segundo del [artículo 3, letra e),] de la Directiva [...] debe interpretarse en el sentido [de] que, si no concurre alguno o uno solo de los criterios establecidos para ser [considerado] como “[conductor autónomo]”, debe entenderse que se trata de un “trabajador móvil”»?

### **Admisibilidad de las cuestiones prejudiciales**

- 19 En sus observaciones escritas respectivas, Sapirod, TNT, el Gobierno español y la Comisión Europea han puesto en cuestión la admisibilidad de las cuestiones prejudiciales planteadas, especialmente por entender que el litigio principal no está comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/15 y que, por tanto, la interpretación de ésta no resulta necesaria para resolver sobre dicho litigio.
- 20 Según reiterada jurisprudencia, el procedimiento establecido por el artículo 267 TFUE es un instrumento de cooperación entre el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales. De ello se deduce que los órganos jurisdiccionales nacionales que conocen del litigio y deben asumir la responsabilidad de la resolución judicial que se va a emitir son los únicos a quienes corresponde apreciar, en función de las particularidades de cada asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder pronunciarse como la pertinencia de las cuestiones que plantean al Tribunal de

Justicia (véanse, en particular, las sentencias de 17 de julio de 1997, Leur-Bloem, C-28/95, EU:C:1997:369, apartado 24, y de 7 de julio de 2011, Agafiței y otros, C-310/10, EU:C:2011:467, apartado 25).

- 21 Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas por los órganos jurisdiccionales nacionales se refieren a la interpretación de una disposición del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia, en principio, debe pronunciarse (véanse, en particular, las sentencias de 17 de julio de 1997, Leur-Bloem, C-28/95, EU:C:1997:369, apartado 25, y de 7 de julio de 2011, Agafiței y otros, C-310/10, EU:C:2011:467, apartado 26).
- 22 Sin embargo, la negativa a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional es posible cuando resulta evidente que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no tiene relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema es de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a las cuestiones planteadas (véanse, en particular, las sentencias de 11 de julio de 2006, Chacón Navas, C-13/05, EU:C:2006:456, apartado 33, y de 7 de julio de 2011, Agafiței y otros, C-310/10, EU:C:2011:467, apartado 27).
- 23 Así pues, se desprende de reiterada jurisprudencia que el rechazo de una petición formulada por un órgano jurisdiccional nacional puede justificarse si resulta evidente que el Derecho de la Unión no puede aplicarse, ni directa ni indirectamente, a los hechos del procedimiento principal (sentencia de 7 de julio de 2001, Agafiței y otros, C-310/10, EU:C:2011:467, apartado 28).
- 24 En el presente asunto es preciso observar que el órgano jurisdiccional remitente pide al Tribunal de Justicia que interprete la Directiva 2002/15 sin haber acreditado antes que situaciones como la controvertida en el asunto principal estén comprendidas en el ámbito de aplicación de esa Directiva.
- 25 Procede señalar al respecto, por una parte, que el artículo 1 de la Directiva 2002/15 indica que su objeto es establecer prescripciones mínimas relativas a la ordenación del tiempo de trabajo para mejorar la protección de la seguridad y la salud de las personas que realicen actividades móviles de transporte por carretera, así como mejorar la seguridad vial y aproximar en mayor grado las condiciones de competencia.
- 26 Por otra parte, de conformidad con el artículo 3 de la Directiva 2002/15, las definiciones establecidas en ésta se fijan «a los efectos de la presente Directiva». Así pues, la interpretación de los conceptos de «trabajador móvil» y «conductor autónomo» que se definen en el artículo 3, letras d) y e), de la Directiva no puede desplegar efectos fuera del ámbito de aplicación de la misma.
- 27 Pues bien, resulta obligado observar que el litigio principal, que trata de una demanda por despido, no tiene por objeto una cuestión de ordenación del tiempo de trabajo sino si, a efectos de la aplicación del Derecho laboral nacional y más concretamente de la normativa de despido, debe considerarse al afectado «trabajador móvil» y, con ello, empleado por cuenta ajena.
- 28 Por lo tanto, procede concluir que un litigio como el del asunto principal no está comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/15 y que, en consecuencia, los conceptos que se recogen en el artículo 3, letras d) y e), de Directiva no son de aplicación al presente litigio.
- 29 De ello se deriva que la interpretación del artículo 3, letras d) y e), de la Directiva 2002/15 no resulta necesaria para resolver sobre el litigio principal.
- 30 Por consiguiente, procede declarar la inadmisibilidad de las cuestiones prejudiciales objeto de la petición de decisión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Social n.º 3 de Barcelona.

## Costas

- <sup>31</sup> Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Décima) declara:

**La petición de decisión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Social n.º 3 de Barcelona es inadmisibile.**

Berger

Levits

Biltgen

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 2 de marzo de 2017.

El Secretario  
M. Berger

El Presidente de la Sala Décima  
A. Calot Escobar