

LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTISTAS

Fernando García Cachafeiro

Prof. Contratado Doctor de Derecho Mercantil Universidade da Coruña

RESUMEN:

Las cooperativas de transportistas constituyen una fórmula muy interesante para fomentar el fenómeno asociativo en el fragmentado sector del transporte de nuestro país. En este trabajo se analiza el ámbito objetivo, subjetivo y territorial de las cooperativas de transportistas, dedicando especial atención a las particularidades que presenta su régimen jurídico respecto de las normas generales aplicables a cualquier tipo de cooperativas. Al respecto, debemos señalar que las peculiaridades más significativas en el régimen jurídico de las cooperativas de transportistas se derivan no ya de la legislación sobre cooperativas –autonómica o estatal-, sino de los requisitos impuestos por la normativa reguladora de los transportes terrestres.

Palabras clave: Sociedades cooperativas; Transportistas; Socios; Actividad cooperativizada; Ordenación del transporte.

ABSTRACT:

Cooperation among transport undertakings may be pursued through the constitution of the so-called transport cooperatives regulated in section 100 of the Spanish Cooperative Societies Act. This paper analyses the members, activities and territorial extension of transport cooperatives trying to highlight its particularities regarding general rules on cooperative societies. It is interesting to note that the particularities in the legal treatment of transport cooperatives are mostly due to the enactment of public regulations concerning transport services' providers.

Keywords: Cooperative societies; Transport services' providers; Cooperative activities; Regulation of transport services.

1.- INTRODUCCIÓN

El transporte constituye una actividad económica que viene experimentando desde la década de los setenta un extraordinario desarrollo. Según el Libro Blanco adoptado por la Comisión Europea en septiembre de 2001¹, este sector económico representaba aproximadamente 1 billón de euros anuales, lo que equivalía a más del 10 % del producto interior bruto de la Unión Europea y empleaba a 10 millones de personas.

La importancia de la industria del transporte es mucho mayor si se tiene en cuenta el relevante papel que desempeña para el éxito de otros sectores económicos. El transporte constituye una parte importante del coste de fabricación de los productos por lo que incide directamente en el precio final de los mismos. Así las cosas, un sector del transporte eficiente constituye un objetivo político de primer orden en la medida en que garantiza que todos los productos lleguen a sus mercados a un precio adecuado y en las mejores condiciones.

De entre todos los medios de transporte, el que ha experimentado una evolución más espectacular ha sido el transporte por carretera, tanto de mercancías como de personas. En Europa, según el Libro Blanco, en el año 1998 el tráfico rodado representaba ya casi la mitad del transporte de mercancías (con un crecimiento constante dado que suponía un 41 % en 1990, un 44 % en 1998 y está estimado que alcance un 47 % en el año 2010) y más de dos tercios del transporte de pasajeros (79 %).

Pese al extraordinario desarrollo experimentado, el transporte por carretera se encuentra en una difícil coyuntura. La encarnizada competencia existente entre las empresas del sector (y entre éstas y los demás modos de transporte), así como el aumento de los costes de explotación por el alza de los precios del combustible y de los nuevos equipos, provoca que sean frecuentes las quiebras de empresas de transporte y que exista un elevado índice de incumplimiento de la normativa sobre el tiempo de trabajo, la autorización de circulación o las normas elementales de seguridad vial. Además, el sector se caracteriza por la presencia de un elevado número de empresa de reducida dimensión: en el caso español, de un total de 170.000 existentes en el año 1996, sólo 45 tenían más de 65 vehículos y únicamente dos disponían de más de 200 vehículos². Esta atomización se debe, entre otros factores, a los costes fijos relativamente bajos del sector, a la facilidad para obtener licencias para operar y a la frecuencia con la que las empresas del ramo acuden a la subcontratación para reducir sus costes fijos evitando tener una flota propia de vehículos. Sin embargo, el reducido tamaño de las empresas supone un obstáculo para que el transporte terrestre pueda afrontar los retos que plantean el paulatino aumento de tamaño de los mercados y el auge del comercio internacional.

* El presente trabajo reproduce, con escasas adaptaciones, la aportación del autor a la obra *Tratado de Sociedades Cooperativas*, dirigida por el Profesor J. I. Peinado Gracia, de próxima publicación.

1 Libro Blanco: "La política europea de transportes de cara al 2010: La hora de la verdad", Bruselas, 19 de septiembre de 2001 (COM [2001], 370 final), disponible en: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/es/lb_es.html.

2 Vid. MATAS PRAT, A., "Efectos de la desregulación del transporte de mercancías por carretera", AA.VV. (Dir. J. A. Herce/ G. de Reus), *La regulación de los transportes en España*, Madrid, 1996, pág. 218.

La fragmentación empresarial existente tanto en la Unión Europea en general, como en España, en particular, ha llevado a las poderes públicos a adoptar medidas para animar a las microempresas o a los empresarios del sector a agruparse en estructuras más adecuadas para ofrecer servicios de calidad, integrando por ejemplo las actividades relacionadas con la logística y sistemas avanzados de información y gestión. Fruto de este compromiso, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (en adelante LOTT) dispone que “la Administración promoverá la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte, protegiendo el establecimiento de fórmulas de colaboración y especialmente de cooperativas” (art. 60.1). La función que debe desempeñar el fenómeno cooperativo en el desarrollo del sector también es recogido en el preámbulo del Real Decreto 1211/1990, el cual señala que “la regulación que se realiza de Cooperativas y Sociedades de comercialización va dirigida a facilitar el establecimiento de las mismas como instrumento efectivo para paliar los problemas de comercialización que fundamentalmente las pequeñas y medianas Empresas tienen, al mismo tiempo que a través de determinadas exigencias se posibilita un funcionamiento adecuado de las mismas”³.

Las cooperativas de transportistas también pueden constituirse para el desempeño de una actividad de transporte por medios distintos de la carretera si bien las características del transporte aéreo, marítimo y del ferrocarril (elevados costes fijos, etc.) hacen que en estos sectores estén liderados por un reducido número de empresas de gran tamaño, lo que apenas deja lugar para el fenómeno cooperativo. Por este motivo, nuestro estudio se dedica, fundamentalmente, al estudio de las cooperativas de transportistas por carretera, sin perjuicio de que la mayoría de las consideraciones expuestas puedan hacerse extensivas a cooperativas constituidas para otras actividades de transporte.

La regulación de las cooperativas de transportistas por carretera está muy influenciada por la normativa sectorial de dicha actividad. En efecto, a la hora de constituir una cooperativa de este tipo, deben tenerse en cuenta junto con las normas contenidas en la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas (en adelante LC), las obligaciones que impone la legislación del transporte a las cooperativas del sector. En las páginas siguientes nos ocuparemos de la regulación contenida en la LC, pero sin olvidar las exigencias que impone la LOTT y su normativa de desarrollo.

2.- REGULACIÓN ESTATAL Y AUTONÓMICA

La Ley de Cooperativas regula las cooperativas de transportistas en su artículo 100 ofreciendo un concepto amplio de las mismas. El precepto define a las cooperativas de transportistas como aquellas “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 también podrán realizar aquellas actividades para las que se encuentran expresamente facultadas por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en los términos que en la misma se establecen”.

En el plano autonómico, las cooperativas de transportistas no han sido objeto de una regulación uniforme. Podemos clasificar las leyes autonómicas en tres grandes grupos: a) aquellas que contienen una regulación específica de las cooperativas de transportistas;

³ Real Decreto 1211/1990, de 28 septiembre, de ordenación de los transportes terrestres (arts. 52 y 53).

b) las que reconocen las cooperativas de transportista, pero se remiten a otra clase de cooperativas para su regulación; y c) leyes que no mencionan esta clase de cooperativa.

Dentro del primer grupo, las comunidades que reconocen y regulan las cooperativas de transportistas, nos encontramos con Castilla y León, Castilla-La Mancha, Comunidad de Madrid, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia, Islas Baleares y La Rioja.

En Castilla y León se ha adoptado el concepto de cooperativas estatal y se regulan las operaciones con terceros no socios⁴. Por su parte, Castilla-La Mancha ha aprobado una de las regulaciones más amplias de la figura. El art. 110 de la regulación autonómica adopta un concepto similar al estatal y declara de aplicación supletoria las normas sobre cooperativas de servicios. La Ley regula las aportaciones de los socios, la contribución a los gastos de la cooperativa y la baja de los socios. Asimismo, se precisa que se podrán formar cooperativas de transportistas mixtas: “aquellas que incluyan socios de servicio y otros que, no disponiendo de título de transportista, puedan ejercer la actividad con vehículos propios de la cooperativa o aportados por el socio”⁵.

La regulación de la Comunidad Valenciana es muy similar a la de Castilla-La Mancha en tanto que contempla las aportaciones de los socios, la contribución a los gastos de la cooperativa y la baja de los socios. Además, la comentada normativa establece un concepto legal de cooperativas de transportistas y señala que éstas podrán adoptar las formas siguientes: a) cooperativa de transporte asociado o de transporte propiamente dicha; b) cooperativa de servicios y c) cooperativa de transporte mixta⁶.

La Comunidad de Madrid regula la figura como una modalidad de las denominadas *cooperativas por sectores*, entre las que se incluyen las cooperativas de transportistas y las cooperativas sanitarias. A diferencia del resto de las legislaciones autonómicas, Madrid no ofrece un concepto de cooperativa de transportistas y se limita a establecer la legislación aplicable y a imponer la obligación legal de que los estatutos determinen de manera clara los requisitos para adquirir la condición de socio⁷.

Extremadura adopta un concepto de este tipo de cooperativa idéntico al estatal y señala que las cooperativas de transportistas –cuando sean de primer grado– deberán tener como mínimo cinco socios⁸.

En Galicia se distingue entre cooperativas de transportistas y cooperativas de trabajo asociado dedicadas a una actividad de transporte. Las primeras se rigen por las normas sobre cooperativas de servicios, mientras que a las segundas se les aplica lo establecido en la legislación gallega para las cooperativas de trabajo asociado⁹.

Para terminar con las autonomías que regulan la figura, debemos recordar las legislaciones autonómicas de las Islas Baleares y La Rioja que recogen un concepto idéntico al estatal, incluso con la remisión expresa a la LOTT que contiene la Ley de Cooperativas. En el caso balear, se precisa además que las operaciones con terceros no socios se admiten en los mismos términos que en las cooperativas de servicios¹⁰.

4 Art. 115 de la Ley 4/2002, de 11 de abril, de Cooperativas de Castilla y León.

5 Ley 20/2002, de 14 de noviembre, de Cooperativas de Castilla-La Mancha.

6 Art. 97 de la Ley 8/2003, de 24 de marzo, de Cooperativas de la Comunidad Valenciana.

7 Art. 120 de la Ley 4/1999, de 30 de marzo, de Cooperativas de la Comunidad de Madrid.

8 Art. 123 de la Ley 2/1998, de 26 de marzo, de Sociedades Cooperativas de Extremadura.

9 Art. 116 de la Ley 5/1998, de 18 de diciembre, de Cooperativas de Galicia.

10 Art. 130 de la Ley 1/2003, de 20 de marzo de Cooperativas de las Islas Baleares y art. 124 de la Ley 4/2001, de 2 de julio, de Cooperativas de La Rioja.

En el segundo grupo, comunidades que reconocen la figura pero no la dotan de una regulación específica, se encuentran Aragón, la Comunidad Foral de Navarra y el País Vasco. En el caso de Aragón, se dedica un único artículo a las cooperativas de transportes, dentro de la sección dedicada a las cooperativas de servicios, en el que se recoge una definición muy amplia de la figura¹¹. La legislación navarra también dedica un único precepto a dar un concepto amplio de la figura, si bien en este caso se recoge como una modalidad de cooperativa distinta de la de servicios¹². Finalmente, en el País vasco la ley, dentro de la sección dedicada a las cooperativas de servicios, regula las de servicios profesionales, las de servicios institucionales y las de servicios empresariales. En el marco de estas últimas, se establece que “las personas habilitadas para prestar servicios de transportes de mercancías o de viajes podrán constituir, al amparo de este artículo, cooperativas de transportistas para asumir todas las funciones reconocidas a estas empresas en la legislación sectorial sobre transporte”¹³.

Por último, existe un tercer grupo de comunidades autónomas que no aluden a esta clase de cooperativas, entre las que se encuentran las comunidades de Andalucía y Cataluña.

En la diversidad de posturas adoptadas por los legisladores autonómicos subyace la antigua polémica doctrinal acerca de la necesidad de regular las cooperativas de transportistas como una modalidad independiente de las denominadas cooperativas de servicios. En efecto, hoy la mayoría de nuestra doctrina considera un error la decisión del legislador de 1999 de continuar la línea marcada por su predecesor de 1987 que ya regulaba de manera expresa la figura¹⁴. Las críticas se centran en que apenas existen particularidades entre las cooperativas de transportistas y la más amplia categoría de cooperativa de servicios, por lo que su régimen jurídico bien podía estar contemplado por aquéllas¹⁵.

3.- ÁMBITO SUBJETIVO

Según dispone el artículo 100.1 de la Ley de Cooperativas, pueden formar parte de las cooperativas de transportistas “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”.

11 Art. 79 de la Ley 9/1998, de Cooperativas de Aragón.

12 Art. 71 de la Ley foral 12/1996, de 2 de julio de Cooperativas de Navarra.

13 Art. 124 de la Ley 4/1993, de 24 de junio, de Cooperativas de Euskadi.

14 En efecto, la derogada Ley 3/1987, de 2 de abril, General de Cooperativas regulaba las cooperativas de transportistas en su artículo 142, cuyo tenor literal era el siguiente: “1. 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. 2. Las Cooperativas de Transportistas, para el cumplimiento de su objeto, podrán desarrollar, entre otras, las actividades que, en relación con las explotaciones de la Cooperativa y de sus socios, señala el número 3 del artículo 139. 3. En relación con el ámbito de esta clase de Cooperativas será de aplicación lo establecido en el número 2 del artículo 140”.

15 *Vid.*, entre otros, ROMERO CANDAU, P. A., “De las cooperativas de transportistas”, AA.VV., *Cooperativas: Comentarios a la Ley 27/1999, de 16 de julio*, Madrid, 2001, pág. 742; y DÁVILA MILLÁN, E., “As cooperativas de transportistas”, AA.VV. (Dir. D. Bello Janeiro), *Estudios sobre a Lei de cooperativas de Galicia*, Santiago de Compostela, 1999, pág. 262.

La primera nota que debemos destacar es que pueden ser socios de una cooperativa de transportista tanto las personas físicas, como las jurídicas. Esta circunstancia diferencia las cooperativas de transportistas de otra forma de asociación habitual en el transporte terrestre –las cooperativas de trabajo asociado– en las que únicamente las personas físicas pueden ostentar la condición de socios¹⁶.

Los socios de las cooperativas de transportistas pueden ser titulares de empresas de transporte o profesionales que tengan la oportuna licencia para transportar viajeros, mercancías o ambas cosas¹⁷. El título habilitante puede comprender el transporte interior (dentro del Estado) o el internacional, sin que se exija ninguna dimensión mínima.

4.- ÁMBITO OBJETIVO

El párrafo primero del artículo 100 LC delimita el ámbito objetivo de las cooperativas de transportistas indicando que “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”. Además, las citadas entidades “también podrán realizar aquellas actividades para las que se encuentran expresamente facultadas por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en los términos que en la misma se establecen”.

La LOTT comprende las actividades de transporte de personas y mercancías, así como las denominadas actividades *auxiliares* del transporte, entre las que se incluyen la actividad de agencia de transportes, los centros de información y distribución de cargas, las funciones de almacenaje y distribución, etc. El artículo 61 LOTT dispone que las cooperativas de transportistas estarán formadas por personas habilitadas para la prestación de servicios discretionales de transporte, “considerándose incluidas dentro de las funciones atribuidas por su normativa específica, las de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios”. De este modo, la Ley admite que las cooperativas de transportistas realicen tanto la actividad principal de transporte, como otras auxiliares o complementarias al mismo, haciendo especial hincapié en la actividad de captación de cargas o contratación de servicios o, dicho en otras palabras, en su papel de intermediarios o agentes de transporte¹⁸.

En el sector del transporte terrestre es frecuente la actuación de intermediarios entre el transportista y las empresas que necesitan trasladar sus mercancías. La fragmentación del mercado de transporte por carretera a la que aludíamos en la introducción provoca que los pequeños transportistas acudan con frecuencia a intermediarios que les ponen en contacto con las empresas demandantes del transporte de sus mercancías. Surge así una dependencia entre el transportista y el intermediario, en tanto que pone en contacto la oferta y la demanda de los servicios, que puede dar lugar a la imposición de condiciones abusivas para los primeros. Para evitar posibles abusos, la LOTT

16 PAZ CANALEJO, N. P., “De las cooperativas de transportistas”, AA.VV., (Dir. F. Sánchez Calero/ M. Albadalejo), *Comentarios al Código de Comercio y Legislación mercantil especial. Tomo X: Ley General de Cooperativas*, Madrid, 1994, pág. 803.

17 Esta exigencia es reiterada por el artículo 53.3 del Real Decreto 1211/1990, de 28 septiembre, de ordenación de los transportes terrestres, cuyo tenor literal es el siguiente: “Los socios de las cooperativas de transportistas (...) deberán ser en todo caso titulares de autorizaciones de transporte público, no pudiendo, por el contrario, las referidas Entidades ser titulares de dichas autorizaciones”.

18 Sobre el particular, *vid.* PILOÑETA ALONSO, L. M., *Las agencias de transporte de mercancías*, Barcelona, 1997, pág. 163.

trata de supervisar la actuación de los intermediarios mediante la imposición de una prohibición general de que actúen como tales personas que no tengan la cualificación de agentes de transportes¹⁹.

Excepcionalmente, la Ley admite que también actúen como intermediarios las cooperativas de transportistas que pueden contribuir a aliviar la situación de dependencia de los transportistas con los agentes, actuando como intermediarios de sus socios. Esta alternativa permite poner directamente en contacto a los transportistas con las empresas que necesitan transportar sus mercancías, de modo que aumente su poder de negociar las condiciones de la transacción y se elimine el coste que suponían la comisión del intermediario²⁰.

5.- ÁMBITO TERRITORIAL

El artículo 2 de la Ley de Cooperativas establece que la legislación estatal será aplicable a las cooperativas “que desarrollen su actividad cooperativizada en el territorio de varias comunidades autónomas, excepto cuando en una de ellas se desarrolle con carácter principal”. Además, la mayoría de las legislaciones autonómicas en la materia establecen su ámbito de aplicación en función de que la sociedad cooperativa desarrolle “principalmente” o “mayoritariamente” su actividad cooperativizada en el territorio respectivo.

La doctrina ha señalado las dificultades que plantea la utilización del criterio de la actividad principal para delimitar la legislación aplicable a una cooperativa, de ahí que se haya destacado la importancia que tiene la voluntad de los socios a la hora de fijar el ámbito de aplicación de la legislación autonómica. En la medida en que las leyes de cooperativas disponen que el ámbito territorial constituye una mención esencial de los estatutos, es la voluntad de los socios la que –en principio- determinará la ley aplicable a la cooperativa, sin perjuicio de que dicha decisión pueda ser revisada por los tribunales²¹.

La dificultad que entraña delimitar el “ámbito principal de actuación” de una cooperativa se acentúa en el caso de las cooperativas de transportistas debido a la naturaleza de la actividad desarrollada por las mismas. Ciertamente, esta clase de cooperativas realizan una actividad de transporte de mercancías y personas que, con frecuencia, puede tener destinos diversos e indeterminados por lo que no resulta sencillo delimitar su ámbito territorial. Este es el motivo por el que el párrafo 3 del artículo 100 LC dispone que “el ámbito de esta clase de cooperativas será fijado estatutariamente”, reforzando así el papel de la autonomía de la voluntad para fijar la ley aplicable a las cooperativas de transportistas²². Al respecto, es significativo que la vigente Ley estatal haya eliminado la exigencia contenida en la anterior Ley de 1987 en el sentido de que las

19 El artículo 121 de la LOTT condiciona el ejercicio de las funciones de intermediación propias de las agencias de transporte a la obtención la correspondiente autorización administrativa, previo cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 48 de la citada disposición legal.

20 Vid. GARCÍA VALLEJO, J. C., *Las sociedades cooperativas en el transporte de mercancías por carretera en España*, Madrid, 2000, pp. 309-10.

21 Vid. MORILLAS JARRILLO, M. J./ FELIÚ REYES, M. I., *Curso de cooperativas*, Madrid, 2000, pág. 53.

22 Algún autor señala que el ámbito territorial de las cooperativas “debe entenderse, dada la esencia de los servicios realizados por las empresas así asociadas, en un sentido amplio, referido no a dónde desarrolle su actividad, sino a dónde estén domiciliadas las mismas” (ROMERO CANDAU, P. A., *op. cit.*, pág. 742).

explotaciones de los socios que recibiesen los servicios de la cooperativa estuviesen situadas en el ámbito territorial fijado estatutariamente por la sociedad²³.

6.- OPERACIONES CON TERCEROS

El párrafo segundo del artículo 100 LC admite que las cooperativas de transportistas puedan desarrollar actividades con terceros no socios “siempre que una norma específica así lo autorice”. En el caso de las cooperativas de transporte terrestre esta autorización viene dada por el artículo 53 RDOTT, el cual señala que los socios de las cooperativas de transportistas “independientemente de los servicios comercializados a través de éstas, podrán realizarse otros que contraten por sí mismas, sin perjuicio de la obligatoriedad de las reglas sobre dicha cuestión, en su caso, establecidas en los estatutos de la correspondiente cooperativa o sociedad de comercialización”.

7.- REGULACIÓN SECTORIAL

Ya hemos apuntado que en materia de transportes terrestres tiene una gran influencia la regulación sectorial. La LOTT regula las cooperativas de transportistas en su artículo 60 en la que además de los requisitos ya señalados, establece otras obligaciones que deben cumplir quienes deseen constituir una cooperativa de esta clase.

El capital social de las cooperativas de transportistas debe ser superior a 60.000 euros y la participación de cada socio no podrá guardar una desproporción manifiesta con la capacidad de carga de los vehículos amparados por las autorizaciones de las que sean titulares (art. 53.3 RDOTT).

Los estatutos de las cooperativas de transportistas deben inscribirse en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte por Carretera (art. 53.4 RDOTT)²⁴. Las sucesivas modificaciones de los estatutos, así como el alta y baja de socios deberán ser comunicados al Registro General, no pudiendo la cooperativa iniciar la prestación de sus servicios a favor de un nuevo socio hasta que se haya formalizado la anotación registral. Cada dos años, el órgano competente procederá a actualizar los datos del Registro, por lo que las cooperativas deberán presentar la certificación del capital social, el certificado de capacitación y la relación de socios. La falta de aportación de estos datos en el plazo correspondiente dará lugar a su baja en el Registro General, debiendo cesar inmediatamente en el ejercicio de su actividad, so pena de ser sancionada por la realización de una actividad de intermediación careciendo de autorización (arts. 8 y 9 de la Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el RDOTT).

²³ El párrafo 3 del artículo 142 de la Ley 3/1987, de 2 abril, General de Cooperativas disponía que “en relación con el ámbito de esta clase de Cooperativas será de aplicación lo establecido en el número 2 del artículo 140” sobre el ámbito territorial de las cooperativas de servicios. En dicho precepto se precisaba que “las explotaciones de los socios que reciban los servicios y suministros de la Cooperativa deberán estar situadas dentro del ámbito territorial de la Sociedad, establecido estatutariamente. Para que los profesionales o artistas puedan integrarse como socios en la Cooperativa deberán desarrollar su actividad habitual dentro del referido ámbito territorial de la Sociedad”.

²⁴ La solicitud de inscripción debe acompañarse de la siguiente documentación: 1) Certificación de la inscripción en el Registro de Cooperativas o en el Registro Mercantil; 2) Estatutos de la sociedad; 3) Certificación de que el capital social es superior a 60.000 euros; 4) Certificado de capacitación de agencia de quien lleve la dirección efectiva; y 5) Relación de socios (art. 5 de la Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el RDOTT).

Finalmente, debe destacarse que las personas que realicen la dirección efectiva de las cooperativas de transportistas tendrán que cumplir el requisito de capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte (art. 61.3 LOTT).

8.- DISTINCIÓN CON FIGURAS AFINES: LAS COOPERATIVAS DE TRABAJO ASOCIADO DE TRANSPORTISTAS

Las cooperativas de transportistas no deben confundirse con otra modalidad de cooperativas que también son habituales en el sector del transporte: las cooperativas de trabajo asociado de transportistas. Esta segunda modalidad de cooperativa también está prevista en nuestra regulación sectorial del transporte terrestre. Concretamente, la LOTT las regula en su art. 61, precepto que ha sido objeto de desarrollo reglamentario.

En las cooperativas de transporte asociado, es la cooperativa quien ostenta la titularidad de los vehículos y de las autorizaciones administrativas necesarias para ejercer la actividad. Los socios no pueden obtener personalmente autorizaciones para ejercer el transporte, debiendo transmitir a la cooperativa sus autorizaciones o renunciar a ellas en el momento de entrar a formar parte de la cooperativa. De este modo, la cooperativa es quien tiene la consideración de empresa de transporte, mientras que sus socios no pueden serlo (art. 52.2 RDOTT).

Las cooperativas de trabajo asociado tienen que cumplir los mismos requisitos para ejercer la actividad que cualquier otra empresa de transportes. No obstante, dada las especiales circunstancias que rodean a sus socios, la regulación sectorial de las mismas les impone la obligación de transmitir a la cooperativa las licencias de transporte que posean y les reconoce el derecho a recuperarlas cuando se produzca su baja en las mismas (art. 60.3 LOTT). Esta previsión legal ha sido desarrollada por el RDOTT el cual dispone que la cooperativa deberá devolver las licencias a los socios que se den de baja y hayan permanecido en la misma el período mínimo fijado en los estatutos, que no podrá exceder de tres años. Excepcionalmente, cuando se trate de autorizaciones de transporte discrecional de viajeros correspondientes a vehículos adscritos a servicios regulares, no se permitirá la devolución de autorizaciones a sus antiguos titulares si con ella la cooperativa se quedara sin el número mínimo de vehículos provistos de autorización de transporte discrecional que deban estar adscritos al servicio del transporte regular (art. 52.3).

De este modo, las cooperativas de transporte asociado se diferencian fundamentalmente de las cooperativas de transportistas en que, en estas últimas, los socios conservan sus licencias para ejercer el transporte público. En efecto, las cooperativas de transportistas no pueden ser titulares de autorizaciones de transporte y son sus socios los que deben reunir las condiciones y haber realizado los trámites exigidos por la ley para obtener tales licencias.

Además, otra importante diferencia existente entre las cooperativas de transportistas y las cooperativas de trabajo asociado es que, como tuvimos ocasión de señalar, en estas últimas los socios no pueden ser personas jurídicas.

9.- CONCLUSIÓN

Las cooperativas de transportistas constituyen una fórmula muy interesante para fomentar el fenómeno asociativo en el fragmentado sector del transporte de nuestro país. En este trabajo hemos tratado de trazar las líneas maestras del régimen jurídico de

las cooperativas de transportistas, el cual –en el caso de los transportes terrestres– se encuentra fuertemente influenciado por la regulación sectorial. En efecto, las peculiaridades más significativas de las cooperativas de transportistas se derivan no ya de la legislación general de cooperativas –autonómica o estatal– sino de los requisitos impuestos por la normativa reguladora de los transportes terrestres.