



UNIDAD DIDÁCTICA 10

Cooperativas de transporte

Por **Manuel Martínez Lledó**
Economista. Técnico de Transportes

Por **Isidro Antuñano Maruri**
Doctor en Economía.
Miembro de CIRIEC-España

Familias profesionales más habituales

Con carácter especializado: Técnico Superior en Transporte y Logística; Técnico Superior en Automoción

Con carácter transversal: la familia profesional de Administración, y los estudios universitarios de Organización y Dirección de empresas, Derecho, etc.

Cooperativas de transporte

1. INTRODUCCIÓN

Según la Encuesta de Población Activa 2021, la ocupación en España del sector del transporte (incluido el almacenamiento) fue en el primer trimestre de 2021 de 1.008,4 miles de personas, un 2,7% superior al del segundo trimestre de 2018. El empleo de las mujeres fue en ese trimestre de 2021 un 21,2% de la ocupación del sector, casi tres puntos más que en 2018, aunque sigue siendo un sector muy masculinizado. Las 34, 4 miles de personas de menos de 25 años suponían en el primer trimestre de 2021 un 3,4% del empleo del transporte en España, cuatro décimas menos que en 2018. El sector alcanzó en 2018 un Valor Añadido Bruto de 49,9 miles de millones de euros, un 7,3% más que en 2015, según datos del Observatorio del Transporte y la Logística en su Informe Anual 2020. El transporte terrestre, tanto de viajeros como de mercancías, supone un 46,9% del peso total del sector del transporte y almacenamiento; y una parte del mismo es llevado a cabo por cooperativas que compiten con otras empresas públicas y privadas.

Las cooperativas de transporte de España disponen de una organización, FENACOTRANS, que defiende sus intereses, y que en 2021 afirma agrupar a través de sus organizaciones territoriales a más de 320 cooperativas de transporte y a más de 25.000 transportistas asociados (su página web no desglosa estas cifras por Comunidades Autónomas). En la Comunidad Valenciana, existe FECOTRANS, Federación de Cooperativas de servicios y transportes de la Comunidad Valenciana, cuya página web no aporta datos. FECOTRANS ocupa una vocalía en el comité ejecutivo de FENADISMER, Federación Nacional de Asociaciones de Transportes de España, que afirma agrupar a más de 32.000 empresas de transporte y a más de 60.000 vehículos, todas ellas pequeñas y medianas empresas y autónomos, si bien no se ha encontrado ninguna referencia específica al cooperativismo en el sector.

Por su parte, la Federación Valenciana de Cooperativas de Trabajo Asociado, FEVECTA, dispone de un Consejo Sectorial de Transportes, constituido por un total de 31 cooperativas. Por provincias, Valencia y Castellón cuentan con 12 cooperativas respectivamente, mientras que en la provincia de Alicante se encuentran las restantes. La lista de cooperativas asociadas a FEVECTA puede consultarse en: <https://www.fevecta.coop/info-fevecta/sectorials/transportes/>

2. SERVICIOS Y ACTIVIDADES DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

La normativa española establece que los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en *públicos* y *privados*. Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena



mediante retribución económica; en tanto que son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades. Por razón de su objeto los transportes pueden ser: a) *de viajeros*, cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados para tal fin; y b) *de mercancías*, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser *regulares o discrecionales*. Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados; mientras que son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido. En cuanto a los transportes públicos de mercancías por carretera tendrán en todo caso la consideración de discrecionales, aun cuando se produzca en los mismos una reiteración de itinerario, calendario u horario.

Según el ámbito en que se realicen, los transportes se clasifican en *interiores e internacionales*. Son transportes interiores los que tienen su origen y destino dentro del territorio del Estado español, discurrendo como regla general íntegramente dentro de éste, si bien, por razón de sus rutas y en régimen de transporte multimodal podrán atravesar aguas o espacios aéreos no pertenecientes a la soberanía española. Por el contrario, son transportes internacionales aquéllos cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros.

En razón a la especialidad de su objeto y de su régimen jurídico, los transportes se clasifican en *ordinarios y especiales*. Son transportes especiales los que están sometidos a normas administrativas especiales, pudiendo exigirse para su prestación una autorización específica. En todo caso se considerarán transportes especiales el de mercancías peligrosas, productos perecederos cuyo transporte haya de ser realizado en vehículos bajo temperatura dirigida, el de personas enfermas o accidentadas y el funerario.

Las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio. Quedan exceptuadas de lo anterior

tanto las autorizaciones habilitantes para realizar transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo, como las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor, que deberán respetar las condiciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios. La actuación de los titulares de licencias o autorizaciones de transporte público en relación con la prestación de servicios de carácter discrecional se regirá por el principio de libertad de contratación, con excepción de aquellas situaciones que puedan implicar trastornos importantes para el interés público, y para las cuales la Administración podrá establecer un régimen de servicios mínimos obligatorios.

Durante la realización de transportes por carretera deberán respetarse los límites establecidos en relación con la masa máxima de los vehículos, así como los específicamente señalados para el vehículo utilizado en su permiso de circulación y demás documentación en que se ampare para circular. Asimismo, deberán respetarse los límites establecidos en relación con los tiempos de conducción y descanso de los conductores. Durante la realización de transportes de mercancías, únicamente podrán ocupar el vehículo personas distintas a su conductor y tripulación cuando así lo posibilite el correspondiente permiso de circulación y su transporte no dé lugar a retribución alguna a favor del transportista.

La autorización de *transporte público de viajeros* habilita tanto para realizar transportes de esta clase como para intermediar en su contratación. No obstante, los titulares de dicha autorización únicamente podrán prestar alguna de las formas de transporte regular de viajeros definidas en la ley cuando se cumplan las condiciones legal y reglamentariamente señaladas para ello. En todo caso, la autorización habilita para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo utilizado. Asimismo, los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

Los transportes discretionales de viajeros deberán ser contratados, como regla general, por toda la capacidad del vehículo utilizado, aunque podrán determinarse supuestos excepcionales para la contratación



por plaza con pago individual. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en la ley, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo. El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización.

La realización de servicios de transporte internacional que discurren parcialmente por territorio español utilizando vehículos que no se hayan matriculado en España se regirá por lo dispuesto en los convenios internacionales y las disposiciones aprobadas por las organizaciones internacionales de las que España forma parte. La realización de transportes cuyo origen y destino se encuentren en territorio español utilizando vehículos que no estén matriculados en España únicamente será posible en la medida en que se cumpla lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea sobre acceso al mercado de transporte internacional de mercancías y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, o bien se encuentre expresamente prevista en un convenio internacional suscrito por España.

La normativa de transportes establece, asimismo, que quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes de mercancías por carretera, ya sea en concepto de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor, operador logístico, etc., deberán obtener una *autorización de operador de transporte*; si bien no estarán obligados a obtener dicha autorización, entre otros supuestos, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, en tanto que su intermediación se limite a la comercialización de los transportes prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de mercancías.

El otorgamiento de la autorización de operador de transporte estará condicionado a que se acredite el cumplimiento de análogos requisitos a los exigidos para la de transporte público de mercancías. La autorización de operador de transporte habilitará a sus titulares para intermediar en la contratación de transportes tanto interiores como internacionales. Los titulares de la autorización de operador de transporte deberán contratar en nombre propio tanto con el demandante del servicio como con el transportista que vaya a realizarlo.

Se considera *agencias de transporte* a las empresas especializadas en intermediar en la contratación de transportes de mercancías, como organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas. En el ejercicio de su actividad las agencias podrán desarrollar todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas y servicios necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes. Por su parte, los *transitarios* son las empresas especializadas en organizar, por cuenta ajena, transportes internacionales de mercancías, recibiendo mercancías como consignatarios o entregándolas a quienes hayan de transportarlas y, en su caso, realizando las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas necesarias.



Los *operadores logísticos* son empresas especializadas en organizar, gestionar y controlar, por cuenta ajena, las operaciones de aprovisionamiento, transporte, almacenaje o distribución de mercancías que precisan sus clientes en el desarrollo de su actividad empresarial. En el ejercicio de su función, el operador logístico podrá utilizar infraestructuras, tecnología y medios propios o ajenos. En cuanto a los *almacenistas-distribuidores*, son empresas especializadas en actuar como depositarias de mercancías ajenas que, además, se encarguen de distribuirlas o de gestionar su distribución, conforme a las instrucciones recibidas del depositante. En el ejercicio de su función, el almacenista-distribuidor podrá desarrollar otras tareas tales como consolidación o ruptura de cargas, gestión de existencias u otras que resulten preparatorias o complementarias del transporte y distribución de las mercancías almacenadas.

3. EL ACCESO A LA AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTE

La realización de transporte público de viajeros y mercancías está supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por la Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado. Como regla general, las autorizaciones de transporte público deberán domiciliarse en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal.

El otorgamiento de la autorización de transporte público está condicionado a que la empresa solicitante acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Tener nacionalidad española o la de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o, en caso contrario, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del régimen general de extranjería para la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio.
- Cuando no se trate de una persona física, tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren. En ningún supuesto podrán otorgarse autorizaciones



de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes. Tampoco se otorgarán autorizaciones a personas jurídicas sin ánimo de lucro. Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público debe formar parte de su objeto social de forma expresa.

- Contar con un domicilio situado en España en el que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos relativos a su gestión y funcionamiento que se encuentran establecidos.
- Disponer de uno o más vehículos matriculados en España conforme a lo que en cada caso resulte exigible, atendiendo a razones de interés general, los cuales deberán cumplir las condiciones que, en su caso, se establezcan, teniendo en cuenta principios de proporcionalidad y no discriminación.
- Disponer de dirección y firma electrónica, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes; cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente; y cumplir asimismo aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios.

Además de las condiciones anteriores, cuando la autorización habilite para la realización de transporte público de viajeros en autobús o de mercancías en vehículos o conjuntos de vehículos con capacidad de tracción propia cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, deberán cumplir los *requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional* exigidos por la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas al ejercicio de la profesión de transportista por carretera.

Para cumplir el *requisito de establecimiento*, una empresa deberá:

- Tener un establecimiento situado en España con locales en los que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos principales de la empresa, en particular los contables, los de gestión del personal, los datos relativos a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, etc.
- Disponer de uno o más vehículos en los términos y condiciones que resulten de aplicación.
- Disponer en los centros de explotación en que la empresa ejerza su actividad en España del equipamiento administrativo y técnico y de las instalaciones que resulten adecuados, conforme a lo determinado a nivel reglamentario.

En cuanto al *requisito de honorabilidad*, ni la empresa ni su gestor de transporte podrán haber sido condenados por la comisión de delitos o faltas penales ni sancionados por la comisión de infracciones relacionadas con los ámbitos mercantil, social o laboral, de seguridad vial o de ordenación de los transportes terrestres que den lugar a la pérdida de este requisito.





Para cumplir con el *requisito de capacidad financiera*, la empresa deberá:

- Ser capaz de hacer frente permanentemente a sus obligaciones económicas a lo largo del ejercicio contable anual. Deberá considerarse que incumplen esta condición quienes hayan sido declarados insolventes en cualquier procedimiento. Asimismo, deberá considerarse que la incumplen quienes hayan sido declarados en concurso, salvo que la Administración competente sobre la autorización de transporte llegue al convencimiento de que existen perspectivas realistas de saneamiento financiero en un plazo razonable.
- Disponer, al menos, de capital y reservas por un importe mínimo de 9.000 euros, cuando se utilice un solo vehículo, y de 5.000 euros más por cada vehículo adicional utilizado. No obstante, la Administración podrá aceptar o exigir que una empresa demuestre su capacidad financiera mediante la garantía prestada por una entidad financiera o de seguros, que se convertirá en garante solidario de dicha empresa hasta las cuantías anteriormente señaladas.

Por último, en cuanto al cumplimiento del *requisito de competencia profesional*, la empresa deberá acreditar que cuenta al menos con una persona física que ejerce las funciones de gestor de transporte y que, a tal efecto, cumple las siguientes condiciones:

- Dirigir efectiva y permanentemente las actividades de transporte de la empresa.
- Tener un vínculo real con la empresa.
- Estar en posesión del certificado expedido por la Administración que acredite su competencia profesional para el transporte por carretera de viajeros o mercancías, según corresponda.
- Cumplir ella misma, a título personal, el requisito de honorabilidad.

El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público tendrá carácter reglado, por lo que sólo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello. No obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que, en su caso, resulten de aplicación, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor.

Con carácter general, las autorizaciones de transporte serán intransferibles, salvo a favor de los herederos forzosos o el cónyuge del anterior titular, en los casos de muerte, jubilación o incapacidad física o legal de éste. No obstante, reglamentariamente podrá establecerse la transmisibilidad de las autorizaciones de transporte a favor de personas distintas a los herederos forzosos o al cónyuge de su anterior titular en supuestos en que el otorgamiento de aquéllas se encuentre sometido a limitaciones por razón de la antigüedad de los vehículos a los que, en su caso, hayan de estar referidas.

Las autorizaciones de transporte se otorgarán sin plazo de duración prefijado, si bien su validez podrá quedar condicionada a su visado periódico, realizado de oficio. Mediante el visado, la Administración constatará el mantenimiento de las condiciones exigidas. Las autorizaciones que, resultando obligatorio, no hayan sido visadas dentro del plazo establecido perderán automáticamente su validez, sin necesidad de una declaración expresa de la Administración en ese sentido. Asimismo, perderán su validez cuantas otras habilitaciones para el ejercicio de la actividad del transporte se hubiesen obtenido bajo la condición de la vigencia de aquéllas; aunque podrán establecerse supuestos en los que quepa rehabilitar las autorizaciones que hayan perdido su validez por no haber sido visadas dentro del plazo establecido.

Los vehículos con los que se realicen los transportes públicos y privados, y, en su caso, las cargas transportadas en los mismos, deberán cumplir las condiciones técnicas que resulten exigibles según la legislación industrial, de circulación y seguridad reguladora de dichas materias. Cuando la adecuada prestación de determinados servicios de transporte lo hagan conveniente, la Administración podrá establecer condiciones específicas adicionales o diferentes en relación con los vehículos con los que se realicen los servicios y con las cargas transportadas.



4. NACIMIENTO DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

Las primeras cooperativas de transporte nacen en la Comunidad Valenciana a finales de los años cuarenta y comienzos de los años cincuenta del siglo XX. Después, las cooperativas de transporte de trabajo asociado se extienden en la Comunidad Valenciana en las décadas de los sesenta y setenta del siglo pasado, en parte por el interés de los conductores de camiones de emprender un proyecto empresarial en común, pero sobre todo por la necesidad de eludir una normativa de transporte que impedía de facto el acceso al mercado del transporte a muchas personas interesadas.

En la década de los ochenta la aplicación de Directivas europeas en materia de transporte abre la posibilidad de acceso al mercado tanto de transporte de mercancías como de transporte en autobús, que se mantiene como un mercado regulado al que su acceso no es libre sino previo cumplimiento de requisitos como los de capacitación profesional, capacidad económica y honorabilidad, además del cumplimiento de obligaciones fiscales y laborales. La exigencia de capacitación profesional, que se adquiere mediante la superación de unas pruebas que organiza la Administración, y las barreras de entrada a base de exigir determinado número de vehículos nuevos, seguían impidiendo el acceso de muchos camioneros autónomos, con un vehículo que ellos mismos conducen, a la condición de empresarios del transporte, y por tanto lo mantenía la necesidad de pertenecer a una cooperativa de trabajo asociado o de transportes.

En este contexto, la mayoría de cooperativas son promovidas y gestionadas por personas ajenas al transporte, y más relacionadas con la asesoría y gestoría administrativa. También son promovidas en ocasiones por empresas de transporte o de fabricación de productos que tienen internalizada la distribución, con la finalidad de descargarse de los costes fijos que significan sus plantillas de conductores, a los que





les dan la opción de un despido acordado con la promesa de proporcionarles portes o la distribución de los productos si, una vez fuera de las empresas, se legalizan como transportistas, con lo que estos acuden a la única fórmula disponible que es la cooperativa de transportes.

Estas cooperativas, “forzadas” por una necesidad ajena al espíritu cooperativo, buscan soluciones para que el socio funcione, de hecho, como un trabajador autónomo que en la cooperativa únicamente busca cobertura para su actividad. Así, dado de alta en régimen de autónomos de la seguridad social, se da de alta también en Impuesto de Actividades Económicas, epígrafe 722 de transporte de mercancías por carretera, y emite facturas a sus clientes por los portes realizados con su camión, aun estando éste a nombre de la cooperativa. Más tarde, para eludir la presión de la Administración de transportes, desde alguna Federación de cooperativas se aconseja que se emitan las facturas de portes a la propia cooperativa que es la que a su vez factura al cliente, aunque esta fórmula sigue siendo ilegal y artilugio para saltarse las normas de acceso al mercado del transporte por carretera.

En 1987, con la entrada en vigor de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT) queda claro que el transportista debe ser la empresa cooperativa y no el socio, pero existen enormes resistencias debido a intereses creados que antes se aludía, que vienen a defender que la cooperativa puede seguir siendo una máquina de “fabricar” tarjetas de transporte y el socio utilizarlas como autorización de su camión, aunque vaya a nombre de la cooperativa, puesto quien factura, tributa y asume el riesgo de la explotación es el socio y no la cooperativa. Este enfoque viene facilitado por el hecho de que el socio de una cooperativa de trabajo asociado puede optar por estar en régimen de seguridad social de autónomos, y que la Administración tributaria admitía el alta de actividad del socio en epígrafe del transporte sin comprobar si el empresario estaba o podía estar autorizado para ejercer esa actividad, y además admitiendo también que su régimen tributario fuera el de estimación objetiva o módulos, lo que el autónomo del transporte siempre estimó que le era favorable.

Con la modificación de la LOTT en el 2013 queda disipada cualquier duda y las cooperativas de transporte que pudieran seguir funcionando de la manera que se comentó están en situación de irregularidad. Y para no estarlo han de asegurar que sus socios no están de alta fiscal en actividad de transporte ni facturan por su cuenta. Pero esta medida, que debía de servir para que las cooperativas de transporte desarrollen un proyecto empresarial colectivo, no acaba de conseguirse pues la mayoría cumplen únicamente el papel de dar cobertura administrativa a camioneros autónomos.

La Ley de Cooperativas de la Comunidad Valenciana de 1985 dedicó un entonces novedoso artículo a las cooperativas de transporte por el que se pretendía conciliar la normativa de transportes con un proyecto cooperativo llevado a cabo de manera descentralizada en el que el socio pudiera identificar su propio vehículo, y la explotación llevada a cabo por el mismo, pero fue precisamente este artículo el que quisieron interpretar a su gusto quienes defendían las cooperativas como artilugio para eludir la normativa de transportes.

Llegados a este punto parece que el criterio para distinguir cooperativas de transporte con proyecto empresarial o sin él podría ser el análisis de sus activos o negocios complementarios o para dar servicio al transportista, pues los vehículos, aun estando a nombre de la cooperativa, están adscritos a cada concreto socio que los ha aportado. Esto es, ver si tienen suministro de combustible, talleres, instalaciones, correduría de seguros, etc. Todo ello plantea la necesidad de impulsar un cooperativismo en el transporte acorde con los principios que le son propios y que, fundamentalmente, sirva para concentrar la oferta, dignificar las condiciones de trabajo de los conductores, y competir en un mercado muy difícil y complicado.

5. PRINCIPALES MAGNITUDES DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

En cuanto a datos de empleo, ingresos y valor añadido, entre otros, el Cuadro 1 muestra los referidos para los años que se citan y que corresponden al agregado de cooperativas de servicios (entre ellas, pero no únicamente, las de cooperativas de transportistas con licencia propia), y las cooperativas de transportes. Según se aprecia, todos los indicadores de actividad considerados en el citado cuadro, elaborado por el Observatorio Valenciano de la Economía Social, OBSERVALES, muestran una notable caída para el conjunto de Cooperativas de servicios y de transportes: un 28% menos en Valor Añadido Bruto; un 27,5% menos en ingresos; un 21% menos en personas socias; un 18% menos en empleos directos; y un 13% menos de entidades. Por otra parte, un análisis de CIRIEC-España detectó la existencia en 2016 de treinta y cuatro cooperativas valencianas de transportistas, que suponen un 15% del total de cooperativas de la misma clase de España, y el 15,1% en términos de su empleo. Además, CIRIEC detectó para el sector en la Comunidad Valenciana en ese año un total de once cooperativas de trabajo asociado (de un total estatal de 110) y seis cooperativas de servicios (del total de 36 en España).

CUADRO 1.
COOPERATIVAS DE SERVICIOS Y TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. PRINCIPALES MAGNITUDES

	31/XII/2008	31/XII/2015
Entidades activas	98	85
Personas socias	6.651	5.265
Empleos directos	2.731	2.245
Ingresos (millones de euros)	1.330,6	1.157,1
Valor Añadido Bruto p.m. (miles de euros)	359,3	312,4

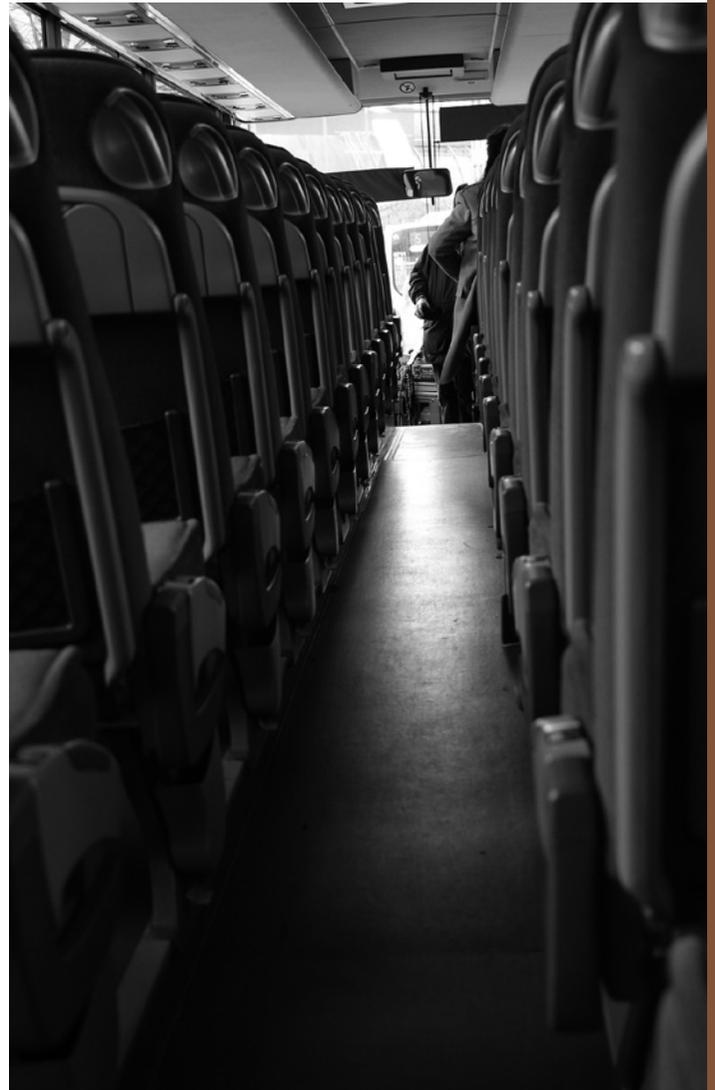
Fuente: Observatorio Valenciano de la Economía Social, OBSERVALES.

6. LEGISLACIÓN ESPECÍFICA SOBRE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

Conviene destacar, de entrada, que las denominadas cooperativas de transporte son cooperativas “de trabajo asociado”, y las cooperativas de transportistas son cooperativas “de servicios” cuyos socios necesariamente han de ser previamente transportistas. La Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas (estatal), regula en su sección 8ª a las cooperativas de transportistas, estableciendo en su artículo 100 su objetivo y ámbito:

- Son cooperativas de transportistas las que asocian a personas físicas o jurídicas, titulares de empresas del transporte o profesionales que puedan ejercer en cualquier ámbito, incluso el local, la actividad de transportistas, de personas o cosas o mixto, y tienen por objeto la prestación de servicios y suministros y la realización de operaciones encaminadas al mejoramiento económico y técnico de las explotaciones de sus socios.
- Las cooperativas de transportistas podrán desarrollar operaciones con terceros no socios siempre que una norma específica así lo autorice.
- El ámbito de esta clase de cooperativas será fijado estatutariamente.

Por su parte, el Decreto Legislativo 2/2015, de 15 de mayo, del Consell, por el que aprueba el texto refundido de la Ley de Cooperativas de la Comunitat Valenciana, dedica a las cooperativas de transporte su artículo 97, estableciendo en primer lugar que estas cooperativas tendrán por objeto bien organizar o prestar servicios de transporte o, bien realizar actividades que hagan posible dicho objeto.



Las cooperativas podrán adoptar las formas siguientes:

- *Cooperativa de trabajo asociado o de transportes propiamente dicha*, que agrupa a transportistas, conductores o conductoras u otro personal, con el fin de llevar a cabo el objeto social. Sus estatutos sociales podrán establecer que todas o parte de las aportaciones, tanto obligatorias como voluntarias, deban consistir en uno o más vehículos de las características que fije la cooperativa. En caso de baja de la persona socia, el reembolso de las aportaciones en vehículos se hará mediante la devolución del vehículo y el fondo de amortización a él aplicado. Además, éstas cooperativas deberán permitir la entrada de nuevos socios y socias cuando durante más de dos años consecutivos hayan venido proporcionando, de forma continuada, servicios a otras personas transportistas no socias.
- *Cooperativa de servicios, o de transportistas*, que tiene por objeto facilitar la actividad empresarial realizando labores tales como organizar transporte, administración y talleres.

- *Cooperativa de transporte mixta*, que podrá incluir personas socias exclusivamente de servicios y otras que, no disponiendo de título de transportista, puedan ejercer la actividad con vehículos propios de la cooperativa o aportados por la persona socia.

Se establece que la cooperativa responderá de sus deudas con todo su patrimonio presente y futuro, excepto el correspondiente al fondo de formación y promoción cooperativa, que solo responderá de las obligaciones estipuladas para el cumplimiento de sus fines. Y que la responsabilidad de las personas socias por las deudas sociales quedará limitada al importe nominal de las aportaciones al capital social. Ello quiere decir que, si bien el socio solo responde como tal de la aportación a capital, las aportaciones voluntarias que es donde se reflejaría el valor del vehículo que el socio aporta a la cooperativa, en la mayoría de los casos, también responden al tratarse estos vehículos de activos que figuran a nombre de la cooperativa de transportes.

Se prevé que la escritura constitutiva de la cooperativa contendrá, entre otros, la expresión de que el capital social mínimo ha sido íntegramente suscrito y desembolsado, y el valor asignado a las aportaciones no dinerarias, si las hubiese, haciendo constar sus datos registrales, con detalle de las aportaciones realizadas por cada uno de los socios y socias constituyentes. Por lo tanto, si se trata de vehículos debe hacerse constar el detalle de los mismos que obre en el registro administrativo de la Dirección General de Tráfico.

La persona socia podrá causar baja voluntaria en cualquier momento, mediante notificación por escrito al consejo rector. La baja producirá sus efectos desde que el consejo rector reciba la notificación de la misma, salvo que los estatutos sociales establezcan que la baja no se produzca sin causa justa hasta que finalice el ejercicio económico en curso o se cumpla el plazo mínimo de permanencia obligatoria determinado estatutariamente, que no podrá exceder de cinco años, salvo en los casos en que esta ley autoriza un plazo superior.





Por supuesto, el consejo rector es el órgano de gobierno, representación y gestión de la cooperativa con carácter exclusivo y excluyente. Sin embargo, la normativa de transportes prevé para la dirección efectiva la figura de un Gestor persona física provisto de un título de capacitación profesional, y que tenga poderes de gestión, como requisito para el ejercicio de la actividad de transporte por parte de la empresa de *transportes con vehículos pesados*, cualquiera que sea su entidad o dimensión. De ello se infiere la necesidad de que en todas las cooperativas de transporte se deba acudir siempre a la delegación de facultades para el tráfico y gestión ordinaria en un consejero/a-delegado o director/a, provisto de título de capacitación profesional para el transporte de mercancías, o en su caso viajeros, que el artículo 48 de la Ley de cooperativas sólo prevé para cooperativas que facturen más de tres millones de euros. Debe tenerse en cuenta que este título

de capacitación se adquiere superando unas pruebas que organiza la Administración de transportes, o se les reconoce sólo a los técnicos superiores del grado de formación profesional específico de esta materia.

En cuanto al régimen económico de una cooperativa de transportes, a éstas, como a cualquier empresa de transportes, se les exige un requisito de capacidad financiera que consiste, entre otros, en que se disponga de una cifra de fondos propios de 9.000 euros por el primer vehículo y 5.000 euros más por cada uno de los restantes. Por ello, teniendo en cuenta que sólo se pueden considerar fondos propios en una cooperativa el capital, las aportaciones de socios y las reservas, y que para acceder al mercado con vehículos pesados debe iniciarse la actividad con al menos tres vehículos de menos de dos años de antigüedad, resultaría que la cifra mínima de fondos propios debe ser de 19.000 euros. Lo aconsejable pues, a la hora de constituir una cooperativa de transportes, sería que se estableciera en los estatutos la

aportación obligatoria a capital de cada socio entre 6.500 y 6.000 euros, para así garantizar la igualdad de trato entre los tres o cinco socios constituyentes, y los que entren posteriormente.



En cuanto a la aportación de un vehículo por cada socio, con el que realizará su trabajo, la ley establece que los bienes o fondos entregados por las personas socias para la gestión cooperativa o la utilización de sus servicios, no constituyen aportaciones sociales, ni tampoco integran el patrimonio cooperativo, salvo que estatutariamente se establezca lo contrario. Sin embargo, en las cooperativas de transporte se prevé que "los estatutos sociales podrán establecer que todas o parte de las aportaciones, tanto obligatorias como voluntarias, deban consistir en uno o más vehículos de las características que fije la cooperativa. Su tratamiento será el establecido por esta ley para las aportaciones no dinerarias. En caso de

baja de la persona socia, el reembolso de las aportaciones en vehículos se hará mediante la devolución del vehículo y el fondo de amortización a él aplicado". De esta manera se permite que el valor del vehículo aportado por el socio se refleje en una cuenta de pasivo que recuerde la obligación de la cooperativa con el socio, pero que no cabe que esté materializada en activo disponible pues la cifra concreta no se devolvería al socio en caso de baja, sino que lo que se devuelve es el vehículo aportado. De la misma manera, los gastos de amortización del vehículo de cada ejercicio deben reflejarse en una cuenta de Fondo de amortización individualizada a detracer de las liquidaciones que se hacen al socio, y que debería tener disponibilidad por si corresponde devolverla al socio.

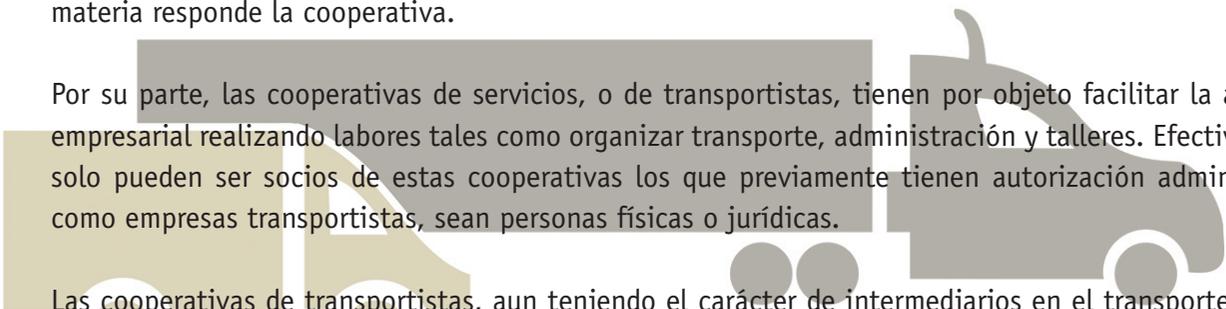
Las cooperativas de trabajo asociado se definen como las que "asocian a personas físicas que, mediante la aportación de su trabajo...". De ello cabe inferir que no debería admitirse que un socio aporte dos o más vehículos a la cooperativa pues difícilmente podría desarrollar su trabajo con más de un vehículo, salvo casos excepcionales de vehículos de distintas características. La aportación de varios vehículos a una cooperativa de trabajo asociado evidencia que se está desarrollando una actividad empresarial utilizando a la cooperativa de manera irregular, con lo que esta pierde su objetivo y debería perder su consideración como tal. En estos casos los conductores que conducen los demás camiones del socio figuran de alta por cuenta ajena en la cooperativa, lo que distorsiona asimismo los derechos del trabajador en este tipo de cooperativas.

La ley prevé el desarrollo de un *Estatuto profesional*, y que la regulación que los estatutos sociales hagan de la jornada, descanso semanal, fiestas, vacaciones, permisos y causas de suspensión o extinción de la prestación laboral, respetará los mínimos que se regulan en la legislación estatal de cooperativas. Sin embargo, el Estatuto profesional de las cooperativas de transporte debería recoger o remitirse a la normativa sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores de vehículos pesados, a la custodia y buen funcionamiento del tacógrafo, etc., pues de las infracciones de los conductores socios en esta materia responde la cooperativa.

Por su parte, las cooperativas de servicios, o de transportistas, tienen por objeto facilitar la actividad empresarial realizando labores tales como organizar transporte, administración y talleres. Efectivamente, solo pueden ser socios de estas cooperativas los que previamente tienen autorización administrativa como empresas transportistas, sean personas físicas o jurídicas.

Las cooperativas de transportistas, aun teniendo el carácter de intermediarios en el transporte de mercancías, están exentas de obtener la autorización de operador de transporte, pero al contratar deberán hacerlo en nombre propio tanto con el demandante del servicio como con el transportista que vaya a realizarlo.

Cabe señalar, por último, que en el sector existen las *Juntas Arbitrales del Transportes*, a las que corresponde resolver las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre cuando, de común acuerdo, sean sometidas a su conocimiento por las partes intervinientes u otras personas que ostenten un interés legítimo en su cumplimiento. Asimismo, les corresponderá resolver las controversias surgidas en relación con los demás contratos celebrados por empresas transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte cuyo objeto esté directamente relacionado con la prestación por cuenta ajena de los servicios y actividades comprendidos en el ámbito de su actuación empresarial. Se presumirá que existe sometimiento al arbitraje de las Juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 15.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del transporte o actividad contratado.



Dos casos de cooperativas del sector del transporte

MEDISER COOP. V. (<https://mediser.wordpress.com>)

- Villena (Alicante).
- 4 camiones de transporte, 4 excavadoras con varios complementos, y un equipo humano profesional.

TRASERCO (<https://traserco.wordpress.com>)

- San Isidro (Alicante).
- Servicios de mantenimiento de vehículos, gasolinera, parking de vehículos pesados con servicio de vigilancia de 24 horas; gestión administrativa, y asesoramiento técnico.

NORMATIVA APLICABLE AL SECTOR

- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (Texto consolidado).
- Ley Orgánica 5/1987 de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. Texto consolidado.
- Ley 13/2017, de 8 de noviembre, de la Generalitat, del taxi de la Comunitat Valenciana.
- Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera.
- Ley Estatal 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas (Texto consolidado). Artículo 100: De las cooperativas de transportistas.
- Decreto Legislativo 2/2015, de 15 de mayo, del Consell (texto consolidado): aprueba el texto refundido de la Ley de Cooperativas de la Comunitat Valenciana. Artículo 97: Cooperativas de transportes.

REFERENCIAS

Federación Nacional de Cooperativas de Transporte de España (FENACOTRANS):
www.fenacotrans.es/index.html

FECOTRANS (remitido desde Federación de Cooperativas de Servicios y Transportes de la Comunidad Valenciana).
www.fecotrans.org/ (página desactualizada)

Ministerio de Fomento (2021): Anuario Estadístico 2019.

Observatorio del Transporte y la Logística en España: Informes Anuales 2019 y 2020.

