

El Tribunal Supremo pone el foco en la cesión ilegal de trabajadores en la subcontratación de las tareas de reparto de paquetería en última milla

Mario Barros García, Diego José Pérez Rodríguez y Cristina Sabán.

2/6/2026 Uría Menéndez (uria.com)



Sentencia del Tribunal Supremo 331/2026, de 27 de marzo

El Tribunal Supremo ha declarado, en la sentencia 331/2026, de 27 de marzo, que una empresa de paquetería incurrió en cesión ilegal de trabajadores por el modo en que instrumentó su actividad de reparto de paquetes, confirmando así la sanción impuesta por la Generalitat de Catalunya.

El modelo operativo de la empresa de paquetería incluía la subcontratación de parte de las tareas de reparto en última milla mediante la suscripción, como cargador, de contratos de transporte con empresas externas que actuaban como porteadores (los “Partners”). Estas tareas eran ejecutadas por personal laboral de los Partners que acudía a la terminal de carga de la empresa de paquetería para recoger paquetes que distribuía a los destinatarios finales.

La sentencia concluye que la actividad de los repartidores empleados por los Partners: (i) no queda comprendida en el objeto del contrato de transporte terrestre de mercancías; y (ii) constituye un supuesto de cesión ilegal de trabajadores a favor de la empresa de paquetería.

Los principales argumentos empleados por el Tribunal Supremo son los siguientes:

- (i) **Concurrencia del elemento de dependencia.** El Tribunal Supremo concluye que la empresa de paquetería ejercía un control directo sobre los repartidores que iba más allá de la mera supervisión técnica propia de una relación comercial orientada a la calidad del servicio. Entre otros, la empresa de paquetería organizaba rutas, asignaba paquetes, controlaba entregas

en tiempo real mediante PDA, impartía formación y mantenía comunicación constante con los conductores durante la jornada.

Este nivel de control evidencia una relación de dependencia propia del contrato de trabajo. La atribución a los Partners de determinadas facultades formales, como la gestión de vacaciones, no desvirtúa esta conclusión, ya que estas son habituales en relaciones entre una empresa de trabajo temporal y la entidad usuaria.

- (ii) **Falta de relevancia de los vehículos utilizados determina la laboralidad.** El Alto Tribunal valora también si la aportación de furgonetas por parte de los Partners transforma la cesión de trabajadores en una prestación unitaria de transporte.

Así, se concluye que la aportación del vehículo solo desvirtúa la cesión ilegal cuando su relevancia económica y técnica es claramente superior a la del trabajo prestado por los trabajadores. En el presente caso, la categoría del vehículo, su masa máxima autorizada y el permiso de conducción exigido determinan que las furgonetas ligeras utilizadas no alcanzan la entidad económica y técnica suficiente para prevalecer sobre la prestación personal de los conductores-repartidores.

- (iii) **La empresa de paquetería ocupa la posición de porteador.** Por último, el órgano judicial recalca que las figuras de cargador y porteador vienen determinadas por la normativa de transporte, con independencia del *nomen iuris* elegido por las partes. En consecuencia, la empresa de paquetería no puede ser considerada un mero intermediario o agencia de transporte, sino el verdadero porteador, con las obligaciones y responsabilidades inherentes a dicha condición.

La relevancia de la sentencia trasciende el supuesto concreto analizado, ya que muchos modelos de distribución urbana y de última milla operan actualmente mediante estructuras de colaboración entre grandes operadores logísticos, trabajadores autónomos y pequeñas empresas transportistas; fórmulas utilizadas de manera generalizada en España y que, hasta la fecha, no habían sido objeto de un cuestionamiento judicial de esta naturaleza.