

UNIVERSITAT JAUME I DE CASTELLÓN
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y ECONÓMICAS
DEPARTAMENTO DE DERECHO PRIVADO

**NATURALEZA, RÉGIMEN JURÍDICO Y ACTIVIDADES
DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**

TESIS DOCTORAL

**PRESENTADA POR:
MARTA ENDEU MUNDO GUINOT**

**DIRIGIDA POR:
PROF. DR. FERNANDO MARTÍNEZ SANZ**

CASTELLÓN DE LA PLANA, 2011

Omnes homines natura scire desiderant

*Aristóteles, *Metaphysicorum**

ÍNDICE

ABREVIATURAS	9
INTRODUCCIÓN	13
CAPÍTULO I - CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE	21
1. APROXIMACIÓN AL ENTORNO JURÍDICO Y SOCIAL DEL CONCEPTO Y PRINCIPIOS COOPERATIVOS	21
2. CONCEPTO, CARACTERES Y NATURALEZA JURÍDICA	28
2.1. <i>Cuestiones acerca de la naturaleza y caracteres jurídicos de la cooperativa</i> 30	
2.1.1. Acerca del carácter societario de la cooperativa. El controvertido ánimo de lucro	31
2.1.2. Acerca de la mercantilidad de la cooperativa	35
2.1.3. Un apunte jurisprudencial al respecto.....	37
2.1.4. Acerca del carácter empresarial, mutualista y colectivo de la cooperativa	39
2.1.5. Otros caracteres de la sociedad cooperativa	43
2.2. <i>Un apunte para concluir el concepto cooperativo</i>	45
CAPÍTULO II - RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE	47
1. INTRODUCCIÓN	47
2. FOMENTO DEL COOPERATIVISMO	48
3. MARCO JURÍDICO COMPARADO	50
3.1. <i>Tendencias de la legislación cooperativa comparada</i>	50
3.2. <i>Marco jurídico de las cooperativas de transporte en Italia</i>	54
3.3. <i>Marco jurídico de las cooperativas de transporte en Francia</i>	57
3.4. <i>Marco jurídico de las cooperativas de transporte en Suecia</i>	60
4. MARCO JURÍDICO COOPERATIVO. LA LEY 27/1999, DE 16 DE JULIO, DE COOPERATIVAS.....	64
4.1. <i>El reparto de competencias cooperativas entre el Estado y las Comunidades Autónomas</i>	66
4.2. <i>Ámbito de aplicación de la Ley 27/1999</i>	68
4.3. <i>Ámbito de aplicación de las leyes cooperativas y ámbito de actuación en las sociedades cooperativas dedicadas al transporte</i>	75
4.3.1. <i>Ámbito territorial de actuación de las sociedades cooperativas de transporte como aspecto determinante de la competencia autonómica</i>	75
4.3.2. <i>Aproximación a ciertos criterios jurisprudenciales</i>	82
4.3.3. <i>Concreción de los criterios específicos del ámbito de actuación de las sociedades cooperativas de transporte</i>	86
5. MARCO JURÍDICO DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE	101
5.1. <i>Reparto competencial en materia de transporte</i>	101
5.2. <i>Marco jurídico sectorial de las sociedades cooperativas de transporte</i>	105

CAPÍTULO III – CLASES DE SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE. FIGURAS AFINES.....115

1. CLASES DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE	115
1.1. <i>Aproximación a las grandes categorías de sociedades cooperativas: cooperativas de consumo, cooperativas de producción, cooperativas de servicios</i>	115
1.2. <i>Sociedades cooperativas de transporte previstas en la normativa sectorial de ámbito estatal</i>	119
1.2.1. <i>Sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte</i>	119
1.2.2. <i>Sociedades cooperativas de transportistas</i>	126
1.3. <i>Figuras cooperativas de transporte alternativas a las previstas por la normativa sectorial</i>	135
1.4. <i>Marco comparado autonómico</i>	140
2. DIFERENCIAS Y SIMILITUDES RESPECTO A OTRAS FIGURAS AFINES.....	148
2.1. <i>Sociedades de comercialización</i>	149
2.2. <i>Centros de información y distribución de cargas</i>	152
2.3. <i>Almacenistas-distribuidores</i>	156
2.4. <i>Distinción con otras figuras intermediarias del transporte</i>	160

CAPÍTULO IV – REQUISITOS PARA LA CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE.....167

1. INTRODUCCIÓN	167
2. REQUISITOS DE CONSTITUCIÓN DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE COMO SOCIEDADES COOPERATIVAS	170
3. REQUISITOS PREVIOS PARA EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE.....	177
3.1. <i>Requisitos previos de una sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte</i>	177
3.1.1. <i>Requisitos de capacitación profesional y honorabilidad</i>	180
3.1.2. <i>Requisito de capacidad económica</i>	185
3.1.3. <i>Título administrativo para el ejercicio de las actividades de transporte y auxiliares y complementarias del mismo</i>	190
3.1.4. <i>Inscripción en el Registro General de Transportistas y de Empresas Auxiliares y Complementarias del Transporte</i>	198
3.2. <i>Requisitos previos de una sociedad cooperativa de transportistas</i>	199
3.2.1. <i>La no exigencia de titularidad de una autorización administrativa</i>	200
3.2.2. <i>Capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte</i>	207
3.2.3. <i>Capacidad económica</i>	212
3.2.4. <i>Inscripción en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte</i>	213
4. REQUISITOS DE LOS SOCIOS DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE	217
4.1. <i>Requisitos del socio de la cooperativa de trabajo asociado de transporte y su estatuto jurídico</i>	217
4.2. <i>Requisitos del socio de la cooperativa de transportistas y su estatuto jurídico</i>	227

CAPÍTULO V – ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE.....243

1. INTRODUCCIÓN. PRECISIONES TERMINOLÓGICAS	243
---	-----

2. CUESTIONES PREVIAS ACERCA DE LAS ACTIVIDADES DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS	250
2.1. <i>Precisiones acerca del objeto social y fin común en las sociedades cooperativas</i>	250
2.2. <i>Aproximación al controvertido carácter mutualista de las sociedades cooperativas</i>	260
2.3. <i>Precisiones acerca de la actividad cooperativizada en el tipo social cooperativo</i>	270
3. ACTIVIDADES EN LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE	284
3.1. <i>Actividad de transporte como actividad delimitadora del objeto social en las sociedades cooperativas de transporte</i>	284
3.1.1. <i>Actividad empresarial del sector del transporte. Nociones de porteador contractual y porteador efectivo</i>	284
3.1.2. <i>La contratación en nombre propio en las cooperativas de transporte</i>	293
3.1.3. <i>Las actividades propias del objeto social en las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte y cooperativas de transportistas</i>	299
a) <i>Cooperativas de trabajo asociado de transporte</i>	299
b) <i>Cooperativas de transportistas</i>	306
3.1.4. <i>La posición de porteador contractual y de porteador efectivo en la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte y en la sociedad cooperativa de transportistas</i>	316
a) <i>La condición de porteador contractual de las sociedades cooperativas de transporte</i>	316
b) <i>La condición de porteador efectivo en la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte</i>	317
c) <i>La condición de porteador efectivo en la sociedad cooperativa de transportistas</i>	321
3.2. <i>Actividad cooperativa o cooperativizada en las sociedades cooperativas de transporte</i>	342
3.2.1. <i>Actividad cooperativa en las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte</i>	343
a) <i>La prestación del trabajo como actividad cooperativa típica</i>	343
3.2.2. <i>Actividad cooperativa típica en las sociedades cooperativas de transportistas</i>	347
a) <i>Cooperativa de transportistas en su calidad de cooperativa de consumo</i> .	350
b) <i>Cooperativa de transportistas en su calidad de cooperativa de comercialización</i>	354

CAPÍTULO VI – OPERATIVIDAD ENTRE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE Y SUS SOCIOS. OPERACIONES CON TERCEROS NO SOCIOS **359**

1. INTRODUCCIÓN. PRECISIONES TERMINOLÓGICAS.....	359
2. CUESTIONES PREVIAS ACERCA DE LA OPERATIVIDAD EN LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE	363
2.1. <i>Operaciones con terceros no socios en las sociedades cooperativas</i>	363
2.2. <i>Exclusividad de la actuación del socio en la sociedad cooperativa</i>	374
3. OPERATIVIDAD EN LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE.....	384
3.1. <i>Operatividad en las cooperativas de trabajo asociado de transporte. Exclusividad en las relaciones entre la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte y sus socios</i>	384

3.1.1. Exclusividad en las operaciones de los socios respecto de la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte.....	384
3.1.2. Operaciones con terceros no socios en la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte	386
3.2. <i>Operatividad en las cooperativas de transportistas. Exclusividad en las relaciones entre la sociedad cooperativa de transportistas y sus socios.....</i>	389
3.2.1. Operaciones con terceros no socios en la sociedad cooperativa de transportistas.....	389
a) Como cooperativa de consumo	391
b) En su dimensión comercializadora	399
3.2.2. Exclusividad en las operaciones de los socios respecto de la sociedad cooperativa de transportistas	403
CAPÍTULO VII – RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE.....	407
1. INTRODUCCIÓN	407
2. RESPONSABILIDAD JURÍDICO PRIVADA EN LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE	411
2.1. <i>Responsabilidad jurídico privada de las sociedades cooperativas de transporte</i>	411
2.2. <i>Responsabilidad jurídico privada de los socios de las sociedades cooperativas de transporte</i>	413
2.2.1. Responsabilidad de los socios de una cooperativa de trabajo asociado de transporte.....	415
2.2.2. Alcance de la previsión del artículo 5.3 LCTTM.....	417
2.2.3. Responsabilidad de los socios transportistas.....	419
2.2.4. Responsabilidad del socio transportista frente a la cooperativa de transportistas a la que pertenece.....	422
3 RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE	426
3.1. <i>Responsabilidad administrativa de las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte.....</i>	426
3.2. <i>Responsabilidad administrativa de las sociedades cooperativas de transportistas.....</i>	429
CONCLUSIONES.....	437
INTRODUCTION AND CONCLUSIONS.....	455
BIBLIOGRAFÍA.....	471
ÍNDICE NORMATIVO.....	499
ÍNDICE JURISPRUDENCIAL	513

ABREVIATURAS

AaVv.	Autores varios
ACI / ICA	Alianza Cooperativa Internacional / <i>International Co-operative Alliance</i>
ADR	Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías por carretera
AEAT	Agencia Estatal de Administración Tributaria
AEC	Anuario de Estudios Cooperativos
BGBI	<i>Bundesgesetzblatt</i>
BOCG	Boletín Oficial de las Cortes Generales
BOE	Boletín Oficial del Estado
B.S./M.B.	<i>Belgisch Staatsblad / Moniteur Belge</i>
CCAA	Comunidades Autónomas
Cc.	Código civil español
Ccom.	Código de comercio español
CE	Constitución española
CES	Consejo Económico y Social
CESE	Comité Económico y Social Europeo
CEP-CMAF	Conferencia Europea Permanente de las Cooperativas, Mutualidades, Fundaciones y Asociaciones
CGN	Consejo General del Notariado
CINIIF/IFRIC	Comité de interpretación de las Normas internacionales de información financiera
CIRIEC	Centro Internacional de Investigación e Información sobre la Economía Pública, Social y Cooperativa
CMAF	Comité Consultivo de la Comisión Europea de las Cooperativas, Mutualidades, Asociaciones y Fundaciones
CMR	Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera
CNLAMCA	<i>Comité national de liaison des activités coopératives, mutuelles et associatives</i>
COTIF	Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril, de 9 de mayo de 1980
CTA	Cooperativa de trabajo asociado
DA	Disposición adicional
DD	Disposición derogatoria
DF	Disposición final
DGRN	Dirección General de los Registros y del Notariado
DGT	Dirección General de Tributos
d.lgs.	<i>Decreto Legislativo</i> (italiano)
DO	Diario Oficial de la Unión Europea
DOGV	Diario Oficial de la Generalitat Valenciana
DT	Disposición transitoria
EM	Exposición de Motivos
ET	Estatuto de los Trabajadores
FJ	Fundamento Jurídico
FRO	Fondo de Reserva Obligatorio

JORF o JO	<i>Journal Officiel de la Republique Française</i>
LBC	<i>Lastbilcentral</i>
LC / LC 1999	Ley 27/1999, de 16 de julio, de cooperativas
LCAr	Ley de cooperativas de Aragón
LCC	Ley de cooperativas de Cataluña
LCCLM	Ley de cooperativas de Castilla-La Mancha
LCCV	Ley de cooperativas de Comunidad Valenciana
LCG	Ley de cooperativas de Galicia
LCIB	Ley de cooperativas de las Illes Balears
LCLR	Ley de cooperativas de La Rioja
LCM	Ley de cooperativas de Madrid
LCoop 1942	Ley de cooperación de 2 de enero de 1942
LCPA	Ley de cooperativas del Principado de Asturias
LCPV	Ley de cooperativas del País Vasco
LFCN	Ley Foral de cooperativas de Navarra
LGC 1974 / 1987	Ley general de cooperativas, según el año de aprobación
LETA	Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo
LME	Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles
LRFC	Ley 20/1990, de 19 de diciembre, sobre régimen fiscal de las cooperativas
LSA	Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de sociedades anónimas
LSC	Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de sociedades de capital
LSCA	Ley de sociedades cooperativas andaluzas
LSCE	Ley de sociedades cooperativas de Extremadura
LSCM	Ley de sociedades cooperativas de Murcia
LSRL	Ley 2/1995, de 23 de marzo, de Sociedades de Responsabilidad Limitadas
LO	Ley Orgánica
LOTT	Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
NIC	Norma Internacional de Contabilidad
NIIF	Normas internacionales de información financiera
nm	número marginal
OIT	Organización Internacional del Trabajo
RAS	Revista Aranzadi Social
RCDI	Revista Crítica de Derecho Inmobiliario
RD	Real Decreto
RDM	Revista de Derecho Mercantil
RDP	Revista de Derecho Privado
RDS	Revista de Derecho de Sociedades
RDT	Revista de Derecho del Transporte
RECD	Revista Española de Derecho Constitucional
REDT	Revista Española de Derecho del Trabajo
REVESCO	Revista de Estudios Cooperativos
RGD	Revista General de Derecho
RGT	Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades

	Auxiliares y Complementarias del Transporte
Riv. Cooperaz.	<i>Rivista della Cooperazione</i>
RL	Relaciones Laborales
RLCC	Real Decreto 84/1993 por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/1989 de Cooperativas de Crédito
RM	Registro Mercantil
RMC	Registro Mercantil Central
RPS	Revista de Política Social
RRM	Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil
RRSC	Real Decreto 136/2002, de 1 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de sociedades cooperativas
RSC	Registro de Sociedades Cooperativas
RSCE	Reglamento (CE) núm. 1435/2003, del Consejo, de 23 de julio, relativo al Estatuto de la sociedad cooperativa europea (SCE)
ROTT	Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
RU CIM	Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (Apéndice B del COTIF)
RVEH	Revista Valenciana de Economía y Hacienda
RVES	Revista Vasca de Economía Social
R127	Recomendación 127 de la OIT
R193	Recomendación 193 de la OIT
SE	Sociedad Anónima Europea (designada con arreglo a su nombre en latín: <i>Societas Europaea</i>)
SA	Sociedad Anónima
SC	Sociedad Cooperativa
SCE	Sociedad cooperativa europea
SRL	Sociedad de Responsabilidad Limitada
(S)STC	Sentencia(s) del Tribunal Constitucional
(S)STS	Sentencia(s) del Tribunal Supremo
TC	Tribunal Constitucional
TCE	Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea
TJCE	Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas
TRADE	Trabajador autónomo económicamente dependiente
TRLIS	Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades
TS	Tribunal Supremo

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene por objeto el estudio de las características que presenta una figura societaria específica cuya actividad se desarrolla en el marco del sector de los transportes: las sociedades cooperativas de transporte de mercancías por carretera, y respecto a ellas, especialmente, su naturaleza y régimen jurídico y las actividades económicas que desarrollan dentro de su objeto social y como parte de las típicas internas que caracterizan este tipo cooperativo específico.

Desde un punto de vista económico, el mercado actual de los transportes, en particular, el dedicado al traslado de bienes por carretera, se caracteriza principalmente por la existencia de una gran fragmentación empresarial, esto es, por la presencia en el mismo de un elevado número de empresas de transporte de reducido tamaño. La atomización del mercado provoca una fuerte competencia entre ellas, con poca o nada capacidad de decisión en el mercado, que revierte además en la dificultad de lograr una negociación con los proveedores de cargas que les permita funcionar de una manera eficaz y rentable.¹

En este contexto, las sociedades cooperativas – como asimismo pone de manifiesto la parte expositiva de la Ley de ordenación de los transportes terrestres y la de su Reglamento de desarrollo² – se convierten en un instrumento o fórmula de organización de una oferta y demanda dispersas y atomizadas, que resulta idónea para mejorar la estructura de comercialización del mercado, garantizando un mayor aprovechamiento de la flota mediante la eliminación de retornos o recorridos intermedios en vacío o con carga parcial. De esta forma, se alcanza una mayor capacidad de gestión y eficacia, diversificando su actividad, aumentando la

¹ Entre otros, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Aspectos legales de las sociedades cooperativas en el transporte por carretera”, en *REVESCO*, núm. 64, 1997, pp. 66-69; GARCÍA VILLALOBOS, J. C. / LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, G. R., “Las sociedades cooperativas de transporte por carretera ante la liberalización del cabotaje en la Unión Europea”, en *REVESCO*, núm. 64, 1997, pp. 118-119; BORTOLOTTI, L., “Unión de cooperativas de transporte (UCOTRANS)”, en *REVESCO*, núm. 64, 1997, p. 183.

² Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (BOE núm. 182, de 31 de julio de 1987) y RD 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres (BOE núm. 241, de 8 de octubre de 1990).

participación en el mercado, organizando y coordinando como figura alternativa al intermediario una oferta de transporte cualitativa y cuantitativamente más competitiva, que permite en conclusión influir en el mercado en beneficio de todos los intervinientes, sin perder, bajo la fórmula cooperativa, especialmente en las cooperativas que reúnen transportistas, la permanencia de éstos como empresarios, productores y decisores.³

La presencia de las cooperativas de transporte en el ámbito de los transportes de mercancías por carretera es notablemente superior al que puede encontrarse en otros modos de transporte o en el transporte de viajeros. En primer lugar, la actividad empresarial del transporte terrestre constituye una actividad económica de primera magnitud,⁴ en la que las sociedades cooperativas, en sus distintas modalidades, operan en el traslado de personas (en especial en el caso del taxi), pero principalmente en el de mercancías, que constituye el núcleo central del cooperativismo de transportes. Es además necesario tener presente que, de acuerdo con la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario,⁵ sólo es posible obtener la licencia de empresa ferroviaria por parte de sociedades que revistan la forma jurídica de sociedad anónima (art. 45.1.a) LSF); por lo que las sociedades cooperativas se van a concentrar en el subsector del transporte terrestre por carretera.⁶

De acuerdo con las últimas cifras disponibles, en el año 2008 existían más de 1.000 cooperativas de trabajo asociado de transporte, que empleaban a casi 16.000 trabajadores y tenían un volumen de negocios de 1.000 millones de euros. Por su parte, las cooperativas de transportistas superaban las 500, que contaban con 17.000 trabajadores y 1.200 millones de euros de facturación. En concreto, respecto a las

³ En el marco de la liberalización del transporte en la Unión Europea, SIDERA LEAL, E., “Perspectivas de las cooperativas en el transporte por carretera ante la liberalización de 1998”, en *REVESCO*, núm. 64, 1997, pp. 85-88; GARCÍA VILLALOBOS, J. C. / LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, G. R., “Las sociedades cooperativas...”, op. cit., pp. 125-127. Asimismo, GARCÍA CACHAFEIRO, F., “Las cooperativas de transportistas”, en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, núm. 10, 2006, pp. 421-422; IRIBARREN BLANCO, M., “Cooperativas de transportistas y su papel en el mercado de transportes”, en MARTÍNEZ SANZ, F. / PETIT LAVALL, M. V. (DIRS.), *Aspectos jurídicos y económicos del transporte: Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, Col·lecció “Estudis Jurídics”, núm. 15, tomo II, Servicio de publicaciones de la Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, 2007, pp. 889-890.

⁴ Cfr. RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte por carretera*, Aranzadi, Navarra, 1995, p. 323.

⁵ Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 276, de 18 de noviembre de 2003).

⁶ *Vid.*, entre otros, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Aspectos legales...”, op. cit., pp. 52-53; SIDERA LEAL, E., “Perspectivas de las cooperativas...”, op. cit., pp. 82-84; VILLAFÁÑEZ PÉREZ, I., “Problemas actuales del régimen jurídico de las cooperativas en el ámbito del transporte por carretera. Una revisión actualizada”, en *RDT*, núm. 5, 2010, pp. 13, 16.

cooperativas de trabajo asociado de transporte con algún trabajador cotizando a la Seguridad Social por el Régimen General, su número en el 2008 era de 502; cotizando la plantilla íntegra a la Seguridad Social por el Régimen de Autónomos un total de 583. Por su parte, el número de cooperativas de transportistas alcanzaba un total de 546.⁷

Ésta es una materia de carácter interdisciplinar, que participa del Derecho administrativo (autorizaciones de transporte, régimen sancionador, etc.), del Derecho laboral (v. gr., respecto de la problemática relativa a la naturaleza de las relaciones que vinculan socios y cooperativa de trabajo asociado de transporte) y del Derecho jurídico privado (derecho de sociedades, obligaciones y contratos, en especial, el contrato de transporte, etc.). Sin embargo, de forma especial, en lo que afecta de forma directa a las específicas cooperativas dedicadas a la prestación de servicios y actividades de transporte existen escasas aportaciones doctrinales, pues en lo que respecta al transporte o a las sociedades cooperativas, en general, la literatura es abundante.

En este estudio se trata de abordar distintas cuestiones de especial relevancia en las cooperativas de transporte. Por un lado, su naturaleza societaria y su carácter marcadamente mercantil, atendiendo a las características básicas de las cooperativas, de las que en cualquier caso participan las entidades que desarrollan su actividad en el sector de los transportes; y entre otras, al controvertido ánimo de lucro, que es especialmente constatable en las cooperativas de transportistas, por estar integradas por empresarios que con la puesta en común de la empresa cooperativa pretenden fomentar la actividad de sus respectivas empresas capitalistas, para lograr mayor eficacia y beneficio positivo, pues la cooperación, en este caso, pretende la potenciación de la actividad lucrativa empresarial capitalista de los socios cooperativistas.⁸

Tales caracteres, especialmente su naturaleza societaria, influyen en el régimen jurídico aplicable a la actividad interna y externa de las cooperativas, en general,⁹ y de

⁷ Vid. MONZÓN CAMPOS, J. L. (DIR.), *Las grandes cifras de la Economía Social en España. Ámbito, entidades y cifras claves. Año 2008*, CIRIEC- España, 2010, pp. 80-83, especialmente, 104-106. Vid. el Boletín del Observatorio Español de la Economía Social de 22 de febrero de 2011. Asimismo, entre otros, MONZÓN CAMPOS, J. L. (COORD.), *Informe para la elaboración de una Ley de fomento de la economía social*, CIRIEC, diciembre 2009, p. 76; VILLAFÁÑEZ PÉREZ, I., “Problemas actuales...”, op. cit., p.16.

⁸ Cfr. GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, Tomo I, Parte General. Sociedades Colectivas y Comanditarias, Madrid, 1976, pp. 96, 110-111.

⁹ Vid. VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada y las relaciones de la cooperativa con sus socios y con terceros*, Aranzadi, Navarra, 2006, p. 20.

las dedicadas al transporte, en particular, aun cuando la evolución del panorama normativo cooperativo español ha derivado en un reparto de competencias, difícilmente justificable, que configura un mercado caracterizado por las diferencias que imprimen las distintas regulaciones autonómicas en la materia. Así pues, es necesario atender a las diversas modalidades de cooperativas de transporte previstas, por un lado, en la normativa ordenadora de los transportes terrestres, de ámbito estatal, y, por otro, en las normas cooperativas, de ámbito estatal o autonómico, en las que en ocasiones están previstas variedades que encajan con dificultad en las exigencias jurídicas del sector del transporte. En este marco, según los criterios que se escojan para concretar los términos que delimitan el ámbito de aplicación de las normas cooperativas y para determinar el ámbito de actuación de una cooperativa de transporte, será aplicable una u otra ley cooperativa y competente el registro estatal o autonómico que corresponda.

El análisis de la naturaleza y las categorías a las que pertenecen las cooperativas de transporte es importante asimismo para poder analizar posteriormente las actividades que éstas realizan. Estas actividades – sean típicas, cooperativas, las mutualistas, las propias del objeto social, las que se realizan con terceros, con destino a los socios o al mercado, que suponen una función de oferta o de demanda respecto de los socios o del mercado, etc. – no pueden comprenderse de una manera completa si no se acomete en primer lugar el estudio de la naturaleza de las distintas cooperativas de transporte y de las grandes categorías en las que unas y otras pueden enmarcarse. De esta forma, pueden constituirse como cooperativas de producción (de las que la de trabajo asociado es el modelo por excelencia¹⁰), cooperativas de consumo o cooperativas de comercialización, que así pueden ofrecer a sus socios bienes o servicios de consumo interno, la organización de una actividad económica que les procure puestos de trabajo, o la organización, coordinación y comercialización de los productos o servicios de las explotaciones de sus socios.

Una de las cuestiones más relevantes es, en todo caso, la actividad cooperativa o cooperativizada, clave en cuestiones cooperativas de índole interna y externa. A pesar de la relevancia de tal término, la legislación cooperativa (salvo rara excepción) no

¹⁰ Por todos, PRIETO JUÁREZ, J. A., “Las operaciones con terceros en la nueva configuración normativa de las sociedades cooperativas. Especial referencia a las cooperativas de trabajo asociado”, en ID. (COORD.), *Sociedades Cooperativas: Régimen jurídico y gestión económica*, Madrid, 1999, p. 76.

ofrece definición que permita delimitar con claridad el alcance de la expresión y, con ello, se convierte ésta en diana de los intentos conceptualizadores de la doctrina especializada, desorientada en ocasiones por el ya confuso panorama cooperativo español. Su equiparación a las actividades económicas propias del objeto social resuelve la situación sólo para las cooperativas de consumo, pero no ofrece un resultado adecuado para la categoría de las de producción o las de comercialización, entre las que cabe incluir básicamente las cooperativas que actúan en el sector de los transportes. Por tanto se hace vital hallar los elementos básicos intrínsecos a esta actividad que permitan configurar una noción genérica aplicable a cualquier tipo cooperativo, y con ello también, a las cooperativas de trabajo asociado de transporte (de tipología productiva) y las cooperativas de transportistas (de naturaleza más bien comercializadora). El conocimiento del alcance de la noción de actividad cooperativa permite calificar las diferentes actividades desarrolladas por las cooperativas dedicadas a la prestación de servicios de transporte, permitiendo delimitar las que forman parte del objeto social; las que quedan destinadas al mercado externo; las que han de considerarse de naturaleza principal; o las de carácter instrumental o accesorio; las que pueden realizarse con socios; o las que, por el contrario, están abiertas a la participación de terceros ajenos a la base social pero con necesidades similares (transportistas terceros), etc.

Las cooperativas de transporte no son únicamente empresas de transporte que actúan en el mercado de los transportes de mercancías por carretera – a las que les es de aplicación, como no puede ser de otra manera, la legislación sectorial en términos generales y, en particular, lo específicamente establecido para ellas –, son entidades cooperativas que en su esencia participan de los caracteres y de los principios cooperativos universalmente reconocidos por la Alianza Cooperativa Internacional. Estos principios y valores inherentes al fenómeno cooperativo influyen en el modo en que estas empresas de transporte desarrollan su actividad económica externa, de cara al mercado, y su actividad típica interna, la derivada de la especial relación que vincula la entidad y sus socios. Actividades a las que hay que dar un tratamiento diferenciado, aun cuando en ocasiones puedan coincidir. La cuestión de la actividad cooperativa o cooperativizada no es un tema que pueda tildarse de superfluo o insignificante, y no sólo en sus aspectos jurídico-privados, sino también porque sus consecuencias alcanzan niveles de suma importancia financiera y fiscal para la entidad. De la inclusión o exclusión de unas u otras actividades dentro de la esfera y ámbito de influencia de la

actividad cooperativa, de su contabilidad separada y en especial de su realización con terceros no socios, puede depender la posible pérdida de la cooperativa de sus privilegios fiscales (DA 6ª LC, en relación con el art. 57.3 LC, así como el art. 13. 10 LRFC).¹¹ En el caso de las cooperativas dedicadas a la prestación de servicios de transporte, las más afectadas pueden resultar las cooperativas de trabajo asociado por su posible calificación como especialmente protegidas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 LRFC, mientras que las cooperativas de transportistas únicamente podrán considerarse protegidas conforme al artículo 6 del mismo texto legal.

En cualquier caso, en un plano externo, en función de la modalidad de cooperativa de transporte de que se trate, éstas habrán de cumplir ciertos requisitos previos (según el caso, capacitación profesional, honorabilidad, capacidad económica, autorización administrativa) que las habilitarán, desde la perspectiva del Derecho público, para el desarrollo de la actividad de transporte y/o de las actividades auxiliares y complementarias del mismo, y cuyo incumplimiento derivará en la imposición de sanciones de orden administrativo expresamente previstas para estas entidades.

Todo ello configura unas sociedades cooperativas que operan en el sector de los transportes revestidas de ciertas especialidades que las diferencian del resto de operadores de transporte (en sentido amplio) y que inciden en su forma de actuar en el mercado con los clientes cargadores o con transportistas terceros ajenos a la base social, llevando a cabo la contratación en nombre propio y asumiendo la obligación de transporte y custodia con la adquisición de la condición de porteador contractual, en un sentido jurídico privado. Por su parte, la subcontratación configurada por el sistema de ordenación de los transportes terrestres separa el “transportista” de los “operadores de transporte” (en sentido estricto) y los somete a estatutos jurídicos distintos,¹² respecto de los cuales cabe averiguar si es posible incluir, y con qué especialidades, a las sociedades cooperativas de transporte y sus miembros.

¹¹ *Vid.* respecto a los distintos niveles de protección de que pueden ser objeto las cooperativa y la incongruencia del art. 13 LRFC en relación con su pérdida, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico de la sociedad cooperativa del siglo XXI. Realidad actual y propuestas de reforma*, Dykinson, Madrid, 2009, pp. 467-468.

¹² *Vid.* PILOÑETA ALONSO, L. M., “El subtransporte: análisis crítico y teórico de un concepto práctico”, en *RDM*, núm. 262, 2006, pp. 1417-1421, que considera que la subcontratación en el sistema de ordenación de los transportes terrestres se configura, con cierta incongruencia, eludiendo por un lado el concepto jurídico privado de porteador, pero después volviendo al considerar los intermediarios como responsables que asumen el transporte a través de la contratación del mismo en nombre propio.

Así, es necesario definir la actuación interna de la sociedad respecto de sus socios (trabajadores o transportistas habilitados), y a la inversa, derivada de una relación mutualista (en el contexto de la cooperación) en la que destaca el derecho-deber de éstos de participar en la actividad económica con la que ven satisfechas sus aspiraciones y necesidades económicas y sociales. Esta participación y las circunstancias que la rodean plantean importantes dudas en la doctrina acerca de la estructura lógico-jurídica a la que responden¹³ y viene condicionada por el alcance que se le haya otorgado al término actividad cooperativizada, que asimismo revierte en el grado en el que la cooperativa puede entablar relaciones con sujetos terceros ajenos a la condición de socio y, a la inversa, en el grado en el que el socio queda sujeto al marco cooperativo o puede realizar actividades competitivas al margen del mismo (especialmente relevante en el caso de las cooperativas de transportistas, en las que los socios transportistas están habilitados para la realización del transporte).

La posición (en su caso, porteador contractual, porteador efectivo) que finalmente ocupe tanto la empresa cooperativa como los socios – que en las cooperativas de transportistas son los que ejecutan materialmente el transporte contratado por la entidad al amparo de la autorización de transporte de la que son titulares – delimitará la responsabilidad jurídica privada a la que cada una de estas figuras habrá de hacer frente en el supuesto de que se produzca un cumplimiento defectuoso o un incumplimiento de los concretos términos del contrato de transporte.

Finalmente, es apropiado hacer una previa concreción terminológica respecto a dos importantes cuestiones.¹⁴ La primera relativa a la propia denominación de las sociedades cooperativas de transporte. Con el fin de procurar cierta uniformidad y puesto que en función de los autores que tratan el tema o de las normas jurídicas, estatal o autonómicas, este específico tipo societario dedicado al transporte es designado de formas parcialmente distintas que pueden conducir a cierta confusión, se ha creído

¹³ Cfr. LAMBEA RUEDA, A., *Cooperativas de viviendas. Promoción, construcción y adjudicación de la vivienda al socio cooperativo*, 2ª ed., Comares, Granada, 2007, p. 95, que considera que no se ha planteado ni concretado en la evolución normativa cooperativa a qué estructura lógico-jurídica responde la participación del socio en los servicios cooperativos; lo que plantea ciertos problemas, ya que la obtención de este servicio cooperativo es la razón esencial por la que el socio ingresa en la cooperativa.

¹⁴ Otras cuestiones acerca de la terminología se concretan en los apartados específicos en los que éstas se tratan.

conveniente hacer uso de la expresión “sociedades cooperativas de transporte” con carácter general, de forma que se incluye en ésta cualquier tipo de cooperativa que desarrolle su actividad empresarial o su objeto social en el sector del transporte: principalmente, la “sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte o de las actividades auxiliares o complementarias del transporte por carretera” (como la recoge el art. 52.2 ROTT, y que se ha considerado oportuno denominar de manera más breve “cooperativa de trabajo asociado de transporte”) y la “sociedad cooperativa de transportistas”; si bien, no son las únicas que existen en el panorama nacional consecuencia de la asunción de competencias legislativas en materia de sociedades cooperativas por parte de las Comunidades Autónomas.

La segunda se refiere a la actividad cooperativa o cooperativizada, pieza clave en el análisis del conjunto de actividades que las sociedades cooperativas de transporte desarrollan. Convenimos con algunos autores en la idea de que el uso de la expresión “actividad cooperativa” en lugar de “actividad cooperativizada” resultaría más conveniente y correcto desde un punto de vista lingüístico. Sin embargo, la segunda de ellas está tan extendida en los distintos ámbitos, normativo, doctrinal y práctico, que es posible referirse al contenido de la misma indistintamente con ambas expresiones.¹⁵

¹⁵ Cada vez más la doctrina considera más adecuado el uso de la primera de las expresiones. *Vid.* al respecto, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 17, nota 52; VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., p. 63; LAMBEA RUEDA, A., *Cooperativas de viviendas...*, 2ª ed., op. cit., passim; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 422-423.

CAPÍTULO I - CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

1. APROXIMACIÓN AL ENTORNO JURÍDICO Y SOCIAL DEL CONCEPTO Y PRINCIPIOS COOPERATIVOS

La cooperativa es un modelo de empresa en la que subyace una ideología particular, una doctrina,¹⁶ un “espíritu cooperativo”,¹⁷ que está inspirado en una serie de principios y valores que dotan a esta institución de una naturaleza especial con historia y tradición propia de alcance internacional “claramente diferenciada del resto agentes económicos”.¹⁸ Por otro lado, el fenómeno de las cooperativas es al mismo tiempo una realidad local, de modo que, partiendo de esa base ideológica esencial y común, las características específicas y diferentes de un entorno diverso imprimen en las cooperativas de cada región o Estado unas particularidades propias.¹⁹

Los principios cooperativos no han sido una realidad inmutable, sino un proceso, una evolución, heredera de un movimiento que surgió en diferentes países a partir de los años 40 del siglo XIX cuando el cambio industrial y urbano cambiaron de forma drástica la forma de vida en Europa. La Alianza Cooperativa Internacional (ACI), como

¹⁶ Sobre los tres elementos básicos: doctrina, organización y movimiento, v. SALINAS RAMOS, F., “Notas para bucear en la identidad cooperativa”, en *REVESCO*, núm. 61, 1995, pp. 156-170. El plano ideológico como uno de los tres planos de la pluridimensional del fenómeno cooperativo, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro en la sociedad cooperativa*, Ed. McGraw-Hill, Madrid, 1997, pp. 46-47.

¹⁷ Cfr. MARTÍNEZ CHARTERINA, A., “Los valores y principios cooperativos”, en *REVESCO*, núm. 61, 1995, p. 39.

¹⁸ Entre otros, MONZÓN CAMPOS, J. L., “Principios cooperativos y realidad cooperativa en España”, en MONZÓN, J. L. / ZEVI, A. (DIRS.), *Cooperativas, mercado, principios cooperativos*, CIRIEC-España, 1994, p. 115. En este mismo sentido, VARGAS SÁNCHEZ, A., “La identidad cooperativa y la cooperativa como empresa: luces y sombras”, en *REVESCO*, núm. 61, 1995, p. 182.

¹⁹ Vid. ACI, *The International Co-operative Alliance Statement on the Co-operative Identity. The Co-operative Principles – Declaración de la Alianza Cooperativa Internacional sobre la Identidad Cooperativa. Los principios cooperativos*, 3ª ed., Confederación de Cooperativas de la Comunidad Valenciana, 1995, pp. 21-67 (editado anteriormente por el Consejo Superior de Cooperativas de Euskadi), que analiza cinco tradiciones diferentes adaptadas de distinta forma en diferentes sociedades y culturas.

Respecto a los padres teóricos del cooperativismo en Alemania, Francia e Inglaterra, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 71-79. En Suecia, NILSSON, J., “Principios y prácticas cooperativas en cooperativas de producción”, en MONZÓN, J. L. / ZEVI, A. (DIRS.), *Cooperativas...*, op. cit., p. 268. Asimismo, TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios cooperativos. A propósito de la Ley 27/1999, de 16 de julio, de cooperativas”, en *RCDI*, núm. 658, marzo-abril, Madrid 2000, p. 1329; DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado: Aspectos jurídico-laborales*, CES, núm. 175, Madrid, 2005, pp. 15-29.

máximo órgano representativo del fenómeno cooperativo a nivel internacional, decidió adoptar por primera vez en el XV Congreso de París de 1937 como principios cooperativos propios los principios de Rochdale,²⁰ posteriormente revisados en el XXIII Congreso de la ACI celebrado en Viena en septiembre de 1966 y finalmente redactados en su formulación actual cuando la Alianza formuló la Declaración sobre la identidad cooperativa en su XXXI Congreso de Manchester de 23 de septiembre de 1995 con motivo del centenario de su creación.²¹

Siguiendo una nueva metodología se constata que los principios cooperativos son consecuencia de la existencia de unos valores básicos, de ellos se derivan y a ellos tienden para poder dar un sentido global, unitario y completo al movimiento cooperativo. De esta forma, no son sólo unos mandamientos, sino también unas pautas para evaluar el comportamiento y tomar decisiones, y un marco a través del cual las cooperativas pueden alcanzar sus metas y su futuro. En este sentido pues es esencial seguir no sólo la letra de estas premisas sino también su propio espíritu.²²

²⁰ Principios de la sociedad *Rochdale Society of Equitable Pioneers* (“Justos Pioneros de Rochdale”), fundada por 28 obreros industriales en 1844.

²¹ Vid. BÖÖK, S. Á., *Co-operative Values in a Changing World*, ACI, Geneva, 1992, obra fundamental, junto con *Co-operative Principles: Today and Tomorrow* de W. P. WATKINS, en la que se basa la revisión de los principios cooperativos que se formulan finalmente en la Declaración sobre la identidad cooperativa de 1995. Vid., entre otros, CIRIEC, “Los principios cooperativos del siglo XXI”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 19 especial, octubre 1995, pp. 37-39; CRACOGNA, D., “La identidad cooperativa en un mundo cambiante”, en *AEC*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1993, pp. 87-96, y “Reflexiones sobre los valores y los principios cooperativos en la Alianza Cooperativa Internacional”, en *AEC*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1991, pp. 97-109; DABORMIDA, R., *Evoluzione dei principi e del diritto cooperativo: dall'autopia all'imprenditoria del futuro*, Riv. Cooperaz., núm. 31, diciembre 1987, pp. 67-77; DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., pp. 41-49; KESSELMAN DE UMANSKY, S. E., “Valores y principios cooperativos: comentario a raíz de su formulación por la Alianza Cooperativa Internacional en Manchester, 1995”, en PRIETO JUÁREZ, J. A. (COORD.), *Sociedades Cooperativas: Régimen jurídico y gestión económica*, Ibidem Ediciones, Madrid, 1999, pp. 15-30; LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, G. R., “La sociedad cooperativa desde la perspectiva de la Alianza Cooperativa Internacional (ACI) y las sociedades anónimas laborales frente al concepto jurídico de cooperativa” en *REVESCO*, núm. 61, 1995, p. 90; MONZÓN CAMPOS, J. L., “Las cooperativas de trabajo asociado ante la reforma de los principios cooperativos”, en *REVESCO*, núm. 61, 1995, pp. 47-50; SALINAS RAMOS, F., “Notas para bucear...”, op. cit., pp. 170-177; SANZ JARQUE, J. J., “Introducción. Congreso Centenario de la ACI. Manchester 1995”, en *REVESCO*, núm. 61, 1995, pp. 11-14; TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., p. 1330. Asimismo, para un recorrido histórico sobre la tradición y evolución cooperativa, vid. MARTÍNEZ CHARTERINA, A., “Los valores...”, op. cit., pp. 38-45; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 69-90; ACI, “Into the Twenty-First Century: Co-operatives Yesterday, Today and Tomorrow – En los albores del siglo XXI. Las Cooperativas ayer, hoy y mañana”, en ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., 1996, pp. 68-85.

²² Vid. en relación con los valores, los principios y los métodos prácticos cooperativos, MÜNKNER, H. H., “Ideas generales, principios y métodos prácticos de la acción cooperativa”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 9, diciembre 1990, pp. 143-147; CRACOGNA, D., “La identidad cooperativa...”, op. cit., p. 90. Asimismo, ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., pp. 21-67.

Es necesario señalar que la ACI no ha sido el único organismo internacional que ha abordado esta cuestión,²³ como así lo ponen de manifiesto los distintos documentos aprobados a nivel internacional, si bien en éstos siempre se hace referencia a los principios establecidos por la máxima autoridad cooperativa internacional. Por un lado, la Organización Internacional del Trabajo adoptó en 1966 la denominada *Recomendación 127 – Recomendación sobre el papel de las cooperativas en el progreso económico y social de los países en vías de desarrollo* – y posteriormente, en 2002, la *Recomendación 193 – Recomendación sobre la promoción de las cooperativas* –.²⁴ Asimismo, la Organización de Naciones Unidas aprobó la *Resolución 56/114*, en la 88ª reunión plenaria de la Asamblea General el 19 de diciembre de 2001, bajo el título *Las cooperativas en el desarrollo social*,²⁵ en la que insta a los Estados miembros a elaborar o revisar sus políticas nacionales sobre cooperativas teniendo en cuenta el Proyecto de directrices encaminadas a crear un entorno propicio para el desarrollo de las cooperativas,²⁶ incorporado como anexo del Informe 2001/68 del Secretario General, de 14 de mayo de 2001.²⁷

También la Unión Europea, por su parte, ha seguido una política de fomento del cooperativismo. En particular, es necesario atender, por un lado, a la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 23 de febrero de 2004, sobre fomento de las cooperativas en Europa²⁸ – que pone de relieve la necesidad de promover el uso de las cooperativas en toda Europa y mejorar su imagen – y el Informe sobre Economía Social del Parlamento Europeo de 26 enero de 2009,²⁹ y, por otro, el conjunto de normas comunitarias que aprueban el Estatuto de la sociedad cooperativa europea.³⁰

²³ Ni éstos han sido el único conjunto de principios que se ha formulado históricamente para guiar los movimientos cooperativos de los distintos países. Entre otros, v. NILSSON, J., “Principios y prácticas cooperativas...”, op. cit., pp. 268-271.

²⁴ La R127 fue aprobada por la OIT en su 50ª Conferencia General en Ginebra en junio de 1966. Con el fin de reflejar los cambios experimentados por la institución y el movimiento cooperativos, conjugándolos con lo establecido por la ACI, adoptó la R193 en su 90ª Conferencia, el 20 de junio de 2002. Textos oficiales en <http://www.ilo.org/global/lang-en/index.htm> (20 de abril de 2011).

²⁵ A/RES/56/114.

²⁶ A/56/73-E/2001/68, anexo.

²⁷ A/56/73-E/2001/68 y Add.1.

²⁸ COM(2004) 18 final.

²⁹ 2008/2250(INI).

³⁰ Reglamento (CE) núm. 1435/2003, del Consejo, de 23 de julio, relativo al Estatuto de la sociedad cooperativa europea (SCE) (DO L 207, de 18 de agosto de 2003) y la Directiva 2003/72/CE del Consejo,

Es destacable la marcada presencia de los principios cooperativos en la doctrina y normativa española³¹ en comparación con los países de nuestro entorno.³² Sin embargo, la realidad autonómica en España, en conjunción con otras causas que más adelante se analizan, ha propiciado que en nuestro país no exista una uniformidad normativa en lo que a la realidad cooperativa se refiere. No obstante, a salvo de puntuales singularidades en las normas cooperativas estatal y autonómicas, la divergencia entre unas regiones y otras no es de tal magnitud que justifique esta delirante disociación normativa.³³ En este contexto, todas las definiciones³⁴ que podamos extraer de la variada normativa que inunda el panorama nacional, se enuncien o no literalmente en ellas los dictados de la ACI, se basan en estos principios y valores universalmente aceptados, previos a las propias legislaciones cooperativas.³⁵

De esta forma, el legislador consigue vincular la filosofía cooperativista procedente de la Alianza Cooperativa Internacional con la normativa legal vigente. Así, nos encontramos, por un lado, con leyes autonómicas que reflejan los postulados del movimiento cooperativo, citando o remitiendo de forma expresa a la ACI y a sus principios y valores,³⁶ por otro lado, leyes que remiten a los principios del

de 22 de julio, por la que se completa el Estatuto de la sociedad cooperativa europea en lo que respecta a la implicación de los trabajadores (DO L207, de 18 de agosto de 2003); Directiva transpuesta mediante la Ley 31/2006, de 18 de octubre, sobre implicación de los trabajadores en las sociedades anónimas y cooperativas europeas (BOE núm. 250, de 19 de octubre de 2006) a la que se ha sumado la Ley 3/2011, de 4 de marzo, por la que se regula la sociedad cooperativa europea con domicilio en España (BOE núm. 57, de 8 de marzo de 2011).

³¹ Cfr. TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., p. 1331.

³² Por ejemplo, respecto del fenómeno cooperativo en Alemania. Acerca del sector cooperativo francés, v. CHOMEL, A. / VIENNEY, C., “Evolution des principes et des règles des organisations coopératives en France (1945-1992)”, en MONZÓN, J. L. / ZEVI, A. (EDS), *Coopératives, marchés, principes coopératifs*, CIRIEC, De Boeck Université, Bruxelles, 1995, pp. 117-154. Sobre el fenómeno cooperativo italiano, entre otros, MARINI, M. / ZEVI, A., “La cooperación italiana y los principios cooperativos”, en MONZÓN, J. L. / ZEVI, A. (DIRS.), *Cooperativas...*, op. cit., pp. 205-232.

³³ Algunas CCAA han llegado incluso a promulgar varias leyes sobre cooperativas de rango y categorías cooperativas distintas.

³⁴ Señala la doctrina la necesidad de regular un concepto legal de cooperativa restrictivo, de forma que “debe ser cooperativa exactamente aquella que la norma constitucional ordena fomentar” (MONZÓN CAMPOS, J. L., “Principios cooperativos...”, op. cit., p. 115).

³⁵ Como realidad previa a cualquier enunciado jurídico, los legisladores se vieron obligados a aceptar un fenómeno social cuyo perfil ya estaba muy elaborado. Respecto de la “reserva psicológica del legislador”, TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., pp. 1333-1336.

³⁶ La LC 1999 sigue la estela de su precedente LGC 1987 al remitirse a los principios de la ACI; remisión que no se encuentra en las anteriores leyes. Sin embargo, la ley estatal vigente no enumera los principios, aunque se propuso en el debate parlamentario (Enmienda núm. 145, Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, Serie A, número 125-7, de 17 de noviembre de 1998). Vid. AAVV, *Ley de Cooperativas. Trabajos Parlamentarios*, Cortes Generales, Madrid, 2000, p. 100. Asimismo, es el caso de la mayoría de las leyes autonómicas: LCAr 1998, LCG 1998, LCM 1999, LCLR 2001, LCC

cooperativismo, aunque sin enumerarlos o mencionar a la ACI³⁷ y, finalmente, leyes que enumeran unos principios – ciertamente los universalmente aceptados – pero sin mención alguna a la organización no gubernamental y de tal forma que parecen ser postulados de creación propia.³⁸

La cooperativa en cualquier caso es un hecho social, previo a un cooperativismo institucionalizado jurídicamente,³⁹ y los principios cooperativos no son el resultado de la iniciativa del legislador, sino presupuesto de su regulación legal,⁴⁰ y en esta condición de principios previos a la norma, configuran un “supraconcepto” de cooperativa – un concepto suprapositivo de cooperativa – en el que se revela una naturaleza socio-económica y en el que el tipo legal de cooperativa que el legislador ha elegido constituye únicamente una de las opciones posibles.⁴¹ Sin embargo, no todo legislador opta por una vestidura jurídica ajustada convenientemente a los principios cooperativos. De hecho, una cooperativa puede ser denominada como tal por haber adoptado la forma jurídica que el ordenamiento jurídico ha puesto a su disposición, sin ser una verdadera cooperativa en el sentido formulado por la Alianza.⁴² Por el contrario, existen también

2002, LCCL 2002, LCCLM 2010, LCCV 2003, LFCN 2006 y LSCM 2006. Algunas (LCCV o LSCM) tras aludir a la ACI, transcriben textualmente el listado de los principios cooperativos.

³⁷ La LCIB 2003, la LCPV 1993 y la LSCE 1998 se limitan a disponer el ajuste de la estructura y funcionamiento de la cooperativa y de la participación de sus miembros a unos *principios del cooperativismo*, cuya localización no se señala, si bien es evidente que se trata de los principios que subyacen en el movimiento cooperativo.

³⁸ La LSCA 1999 enuncia una serie de principios que informan la constitución y funcionamiento de las cooperativas andaluzas, que, si bien se basan claramente en los principios cooperativos universales, parecen reclamar una originalidad propia.

Aun cuando se han producido ciertos cambios, debido a la promulgación de nuevas leyes autonómicas, el panorama cooperativo autonómico sigue permitiendo la clasificación reflejada por TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., pp. 1336-1337.

³⁹ Vid. DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., p. 15.

⁴⁰ En este sentido, TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., pp. 1338-1339; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 43.

⁴¹ Entre otros, LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, G. R., “La sociedad cooperativa...”, op. cit., p. 105. En referencia a la doctrina alemana acerca del citado *Überpositiver Genossenschaftsbegriff* véase PAULIK, H., *Die eingetragene Genossenschaft als Beispiel gesetzlicher Typenbeschränkung: Zugleich ein Beitrag zur Typenlehre im Gesellschaftsrecht*, Mohr, Tübinga, 1954, pp. 99-106 (TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., p. 1339).

⁴² También en nuestro ordenamiento jurídico se encuentran ejemplos de esta “desviación” de la esencia cooperativa, incluso respecto al segundo principio – gestión democrática por parte de los socios, que GARCÍA-GUTIÉRREZ califica de genuino y específico de las cooperativas –, por ejemplo, en el voto plural (aun siendo ponderado) permitido en alguna de las cooperativas de primer grado, entre ellas las de transportistas (art. 26.4 LC). Vid. GARCÍA-GUTIÉRREZ FERNÁNDEZ, C., “Las sociedades cooperativas de Derecho y las de arreglo con arreglo a los valores y a los principios del Congreso de la Alianza Cooperativa Internacional de Manchester de 1995: especial referencia a las sociedades de responsabilidad limitada reguladas en España”, en *REVESCO*, núm. 61, 1995, pp. 55, 59-62; LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, G. R., “La sociedad cooperativa...”, op. cit., pp. 91-92; TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., p. 1349.

entidades constituidas bajo formas jurídicas nominalmente ajenas al cooperativismo que sin embargo se adaptan de forma voluntaria a los principios cooperativos.⁴³

No parece razonable olvidar que las sociedades cooperativas como tales – entre ellas cabe incluir las que desarrollan su actividad económica en el sector del transporte – se rigen, en su estructura y funcionamiento, por los postulados cooperativos y las normas cooperativas vigentes en cada momento. No es posible así hacer una abstracción de la sociedad concreta, en este caso, las sociedades cooperativas de transporte, sin atender a que su esencia es cooperativa y ésta influye de manera decisiva en el modo en el que desarrollan sus actividades económicas.

También es necesario tener en cuenta que el valor normativo o interpretativo que se otorgue a los principios cooperativos en el contexto jurídico español viene condicionado por el inciso final del artículo 1.1 LC,⁴⁴ que recoge un “problema de pautas interpretativas, y vinculantes, de toda sociedad cooperativa”,⁴⁵ heredado de la normativa precedente. Hay que partir de la consideración de que los principios declarados por la ACI, tal y como ella misma proclama, son “*pautas mediante las cuales las Cooperativas ponen en práctica sus valores*”, es decir, un modelo a seguir, un modelo factible⁴⁶ y flexible; pero un modelo establecido en un plano social.⁴⁷

Cierta doctrina considera que los principios cooperativos son principios generales en materia cooperativa y, como fuente del Derecho, pueden ser utilizados como criterios interpretativos, siendo posible su invocación ante los tribunales en defecto de ley o costumbre (*ex artículo 1.4 Cc.*).⁴⁸ Otros entienden, por su parte, que, si

⁴³ En este sentido es posible distinguir entre las llamadas “falsas cooperativas” y las “cooperativas de hecho”. Vid. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 43-45.

⁴⁴ Ley 27/1999, de 16 de julio, de cooperativas (BOE núm. 170, de 17 de julio de 1999).

⁴⁵ Aun referido a la precedente LGC 1987, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código de Comercio y legislación mercantil especial. Tomo XX. Ley General de Cooperativas*, SÁNCHEZ CALERO, F. / ALBALADEJO, M. (DIRS.), Ed. Revista de Derecho Privado, Vol. 1º Artículos 1 a 28, Madrid, 1989, p. 13.

⁴⁶ Vid. PAZ CANALEJO, N., “Principios cooperativos y prácticas societarias de la cooperación”, en *REVESCO*, núm. 61, 1995, p. 19. Asimismo, ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., p. 45; CRACOGNA, D., “Reflexiones sobre los valores...”, op. cit., p. 98; MARTÍNEZ CHARTERINA, A., “Los valores...”, op. cit., pp. 38-39.

⁴⁷ Vid. NILSSON, J., “Principios y prácticas cooperativas...”, op. cit., pp. 262, 268. Asimismo, DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., p. 41; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 43.

⁴⁸ Cfr. MARTÍN VIDAL, J. A., “Capítulo I. Disposiciones generales”, en GARCÍA SÁNCHEZ, J. A. (COORD.), *Cooperativas. Comentarios a la Ley 27/1999, de 16 de julio*. Vol. I, CGN, Madrid, 2001, p. 34 *in fine*, al referirse a la postura defendida por NAVARRO VIÑUALES y CABANAS TREJO.

bien su origen extralegal (como práctica social) impide su consideración como principios generales del Derecho, en la normativa española, inspiran la legislación cooperativa y son susceptibles de aplicación directa porque ha sido voluntad del legislador español incorporarlos en las normas cooperativas como pautas imperativas. De esta forma, cumplen una función interpretativa sistemática (más que finalista) sin ser en sí mismos criterios interpretativos, sino propiamente normas – Derecho objetivo – que vinculan a los diversos operadores jurídicos.⁴⁹

En el contexto normativo de nuestro país, algunas de las leyes cooperativas aprobadas a nivel autonómico reconocen en su articulado de forma expresa la incorporación de los principios cooperativos a las fuentes de derecho cooperativo como principios generales (art. 1.2 LCC 2002) o los reconocen como principios generales informadores (art. 3 y DA 1ª LCCV 2003, respecto de los principios y los valores).⁵⁰ Sin embargo, la mayoría omite cualquier alusión expresa al valor interpretativo de los valores y principios cooperativos en relación con la normativa reguladora y prescriben la “conformidad”⁵¹ o el “ajuste”⁵² de las cooperativas a los principios recogidos en la norma.

Por su parte, la jurisprudencia, aun cuando no parece haber señalado de forma literal la validez normativa e interpretativa de los principios cooperativos,⁵³ establece como *ratio decidendi* la idea fundamental de que los principios cooperativos – al menos, los más significativos incorporados en las normas – informan la normativa sobre cooperativas y el funcionamiento de las mismas y de sus miembros.⁵⁴

⁴⁹ Vid. TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., pp. 1340-1346. Asimismo, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 43-45; MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico de cooperativa”, en MOYANO FUENTES, J. (COORD.), *La sociedad cooperativa: un análisis de sus características societarias y empresariales*, Publicaciones de la Universidad de Jaén, Jaén, 2001, p. 63; VICENT CHULIÁ, F., voz “Cooperativa (Dº Mercantil)”, en *Enciclopedia Jurídica Básica*, Civitas, Madrid, 1995, p. 1722.

⁵⁰ Asimismo, aunque de forma más parca, la LSCA 1999 (art. 2.2) y la LCIB 2003.

⁵¹ Es el caso de la LC 1999 y la LCCL 2002.

⁵² Es el caso de las restantes leyes autonómicas: LCAr 1998; LCCLM 2010; LCG 1998; LCLR 2001; LCM 1999; LFCN 2006; LSCM 2006; LCPV 1993 y LSCE 1998.

⁵³ Respecto a la jurisprudencia referente a los principios cooperativos, entre otras, STS 121/2009 de 26 de febrero (RJ\2009\1519, especialmente FJ 4º); o STS 229/1998 de 16 de marzo (RJ\1998\1568, FJ 8º y 9º); pero son pocas las sentencias que contienen una referencia expresa a la aplicación de los principios por su valor rector o interpretativo de la normativa cooperativa.

⁵⁴ Respecto del principio de igualdad, que informa la constitución y el funcionamiento de la cooperativa con arreglo a la Ley, STS de 20 de marzo de 1986 (RJ\1986\1273, FJ 1º), vigente la LC 1974. Se reitera así la doctrina establecida en la STS de 26 de enero de 1983 (RJ\1983\389). Asimismo, STS de 4 de junio de 1992 (RJ\1992\4994, FJ 1º).

Finalmente, es necesario observar que prácticamente todas las leyes cooperativas españolas expresan, de una manera u otra, que los principios cooperativos se aplicarán “*en los términos resultantes de la presente Ley*” (fórmula recogida por la Ley cooperativa estatal de 1999, heredada de la precedente de 1987), por lo que el alcance real de tales premisas cooperativas se verá subordinado a lo que efectivamente se establezca en los preceptos legales.⁵⁵ En el momento en que se produzca un conflicto jurídico, un desajuste entre el criterio del legislador español y el de la Alianza, será preciso tomar partido, de acuerdo con la ley, por una interpretación favorable a la norma jurídica; si bien, el hecho de que la Ley no exponga las reglas básicas de la cooperación, hace necesario el estudio sistemático de toda la normativa, de forma que se pueda dilucidar si éstas coinciden o no con los principios establecidos por la ACI.⁵⁶

2. CONCEPTO, CARACTERES Y NATURALEZA JURÍDICA

Las sociedades cooperativas que operan en el específico sector de los transportes, prestando servicios de transporte de mercancías por carretera y/o llevando a cabo actividades auxiliares y complementarias del mismo son entidades que participan plenamente de los caracteres propios de este tipo societario. Por esta razón, el análisis de la naturaleza y las características esenciales de las cooperativas de transporte supone la necesidad de realizar un examen, en términos generales, de la naturaleza y características inherentes a las cooperativas y entrar en el debate, ciertamente agitado, que se ha generado por la doctrina en la evolución de esta institución.

La cooperativa es una institución nacida de una práctica social ajena en principio a las estructuras puramente jurídicas, por lo que los legisladores pudieron optar por dos posibilidades para la recepción jurídica del fenómeno: bien ajustar esta institución a alguna estructura ya existente en el panorama jurídico o bien establecer una regulación legal *ad hoc* que permitiera recoger las características específicas propias de la misma.⁵⁷

⁵⁵ Vid. entre otros, MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, 2ª ed., Tecnos, Madrid, 2002, p. 89; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 38. La discusión sobre la eliminación o no de este inciso proviene ya de la LGC 1987 (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 43). En la LGC 1974 y su Reglamento de 1978 se incluía un inciso similar (art. 2.1), aunque sin hacer mención a la ACI o al movimiento cooperativo.

⁵⁶ Cfr. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 47.

⁵⁷ Acerca de las distintas opciones adoptadas en los países de nuestro entorno, VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico del nuevo Reglamento de Cooperación (Decreto 2396/1971 de 13 de agosto, BOE de 9

La doctrina señala la importancia de dar una definición legal de la institución cooperativa con una finalidad delimitadora del fenómeno jurídico cooperativo, de forma que permita diferenciar la cooperativa de otros fenómenos análogos e institucionalizar sus principios, naturaleza y régimen jurídico.⁵⁸ No obstante, el ordenamiento jurídico no es un hecho estático, sino un proceso en el que el supuesto de hecho de la norma – y en particular, su interpretación y aplicación concreta –, puesto que se refiere a una realidad social cambiante, varía también con el tiempo asumiendo significados y contenidos nuevos.⁵⁹ Así, el fenómeno cooperativo cooperativo y sus normas reguladoras han sido una realidad cambiante,⁶⁰ y con ello, su concepto, objeto de profundos debates doctrinales en relación a sus caracteres esenciales, debido a la gran variedad de factores implicados: elementos de naturaleza histórica, socio-económica, ideológica o legal, que dificultan la elaboración de un concepto general de empresa cooperativa.

Históricamente,⁶¹ la regulación legal de la cooperativa, desde que dejara en España a finales del s. XIX “la clandestinidad jurídica”,⁶² ha ido variando en función de los principios político-sociales vigentes,⁶³ de las necesidades existentes y de la evolución doctrinal y legal de esta institución; desde sus inicios jurídicos más estables, aunque no exentos de crítica, dentro del régimen de reconocimiento y control

de octubre)”, en *RDM*, núm. 125-126, julio-diciembre, Madrid, 1972, pp. 433-434; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 91-92, 96.

⁵⁸ Cfr. VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., pp. 445-448, 452 y ss. La definición de cooperativa debe responder a tres cuestiones: su naturaleza jurídica, la condición de socio y sus fines sociales. Respecto de la necesidad de dotar a las legislaciones de una definición o descripción de cooperativa, véase la R127 de la OIT (ap. 12.1.a).

⁵⁹ Expresando las ideas de TULLIO ASCARELLI, FERRI, G., “Il pensiero giuridico di Tullio Ascarelli”, en *Studi in memoria di Tullio Ascarelli*, Ed. Giuffrè, Milano, 1969, CXLVI-CXLVII (VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., p. 452).

⁶⁰ Vid. GINTO MONZÓN, C. M., “La Cooperativa: Concepto”, en MERINO HERNÁNDEZ, S. (DIR.), *Manual de Derecho de Sociedades Cooperativas*, GEZKI-Consejo Superior de Cooperativas de Euskadi, Vitoria, 2008, pp. 39-40. Asimismo, ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., p. 23.

⁶¹ En cuanto al estudio sistemático de la evolución legislativa en materia de cooperativas, vid. VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., pp. 464-470; PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 10-13; MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., pp. 36-44. Los textos de las normas cooperativas, desde la Ley de asociaciones de 1887 hasta el Reglamento para la aplicación de la Lcoop de 1942, en *REVESCO*, núm. 22, 1970.

⁶² Referida en particular a la sociedad cooperativa de producción, VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción (un estudio sobre el trabajo asociado)*, Ed. Montecorvo, Madrid, 1975, p. 52. Vid. asimismo VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., p. 458.

⁶³ Destaca la gran influencia del Estado sobre el fenómeno cooperativo, VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., pp. 443, 464. Así también, VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., p. 65; CARRASCO MONTEAGUDO, I., “Razones históricas y sociológicas de la evolución de las sociedades cooperativas: la dinámica de los movimientos sociales y la herencia del pasado”, en PRIETO JUÁREZ, J. A. (COORD.), *Sociedades Cooperativas...*, op. cit., pp. 216-220.

administrativo del derecho de asociación⁶⁴ hasta su actual regulación en sede del Derecho de sociedades, sin ser pacífico en la doctrina la naturaleza mercantil o civil de la misma (o incluso su condición societaria).

Actualmente, en el sistema cooperativo español, hay tantas definiciones legales como leyes autonómicas aprobadas; hecho que hace más compleja aún la posibilidad de alcanzar un concepto general que se ajuste a todas ellas. En cualquier caso, la definición legal de cooperativa recogida en el artículo 1.1 LC, aplicable a las entidades de ámbito estatal, permite deducir ciertas de las características esenciales de esta entidad, algunas de ellas directamente relacionadas con los principios cooperativos.

2.1. Cuestiones acerca de la naturaleza y caracteres jurídicos de la cooperativa

La naturaleza jurídica de la institución cooperativa es uno de los aspectos más relevantes y al tiempo más debatidos por la doctrina española en este ámbito, del que surgen cuestiones diversas de relevancia jurídica fundamental: especialmente, la existencia o no de finalidad lucrativa en la cooperativa, su posible calificación como sociedad y, en su caso, la naturaleza mercantil, civil o *sui generis* de la misma. Con ellos no se cierra el amplio elenco de caracteres que reviste esta entidad (como empresa mutualista, de participación o de economía social, por ejemplo), pero, en cualquier caso, éstos últimos (salvo quizá el carácter mutualista) no han sido motivo de tan profunda división doctrinal como han supuesto los primeros.⁶⁵

Desde un punto de vista internacional, el Informe sobre la Declaración sobre la identidad cooperativa señala que la cooperativa “es «una asociación de personas». Esto significa que las cooperativas son libres para definir «personas» en cualquier forma jurídica que elijan” y, bajo este prisma, subraya que “las cooperativas están organizadas por los socios para su beneficio individual y mutuo. [...] Aunque la mayoría existe principalmente para alcanzar fines económicos, tienen también metas sociales y culturales”.⁶⁶ En principio parece, por tanto, que, acorde con la intención de la ACI de

⁶⁴ El art. 1 Ley de 30 de junio de 1887 reglamentando el Derecho de asociación (Gaceta de Madrid de 12 de julio de 1887) incluía la regulación de las cooperativas de producción de crédito y de consumo.

⁶⁵ En este apartado se pretende dar una visión general de estas cuestiones, aun cuando se corre el riesgo de sintetizar en exceso todos los planteamientos, en un sentido u otro, emanados de una erudita doctrina.

⁶⁶ Cfr. ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., pp. 25, 33.

abarcar cualquier manifestación cooperativa arraigada en cualesquiera circunstancias económicas, sociales y políticas, es viable una cooperativa revestida de cualquier tipo de forma jurídica y naturaleza, en la que es posible pretender unos fines económicos, incluso lucrativos, aunque sin dejar olvidadas las metas sociales y culturales.⁶⁷

2.1.1. Acerca del carácter societario de la cooperativa. El controvertido ánimo de lucro

Derivado de un análisis exegético de la definición aportada por la Ley de cooperativas de 1999 y siguiendo la tradición legal cooperativa española,⁶⁸ la cooperativa es una sociedad. A nivel autonómico, la situación no es homogénea, pues no todas las leyes cooperativas insisten con el mismo grado de taxatividad en la calificación societaria de esta institución.⁶⁹

Si bien es indudable que el “ejercicio de nominalismo jurídico” que realiza el legislador al respecto es una razón a tener en consideración en orden a determinar la naturaleza jurídica de este fenómeno asociativo, no es menos cierto, que, además de las importantes consecuencias de interés práctico que se derivan, “las instituciones jurídicas son lo que son por sus características intrínsecas y no por cómo se denominen”.⁷⁰

Aunque el carácter formalmente societario de la entidad cooperativa, de acuerdo con la Ley de cooperativas de 1999, parece ineludible,⁷¹ lo cierto es que la defensa de la naturaleza jurídica societaria de la cooperativa desde una perspectiva lógico-jurídica sustantiva no es unánime en la doctrina autorizada. Esto es debido en gran parte –

⁶⁷ En los países de nuestro entorno jurídico, a excepción de Portugal, no se exige que las cooperativas deban ser entidades sin ánimo de lucro (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 80). Acerca de la terminología europea convencional “*Verein/association*” y “*Gesellschaft/société*”, analizada para alcanzar un concepto general de cooperativa y su posible clasificación, en los distintos ordenamientos jurídicos europeos, SWINNEY, I., “Concepto cooperativo y los derechos cooperativos en Europa. Informe General”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 9, diciembre 1990, pp. 58-62.

⁶⁸ Desde la primera ley dedicada enteramente a regular la cooperativa – Decreto de 4 de julio de 1931, ratificado con fuerza de ley por la Ley de 9 de septiembre de 1931 (Gaceta de 10 de septiembre de 1931) – todas las normas cooperativas de ámbito estatal han otorgado a la cooperativa carácter societario. También la Constitución Española insta el fomento de las *sociedades* cooperativas (art. 129 CE).

⁶⁹ Sin embargo, incluso aquellas que en la definición de la institución prefieren parafrasear la de la ACI subrayan que se trata de una “sociedad cooperativa”. Entre otras, LSCE 1998 (art. 2); LCIB 2003 (art. 2); LCLR 2001 (art. 1.3); LCM 1999 (art. 3). La más reticente es la LCCV 2003, en la que no resulta fácil encontrar la calificación de sociedad de la institución (art. 9.2, 76, 36.6, 38.5 ó 82.3 LCCV).

⁷⁰ Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 72.

⁷¹ Refiriéndose a la LGC 1987, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 8.

además de por la evolución histórica que ha sufrido la entidad en nuestro país⁷² – a que el fin perseguido por la sociedad en general se ha identificado tradicionalmente con la finalidad lucrativa, en sentido estricto; ánimo de lucro que en consecuencia y *de lege lata* habría de perseguir toda sociedad (art. 1665 Cc. y 116 Ccom.).⁷³

En este sentido, el ánimo de lucro en sentido estricto, elemento definidor del concepto de sociedad, ha de considerarse como un incremento patrimonial de signo positivo percibido por el socio, que requiere de su adquisición previa en el patrimonio de la sociedad como *prius* operativo a su ulterior reparto entre los socios (*lucro objetivo* y *lucro subjetivo*) y que habría de obtenerse de las relaciones de la sociedad con terceros no socios (es decir, a cargo de terceros, no de los propios socios).⁷⁴ Como tal, se entendió que el carácter lucrativo era un requisito extraño a la cooperativa, al considerar que los socios no aspiran a obtener una ganancia y repartirla, sino a satisfacer unas necesidades e intereses propios desarrollando para ello una actividad en común.⁷⁵

De esta forma, las sucesivas normas españolas consideraron – hasta la LGC 1974⁷⁶ – que en la noción de cooperativa no podía alojarse un ánimo de lucro “*calificado de mercantil, o sea el que supone un beneficio exclusivo para la intermediación*” (art. 1.2 Reglamento 1943, art. 1.2 Reglamento 1971⁷⁷). No obstante, en palabras de cierta doctrina, la cuestión hubiera podido resolverse con la distinción entre “lucro mercantil” y “lucro cooperativo”, pues la ausencia de “ánimo de lucro

⁷² Evolución histórica ligada al art. 124 Ccom. y la regulación inicial del fenómeno por Ley de Asociaciones de 1887. Actualmente este debate se ha visto muy mitigado e incluso la LO 1/2002, de 2 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación (BOE núm. 73, de 26 de marzo de 2002) excluye expresamente de su ámbito de aplicación a las cooperativas (EM).

⁷³ Cfr. GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad” de las cooperativas”, en *RDM*, núm. 137, 1975, pp. 301-323, que expone las diferentes tesis, autores y normas relacionadas con la calificación societaria de la cooperativa y el ánimo de lucro en sus diferentes etapas.

⁷⁴ STS de 3 de diciembre de 1959 (RJ 4481/1959), considerando segundo. Asimismo, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 318-400; y en *La sociedad cooperativa. Las sociedades mutuas y las entidades mutuales. Las sociedades laborales. La sociedad de garantía recíproca*, Tratado de Derecho Mercantil. T. XII, Vol. 1º, Marcial Pons, Madrid, 2005, pp. 88-94.

⁷⁵ *Vid.*, entre otros, MORILLAS JARILLO, M. J., *Las sociedades Cooperativas*, Iustel, Madrid, 2008, p. 35.

⁷⁶ Ley 52/1974, de 19 de diciembre, general de cooperativas (BOE núm. 305, de 21 de diciembre de 1974).

⁷⁷ En este último se elude la calificación de “lucro mercantil”, lo que “ha abierto camino a una cuestión que desde hace tiempo viene debatiéndose por la doctrina” (VERGEZ SÁNCHEZ, M., *El derecho de las cooperativas y su reforma*, Civitas, Madrid, 1973, p. 73). Asimismo, GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., p. 105.

mercantil” no significa que las cooperativas “no puedan proponerse la búsqueda de un beneficio patrimonial”.⁷⁸

En la actualidad, el obstáculo legal que cuestionaba la posibilidad de integrar las cooperativas españolas dentro de la categoría conceptual societaria se ha superado.⁷⁹ Esto implica que, al dejar de constituir la “ausencia de ánimo de lucro” una característica esencial de la sociedad cooperativa, ésta no dejará de ser tal por el hecho de perseguir un beneficio social repartible; es decir, que, de conformidad con las leyes cooperativas españolas⁸⁰ (e incluso con las normas de carácter comunitario⁸¹), la sociedad cooperativa, en cuanto ente colectivo (no ya únicamente los socios), puede plantearse la obtención de cualquier tipo de lucro (incluso el llamado lucro mercantil); hecho que resulta decisivo en orden a su consideración como sociedad.⁸²

Tanto con anterioridad a la la Ley general de cooperativas de 1974 como en la actualidad, entre los argumentos que defiende la doctrina para sostener el carácter societario de la cooperativa se encuentra la tesis del concepto amplio de sociedad (en la cual la “finalidad lucrativa” no es un elemento esencial del contrato de sociedad), la tesis que defiende un concepto de lucro *lato sensu* (que permite cualquier tipo de ventaja patrimonial o económica, no necesariamente “positiva”), la teoría de que la

⁷⁸ “[O]btención directa por los cooperativistas de determinadas ventajas patrimoniales: la consecución de un ahorro (en las cooperativas de consumo) o una mayor remuneración (en las cooperativas de producción)” (GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., pp. 318-319). También acerca del *scopo mutualistico*, PACIELLO, A., “Las sociedades cooperativas”, en AAVV, *Derecho Italiano de Sociedades (Manual breve)*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008 (traducción de AAVV, *Diritto delle Società. Manuale breve*, Milano, 2008), p. 549. Asimismo, entre otros, MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 50.

⁷⁹ Especial mención requiere el art. 2 LCCV 2003, pero el lucro establecido en este precepto es el “lucro mercantil intracooperativo” al que la doctrina se refiere como “el lucro obtenido por la cooperativa a costa de los propios cooperativistas” en las operaciones comerciales realizadas con sus propios socios (GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., pp. 320-321), prohibido por ser manifestación del “principio cooperativo de que nadie puede enriquecerse en la cooperativa a costa de los demás miembros” (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 5), es decir, el lucro que la cooperativa perseguiría con las operaciones internas con sus socios (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 80).

⁸⁰ Tener en cuenta, como si de tipos especiales de cooperativas se tratase, las cooperativas de iniciativa social (art. 106 LC) y las calificadas especialmente como entidades sin ánimo de lucro (DA 1ª LC). *Vid.* ARGUDO PÉREZ, J. L., “Las cooperativas sin ánimo de lucro: ¿vuelta a los orígenes o respuesta a nuevas necesidades sociales?”, en *RVES*, GEZKI, núm. 3, 2007, pp. 183-189; MORILLAS JARILLO, M. J., *Las sociedades Cooperativas*, op. cit., p. 35. Asimismo, STS de 19 de junio de 2002 (RJ/2002\8204).

⁸¹ *Vid.* art. 54 TFUE (anterior art. 48 del TCE) y el Reglamento 1435/2003 relativo al Estatuto de la SCE. El Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007 (DO C 306, de 17 de diciembre de 2007) modifica el Tratado de la Unión Europea y el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, estableciendo una nueva estructura y numeración y sustituyendo el título del segundo por el “Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea” (art. 2.1) [versiones consolidadas, en el DO C 83, de 30 de marzo de 2010].

⁸² *Vid.* GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., p. 321.

cooperativa puede perseguir el “lucro cooperativo” (aunque, antes de la LGC 1974, no el “lucro mercantil”); o la propia ubicación del artículo 124 Ccom. que dejaba ver que el legislador de 1885 pretendía considerar las cooperativas “sociedades” y señalar la manera de hacerse “mercantiles”.⁸³

Aun cuando existe relevante doctrina que niega el carácter societario de la cooperativa,⁸⁴ la mayoría de los mercantilistas se decanta por considerar la cooperativa como una verdadera sociedad.⁸⁵ Yendo más allá, cierta doctrina considera la

⁸³ Vid. GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., pp. 302-303. Asimismo, MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., pp. 51-64. Como exponente máximo del concepto amplio de sociedad, GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., en especial, pp. 25-47. Comparte la postura que entiende el fin lucrativo de modo menos estricto, en base al art. 1678 Ccom., sin identificarlo con el beneficio positivo del art. 1665 Cc., DE LA CÁMARA ÁLVAREZ, M., *Estudios de Derecho mercantil*, 2ª ed., Vol. I., Editoriales de Derecho Reunidas, 1977. Así también los Comentarios a los art. 1665 y 1678 Cc., BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (COORD.), *Comentarios al Código Civil*, Aranzadi, Elcano (Navarra), 2001, p. 1884 y HERNÁNDEZ GIL, F., “Artículo 1665”, en SIERRA GIL DE LA CUESTA, I. (COORD.), *Comentario al Código Civil*, T. 7, Bosch, Barcelona, 2000, pp. 788-795; FONT GALÁN, J. I. / PINO ABAD, M., “La relevante causa negocial de la sociedad. Una relectura (sólo) jurídica del concepto legal de sociedad”, en AAVV, *Derecho de Sociedades. Libro Homenaje a Fernando Sánchez Calero*, Vol. I, Capítulo 23, Ed. McGraw-Hill, Madrid, 2002, esp. pp. 568-581.

⁸⁴ Vid. VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., pp. 452-455, que señala que la cooperativa es una institución *sui generis*, negando también así su naturaleza mercantil. Vid., como más recientes, la voz “Cooperativa (Dº Mercantil)”, en *Enciclopedia Jurídica Básica*, op. cit., p. 1722; e *Introducción al Derecho mercantil*, 21ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2008, pp. 281-283, 290-292, 694. Asimismo, respecto a la finalidad lucrativa como elemento identificador del tipo contractual “sociedad”, DÍAZ MORENO, A., “Las sociedades mercantiles”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G. J. (COORD.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, 13ª ed., Tecnos, Madrid, 2009, p. 149.

⁸⁵ En Derecho francés, la tesis del lucro *lato sensu* se presenta válida para concertar el carácter societario de la cooperativa, si bien el art. 1832 *Code Civil* fue objeto de reforma en 1978 para permitir un contrato de sociedad “*en vue de partager le bénéfice ou de profiter de l'économie qui pourra en résulter*”. Vid. asimismo, GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., pp. 96, 110-111, que considera que las cooperativas satisfacen las exigencias del concepto genérico de sociedad y pone de relieve que cuando los cooperativistas son, a su vez, empresarios capitalistas [tal sería el caso de las cooperativas de transportistas], resulta que el fin de la cooperación es precisamente una potenciación de la actividad lucrativa empresarial capitalista de sus socios. También así, MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., pp. 74-76; MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., pp. 51-54; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 372-400; BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual de Derecho Mercantil*, 16ª ed., Vol. I, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 277-278, 637 [En la 2ª edición (vigente la Lcoop. 1942), se había defendido la cooperativa como “figura «asociativa» *sui generis*”, aunque se expresaba el desacuerdo con que el art. 124 Ccom. excluyera la mercantilidad de las cooperativas. Vigente la LGC 1974, sigue diferenciando sociedad y cooperativa, entre otras razones, en base al ánimo de lucro (aunque declara que *de facto* ciertas cooperativas funcionan como sociedades), v. BROSETA PONT, M., *Manual de Derecho Mercantil*, 2ª ed, Tecnos, Madrid, 1974, pp. 148-149, 325-326; 4ª ed. (1981), pp. 156-157, 325; 5ª ed. (1983), pp. 156-157, 335; 6ª ed. (1985), pp. 162-163, 343]; FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, J. M. (COORD.), voz “sociedad”, en *Diccionario jurídico*, Aranzadi, Navarra, 2002, p. 724; MIRANDA SERRANO, L. M., “Las sociedades mutualistas y las instituciones de inversión y financiación colectiva”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G. J. (COORD.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, 13ª ed., Tecnos, Madrid, 2009, p. 281; MORILLAS JARILLO, M. J., *Las sociedades Cooperativas*, op. cit., pp. 35-36; PAZ-ARES, C., “Las sociedades mercantiles”, en URÍA, R. / MENÉNDEZ, A. / ROJO, Á. / ALONSO SOTO, R. / ARROYO, I. y otros, *Lecciones de Derecho Mercantil*, 8ª ed., Civitas-Thomson, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 347-348; SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones de Derecho Mercantil*, 33ª ed., Vol. I, Aranzadi, 2009, pp. 299-301, 686 y ss.; VÁZQUEZ CUETO, J. C., “Las sociedades con base mutualista”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G. J. (COORD.),

cooperativa un tipo social plenamente ajustado a las exigencias de la tradicional concepción contractualista, señalando que es la distribución de beneficios, es decir, la forma en que se produce el reparto entre los miembros (que se centra en el concepto de miembro y no en la especulación sobre el capital), y no el lucro en sí mismo (la presencia o ausencia de beneficios), lo que diferencia los tipos societarios de base capitalista de las cooperativas.⁸⁶

Finalmente, en relación directa con las sociedades cooperativas de transporte, es necesario hacer mención del Borrador de Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley de ordenación de los transportes terrestres para adaptarla a diversos Reglamentos de la Unión Europea de 2 de marzo de 2011. El modificado artículo 43, en su apartado b), párrafo segundo, *in fine*, establecería que no pueden otorgarse autorizaciones públicas de transporte de mercancías “*a personas jurídicas sin ánimo de lucro*”; lo que necesariamente tendría que llevar a calificar la sociedad cooperativa como entidad en la que subyace tal *animus lucrandi*, pues, de otra forma, las cooperativas dedicadas a la prestación de servicios en el sector de los transportes tendrían vedada la posibilidad de adquirir su titularidad.⁸⁷

2.1.2. Acerca de la mercantilidad de la cooperativa

Los textos legales no favorecen una calificación pacífica a favor de la mercantilidad de la sociedad cooperativa (ni de ninguna otra concepción). La doctrina quedó obligada en cierta medida por “el divorcio legal entre Cooperativas y Derecho mercantil” debido a la “desafortunada” redacción del artículo 124 Ccom.,⁸⁸ en el que se dispone que las cooperativas se considerarán mercantiles cuando se dediquen “*a actos de comercio extraños a la mutualidad*”; lo que, a falta de concreción legal, dio lugar a la aparición de interpretaciones de diversa índole, considerando básicamente que las

Derecho Mercantil I, 13ª ed., Ariel Derecho, Barcelona, 2009, pp. 518-519; VERGEZ SÁNCHEZ, M., “Las sociedades de base mutualista”, en URÍA, R. / MENÉNDEZ, A. / ROJO, Á. / ALONSO SOTO, R. / ARROYO, I. y otros, *Lecciones de Derecho Mercantil*, 8ª ed., Civitas- Thomson, Cizur Menor (Navarra), 2010, p. 605; VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 170-209.

⁸⁶ Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 82; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 322-323, 374-378; SWINNEY, I., “Concepto cooperativo...”, op. cit., pp. 58-61; VARGAS SÁNCHEZ, A., “Claves de la excelencia en la gestión de sociedades cooperativas”, en PRIETO JUÁREZ, J. A. (COORD.), *Sociedades Cooperativas...*, op. cit., p. 290.

⁸⁷ Sin embargo, el hecho de que la DT3ª otorgue a las cooperativas de transportistas autorizaciones de operador de transporte hace suponer que la ley las considera, en todo caso, entidades con ánimo de lucro.

⁸⁸ En palabras de VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., pp. 429-445.

sociedades cooperativas quedaban excluidas del ámbito del Código de comercio⁸⁹ (y por tanto, del Derecho mercantil).⁹⁰

Sin embargo, la doctrina anterior a la Ley general de cooperativas de 1974 ya aportaba argumentos, igualmente válidos en la actualidad, por los que, aunque *de lege lata* pareciera negarse la mercantilidad de la sociedad cooperativa, *de lege ferenda*, ésta debía calificarse de tal naturaleza. Además de las señaladas tesis del concepto amplio de sociedad y del lucro *lato sensu*, las sociedades cooperativas desarrollan su actividad en el mercado de bienes y servicios, operando *de facto* en el sector económico como verdaderas sociedades mercantiles. Por ello, la cooperativa (como forma de ejercicio colectivo de una empresa) habría de regularse por el Derecho mercantil, siendo además ésta acreedora del Estatuto del comerciante o empresario mercantil (sujetándose en especial al deber de contabilidad y a los procedimientos concursales⁹¹). Así, los intereses de la empresa y de sus socios estarían mejor protegidos si la cooperativa estuviese sometida a los derechos y obligaciones del empresario mercantil.⁹²

De esta forma, entre la doctrina mercantilista que califica la entidad cooperativa como una sociedad, se sigue esta tendencia de defensa de una aproximación del tratamiento legal de la sociedad cooperativa al propio de las sociedades mercantiles; si bien los autores no coinciden en cuanto a considerarla una sociedad de naturaleza *sui generis*,⁹³ de naturaleza mercantil⁹⁴ o bien de naturaleza mercantil especial.⁹⁵ En este

⁸⁹ Vid. VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 54-55. Asimismo, GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., p. 303, que señala que el Código no dice que las cooperativas sean mercantiles ni que no lo sean: se limita a señalar un criterio de mercantilidad. En este sentido también, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 20-24, 320.

⁹⁰ Vid. el apartado relativo a las operaciones con terceros no socios, en el que se analiza en detalle la expresión “*actos de comercio extraños a la mutualidad*”.

⁹¹ Es necesario tener en cuenta la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal (BOE núm. 164, de 10 de julio de 2003), por la que se deroga la DA 4ª LC.

⁹² Vid. VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., p. 434, 439, 441, entre otras; GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., pp. 314-317; VERGEZ SÁNCHEZ, M., *El derecho de las cooperativas...*, op. cit., pp. 74-81.

⁹³ Cfr. PAZ CANALEJO, N., *El nuevo Derecho cooperativo español*, Colección Jurídica, Digesa, Madrid, 1979, p. 7, que constataba, bajo la LGC 1974, la tipicidad de la sociedad cooperativa. Vigente la LGC 1987, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 7- 8. En la misma línea, con la LC 1999, SUSO VIDAL, J. M., “El control en la transformación de las cooperativas en sociedades anónimas y limitadas”, en AAVV, *Derecho de Sociedades...*, op. cit., Vol. V, Capítulo 144, p. 4860.

⁹⁴ Vid. VERGEZ SÁNCHEZ, M., “Las sociedades...”, op. cit., pp. 604-605; MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., pp. 67-73.

⁹⁵ Entre otros, MIRANDA SERRANO, L. M., “Las sociedades...”, op. cit., pp. 281-282); VÁZQUEZ CUETO, J. C., “Las sociedades...”, op. cit., p. 519; BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., pp. 637-638; MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., pp. 82; SÁNCHEZ

sentido, el legislador parece haber finalmente constatado el acercamiento que experimenta la sociedad cooperativa al ámbito mercantil, permitiendo la transformación de cualquier sociedad en cooperativa y a la inversa (art. 69 LC, art. 4.5 y 7 Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles,⁹⁶ que supone en este sentido una revisión del derecho de sociedades español;⁹⁷ por otro lado, el Reglamento 1435/2003 relativo al Estatuto de la sociedad cooperativa europea⁹⁸).

2.1.3. Un apunte jurisprudencial al respecto

En lo relativo al concepto de sociedad, la jurisprudencia ha insistido en una interpretación restrictiva del mismo en el que debe existir intención social – *animus contrahendi societatis, affectio societatis* –, siendo elementos esenciales del contrato de sociedad la constitución de un patrimonio común y la persecución de un fin común de ganancias partibles. En la Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de diciembre de 1959 se fijan tales elementos, reiterándose tal doctrina en posteriores pronunciamientos.⁹⁹

CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones...*, op. cit., pp. 307-309. Respecto de otras sociedades mercantiles especiales, SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones...*, op. cit., p. 307.

⁹⁶ Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles (BOE núm. 82, de 4 de abril de 2009). La remisión a las leyes cooperativas autonómicas crea un panorama heterogéneo en cuanto a la posibilidad y requisitos de transformación de este tipo social. *Vid.* GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 607.

⁹⁷ *Vid.*, entre otros, ÁVILA NAVARRO, P. / ÁVILA JARRÍN, F. J. / CARBALLO CASADO, C., *Modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles. Ley 3/2009*, Tomo I, Bosch, Barcelona, 2009, pp. 243-278; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 605-621; IGLESIAS, J. L. / GARCÍA DE ENTERRÍA, J., “Las modificaciones estructurales de las sociedades”, en URÍA, R. / MENÉNDEZ, A. / ROJO, A. / ALONSO SOTO, R. / ARROYO, I y otros, *Lecciones de Derecho Mercantil*, 8ª ed., Civitas- Thomson, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 552-553; SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones...*, op. cit., pp. 707-709; BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., p. 564; RODRÍGUEZ ARTIGAS, F., “Transformación de sociedades cooperativas”, en AAVV, *Derecho de Sociedades...*, op. cit., Vol. V, Capítulo 143, pp. 4813-4851; SUSO VIDAL, J. M., “El control en la transformación...”, op. cit., pp. 4853-4877; MOYA JIMÉNEZ, A., *Disolución, liquidación y transformación de sociedades de capital*, Ed. Bosch, Barcelona, 2009, pp. 58-59. *Vid.* asimismo las contradictorias STS de 25 de marzo de 1991 (RJ\1991\3097) y STS de 17 de marzo de 1999 (RJ\1999\2454).

⁹⁸ Similar al Reglamento (CE) núm. 2157/2001, del Consejo, de 8 de octubre, por el que se aprueba el estatuto de la Sociedad Anónima Europea (DO L 294, de 10 de noviembre de 2001). Al respecto, MIRANDA SERRANO, L. M., “Las sociedades...”, op. cit., pp. 282-283; SÁNCHEZ CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones...*, op. cit., p. 309.

⁹⁹ En especial, STS de 1 de octubre de 1986 (RJ\1986\5230, FJ 2º, segunda sentencia); STS de 18 de noviembre de 1986 (RJ\1986\6442, FJ 3º). Asimismo, SSTS de 21 de marzo de 1988 (RJ\1988\2221), de 29 de noviembre de 2007 (RJ\2007\32), de 19 de diciembre de 2007 (RJ\2007\9046); entre otras. La jurisprudencia menor también ha recogido esta doctrina, por ejemplo, SAP de Cantabria de 16 de marzo de 1993 (AC\1993\245), SAP de Córdoba de 22 de octubre de 1998 (AC\1998\1996). V. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (DIR.), *Obligaciones y contratos. Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil*, Civitas Thomson, Cizur Menor, 2009, pp. 1694-1718, en la que se comenta la citada STS 1229/2007, de 29 de noviembre.

En relación con la calificación mercantil de la sociedad cooperativa, el Tribunal Supremo, en su Sentencia de 22 de enero de 1904, en relación con la entonces vigente Ley de 19 de octubre de 1869 – eso sí, previa a la promulgación del Código de comercio de 1885 –, señalaba que esta ley “no se opone, en su artículo 2 ni en ningún otro, a que puedan ser mercantiles las sociedades cooperativas [...]”.¹⁰⁰

La tendencia actual de la doctrina del Tribunal Supremo, que no es unánime, es la de calificar la cooperativa como un empresario social, tengan o no fin lucrativo, es decir, una sociedad cuya actividad empresarial se desarrolla en el mercado – “actividad empresarial” que, en cualquier caso, la jurisprudencia considera “como fin esencial del Derecho mercantil” – y a la que le son aplicables un gran número de disposiciones mercantiles.¹⁰¹ Por tanto, parece declarar, por un lado, la mercantilidad de la sociedad cooperativa y, sin embargo, por otro, su no mercantilidad, obligado en cierta manera por el actual panorama multinormativo cooperativo español.¹⁰²

La interrelación de las cuestiones acerca de la mercantilidad de la cooperativa con aquellas relativas a la competencia legislativa de las Comunidades Autónomas es muy acusada, puesto que de calificarse la sociedad cooperativa como mercantil, ésta sería competencia exclusiva del Estado en aplicación del artículo 149.1.6ª CE. Sin embargo, el Tribunal Constitucional, a la hora de resolver los diversos recursos de inconstitucionalidad que se le han planteado al respecto, ha descartado la necesidad de pronunciarse acerca de la naturaleza mercantil de las cooperativas – aun cuando es consciente del peso que supone en esta materia la legislación mercantil – al objeto de centrarse en las cuestiones planteadas de acuerdo al bloque de constitucionalidad.¹⁰³

¹⁰⁰ Col. Leg. Jur. Civil, Vol. I, núm. 28, pp. 192 y ss. (VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., pp. 432-433; GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., p. 308; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., p. 24).

¹⁰¹ En este sentido, la STS de 24 de enero de 1990 (RJ 1990/22, FJ 2º); STS de 10 de noviembre de 2000 (RJ\2000\9212, FJ 2º) y STS de 19 de junio de 2002 (FJ 5º). Por el contrario, en una línea no mercantilista, STS de 25 de marzo de 1991 (FJ 2º, sentencia apelada, FJ 3º); STS de 1 de febrero de 1992 (RJ\1992\867, FJ 2º).

¹⁰² Asunción de competencias por las CCAA en materia cooperativa de acuerdo con la CE y LO 9/1992, de 23 de diciembre, de transferencia de competencias a las Comunidades Autónomas que accedieron a la autonomía por la vía del artículo 143 de la Constitución (BOE núm. 308, de 24 de diciembre de 1992).

¹⁰³ *Vid.* el apartado relativo al régimen jurídico de las sociedades cooperativas.

2.1.4. Acerca del carácter empresarial, mutualista y colectivo de la cooperativa

El legislador actual también quiere remarcar el aspecto empresarial de la cooperativa, como lo había hecho ya en textos legales anteriores,¹⁰⁴ flexibilizando el régimen económico y societario de la cooperativa, aproximándolo al propio de las sociedades de capital y reforzando la consolidación empresarial de la cooperativa con el fin de afrontar las exigencias que demanda un mercado cada vez más competitivo.¹⁰⁵ Es precisamente el desarrollo de una actividad económica organizada (el desarrollo de actividades empresariales previstas en el art. 1.1 LC) lo que permite calificar a un ente (cooperativa o entidad típicamente capitalista) como empresa.¹⁰⁶

Desde un punto de vista internacional, el ejercicio de la actividad económica de la cooperativa mediante la explotación de una empresa – y la necesidad de promover su desarrollo y acceso a los mercados y fortalecer su competitividad – ha sido un elemento de constante alusión no sólo por parte de la Alianza Cooperativa Internacional,¹⁰⁷ sino también por la Organización Internacional del Trabajo¹⁰⁸ y por la Comisión Europea.¹⁰⁹

La doctrina subraya esta “realidad empresarial” como uno de los elementos integrantes del plano socioeconómico que caracteriza, junto con los planos ideológico y el jurídico, el fenómeno pluridimensional cooperativo.¹¹⁰ Se constituye así “un tipo de empresario social, un ente dotado de personalidad jurídica, titular del ejercicio de una actividad económica”,¹¹¹ medio de satisfacción de los intereses y necesidades

¹⁰⁴ EM y art. 1 LGC 1974 y EM y art. 1.1 LGC 1987, que insiste en la necesidad de potenciar el desarrollo de la actividad empresarial de la cooperativa.

¹⁰⁵ La LC supone un acercamiento a las tendencias más economicistas del cooperativismo, a veces en perjuicio del propio espíritu cooperativista declarado por la ACI (TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., pp. 1346, 1349) y tiende a “superar la rigidez provocada por un mutualismo desbordado por las exigencias de mercado” (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 81). En la misma línea se mueven las normas cooperativas autonómicas.

¹⁰⁶ Vid. MORILLAS JARILLO, M. J., *Las sociedades Cooperativas*, op. cit., pp. 34-35.

¹⁰⁷ Respecto a la constatación de este hecho en la evolución de la ACI, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 62-63. Vid. asimismo, el Informe que acompaña la Declaración sobre la identidad cooperativa (ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., pp. 32-35) y ACI, “Into the Twenty-First Century...”, op. cit., pp. 96-99.

¹⁰⁸ Siguiendo los pasos de la previa R127, v. la R193 (apdo. I, núm. 2, 4 c) y d) o 5; apdo. II, núm. 6 c) y e), 7.2, 8.1 e), 8.2 c); apdo. III, núm. 11.1).

¹⁰⁹ Vid. Apdo. 3.2.4 de la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 23 de febrero de 2004, sobre fomento de las cooperativas en Europa (COM(2004) 18 final).

¹¹⁰ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 46-47, 62-65.

¹¹¹ Cfr. MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., pp. 71-73; MORILLAS JARILLO, M. J., *Las sociedades Cooperativas*, op. cit., p. 35. Vid. asimismo, SÁNCHEZ

socioeconómicos, que “no puede desvincularse de las exigencias comunes al propio hecho empresarial” (EM LGC 1974). Tanto es así que, aunque una cooperativa pueda funcionar satisfactoriamente como una organización económica racional, no por ello es una verdadera cooperativa, pero una cooperativa cuya estructura económica sea deficiente estará necesariamente abocada al fracaso.¹¹²

Sin embargo, este tipo de iniciativa económica en forma de empresa cooperativa, aun operando dentro del sistema económico capitalista – si bien naciera como reacción a sus desequilibrios y excesos –, lo hace desde una óptica diferente a las formas empresariales capitalistas, pues lo esencial es la participación de los socios en la actividad económica desarrollada por la cooperativa, en la que además se materializa un importante componente democrático y solidario.¹¹³ Es decir, en las relaciones externas, las cooperativas son organizaciones económicas ordinarias, que exigen un mínimo de estabilidad y fortaleza económico-financiera. Pero al mismo tiempo, en las relaciones internas, si no se conserva la pureza idealista de los principios cooperativos, tal organización no es una cooperativa.¹¹⁴

La sociedad cooperativa es además una empresa mutualista, una empresa de participación y una empresa de economía social; y no por ello resulta incompatible con su posible carácter mercantil.¹¹⁵ La mutualidad es el principio configurador de la cooperativa, el modo de realización del fin social, que se configura como la satisfacción de las necesidades de los socios mediante el desarrollo en común de la actividad social, la ayuda mutua. Este método mutualista ha de conjugarse con la esencia cooperativa, que le otorga un matiz característico, de forma que las relaciones jurídicas que se establecen entre sociedad cooperativa y socio (relaciones mutualistas) operan de modo

CALERO, F. / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., *Instituciones...*, op. cit., pp. 299-301, 686 y ss.; EMBID IRUJO, J. M., “Notas sobre el régimen jurídico de las entidades sin ánimo de lucro, su estructura interna y la responsabilidad de sus órganos gestores (especial referencia a las fundaciones)”, en *RVEH*, núm. 7, 2003, pp. 85-87, entre otros.

¹¹² Vid. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 12-13 y *El nuevo Derecho cooperativo...*, op. cit., p. 8.

¹¹³ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 64-65. Asimismo, BÖÖK, S. Á., “Cooperativas, valores fundamentales y principios cooperativos” en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 9, diciembre 1990, p. 19.

¹¹⁴ Vid. SWINNEY, I., “Concepto cooperativo...”, op. cit., p. 69; GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., p. 102. Son precisamente estos elementos idealistas y humanos los que se configuran en el mercado moderno como factores clave de la “excelencia” empresarial actual (VARGAS SÁNCHEZ, A., “Claves de la excelencia...”, op. cit., pp. 285-287).

¹¹⁵ Las sociedades laborales o las de garantía recíproca, integran la economía social, y su naturaleza mercantil no se cuestiona (MORILLAS JARILLO, M. J., *Las sociedades Cooperativas*, op. cit., p. 35).

diverso en función del fin social y de la concreta naturaleza de la actividad que desarrolle en común la sociedad cooperativa para la satisfacción de las necesidades e intereses de los socios.¹¹⁶

El modelo participativo de las cooperativas supone una doble contribución por parte de los socios, la participación económica y la participación social,¹¹⁷ y de este modo se asienta la estructura participativa sobre tres pilares: la doble posición del socio, la gestión democrática basada en el principio de “un socio, un voto” y el sistema de distribución de beneficios en proporción a la participación en la actividad cooperativa.¹¹⁸ Así, la moderna gestión de empresa que supone la organización cooperativa ha de basarse en el compromiso personal de sus colaboradores y en el desarrollo de estructuras participativas,¹¹⁹ pues la participación es además un valor cooperativo básico de carácter estructural del fenómeno cooperativo, “es una expresión que describe un movimiento”.¹²⁰

Éste es un concepto, el de empresa de participación, con una profunda conexión con otro relativamente reciente de raíz francófona, el de economía social,¹²¹ un sector a

¹¹⁶ Vid. el apartado relativo al carácter mutualista de las cooperativas. Asimismo, STS de 4 de junio de 1992. Vid. entre otros, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 37; MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 60; LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad y empresas cooperativas*, Bosch, Barcelona, 1990, pp. 93-132; MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., pp. 91-92; MORILLAS JARILLO, M. J., *Las sociedades Cooperativas*, op. cit., p. 35; MOZAS MORAL, A., “La fidelidad del socio como indicador de la eficiencia empresarial en la sociedad cooperativa: una aproximación empírica”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 34, abril 2000, pp. 26-28; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., *passim*; VICENT CHULIÁ, F., “Las empresas mutualísticas y el Derecho mercantil en el Ordenamiento español”, en *RCDI*, 1976 (512), pp. 69-84; VICENT CHULIÁ, F., voz “Cooperativa...”, op. cit., p. 1721.

¹¹⁷ Cfr. MERINO HERNÁNDEZ, S., “Introducción a la cooperativa como sociedad de actividad”, en MERINO HERNÁNDEZ, SANTIAGO (DIR.), *Manual de Derecho de Sociedades Cooperativas*, GEZKI-Consejo Superior de Cooperativas de Euskadi, Vitoria, 2008, p. 13; PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 6-7.

¹¹⁸ Vid. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 36.

¹¹⁹ Cfr. CHOMEL, A., “Valores, principios y reglas de la Economía Social”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 9, diciembre 1990, p. 139.

¹²⁰ A propósito del Informe de LARS MARCUS (XXIX Congreso de la ACI en Estocolmo en 1988), que condujo a la declaración de los principios cooperativos sobre la inspiración de unos valores, vid. BÖÖK, S. Å., “Cooperativas...”, op. cit., p. 18; MARTÍNEZ CHARTERINA, A., “Los valores...”, op. cit., p. 40.

¹²¹ Acerca de su aparición y evolución, CHAVES ÁVILA, R. / MONZÓN CAMPOS, J. L., *La Economía Social en la Unión Europea*, CIRIEC-CESE (DI CESE 97/2007 Gr. III ahc), 2007, p. 15. En Francia, el *Comité national de liaison des activités coopératives, mutuelles et associatives (CNLAMCA)* aprobó en 1980 la *Charte de l'économie sociale*. Posteriormente, en Bélgica, el *Conseil Wallon de L'Économie Sociale* en su *Rapport à l'Exécutif Régional Wallon sur le secteur de l'Économie Sociale* (Liège 1990) definió este sector sobre ciertas notas similares a las de las cooperativas. Vid. *Décret relatif à l'économie sociale*, 20 novembre 2008 (B.S./M.B. du 31.12.2008, pp. 69056 y ss).

medio camino en la tradicional división entre el sector público y el privado. La noción de economía social constituye un campo en el que en ocasiones los criterios de delimitación resultan oscuros y difíciles de concretar.¹²² No obstante, está relativamente consensuado que constituye un espacio conformado tanto por las cooperativas como por otras unidades económicas organizadas de manera democrática y no capitalista.¹²³

Esta nueva economía social,¹²⁴ que ha evolucionado de forma heterogénea en los diferentes países de la Unión Europea,¹²⁵ se perfila así como un sector emergente adecuado para confrontar los nuevos retos de la economía y la sociedad global;¹²⁶ de lo que se percata ya la Constitución Española, que reconoce la necesidad de promocionar las formas de economía social y, de forma expresa, las sociedades cooperativas (art. 129.2),¹²⁷ y se hace eco la reciente Ley 5/2011, de 29 de marzo, de Economía Social.¹²⁸ El cooperativismo representa el eje vertebrador de este tercer sector y la cooperativa se constituye así en el “primer gran agente empresarial de la economía social”.¹²⁹

Finalmente, es necesario enfatizar el carácter colectivo o comunitario de la institución cooperativa, que no sólo ha sido apuntado por la doctrina, sino manifestado

¹²² No existe consenso en cuanto a la nomenclatura y el ámbito de la distinta terminología. *Vid.* CHAVES ÁVILA, R. / MONZÓN CAMPOS, J. L., “Economía Social y el Sector no Lucrativo: actualidad científica y perspectivas”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 37, abril 2001, p. 11; LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, G., “Las empresas de participación como base del contenido de la «economía social» en el marco de la Unión Europea”, en VARGAS SÁNCHEZ, A. / LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, G. (COORD.), *Las empresas de participación en Europa: el reto del s. XXI*, Escuela de Estudios Cooperativos, Madrid, 2002, pp. 83-84; MONZÓN CAMPOS, J. L. (COORD.), *Informe...*, op. cit., pp. 23-29; SWINNEY, I., “Concepto cooperativo...”, op. cit., pp. 71-73. Y no faltan autores para los que la economía social constituye un *totum revolutum* (GARCÍA-GUTIÉRREZ FERNÁNDEZ, C., “Las sociedades cooperativas...”, op. cit., pp. 69-72).

¹²³ En España forma parte de la economía social una especial institución, exclusiva española, la sociedad laboral. *Vid.* ARGUDO PÉREZ, J. L., “El Tercer Sector y Economía Social. Marco teórico y situación actual”, en *Acciones e Investigaciones Sociales*, núm. 15, octubre 2002, p. 246; TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., p. 1340; LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, G. R., “La sociedad cooperativa...”, op. cit., p. 92-93; VICENT CHULIÁ, F., *Introducción...*, op. cit., p. 695.

¹²⁴ *Vid.* *Déclaration finale commune des organisations européennes de l'Économie Sociale* (20 de junio de 2002) aprobada por la Conferencia Europea Permanente de las Cooperativas, Mutualidades, Fundaciones y Asociaciones (CEP-CMAF). Entre otros, MONZÓN CAMPOS, J. L. (COORD.), *Informe...*, op. cit., pp. 11-12, 121-123. Asimismo, el Informe sobre Economía Social del Parlamento Europeo, Comisión de Empleo y Asuntos Sociales (2008/2250(INI), de 26 enero 2009.

¹²⁵ *Vid.* CIRIEC-CESE, *La Economía Social en la Unión Europea, 2007* (DI CESE 97/2007 Gr. III ahc).

¹²⁶ Cfr. CHAVES ÁVILA, R. / MONZÓN CAMPOS, J. L., *La Economía Social...*, op. cit., p. 118.

¹²⁷ Cfr. CALVO ORTEGA, R., “Las figuras de Economía Social en la Constitución Española de 1978”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 47, noviembre 2003, p. 165.

¹²⁸ Ley 5/2011, de 29 de marzo, de Economía Social (BOE núm. 76, de 30 de marzo de 2011).

¹²⁹ *Vid.* CHAVES ÁVILA, R. / MONZÓN CAMPOS, J. L., *La Economía Social...*, op. cit., pp. 25, 40; MONZÓN CAMPOS, J. L. (COORD.), *Informe...*, op. cit., p. 19; THIRY, B., *Conclusions Générales, 27ème Congrès international du CIRIEC*, Sevilla, 22-24 de septiembre de 2008.

asimismo por las diversas legislaciones cooperativas.¹³⁰ En el engranaje de valores cooperativos, la igualdad se articula en torno al elemento que constituye la unidad en la cooperativa, cual es, el socio (individuo o agrupación de individuos). Ésta es una de las principales características que las distingue de las sociedades orientadas en beneficio del capital. Sin embargo, la solidaridad implica que la cooperativa es más que un solo socio, más que una asociación de socios, es una colectividad, donde el capital está al servicio de la organización.¹³¹

2.1.5. Otros caracteres de la sociedad cooperativa

La doctrina y los textos cooperativos ponen de manifiesto relevantes caracteres específicos de las sociedades cooperativas, íntimamente ligados a los principios cooperativos, si bien no han de constituir elementos definitorios exclusivos de este tipo societario: el capital variable, la condición de socio y los fines perseguidos.¹³²

El carácter abierto de la sociedad cooperativa se manifiesta esencialmente a través del principio cooperativo de puertas abiertas que las leyes cooperativas españolas formulan básicamente mediante la constatación de que las personas que se asocian en la cooperativa lo hacen “*en régimen de libre adhesión y baja voluntaria*”.¹³³ La libre entrada y salida de personas de la sociedad¹³⁴ conlleva el carácter variable del número de miembros cooperativos, que comporta, a su vez, la variabilidad del capital social de la cooperativa¹³⁵ (carácter fluctuante que ha de poder mantenerse sin necesidad de cambiar la base jurídica).¹³⁶ El capital en la organización cooperativa adquiere pues un papel instrumental y, aunque, tal variabilidad no es un elemento exclusivo de las

¹³⁰ Al respecto, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 8.

¹³¹ Vid. Informe que acompaña la Declaración de la ACI sobre la identidad cooperativa (ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., pp. 37-39).

¹³² Vid. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 33-38; GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., pp. 104-111; VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., pp. 452 y ss.

¹³³ La ACI entiende este principio como la libertad de los socios a darse de alta o de baja de la cooperativa (si bien bajo ciertas condiciones). Vid. Informe que acompaña la Declaración de la ACI sobre la identidad cooperativa (ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., p. 33).

¹³⁴ Vid. STS de 16 de marzo de 1998, acerca de la baja voluntaria del socio (FJ 9); y SAP de Valladolid de 16 de febrero de 2000 (AC 2000\489), sobre la inadmisión del actor como socio.

¹³⁵ En relación a los profundos cambios que en materia contable se están llevando a cabo en la actualidad, v. el apartado relativo al requisito de capacidad económica de la cooperativa de trabajo asociado de transporte.

¹³⁶ Vid. DE LA CÁMARA ÁLVAREZ, M., *Estudios de Derecho mercantil*, op. cit., Vol. I, p. 257; GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., pp. 107-108; PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 4; SWINNEY, I., “Concepto cooperativo...”, op. cit., p. 60.

sociedades cooperativas, es un criterio que permite distinguirlas con claridad de las sociedades de capital.¹³⁷

En relación asimismo con el principio de puertas abiertas, se configura la categoría de socio en una sociedad cooperativa. Aunque este principio se asienta en el valor de la libertad, se permite el establecimiento por parte de los estatutos sociales de ciertos límites o requisitos de entrada (cualitativos y cuantitativos) en razón a los fines específicos perseguidos por la cooperativa:¹³⁸ especialmente, la pertenencia a la categoría de personas directamente interesada en la actividad económica desarrollada y, sólo para determinadas clases de cooperativas, la pertenencia a una categoría específica, capacitada profesionalmente para el ejercicio de la actividad.¹³⁹ Este sería el caso, en los términos que se expondrán, de las sociedades cooperativas de transportistas. Esta realidad conlleva la necesidad de establecer un régimen o tratamiento jurídico que permita conciliar el derecho de quien pretende adquirir la condición de socio con justos y equilibrados motivos de excepción.¹⁴⁰

El socio desempeña un papel activo en una sociedad cooperativa y es a su vez el eje central en torno al cual se despliega toda la actividad cooperativa. El socio constituye el punto de origen, pues de él surge la iniciativa y la voluntad de constituirla.¹⁴¹ Es asimismo con el socio, de conformidad con la esencia mutualista de la cooperativa, con quien la sociedad va a desarrollar preferentemente su actividad económica propia (derecho-deber de participación del socio). Y finalmente, en base a la estructura democrática cooperativa, el socio es el que va a dirigir el proceso de toma de decisiones que permitan fijar y controlar¹⁴² los objetivos cooperativos.¹⁴³

¹³⁷ Cfr. SWINNEY, I., “Concepto cooperativo...”, op. cit., pp. 59, 68-69.

¹³⁸ Vid. Informe que acompaña la Declaración de la ACI sobre la identidad cooperativa (ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., p. 47).

¹³⁹ Según cierta doctrina, el segundo requisito habría de configurarse por la pertenencia a una clase obrera modesta o de pequeños empresarios (VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., pp. 460-461).

¹⁴⁰ Al respecto, art. 12.2 LC. Vid. asimismo, PAZ CANALEJO, N., *La sociedad cooperativa ante el reto de los mercados actuales. Un análisis no sólo jurídico*, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid, 2002, pp. 99-101; GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., pp. 107-108.

¹⁴¹ Vid. GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., pp. 108, 109.

¹⁴² Segundo y cuarto principios declarados por la ACI – *gestión* (control) *democrática por parte de los socios* y de *autonomía e independencia* –. Es necesario llamar la atención sobre la versión inglesa de los principios, en la que se utiliza la expresión “*democratically-controlled enterprise*” y “*democratic control by their members*”.

¹⁴³ Entre otros, BUENDÍA MARTÍNEZ, I., “Las cooperativas: agentes de desarrollo en los ámbitos locales”, en AAVV, *Cuestiones de Economía Social*, Instituto de Derecho Cooperativo y Economía Social de la Universidad del País Vasco, Marcial Pons, Madrid, 2000, p. 52.

Así, la cooperativa es una organización que se crea con el objetivo de satisfacer las necesidades de sus socios; necesidades que pueden ser singulares y limitadas, diversas, sociales y culturales, así como puramente económicas, pero en cualquier caso, son la causa de la existencia de la cooperativa.¹⁴⁴ De este modo, los fines sociales que debe proponerse cumplir la cooperativa para poder ser considerada tal¹⁴⁵ abarcan tres grandes esferas: en primer lugar, los fines propios del cooperativismo (que comienzan a cumplirse simplemente al respetarse la forma y el espíritu de los principios tradicionales cooperativos); en segundo lugar, de acuerdo con el principio cooperativo de interés por la comunidad, fines sociales para con la comunidad donde la entidad actúa;¹⁴⁶ finalmente, los fines particulares de los socios cooperativistas, esto es, dar respuesta a las variadas y singulares necesidades y aspiraciones específicas de sus miembros.

2.2. Un apunte para concluir el concepto cooperativo

La cooperativa española – y, por ende, la que desarrolla sus actividades económicas en el ámbito del transporte de mercancías por carretera –, es un tipo societario en el que subyace un carácter marcadamente mercantil, en tanto en cuanto organización que desarrolla una actividad empresarial para el cumplimiento de su objeto y fin social, y a la cual le son de aplicación numerosas disposiciones relativas al estatuto del empresario mercantil, pues como cualquier otra empresa debe poder actuar en el mercado sobre la base de unos principios económicos que le permitan cumplir su fin social en las mejores condiciones.¹⁴⁷ Esto es así, a pesar del marco legal y jurisprudencial español, derivado de la “desafortunada” y arcaica redacción del artículo 124 Ccom.¹⁴⁸ y del desarrollo jurisprudencial y legal de esta institución, que ha propiciado la configuración de un complejo esquema normativo de dudosa justificación.

¹⁴⁴ Vid. Informe que acompaña la Declaración de la ACI sobre la identidad cooperativa (ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., p. 33). Vid. asimismo STS de 25 de marzo de 1991 (FJ 3º).

¹⁴⁵ Vid. VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., pp. 463-464.

¹⁴⁶ Es el compromiso solidario más allá de los intereses de los socios, el servicio a la comunidad, la obligación según la ACI de ser “socialmente responsables”. Vid. ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., p. 43. Asimismo, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., p. 16.

¹⁴⁷ Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 33-36.

¹⁴⁸ Acerca de la superación del Código por una realidad social cambiante y por el Derecho mercantil actual, STS de 24 de enero de 1990. Asimismo, sobre el “anacrónico criterio del art. 124 Cco.”, MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 72.

Sin embargo, la especialidad de la sociedad cooperativa frente a las sociedades capitalistas está basada en la esencia cooperativa de este tipo social: la noción de participación, su carácter mutualista y el “plus causal” que supone la consecución de unos fines de orden social. De este modo, la eficiencia del sistema cooperativo requiere que las cooperativas sean organizaciones democráticas participativas, en las que los socios puedan satisfacer sus necesidades y aspiraciones mediante su intervención directa en la actividad cooperativa.¹⁴⁹ Los valores inherentes al substrato cooperativo, más que un impedimento a su funcionamiento eficaz, habrían de ser en la actualidad una ventaja frente a las sociedades capitalistas, en las cuales los códigos deontológicos, programas de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) o Responsabilidad Social de Empresa (RSE) o sus internas políticas sociales no son otra cosa sino un intento de aproximación al espíritu que comparten las cooperativas (en ningún caso, exclusivo de éstas).¹⁵⁰

De este modo, la organización cooperativa – y con ella, las sociedades cooperativas de transporte – se constituiría como una sociedad de carácter mercantil especial, perteneciente al grupo de las mutualistas, y a la que le son de aplicación los principios vertebradores del fenómeno cooperativo propugnado por la Alianza Cooperativa Internacional, puesto que la institución cooperativa es heredera de un movimiento centenario basado en unos principios y valores tradicionales propios y definitorios que configuran su esencia y hacen de esta entidad un sujeto especial diferenciado de otros operadores que actúan en el tráfico jurídico y económico.

¹⁴⁹ Cf. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 36-38; GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., p. 104.

¹⁵⁰ Vid. OLSSON, J., “Una visión de la Economía Social europea”, en AAVV, *La Economía Social y Tercer Sector. España y el entorno europeo*, Escuela Libre Editorial, Madrid, 2003, pp. 154-155; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 45-47. Asimismo, MOZAS MORAL, A. / PUENTES POYATOS, R., “La responsabilidad social corporativa y su paralelismo con las sociedades cooperativas”, en *REVESCO*, núm. 103, 2010, pp. 87-94.

CAPÍTULO II - RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

1. INTRODUCCIÓN

El marco legal de las sociedades cooperativas dedicadas al ejercicio del transporte está constituido por diversas normas – de distinta naturaleza y rango – dispersas en el Ordenamiento jurídico español. La dispersión normativa existente responde a razones de variada índole. En primer lugar, hay que considerar la vertiente societaria de la entidad cooperativa. Al conformar uno de los tipos societarios legalmente configurados, la cooperativa en general está regulada por las normas estatales y autonómicas que sobre la materia han sido aprobadas por el Estado y las Comunidades Autónomas en función de la atribución competencial realizada *ex artículo 149.3 CE*. La distribución de competencias y la consiguiente multiplicidad y heterogeneidad de las normas aprobadas no es, sin embargo, una cuestión pacíficamente resuelta en el ámbito cooperativo.

Por su parte, en cuanto a la legislación sectorial aplicable a las sociedades cooperativas cuyo objeto consiste en la prestación de servicios de transporte de mercancías por carretera, con carácter general, el marco de la normativa ordenadora del sector del transporte constituye asimismo un panorama complejo (y en ocasiones confuso) de normas de naturaleza tanto pública como privada, asimismo de ámbito estatal y autonómico.

Finalmente, el principio de autorregulación permite a las sociedades cooperativas cierta flexibilidad para llevar a cabo con eficiencia y competitividad la actividad societaria que tienen encomendada, por lo que los estatutos sociales y las normas de régimen interno que se hayan adoptado por voluntad de los socios constituyen el complemento necesario para el análisis del funcionamiento concreto de cada una de estas entidades cooperativas dedicadas al transporte. En la práctica, el clausulado estatutario puede contribuir a configurar sociedades de funcionamiento

variado y desigual, si bien lo hará en cualquier caso con respeto a la normativa imperativa aplicable al efecto.

2. FOMENTO DEL COOPERATIVISMO

El desarrollo de una legislación sobre cooperativas ajustada a las necesidades existentes en cada momento ha sido promovida por distintas vías. Por un lado, en el plano internacional, la Asamblea General de la Alianza Cooperativa Internacional, en el marco de la Declaración sobre la Identidad Cooperativa, dirigió un mensaje a los órganos gubernamentales nacionales e internacionales por el que los exhortaba a “entender y aceptar la existencia de un sector cooperativo en la economía, dentro de un marco jurídico que permita a las cooperativas funcionar como organizaciones independientes controladas por sus socios, y en igualdad de condiciones con otros tipos de empresa”.¹⁵¹ Asimismo en la Recomendación 193 de la Organización Internacional del Trabajo de 2002 se insta a los gobiernos y a los Estados miembros a establecer una política y marco jurídico, así como una legislación y una reglamentación, específicas y favorables a las cooperativas, inspiradas asimismo en los valores y principios cooperativos (párr. 6 y 10 R193).¹⁵²

Como ya se ha puesto de manifiesto, la Unión Europea, por su parte, ha seguido especialmente en los últimos años una política de fomento de la economía social y, en particular, del cooperativismo, como se pone de manifiesto en la variada documentación emitida por los órganos representativos comunitarios, entre la que destaca la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 23 de febrero de 2004, sobre fomento de las cooperativas en Europa o el Informe sobre Economía Social del Parlamento Europeo de 26 enero 2009,¹⁵³ así como la normativa relativa al Estatuto de la sociedad cooperativa europea: El Reglamento (CE) núm. 1435/2003, del Consejo y la Directiva 2003/72/CE.

¹⁵¹ Véase el punto 6 de la *Resolución del Consejo de la ACI a la Asamblea General de la ACI sobre “La Declaración de la ACI sobre la Identidad cooperativa”* y “*El manifiesto sobre las cooperativas hacia el siglo XXI*” en ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., pp. 8-13.

¹⁵² *Vid.* apdo. II y III de la R193 de la OIT, que tienen por objeto el “Marco político y papel de los gobiernos” y la “Aplicación de las políticas públicas de promoción de las cooperativas”, respectivamente.

¹⁵³ En la “Propuesta de resolución del Parlamento Europeo” se pide a la Comisión que con sus nuevas políticas promueva y defienda la economía social como un “enfoque diferente de la empresa” (punto 8º).

En el plano nacional, la Constitución española construye también una estructura básica sobre la que sustentan el reconocimiento y la tutela de las sociedades cooperativas. En primer lugar, con carácter general, en el marco de la economía de mercado, se puede invocar el principio de libertad de empresa (art. 38 CE) y de promoción de la igualdad entre los grupos en que se integra el individuo y su participación en la vida social y económica (art. 9.2 CE). En particular, si bien referido en concreto a las sociedades cooperativas de trabajo asociado en su estrecha relación con el aspecto laboral, la Constitución reconoce el derecho al trabajo y el derecho a la promoción a través del trabajo (art. 35.1 CE) y recoge el mandato constitucional de establecer una política orientada al pleno empleo (art. 40.1 *in fine* CE). Finalmente, y como corolario específico dedicado a las sociedades cooperativas, el legislador constituyente dispone un mandato inequívoco, de naturaleza imperativa (no un simple “*desideratum*”), dirigido a los Poderes Públicos por el que se promoverán las diversas formas de participación en las empresas y fomentarán las sociedades cooperativas, estableciendo también los medios que faciliten el acceso de los trabajadores a la propiedad de los medios de producción; lo que se materializa especialmente en aquellas cooperativas cuyo objeto social consiste en la producción de bienes y servicios para el mercado (art. 129.2 en relación con el art. 9.1 CE).¹⁵⁴

Del mismo modo, son varios los Estatutos de las Comunidades Autónomas que reconocen la necesidad de fomentar las entidades de economía social y, en particular, como forma especialmente representativa de la misma, las sociedades cooperativas.¹⁵⁵ Como consecuencia de las políticas de tutela y fomento cooperativo derivadas del texto

¹⁵⁴ Vid. PAZ CANALEJO, N., *La sociedad cooperativa ante el reto...*, op. cit., pp. 89-97; CALVO ORTEGA, R., “Las figuras de Economía...”, op. cit., pp. 161-168; MONZÓN CAMPOS, J. L. (COORD.), *Informe...*, op. cit., p. 82; MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación de la leyes de sociedades cooperativas”, en AAVV, *Derecho de Sociedades...*, op. cit., Vol. V, Capítulo 143, pp. 4754-4755. En nuestro entorno europeo se reconoce y tutela también la función social de la cooperativa, v. gr., la Constitución italiana (art. 45) o la *Constituição da República Portuguesa* de 1976 (principalmente art. 82 y 85). Vid. al respecto, BASSI, A., “Rileggendo l’art. 45 della Costituzione”, en AAVV, *Studi in Onore di Gastone Cottino*, Vol. II, CEDAM, Padova, 1997, p. 1521; NAMORADO, R., “El encuadramiento jurídico de la economía social – Introducción al caso portugués”, en *CIRIEC – Revista Jurídica de Economía Social y Cooperativa*, núm. 17, 2006, pp. 15-20 (versión on-line). Asimismo, v. STC de 5 de agosto de 1983 (RTC 1983\76, FJ 4º).

¹⁵⁵ Las reformas de los últimos años de algunos Estatutos de Autonomía contienen el mandato de fomento de las entidades cooperativas dirigidas a los poderes públicos autonómicos: v. gr., LO 1/2006, por la que se reforma el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana (art. 80 apdo. 4º); LO 6/2006, de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña (art. 124); LO 2/2007, de reforma del Estatuto de Autonomía de Andalucía (art. 172.2); LO 5/2007, de reforma del Estatuto de Autonomía de Aragón (art. 71.31º); LO 14/2007, de reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla y León (art. 70.1.28º).

constitucional, la sociedad cooperativa que se constituya y actúe de conformidad con determinados requisitos legales es objeto de un tratamiento fiscal particularmente especial.

La propia normativa cooperativa, estatal y autonómica, dictada al amparo de la Constitución y de los Estatutos de autonomía, dedica parte de su articulado a la promoción de la institución y reconoce como tarea de interés general “*la promoción, estímulo y desarrollo de las sociedades cooperativas y de sus estructuras de integración económica y representativa*” (art. 108 LC). Este precepto se invoca por las leyes autonómicas en la materia cuando establecen en sus propias disposiciones el fomento del cooperativismo.

En la misma línea se posiciona la normativa reguladora de los transportes terrestres cuando reconoce la importancia que puede suponer la agrupación de empresarios del transporte para paliar la endémica atomización que caracteriza al sector en nuestro país. El artículo 60.1 de la Ley 16/1987 de ordenación de los transportes terrestres (LOTT) señala que la Administración debe promover “*la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte*” y proteger “*el establecimiento de fórmulas de colaboración*”, con mención especial a las cooperativas; y, de acuerdo con ello, el Reglamento de desarrollo de la Ley (ROTT), en su Exposición de Motivos, declara que la regulación que se realiza de las sociedades cooperativas pretende constituir un instrumento efectivo para atenuar los problemas de comercialización que afectan a medianas y pequeñas empresas existentes en este sector de la economía.

3. MARCO JURÍDICO COMPARADO

3.1. Tendencias de la legislación cooperativa comparada

Con una idea sistematizadora de las grandes tendencias de la legislación cooperativa, podría concretarse la existencia de cinco modelos legislativos cooperativos a nivel mundial existentes en los años 90, de los cuales tres especialmente afectaban a los países de nuestro entorno europeo: el modelo sociológico – de la normativa española y portuguesa –, en el que a las necesidades e intereses económicos de esta categoría de

personas (que se satisfacen mediante el desarrollo de actividades empresariales) hay que añadir unos intereses “extra-societarios”: de promoción de la cooperación, intereses sociales y educativos y un interés por la comunidad en la que se inserta; el modelo economicista – de Alemania, Suiza, Austria, Holanda, Finlandia, Suecia y en cierta medida Inglaterra –, en el que la cooperativa se caracteriza por estructurarse como una organización con capital variable y base democrática-personal, no vinculada a objetivos sociológicos, cuyo fin es la promoción de los intereses económicos de los socios; el modelo mutualista – propio del ordenamiento francés, italiano, belga y luxemburgués –, caracterizado por la gestión mutualista de la actividad con y para el socio y en el que el socio miembro de la cooperativa es partícipe en la actividad económica desarrollada por la misma. A estos hay que sumar el modelo de la economía planificada de los países socialistas y el modelo *state-sponsored co-operation* propio de países africanos y asiáticos.¹⁵⁶

En el marco del reconocimiento explícito de las sociedades cooperativas por parte del artículo 54 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y por las disposiciones de las Constituciones propias de algunos Estados miembros de la Unión Europea – como es el caso, por ejemplo, de Grecia, Italia, Portugal y España –, el tratamiento jurídico otorgado por los distintos países al movimiento cooperativo dista mucho de ser homogéneo. En países como Dinamarca,¹⁵⁷ la República Checa o Reino Unido, si bien se dispone de un marco normativo al que se pueden acoger y en que pueden operar estas entidades, no disponen de una ley específica general que regule a nivel nacional la organización cooperativa (aunque pueden existir normas particulares reguladoras de algún tipo concreto de cooperativa, por ejemplo, las cooperativas de vivienda danesas o las *credit unions* de Reino Unido o la República Checa). En el lado opuesto, el tratamiento normativo específico de las organizaciones cooperativas se da en numerosos países de nuestro entorno jurídico, si bien en grados distintos de intensidad. En Alemania¹⁵⁸ o Suecia, por ejemplo, una ley específica regula a nivel general las

¹⁵⁶ Vid. DABORMIDA, R., *Evoluzione dei principi...*, op. cit., pp. 65-67; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 96-102.

¹⁵⁷ Vid. AHEDO SANTISTEBAN, M., “La «empresa cooperativa» en Dinamarca y España. La historia de la Economía Social y su contribución a la democracia industrial”, en *RVES*, GEZKI, núm. 0, 2004, especialmente pp. 65-72.

¹⁵⁸ En Alemania, paradigma del modelo economicista de la cooperación, el marco general de las cooperativas, como tipo societario específico de carácter mercantil, se recoge en la Ley de 1 de mayo de 1889 – *Gesetz betreffend die Erwerbsund Wirtschaftsgenossenschaften (Genossenschaftsgesetz - GenG)* –. Tras numerosas modificaciones, se aprobó un texto refundido el 16 de octubre de 2006 (BGBl. I S.

entidades cooperativas. En España, Italia, Portugal¹⁵⁹ o Francia, por su parte, se ha producido en los últimos años, una “inflación legislativa” provocada por la profusión de normas cooperativas aprobadas en función de los diversos tipos cooperativos o incluso de los órganos legislativos de nivel estatal o regional con competencia en la materia.¹⁶⁰ Es notable también la diferenciación que se produce en el aspecto fiscal, de forma que en países como Portugal, Italia o España, se cuenta con consolidados regímenes fiscales especiales que afectan a las cooperativas (justificados en el reconocimiento constitucional de la función social que las caracteriza), mientras que en otros, como Alemania o Suecia (donde se ha consolidado un modelo funcional o economicista de la cooperación más que social) las cooperativas no disfrutaban de especialidades fiscales propias. En los últimos tiempos, sin embargo, se observa una tendencia decreciente en relación a la atribución de beneficios fiscales a las organizaciones cooperativas, debido quizá a que, al objeto de reforzar su carácter empresarial y posición financiera, las reformas normativas que se han llevado a cabo se enfocan en la implantación de medidas de flexibilización y liberalización del régimen económico de la sociedad, permitiendo de este modo una sensible aproximación a los sistemas cooperativos más economicistas.¹⁶¹

En este heterogéneo panorama normativo, la posibilidad de construir un modelo de sociedad cooperativa europea que tuviese presente y pudiera reunir en una única figura jurídica los elementos diferenciados conceptuales y organizativos existentes

2230), objeto de reforma por la Ley de 25 de mayo de 2009, art. 10 (*Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz – BilMoG* (BGBl. I S. 1102)). Vid. DIVAR, J., “El derecho comparado cooperativo en Europa”, en *AEC*, 1988, p. 117; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 49; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 68; *Rapport du Conseil Supérieur de la Coopération, 2000. Le mouvement coopératif en France. Les mouvements coopératifs dans l’Union Européenne* (DIES/30 janvier 2001), pp. 128-135.

¹⁵⁹ En Portugal, de una larga tradición cooperativista, la cooperativa se constituye como una entidad *sui generis* (ni sociedad, ni asociación), sin ánimo de lucro, de capital variable, con responsabilidad limitada o ilimitada en función de la voluntad de sus miembros. El Código cooperativo portugués se aprueba con la *Lei n.º 51/96 de 7 de Setembro, Código Cooperativo* (*Diário da República*, n.º 208, 1996-09-07), que contiene las reglas comunes de los distintos ramos del sector cooperativo portugués; cuya normativa se completa por decretos ley que establecen sus particulares estatutos jurídicos. Su régimen fiscal específico se regula por *Lei n.º 85/98 de 16 de Dezembro 1998, Estatuto Fiscal Cooperativo (EFC)* (*Diário da República*, n.º 289, 16-12-1998). Vid. NAMORADO, R., *Cooperatividade e direito cooperativo. Estudos e pareceres*, Almedina, Coimbra, 2005, pp. 53-94; SCHWARZ DA SILVA, H., “Cooperativas de Portugal (passado e presente entre a mudança e a continuidade)”, en *AEC*, 1994, pp. 233-303; asimismo *Rapport du Conseil Supérieur de la Coopération, 2000*, op. cit., pp. 213-214.

¹⁶⁰ Cfr. CHAVES ÁVILA, R. / MONZÓN CAMPOS, J. L., *La Economía Social...*, op. cit., p. 68.

¹⁶¹ Vid. CHAVES ÁVILA, R. / MONZÓN CAMPOS, J. L., *La Economía Social...*, op. cit., pp. 72-73; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 68-69.

(basados en diversas ideologías y tradiciones) se presentaba tarea de difícil desenlace.¹⁶² En cierta medida la armonización llevada a cabo a nivel europeo, a través del Reglamento relativo al Estatuto de la sociedad cooperativa europea, construye un marco flexible de principios y directrices básicos que se completan con la remisión en numerosas cuestiones a las propias normativas cooperativas nacionales.

Un estudio realizado en 1996 por la Alianza Cooperativa Internacional, “*Statistics and information on european co-operatives*” (publicado en diciembre de 1998 en Ginebra), daba a conocer los datos representativos del movimiento cooperativo por sector dentro de la Unión Europea (la UE del 2000). En general, el número total de empresas cooperativas (dedicadas a cualquier tipo de actividad económica) era de 131.314 en la Unión y el número de miembros ascendía a 85.348.798. En particular en el sector económico de los transportes, se calcularon un total de 709 empresas que desarrollaban su actividad llevando a cabo servicios de transporte, con 6.550 socios. De entre los 15 países en los que se basó el estudio, Austria contaba con 10 empresas cooperativas dedicadas al transporte (con 1.107 miembros), Francia sumaba 31 (con 733 miembros), España 396 (con 4.710 miembros) y Suecia 272.¹⁶³ Estos datos no significan que únicamente los países citados cuenten con entidades cooperativas que realicen su actividad cooperativa en el sector del transporte (ni que los servicios de transporte que presten se desarrollen exclusivamente en el modo terrestre de mercancías), pues es posible constituir sociedades cooperativas de trabajo asociado que puedan actuar, como en cualquier otro, en el ámbito del transporte, si bien quizá con una incidencia no suficientemente relevante en comparación con otras clases cooperativas.

A continuación se analizan tres sistemas particularmente diferenciados, ejemplo de las distintas modalidades en la que pueden constituirse las sociedades cooperativas dedicadas a la prestación de servicios de transporte: el establecido por el ordenamiento jurídico italiano, en el que no se regula la sociedad cooperativa de transporte como

¹⁶² El 17 y 18 de enero de 1986 tuvo lugar una Mesa Redonda en la Universidad de Philips de Marburgo, en el que se debatió acerca de los sistemas cooperativos y jurídicos y se analizó entre otros una posible legislación cooperativa europea. Se puso de manifiesto que las cooperativas existentes en los distintos países europeos responden a modelos e inspiraciones parcialmente distintos y que la armonización a nivel europeo debía basarse en unos principios generales básicos que establecieran un marco liberal y flexible (SWINNEY, I., “Concepto cooperativo...”, op. cit., pp. 78-81).

¹⁶³ Cfr. *Rapport du Conseil Supérieur de la Coopération, 2000*, op. cit., pp. 120-125.

figura distinta y diferenciada; el del ordenamiento jurídico francés, en el que se regulan, de manera similar al sistema español, dos tipos diversos de sociedades cooperativas dedicadas al transporte; y finalmente, el del ordenamiento sueco, en el que se prevé la forma jurídica de una “asociación económica” integrada por profesionales del transporte.

3.2. Marco jurídico de las cooperativas de transporte en Italia

Las sociedades cooperativas italianas, cuya función social viene reconocida por la Constitución de la República Italiana,¹⁶⁴ se constituyen, como un tipo societario especial para la cooperación – a diferencia de su consideración como subespecie de las sociedades mercantiles contenido en el régimen anterior del Código de comercio de 1882¹⁶⁵ –, como un sujeto económico destinatario de un estatuto particular, consistente en un conjunto de normas de favor, de las que no pueden beneficiarse otras organizaciones empresariales.¹⁶⁶ En la actualidad, el marco jurídico general de la sociedad cooperativa italiana se encuentra en el Capítulo I, “*Delle imprese cooperative*”, Título VI del Libro V, “*Delle imprese cooperative e delle mutue assicuratrici*”, del Código civil italiano de 1942 (en adelante, c.c.), modificado en numerosas ocasiones,¹⁶⁷ entre las que cabe destacar la reforma llevada a cabo con la aprobación del Decreto Legislativo 6/2003 sobre la reforma orgánica de la disciplina de

¹⁶⁴ La *Costituzione Della Repubblica Italiana* ofrece así tutela y reconocimiento constitucional a la función social de un fenómeno sociológico de difícil encaje económico y jurídico, esto es, de la cooperación entendida en un sentido mutualista y anti-especulativo (art. 45, en relación con los art. 2 y 3). Vid. CASTIELLO, F., “Cooperazione e cooperative”, en *Enciclopedia Giuridica*, IX, Istituto de la Enciclopedia Italiana, Roma, 1988, pp. 1-2; PAOLUCCI, L. F., *Codice delle Cooperative*, UTET, Torino, 2005, pp. 3-10.

¹⁶⁵ Cfr. BONFANTE, G., “Cooperazione e imprese cooperative”, en *Digesto delle Discipline Privatistiche. Sezione Commerciale*, IV, UTET, Torino, 1989, p. 152.

¹⁶⁶ Cfr. BASSI, A., “Rileggendo l’art. 45...”, op. cit., p. 1252.

¹⁶⁷ *Codice civile (Regio Decreto 16 de marzo 1942, n. 262. Gazzetta Ufficiale n. 79 del 4 aprile 1942)*. Respecto a las sucesivas modificaciones de la legislación italiana en relación con las sociedades cooperativas, destaca, entre otras, la realizada mediante la *Legge 31 gennaio 1992, n. 59. Nuove norme in materia di società cooperative (Gazzetta Ufficiale n. 31 del 7 febbraio 1992)*, con el objetivo de dotar a la cooperativa de posibles medios de financiación (como la nueva categoría de “*socio sovventore*”) y que procedió a derogar un gran número de disposiciones contenidas en el *Decreto Legislativo del Capo Provvisorio dello Stato, 14 dicembre 1947, n. 1577, Provvedimenti per al cooperazione*, más conocida como *Legge Basevi (Gazzetta Ufficiale del 22 gennaio 1948)*. Vid. BIONE, M., “Categorie di azioni e categorie di soci nelle società cooperative”, en AAVV, *Studi in Onore di Gastone Cottino*, Vol. II, CEDAM, Padova, 1997, pp. 1277-1295; MARINI, M. / ZEVI, A., “La cooperación italiana...”, op. cit., pp. 212-224; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 120-125; PAOLUCCI, L. F., *Codice delle Cooperative*, op. cit., pp. 237-279; PAOLUCCI, L. F., “Cooperazione e «Seconda Repubblica»”, en *Studi in Onore di Gastone Cottino*, Vol. II, CEDAM, Padova, 1997, pp. 1317-1326; RINALDI, V., “La nascita delle nuove cooperative in Italia”, en *AEC*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1993, pp. 37-40.

las sociedades de capital y las sociedades cooperativas.¹⁶⁸ La compleja legislación cooperativa italiana se completa con un elevado número de normas especiales, dispersas en el ordenamiento, que regulan sectores específicos de la cooperación – como las cooperativas de crédito, las cooperativas agrarias, cooperativas de consumo, cooperativas sociales, etc. – así como normativa regional derivada de la asunción de competencias en materia de cooperación por parte de las regiones con estatuto ordinario, de acuerdo con el artículo 117 de la Constitución (similar al art. 149 CE) y los estatutos regionales.¹⁶⁹

De acuerdo con el artículo 2511 c.c., la sociedad cooperativa italiana se configura como una sociedad de capital variable con finalidad mutualista. La normativa italiana no define el tipo social cooperativo, sino que construye la figura en torno a tres elementos que la caracterizan: la forma societaria, la finalidad mutualista (elemento causal, eje conceptual del tipo societario cooperativo) y la variabilidad de capital. De este modo, se configura una entidad de naturaleza societaria (saliendo al paso de la discusión doctrinal existente en el pasado sobre su calificación como sociedad o como asociación) pero diferenciada de las sociedades lucrativas (caracterizadas por la persecución de un fin de lucro en sentido estricto), si bien, se aplican de forma supletoria de conformidad con el artículo 2519 c.c., para lo no previsto en las normas especiales del código y en cuanto sea compatible con éstas, las disposiciones sobre la sociedad por acciones – *società per azioni*, s.p.a., similar a la sociedad anónima española –.¹⁷⁰ Por otro lado, el legislador italiano no facilita un concepto que permita alcanzar el sentido de la finalidad mutualista (*scopo mutualistico*),¹⁷¹ dejando a la

¹⁶⁸ *Decreto Legislativo 17 gennaio 2003, n. 6, Riforma organica della disciplina delle società di capitali e società cooperative, in attuazione della legge 3 ottobre 2001, n. 366 (Gazzetta Ufficiale n. 17 del 22 gennaio 2003 - Supplemento Ordinario n. 8)*. Vid. BASSI, A., *Principi generali della riforma delle società cooperative*, Giuffrè Editore, Milano, 2004, pp. 1-7; CECCHERINI, A. / SCHIRÒ, S., *Società cooperative e mutue assicuratrici (artt. 2511-2548 c.c.)*, seconda edizione, Giuffrè Editore, Milano, 2008, pp. 2-10.

¹⁶⁹ Al contrario de lo que sucede con la competencia asumida por las Comunidades Autónomas españolas – si bien el grado de actuación de las regiones italianas varía en función de si se trata de regiones con estatuto ordinario o con estatuto especial –, se excluye de la competencia regional, por motivos de uniformidad, la posibilidad de que las regiones actúen aparte del modelo estructural y funcional diseñado por la ley estatal, v. BONFANTE, G., “Cooperazione...”, pp. 176-177.

¹⁷⁰ Vid. AAVV, *Derecho Italiano de Sociedades...*, op. cit. pp. 66-67; CECCHERINI, A. / SCHIRÒ, S., *Società cooperative...*, op. cit., p. 12; PACIELLO, A., “Las sociedades cooperativas”, op. cit., p. 555; PAOLUCCI, L. F., *Codice delle Cooperative*, op. cit., pp. 46-54.

¹⁷¹ La Comisión encargada del anteproyecto del d.lgs. 6/2003, elaboró una versión más extensa del art. 2511 c.c., que definía el *scopo mutualistico* como la finalidad de “*fornire ai soci beni, servizi e occasioni di lavoro ai soci a condizioni più favorevoli di quelle di mercato*”. Esta versión analítica se rechazó sobre todo por considerar que podría haber transformado el *scopo* en una obligación para la sociedad y un derecho para el socio (BASSI, A., “Articolo 2511. Società cooperative”, en MARCHETTI, P. / BIANCHI, L.

doctrina italiana la compleja labor de desentrañar su significado a la luz de la normativa vigente.¹⁷²

El *Codice civile* italiano no contiene una norma (al contrario de como sucede en la Ley de cooperativas española de 1999) que disponga una enumeración de clases o tipos de cooperativas en función de la actividad que conforma su objeto. Las diferentes clases de cooperativas italianas se encuentran reguladas en las leyes especiales dictadas al efecto, entre las cuales, no se halla una ley específica de sociedades cooperativas dedicadas a proporcionar servicios de transporte de mercancías por carretera, ni a intermediar en ellos. La regulación de esta clase de empresas, que podrán constituirse como cooperativas de trabajo asociado dedicadas a la prestación de servicios de transporte,¹⁷³ habrá que buscarla, por tanto, en la normativa general ordenadora del transporte terrestre, esto es, en los preceptos que el *Codice Civile* dedica al transporte de mercancías – Sección III (*Del trasporto di cose*) del Capítulo VIII (*Del trasporto*) del Libro IV (*Delle obbligazioni*) – y la compleja y numerosa normativa complementaria; que ha sido objeto de importantes modificaciones, como las llevadas a cabo por la Ley 454/1997 – por delegación de la cual se aprueban dos decretos legislativos cuya finalidad radica en la reordenación de la disciplina del sector, con particular referencia a los requisitos de acceso a la actividad del transporte por carretera –; por el Decreto legislativo 395/2000 que ajusta a este respecto la normativa de transportes italiana a las Directivas europeas¹⁷⁴ y mediante el Decreto Legislativo 286/2005 de liberalización

A. / GUEZZI, F. / NOTARI, M. (DIRS.), *Commentario alla riforma delle società. Società Cooperative*, a cura di PRESTI, G., Egea, Milano, 2007, p. 4).

¹⁷² La Corte de Casación se ha pronunciado al respecto confirmando la compatibilidad de esta finalidad mutualista con la finalidad lucrativa, si bien con asunción de distintos grados: Cass. Civ., sez. I, 4.1.1995, n. 118; Cass. Civ., sez. I, 8.9.1999, n. 9513. *Vid.* al respecto, NICODEMO, M., *Formulario delle società: Società in accomandita per azioni. Società cooperative e consortili. Le operazioni straordinarie*, Vol. II, UTET, Torino, 2007, p. 304. Acerca de la finalidad de lucro de la cooperativa tras la reforma, v. BASSI, A., *Principi generali...*, op. cit., pp. 83-90; sobre el *scopo mutualistico*, entre otros, CECCHERINI, A. / SCHIRÒ, S., *Società cooperative...*, op. cit., pp. 14-19; BASSI, A., “Articolo 2511...”, op. cit., pp. 3-25; BONFANTE, G., “Cooperazione...”, pp. 154-159; PACIELLO, A., “Las sociedades cooperativas”, op. cit., p. 549; PAOLUCCI, L. F., *Codice delle Cooperative*, op. cit., pp. 17-25; VERRUCOLI, P., “Cooperative (imprese)”, en *Enciclopedia del Diritto*, X, Giuffrè Editore, 1962, pp. 555-560; VERRUCOLI, P., “Concepto cooperativo y los derechos cooperativos en Europa. Italia”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 9, diciembre 1990, pp. 107-110; asimismo, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 331-372, que analiza de forma detallada las distintas tesis de la doctrina científica italiana.

¹⁷³ *Vid.* MASSUTTI, A., “Cooperative di autotrasporto, tariffe ed accesso alla professione: profili di responsabilità della cooperativa e soci”, en *Rivista Diritto dei Trasporti*, 2002/III, pp. 865-874; *Rapport du Conseil Supérieur de la Coopération*, 2000, op. cit., p. 202.

¹⁷⁴ La *Legge 23 dicembre 1997, n. 454, Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità (Gazzetta Ufficiale n. 303 del 31 dicembre 1997)*, por la que se aprueba el *Decreto*

“regulada” del ejercicio de la actividad del transporte, realizado en Italia hasta tal fecha bajo un sistema imperativo de tarifas obligatorias.^{175 176}

3.3. Marco jurídico de las cooperativas de transporte en Francia

El marco común por el que se regula la sociedad cooperativa francesa, como tipo de naturaleza societaria (no como una asociación), parte de la Ley nº 47-1775 de 10 de diciembre de 1947 relativa al Estatuto de la Cooperación (y sus sucesivas modificaciones)¹⁷⁷ – ley marco que se aplica al conjunto del movimiento cooperativo

legislativi 14 marzo 1998, n. 84, Riordino della disciplina per l'accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi (Gazzetta Ufficiale n. 83 del 9 aprile 1998), y el Decreti legislativi 14 marzo 1998, n. 85, Riordino della disciplina concernente il rilascio delle autotizzazioni per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi (Gazzetta Ufficiale n. 83 del 9 aprile 1998). Posteriormente el Decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395 (Gazzetta Ufficiale n. 303 del 30 dicembre 2000 - Supplemento Ordinario n. 222) ajusta la normativa a las directrices comunitarias y puntualiza los requisitos de acceso al ejercicio de la actividad de transporte por carretera, reduciéndolos a los de honorabilidad, capacidad financiera y capacidad profesional. *Vid.* por todos, ALVISI, C. / ROMAGNOLI, A., “L'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose nel quadro della regolamentazione nazionale, locale e comunitaria”, en GALGANO, F. (DIR.) *Trattato di Diritto Commerciale e di Diritto Pubblico dell'economia*. Volume Quarantanovesimo: *Il Diritto del Mercato del Trasporto*, a cura di ZUNARELLI, S., CEDAM, Padova, 2008, pp. 95-109.

¹⁷⁵ *D. Lgs. 11 novembre 2005 n. 286, Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore (Gazzetta Ufficiale n. 6 del 9 gennaio 2006).* Esta norma deroga en parte la Ley 298/1974 (Legge 6 giugno 1974, n. 298, *Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada - Gazzetta Ufficiale n. 200 del 31 luglio 1974*) y posteriores modificaciones, que regulaban el sistema de tarifas obligatorias, que se mantuvo vigente incluso después de las sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (SSTJCE de 5 de octubre de 1995, causa C-96/94, y de 1 de octubre de 1998, causa C-38/97) en las que se declaraba la compatibilidad del sistema tarifario de horquilla italiano con las normas comunitarias en materia de competencia. Sin embargo, la problemática real no consistía tanto en configurar una posición dominante colectiva, sino en que la fijación imperativa de precios por encima del nivel de mercado resultaba para las empresas usuarias de los servicios de transporte un gravamen accesorio difícilmente justificable (LÓPEZ DE GONZALO, M., “La liberalizzazione dell'autoreasporto in Italia: dal sistema delle tariffe a forcella alla liberalizzazione regolata”, en *Il Diritto Marittimo*, Vol. 108, 2-2006, pp. 595-600). Las sucesivas y recientes modificaciones han transformado el panorama jurídico italiano del transporte de los últimos años, sin embargo, no por ello, la literatura anterior pierde su relevancia, *vid.* al respecto, RIGUZZI, M., “La nozione del contratto di trasporto, suoi sottotipi e figure affini”, en SILINGARDI, G. (A CURA DI), *Il contratto di trasporto*, Giuffrè Editore, Milano, 1997, pp. 35-119; ZUNARELLI, S., *Lezioni di diritto dei trasporti*, Libreria Bonomo Editrice, Bologna 2003, pp. 59-76.

¹⁷⁶ Para la mayor comprensión de la normativa ordenadora de los transportes por carretera en Italia, v. la Circular del Ministerio del Interior de 14 de julio de 2006 (*Nuova Normativa Autotrasporto. Circolare Ministero dell'Interno. Applicazione D. Lgs. 286/2005. Istruzioni operative sull'effettuazione dei controlli su strada. N. 300/A/1/52609/108/13/7*) y, especialmente, una circular interministerial de 17 de julio de 2009 (*Circolare Ministeriale. Prot. 300/A/8980/09/108/44. Roma, 17 luglio 2009*), que tiene por objeto el art. 7-bis del Decreto legislativo 286/2005, incluyendo las modificaciones derivadas del *Decreto Legislativo 22 dicembre 2008, n. 214, Disposizioni per il riassetto normativo di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasporto (Gazzetta Ufficiale n. 11 del 15 gennaio 2009)* y el Decreto interministerial de 30 de junio de 2009 (*Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 30 giugno 2009, n. 554-Gazzetta Ufficiale n. 153 del 4 luglio 2009*).

¹⁷⁷ *Loi 47-1775 du 10 septembre 1947. Statut général de la coopération (JO du 11 Novembre 1947).* Las reformas operadas en el ámbito jurídico cooperativo francés recogen una doble tendencia que pretende la

francés y que establece los criterios jurídicos que distinguen la entidad cooperativa de las restantes formas societarias –, y se complementa con un conjunto de leyes especiales dictadas para la regulación de algunas clases de cooperativas (cooperativas agrarias, de crédito, de vivienda, de consumo, obreras de producción, de comerciantes detallistas, etc.). Por otro lado, la legislación cooperativa permite a estas entidades adoptar la naturaleza jurídica bien de las sociedades mercantiles (normalmente SA o SRL) bien de las civiles, en función de la forma y objeto escogida estatutariamente.¹⁷⁸ Por ello, además de las normas anteriores específicamente cooperativas, es necesario tener en cuenta la aplicación de las normas generales de sociedades reguladas en el Título IX del Libro III del *Code Civil*, modificadas por la Ley de 4 de enero de 1978¹⁷⁹ (que, como se ha señalado, salió al paso de la discusión doctrinal existente acerca del ajuste de la cooperativa a los elementos esenciales del contrato de sociedad), así como, las normas reguladoras de las sociedades mercantiles del *Code de commerce*, especialmente las contenidas en el Libro II (*Des sociétés commerciales et des groupements d'intérêt économique*). Las disposiciones del Código civil y del Código de comercio serán de aplicación en la medida en que no contradigan las establecidas por la Ley de 10 de diciembre de 1947 y las leyes particulares reguladoras de las diversas categorías cooperativas.¹⁸⁰

Las cooperativas están presentes en Francia en la mayor parte de sectores de la actividad económica. En el sector del transporte de mercancías por carretera, las cooperativas pueden adoptar, de manera similar a como sucede en el contexto español, dos formas diferenciadas.¹⁸¹ Por un lado, las sociedades cooperativas de transporte de mercancías por carretera (*sociétés coopératives de transport routier de marchandises*) son cooperativas de producción o de trabajo asociado (*Sociétés coopératives ouvrières*

recepción legal de los principios cooperativos y el fortalecimiento de la vertiente empresarial de la cooperación. Destaca especialmente la reforma llevada a cabo con la *Loi 92-643 du 13 juillet 1992, de modernisation des entreprises coopératives (JO du 13-14 juillet 1992)*, si bien no ha estado exenta de críticas (GOFFAUX-CALLEBAUT, G., *Du contrat en droit des sociétés. Essai sur le contrat instrument d'adaptation su droit des sociétés*, L'Harmattan, Paris, 2008, pp. 60-61). Vid. CHOMEL, A. / VIENNEY, C., "Evolución de los principios...", op. cit., p. 157; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 68; asimismo la modificación mediante la Ley 2008-649 de adaptación del derecho de sociedades al derecho comunitario (*Loi n° 2008-649 du 3 juillet 2008*).

¹⁷⁸ Vid. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 49-50.

¹⁷⁹ *Loi 78-9 du 4 janvier 1978, modifiant le titre IX du livre III du Code civil (JO du 5 janvier 1978)*. Vid. GOFFAUX-CALLEBAUT, G., *Du contrat...*, op. cit., p. 30.

¹⁸⁰ *Circulaire n° 2005-55 du 22 août 2005. La coopération dans le transport public routier (Ministère des Transports, de l'Équipement, de Tourisme et de la Mer)*, p. 12 (NOR: EQU0510247C).

¹⁸¹ Art. 1 del *Décret n° 63-94 du 8 février 1963 relatif à la coopération dans les transports publics de marchandises*, modificado por la *Loi n° 2009-715 du 18 juin 2009*.

de production-Scop) formadas por personas físicas con el fin de explotar un negocio en común; normalmente adoptan la forma jurídica de *SA (société anonyme)* o de *SARL (société à responsabilité limitée)*. Por otro lado, las cooperativas de transportistas (*sociétés coopératives d'entreprises de transport routier de marchandises*) son cooperativas de empresas (*coopératives d'entreprises*) cuyos miembros son en sí mismos pequeñas o medianas empresas (PME/TPE¹⁸²), dedicados, en este caso, a la prestación de servicios de transporte. De acuerdo con el informe presentado en 2007 por el Consejo Superior de la Cooperación, bajo el título “El movimiento cooperativo en Francia”,¹⁸³ en el año 2006 había constituidas 100 cooperativas de transportistas, de las que formaban parte un total de 1007 socios,¹⁸⁴ y 1688 cooperativas de producción (Scop), de las cuales parte estaban destinadas a la realización de servicios de transporte.¹⁸⁵

Las cooperativas de trabajo asociado francesas (Scop) se regulan principalmente por la Ley 78-763 de 19 de julio 1978 (modificada por la Ley n° 92-643 de 13 de julio de 1992).¹⁸⁶ Desde el punto de vista de la legislación de los transportes por carretera, las Scop dedicadas al transporte son consideradas empresas de transporte ordinarias, cuyos miembros no ostentan personalmente la cualidad de comerciante porteador. Por ello, este tipo de sociedades cooperativas se rige por las reglas generales previstas para la ordenación del transporte de mercancías por carretera.

¹⁸² *Petites et moyennes entreprises* (entre 10 y 250 asalariados) / *Très petites entreprises* (menos de 10 asalariados).

¹⁸³ *Le Mouvement coopératif en France. Rapport du Conseil Supérieur de la Coopération, 23 Novembre 2007*. El Consejo superior de la Cooperación (CSC) es una instancia consultiva encargada del estudio y seguimiento del conjunto de cuestiones que interesan a la cooperación y de proponer medidas útiles para favorecer el desarrollo de sus diferentes ramas. Se regula por el *Décret n° 76-356 du 20 avril 1976 relatif au conseil supérieur de la coopération* (modificado por el *Décret n° 97-228 du 11 mars 1997-JORF 15 mars 1997*).

¹⁸⁴ Cifras en las que se supone hay que entender incluidas las cooperativas que prestan servicios de transporte de mercancías y de viajeros, así como a través de diferentes modos, como puede ser el transporte fluvial. Las cooperativas de transportistas representan un porcentaje más bien modesto respecto de su sector profesional. Sin embargo, desde 1990 se ha producido una tendencia alcista en cifras de negocios y número de sociedades cooperativas de comerciantes, de artesanos así como de cooperativas de transporte terrestre; reflejo de la necesidad de los profesionales de reforzar su posición frente a un entorno muy competitivo (v. *Rapport du Conseil Supérieur de la Coopération, 2000*, op. cit., pp. 25-26, 56).

¹⁸⁵ Cfr. *Rapport du Conseil Supérieur de la Coopération, 23 Novembre 2007*, pp. 14, 31-35.

¹⁸⁶ *Loi 78-763 du 19 juillet 1978 portant statut des sociétés coopératives ouvrières de production* (modificada por la *Loi 92-643 du 13 de juillet 1992*).

Las cooperativas de transportistas, por su parte, se regulan por la Ley nº 83-657 de 20 de julio de 1983,¹⁸⁷ cuyo Título II contiene el *Statut des coopératives d'entreprises de transports*, y, de acuerdo con el Decreto nº 63-94 de 8 de febrero de 1963, relativo a la cooperación en los transportes públicos de mercancías por carretera, ostentan la consideración de porteador en el sentido del artículo 103 del Código de comercio (art. 4). Los transportistas miembros de estas cooperativas no pierden por el hecho de entrar a formar parte de esta entidad su personalidad jurídica propia y están sometidos, de conformidad con el Decreto nº 99-752 de 30 de agosto de 1999, a las mismas condiciones de inscripción en el Registro de transportistas que la cooperativa.¹⁸⁸ La Ley nº 83-657 de 20 de julio de 1983, que asimismo determina la cualidad de porteador de este tipo social cooperativo, les prohíbe expresamente, tanto a la entidad como a sus propios miembros, el ejercicio de actividades auxiliares del transporte de los artículos L. 132-3 a L. 132-7 del Código de comercio (art. 35 bis y 35 quarter, introducidos *ex novo* por la modificación operada bajo la Ley nº 2005-882).

Como sociedades que actúan en el sector del transporte, a ambos tipos de cooperativas se les aplica, si bien con especialidades en determinados casos, el régimen general de transporte regulado en el Título III del Código de comercio.¹⁸⁹ En cualquier caso, dado que se trata de un sistema similar al establecido en el ordenamiento jurídico español, posteriormente se mencionan puntualmente las soluciones a las que se ha llegado en orden a compararlas con las adoptadas en particular en el régimen español de cooperativas de transporte.

3.4. Marco jurídico de las cooperativas de transporte en Suecia

La cooperativa sueca no se constituye bajo la forma jurídica de la sociedad mercantil tradicional, sino como una “asociación económica”, llamada *ekonomiska föreningar (ek. för.)*, cuyo objeto es fomentar los intereses económicos de sus miembros

¹⁸⁷ *Loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 relative au développement de certaines activités d'économie sociale*, modificada en varias ocasiones, entre otras por la *Loi n° 2005-882 du 2 août 2005 (JO du 3 août 2005)* y la *Loi n° 2008-776 du 4 du août 2008*.

¹⁸⁸ Art. 6 del *Décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises*.

¹⁸⁹ Las cooperativas francesas dedicadas a la actividad del transporte de mercancías por carretera se rigen por un elevado número de normas (tanto de carácter cooperativo como de transporte), de las cuales únicamente se mencionan en este apartado las principales. *Vid.* otra normativa aplicable en el *Rapport du Conseil Supérieur de la Coopération*, 23 Novembre 2007, pp. 31, 34-35, así como en el *Rapport sur les coopératives d'entreprises de transport du Conseil National de Transports du 4 mai 2004* y la *Circulaire n° 2005-55 du 22 août 2005*.

a través de las actividades económicas en las que éstos participan como consumidores u otros usuarios, como suministradores, con su propia aportación de trabajo, mediante el uso de los servicios de la sociedad o en otras formas similares.¹⁹⁰ El marco jurídico de las cooperativas en Suecia se establece por la Ley (1987:667) de asociaciones económicas, objeto de reforma en numerosas ocasiones.¹⁹¹ Estas asociaciones económicas adquieren personalidad jurídica con su inscripción en la Oficina Sueca de Registro de Sociedades, llamado *Bolagsverket*, en el que asimismo deberán inscribir determinados actos y documentos.¹⁹²

El transporte de mercancías por carretera juega un importante papel en Suecia, entre otras razones – además de las relacionadas con el transporte multimodal y la flexibilidad que ofrece el transporte por carretera para la distribución de cargas reducidas – por la extensión del territorio sueco y la baja densidad de población que caracteriza ciertas zonas, que contribuye a que la red de ferrocarriles no cubra todo el país y que la carretera se convierta así en el medio más adecuado para satisfacer las necesidades existentes.¹⁹³ Como en la mayoría de los países nórdicos, no obstante, el sector del transporte en este país está caracterizado por la existencia de pequeñas o medianas empresas,¹⁹⁴ aunque existe una tendencia continua de cambio de la industria hacia un menor número de empresas, pero de tamaño más competitivo. Las grandes empresas, las de mayor tamaño, se organizan principalmente bajo la forma de sociedad

¹⁹⁰ Acerca de las cooperativas de producción y de consumo suecas, entre otros, NILSSON, J., “Principios y prácticas cooperativas...”, op. cit., pp. 257-289; BLOMQUIST, K. / BÖÖK, S. Å., “Las cooperativas y los derechos de los consumidores. Las perspectivas de las cooperativas de consumidores respecto a los principios cooperativos”, en MONZÓN, J. L. / ZEVI, A. (DIRS.), *Cooperativas...*, op. cit., pp. 291-314.

¹⁹¹ *Lag (1987:667) om ekonomiska föreningar*. La última de las reformas llevadas a cabo en esta ley se realizó a través de la *Lag (2010:1950) om ändring i lagen (1987:667) om ekonomiska föreningar*. En la versión inglesa que el propio Ministerio de Justicia (*Justitiedepartementet LI*) facilita de esta ley, el término *ekonomiska förningar* se traduce por “co-operative society” (*The Co-operative Societies Act-SFS 1987:667*). Sin embargo, aun cuando esta asociación económica se organiza en base a unos principios cooperativos – tales como, ser una entidad abierta o tener un funcionamiento democrático – la ley no declara de forma expresa la aplicación de los principios cooperativos de la ACI.

¹⁹² La Oficina Sueca de Registro de Sociedades es una agencia gubernamental dependiente del Ministerio de Industria, creada en 2004 cuando se dividió el anterior registro (*PVR Bolag*), dedicado también a la inscripción de marcas y patentes. Actualmente esta Oficina se regula por un reglamento de 2007 – *Förordning (2007:1110) med instruktion för Bolagsverket* –, que entró en vigor el 1 de enero de 2008 y que derogó al anterior Reglamento (2004:368).

¹⁹³ Vid. TIBERG, H. / SCHELIN, J., *On Maritime and Transport Law*, Institutet för Sjö och annan Transporträtt, Stockholm, 2008, p. 169.

¹⁹⁴ De acuerdo con Asociación Nórdica de Operadores de Transporte (*Nordiskt Speditörförbund* o *Nordic Association of Freight Forwarders*), las empresas de transporte nórdicas son en su mayoría pequeñas empresas familiares de transporte de un solo vehículo: alrededor de un 60 % en Finlandia, Noruega y Suecia, y un 45 % en Dinamarca (<http://www.swedfreight.se/en/The-Nordic-Association-of-Freight-Forwarders/>). En el año 2003, aproximadamente la mitad de empresas de transporte suecas poseían un solo vehículo (SVERIGES ÅKERFÖRETAG, *The Road Haulage Industry in Sweden*, Danderyd, 2004, p. 7).

anónima o sociedad de responsabilidad limitada (llamadas *Aktiebolag* o *AB*¹⁹⁵).¹⁹⁶ Para atenuar esta situación, según la *Nordic Association of Freight Forwarders*, un gran número de pequeños transportistas en Finlandia, Noruega y Suecia, forman parte de las llamadas *LBC* o *Lastbilcentral* – una especie de cooperativa de vehículos que realiza servicios de transporte en mercados locales –, que en Suecia ejercen su actividad bajo la forma jurídica de *ekonomiska föreningar* y se constituyen así como cooperativas de transportistas.

La *ekonomiska föreningar* está caracterizada por ser una entidad abierta y, como tal, cualquier persona que solicite su adhesión a la misma y que cumpla los requisitos establecidos previamente, debe ser aceptada. La denegación de adhesión es título suficiente para solicitar la reparación de este derecho ante la jurisdicción competente. Uno de los requisitos previos más importantes que se exige para formar parte de una cooperativa de transporte sueca es estar en posesión del título de transporte pertinente, en otras palabras, los miembros de la *LBC* son profesionales transportistas (en posesión de sus respectivas autorizaciones administrativas para el ejercicio del transporte¹⁹⁷), mientras que el objeto social de la cooperativa consiste en realizar aquellas actividades que permiten facilitar el ejercicio de la actividad profesional de los socios.

La *LBC* es la persona jurídica que contrata el transporte con los clientes (cargadores) y reparte los servicios contratados entre sus miembros. La distribución de los mismos entre los socios puede organizarse de formas distintas (en función del tipo de transporte, tipo de vehículo que se precise, de la ruta, de los turnos previamente asignados, etc.) y dependerá de cada cooperativa establecer la fórmula que considere adecuada. Las actividades que realizan en beneficio de los socios pueden asemejarse a las que realizarían las agencias de transporte, sin embargo, los servicios de transporte

¹⁹⁵ La *Aktiebolagslag* (2005:551), de 16 de junio de 2005, regula un tipo de sociedad, *Aktiebolag* o *AB*, que permite dos formas organizativas, una pública y otra privada, que se corresponderían, en cierta medida, con la SA y la SRL, respectivamente.

¹⁹⁶ Actualmente hay dos grandes empresas líderes en el mercado de transporte sueco. Estas dos macro empresas, Schenker Sverige y DHL, no sólo prestan servicios de transporte por sí mismas, sino que actúan también como agencias de transporte, de forma que el transporte efectivo lo llevan a cabo aquellas otras empresas de transporte suecas de tamaño más reducido con las que han celebrado acuerdos marco de larga duración. Vid. SVERIGES ÅKERFÖRETAG, *The Road Haulage...* op. cit., p 9 y TIBERG, H. / STERZEL, F. / CRONHOLT, P., *Swedish Law*, Juristförlaget, Stockholm, 1994, p. 230.

¹⁹⁷ Para la obtención del título habilitante de transporte, es necesario cumplir los requisitos y superar las pruebas que se disponen en la *Yrkestrafikförordning* (1998:779), concretamente, en las Secciones 1-11 del capítulo segundo.

que la cooperativa contrate con los cargadores debe repartirlos necesariamente entre los socios. Sólo se permite, de manera similar a como sucede en las cooperativas de transportistas españolas, que la cooperativa traslade los servicios a otros transportistas no socios en casos determinados de colaboración entre transportistas, como puede ser la existencia de un exceso de oferta o que los socios transportistas no puedan atender el transporte por estar prestando otros servicios previamente asignados.

El sector del transporte en Suecia ha ido cambiando con los años, como también lo ha hecho la cooperativa de transporte sueca. En las décadas de los 70 y 80, el número de cooperativas de transporte miembros de la Asociación sueca de transportistas por carretera¹⁹⁸ se encontraba entre los 200-300, en el año 2003 las cooperativas asociadas apenas superaban el centenar.¹⁹⁹ Las razones de que el número de cooperativas dedicadas al transporte haya ido disminuyendo sistemáticamente responden a causas de diversa índole. Por un lado, las cooperativas se han unido entre sí, formando mayores cooperativas con más capacidad de decisión en el mercado; por otro, las *LBC* de cierto tamaño tienden a transformarse en una *AB*, es decir, en sociedad anónima o de responsabilidad limitada.

En Suecia, las cooperativas del sector del transporte, las *LBC*, se rigen por la normativa general aplicable a cualquier empresa dedicada a la prestación de servicios de transporte. Así, por un lado, el transporte internacional de mercancías por carretera se regula en la Ley (1969:12) que, salvo alguna particularidad, incorpora al Derecho sueco el Convenio CMR.²⁰⁰ El transporte de mercancías por carretera en el interior del territorio sueco, por otro, se regula por la Ley (1974:610),²⁰¹ que aunque establece un régimen particular, está basado principalmente en el citado texto internacional.²⁰² Esta ley es consecuencia de la cooperación legislativa que tradicionalmente se desarrolla

¹⁹⁸ *Sveriges Åkerföretag* es la Asociación sueca de transportistas por carretera y cuenta entre sus asociados con el 85-90 % del total de las empresas de transporte suecas, aproximadamente 10.000 miembros.

¹⁹⁹ Cfr. SVERIGES ÅKERFÖRETAG, *The Road Haulage...* op. cit., 2004, p. 9.

²⁰⁰ Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) incorporado por la *Lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg*.

²⁰¹ *Lag (1974:610) om inrikes vägtransport*.

²⁰² Una importante diferencia en el régimen general entre el CMR y la Ley sueca (1974:681) para el transporte interior por carretera es que mientras el CMR está constituido principalmente por normas imperativas, la Ley de 1974 permite a las partes contratantes acordar condiciones más favorables para el remitente o el consignatario (TIBERG, H. / SCHELIN, J., *On Maritime and Transport...* op. cit., p. 169).

entre los países nórdicos.²⁰³ En el sector del transporte, estos países han ratificado la mayoría de las convenciones internacionales relativas al transporte en los diferentes modos, de forma que éstas son aplicables a las relaciones internacionales. En lo que respecta al transporte limitado al interior del territorio de estos Estados, normalmente cada uno de ellos ha adoptado como legislación propia una versión, en cierta medida modificada, de tales normas internacionales.²⁰⁴

Por su parte, varias normas, entre ellas, la Ley (1998:490)²⁰⁵ y el Reglamento (1998:779)²⁰⁶ ordenan la vertiente administrativa de la profesión (solicitud y requisitos para la obtención de la licencia que habilita para el ejercicio del transporte, control administrativo, régimen sancionador, etc.). Finalmente, el sector cuenta con varios documentos de notable importancia en la práctica. Las Condiciones Generales Alltrans 2007, elaboradas por la Asociación sueca de transportistas por carretera, *Sveriges Åkerföretag*, y las Condiciones Generales NSAB 2000, elaboradas por la *Nordic Association of Freight Forwarders*. En ambos casos, las empresas de transporte asociadas a estas organizaciones representan cerca del 90 % del sector, por lo que el uso de estas condiciones generales está muy extendido.²⁰⁷

4. MARCO JURÍDICO COOPERATIVO. LA LEY 27/1999, DE 16 DE JULIO, DE COOPERATIVAS

El fenómeno cooperativo en España tuvo un reconocimiento jurídico y evolución tardíos en comparación con las legislaciones de otros países del entorno jurídico europeo. En un principio, el régimen sustantivo cooperativo estuvo ligado al

²⁰³ Aunque esta cooperación legislativa no siempre se ha desarrollado de igual manera en todos ellos, en la expresión “países nórdicos” se entienden incluidos Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia. Al respecto, BLOMSTRAND, S., “Nordic Co-operation on Legislation in the Field of Private Law”, en AAVV, *International Aspects. Scandinavian Studies in Law*, Vol. 39, Stockholm Institute for Scandinavian Law, Stockholm, 2000, pp. 59-77.

²⁰⁴ Acerca de la específica regulación de estos países, SCHELIN, J., “Skandinavien und Finnland”, en THUME, K-H. (DIR.), *Kommentar zur CMR. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, 2ª ed., Verlag Recht und Wirtschaft, Frankfurt am Main, 2007, pp. 1027-1028. Asimismo, en particular respecto a Suecia, TIBERG, H. / STERZEL, F. / CRONHOLT, P., *Swedish Law...* op. cit., p. 227; TIBERG, H. / SCHELIN, J., *On Maritime and Transport...* op. cit., p. 169.

²⁰⁵ *Yrkestrafiklag (1998:490)*, modificada por *Lag (2010:1069) om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)*.

²⁰⁶ *Yrkestrafikförordning (1998:779)*, modificada asimismo por varias normas, entre ellas, *Förordning (2010:1618) om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)*.

²⁰⁷ La *Nordic Association of Freight Forwarders* está formada por los miembros de las asociaciones nacionales afiliadas. A través de las organizaciones nacionales, el 90 % de las empresas de transporte de los países nórdicos son miembros de la Asociación Nórdica.

derecho de asociación y marcado por una confusión y falta de claridad que ha llevado, desde los inicios, a cuestionarse la naturaleza jurídica de este instituto.²⁰⁸

La primera ley cooperativa post-constitucional, la precedente Ley 3/1987 general de cooperativas, si bien se dictó cuando casi todas las Comunidades Autónomas que en aquel momento poseían competencias normativas exclusivas sobre cooperativas ya habían aprobado sus propias normas al respecto, supone un punto de referencia para la posterior normativa autonómica e introduce relevantes novedades (algunas procedentes de las legislaciones promulgadas por las propias Comunidades Autónomas) en la vertiente empresarial de la sociedad cooperativa.²⁰⁹ Transcurridos algunos años – en un proceso que cierta doctrina critica de precipitado y en el que no parecía ser necesaria una ley completamente nueva (que adolece en algunas de sus disposiciones de falta de previsión y coherencia), sino únicamente modificaciones de aspectos concretos, especialmente en aquéllos dirigidos a potenciar los elementos economicistas del modelo *ius cooperativo* español²¹⁰ –, se aprueba la vigente Ley 27/1999, de 16 de julio, de cooperativas, prevista en el Plan de Empleo del Gobierno para el año 1999 como una de las acciones recogidas en la Directriz 12 de la Estrategia Europea de Empleo de Luxemburgo.²¹¹

²⁰⁸ Acerca de la evolución histórica del cooperativismo español existe numerosa literatura, *vid.*, entre otros, DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., pp. 29-39; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp.47-48; GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., pp. 99-101; GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., pp. 304-309; LAMBEA RUEDA, A., “Raíces asociativas en nuestro ordenamiento jurídico”, en *REVESCO*, núm. 76, 2002, pp. 119-125; MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., pp. 36-41; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 135-192; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 41-48; VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 43-74; VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., pp. 464-470.

²⁰⁹ Ley 3/1987, de 2 de abril, general de cooperativas (BOE núm. 84, de 8 de abril de 1987), calificada por la doctrina como una ley de “elevada altura técnico jurídica” (PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 75). Asimismo, PAZ CANALEJO, N. / VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., 1989 (vol 1), 1990 (vol.2) y 1994 (vol.3).

²¹⁰ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 75.

²¹¹ Desde su aprobación, la LC estatal ha sido centro de críticas por distintas razones, entre ellas, el hecho de que consolide, a pesar de las manifestaciones de la EM, un modelo economicista frente al modelo participativo y democrático inspirado en los principios de la ACI o de que el legislador estatal actuara “a remolque del autonómico”. *Vid.* SANTIAGO REDONDO, K. M., “Algunos viejos debates sobre el trabajo asociado tras una primera lectura laboral de la nueva Ley de Cooperativas”, en PRIETO JUÁREZ, J. A. (COORD.), *Sociedades Cooperativas...*, op. cit., pp. 31-34; BUENDÍA MARTÍNEZ, I., “La participación democrática ¿un valor en extinción en las sociedades cooperativas?”, en *CIRIEC, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 34, abril de 2000, pp. 7-21; PRIETO JUÁREZ, J. A., “Las operaciones con terceros...”, op. cit., pp. 71-72.

La Ley, sin embargo, también ha introducido mejoras técnicas, institucionales e innovaciones en su tratamiento positivo.²¹² El Anteproyecto de la Ley de cooperativas estatal fue objeto de dictamen por parte del Consejo Económico y Social en marzo de 1998 en el que este órgano consultivo expresó su valoración positiva en tanto el texto legal supone una flexibilización del marco jurídico de la actividad cooperativa, permitiendo el desarrollo estatutario del autogobierno cooperativo y su adecuación a las crecientes exigencias económicas.²¹³

4.1. El reparto de competencias cooperativas entre el Estado y las Comunidades Autónomas

El marco normativo cooperativo en el Estado español es paradigmático desde el punto de vista de la proliferación de normas reguladoras de los aspectos sustantivos de las sociedades cooperativas, pues existe una ley de cooperativas de ámbito estatal y numerosas leyes autonómicas.²¹⁴ Hasta la fecha, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas han promulgado sus propias leyes cooperativas,²¹⁵ salvo la Comunidad de Cantabria y Canarias; si bien en la primera lleva tiempo debatiéndose la necesidad y el texto mismo de la ley.

Esta “inflación normativa” que se materializa en la multiplicidad de normas cooperativas existentes es consecuencia de la conjunción de una serie de razones de distinta índole: por un lado, la citada “desafortunada” redacción del artículo 124 Ccom., que derivó en la profunda discusión y reiterada negación del carácter mercantil de la cooperativa (incluso de su naturaleza societaria) y propició su exclusión del ámbito de la legislación mercantil (de competencia exclusiva del Estado *ex art.* 149.1.6 CE); por otro lado, el retraso del Estado en promulgar una ley estatal cooperativa post-

²¹² *Vid.* VERGEZ SÁNCHEZ, M., “Las sociedades...”, *op. cit.*, p. 604.

²¹³ Dictamen del Consejo Económico y Social de 25 de marzo de 1998 sobre el Anteproyecto de Ley de Cooperativas (BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 125-1, de 27 de julio de 1998. Documentación núm. 145 I, pp. 517-544). *Vid.* asimismo, MONTALVO CORREA, J., “La participación de la Economía Social en el diálogo social”, en AAVV, *La Economía...*, *op. cit.*, pp. 104-105.

²¹⁴ *Cfr.* CHAVES ÁVILA, R. / MONZÓN CAMPOS, J. L., *La Economía Social...*, *op. cit.*, p. 68.

²¹⁵ Algunas de las leyes cooperativas autonómicas son de “segunda o tercera generación” (LCCV 2003 o LCC 2002) o incluso coexisten varias normas cooperativas de distinto rango: Ley 6/2008, de 25 de junio, de la sociedad cooperativa pequeña del País Vasco (BOPV núm. 127, de 4 de julio de 2008); la Ley 8/2006, de 23 de diciembre, de sociedades cooperativas especiales de Extremadura (BOE núm. 24, de 27 de enero de 2007); Decreto 58/2005, de 29 de marzo, que aprueba el Reglamento de la Ley de cooperativas del País Vasco (BOPV de 19 de abril de 2005); Decreto 15/2011, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de las sociedades agrarias de transformación en Aragón (BOA núm. 24, de 4 de febrero de 2011).

constitucional. Se entendió que dado que la materia cooperativa no formaba parte de la legislación mercantil y no se había dispuesto la atribución al Estado de forma expresa mediante el artículo 149.1 CE (si bien tampoco se había hecho con ningún otro tipo societario), las Autonomías podrían asumir su competencia exclusiva; lo que se realizó mediante los Estatutos de Autonomía al amparo del artículo 149.3 CE.²¹⁶

Las facultades reguladoras del derecho cooperativo atribuidas a las Comunidades Autónomas de forma exclusiva no implican, sin embargo, que éstas sean necesariamente ilimitadas, en otras palabras, la asunción de competencias exclusivas por parte de los Estatutos de Autonomía, en virtud de la organización territorial del Estado en Comunidades Autónomas, se realiza, “*respetando la legislación mercantil*”, como dispone el artículo 2 c) de la Ley Orgánica 9/1992 de transferencia de competencias a las Comunidades Autónomas que accedieron a la autonomía por la vía del artículo 143 de la Constitución;²¹⁷ como así declara la generalidad de los Estatutos de Autonomía. Sin embargo, a pesar de las razones en contra de este injustificado reparto competencial²¹⁸ y de las críticas doctrinales que se han vertido al respecto,²¹⁹ el Tribunal Constitucional considera, como ha puesto de manifiesto en reiteradas ocasiones – al igual que señaló ya en la sentencia en la que se plantearon por primera vez dudas acerca de la legitimidad constitucional de que las Comunidades Autónomas

²¹⁶ Especialmente a través de la LO 9/1992, de 23 de diciembre, de transferencia de competencias a las Comunidades Autónomas que accedieron a la autonomía por la vía del art. 143 de la Constitución; la LO 16/1995, de 27 de diciembre, de transferencia de competencias a la Comunidad Autónoma Gallega (BOE núm. 310, de 28 de diciembre de 1995) y la LO 4/1996, de 30 de diciembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias (BOE núm. 315, de 31 de diciembre de 1996). Entre otros, v. MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., pp. 4751-4753.

²¹⁷ Vid. STS de 17 de marzo de 1999 (FJ 3º).

²¹⁸ Existen variadas razones por las que la competencia en materia cooperativa debería corresponder al Estado: principio de unidad del mercado, la libertad de empresa, la atribución al Estado de la competencia sobre las bases de las obligaciones contractuales o sobre la ordenación de los registros, la igualdad de los españoles en el ejercicio de sus derechos, la no discriminación por razón del territorio, las libertades de circulación y establecimiento, la atribución a los Juzgados de lo mercantil de cuestiones suscitadas al amparo de la normativa sobre “sociedades mercantiles y cooperativas”, como parte del concepto de legislación mercantil del art. 149.1.6 CE, cualquiera que sea la interpretación que se adopte de la noción de Derecho mercantil. Esta afirmación llevaría a la necesaria declaración de inconstitucionalidad de todas las leyes cooperativas autonómicas Vid. MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., pp. 4756-4757; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 51-58.

²¹⁹ Se trata de una “lamentable segmentación normativa de corte territorial difícilmente justificable desde criterios de la lógica jurídica” (MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 44). Asimismo, entre otros, ALONSO ESPINOSA, F. J., “Prólogo”, en ALONSO ESPINOSA, F. J. (COORD.), *La sociedad cooperativa en la Ley 27/1999, de 16 de julio, de cooperativas*, Comares, Granada, 2001, pp. XXV-XXXI; BORJABAD GONZALO, P., “Capítulo Primero. La Sociedad Cooperativa en la Ley 27/1999”, en ALONSO ESPINOSA, F. J. (COORD.), *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 3-7; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 58-64; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 51-60.

podieran asumir competencias en materia cooperativa –, que “la Constitución no reserva de modo directo y expreso competencia alguna al Estado en materia de cooperativas, y en consecuencia, de acuerdo con el artículo 149.3 de la propia Norma, la Comunidad tiene las competencias que haya asumido en su Estatuto, correspondiendo al Estado las no asumidas” (FJ 1).²²⁰ De igual manera interpreta la expresión referida al respeto de la legislación mercantil en el sentido “de que [la competencia legislativa de la Comunidad en materia de cooperativas] habrá de respetar tal legislación en cuanto sea aplicable a las cooperativas, como sucede en aquellos aspectos en que la legislación general de cooperativas remite a la legislación mercantil o también cuando contiene preceptos mercantiles” (FJ 3º).²²¹

4.2. Ámbito de aplicación de la Ley 27/1999

Desde una perspectiva formal, con los criterios de delimitación del ámbito de aplicación prescritos en la Ley de cooperativas estatal se consolida la fragmentación normativa en materia de cooperativas. La Ley 27/1999 deja de ser “general” para el conjunto del territorio español (como lo eran sus precedentes)²²² para convertirse en una “ley residual” en razón del limitado ámbito territorial y subjetivo de aplicación, si bien la doctrina denuncia el riesgo de que esta ley estatal pueda mudarse en una especie de “ley refugio” a la que acogerse por su laxo y flexible régimen jurídico respecto de determinadas materias.²²³ El artículo 2 LC limita su aplicación “a) a las sociedades cooperativas que desarrollen su actividad cooperativizada en el territorio de varias Comunidades Autónomas, excepto cuando en una de ellas se desarrolle con carácter

²²⁰ Vid. STC 72/1983, de 29 de julio (RTC 1983\72). Asimismo, STC 76/1983, de 5 de agosto de 1983 (FJ 4).

²²¹ La doctrina considera, por el contrario, que esta cláusula de respeto a la legislación mercantil no ha supuesto en la práctica limitación alguna al contenido material de la normativa cooperativa de las CCAA. Vid. MARÍN LÓPEZ, J. J., “Notas sobre la Ley 27/1999 de 16 de julio, de cooperativas”, en *La Ley: revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, núm. 6, D- 284, 1999, p. 1798; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 53-54.

²²² La LGC 1987 era “general” (además de por su apelativo) en varios sentidos. era derecho supletorio (como lo es también la LC 1999) y la DF 1ª.2 concretaba los preceptos legales con carácter de “normas básicas”, inmodificables, de aplicación directa. Vid. MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., p. 4771; VICENT CHULIÁ, F., voz “Cooperativa...”, op. cit., p. 1721.

²²³ Acerca de la “competencia institucional vertical”, entre Estado y CCAA, y acerca del denominado “efecto Delaware”, VICENT CHULIÁ, F., *Introducción...*, op. cit., p. 284-288. La doctrina no es pacífica acerca de la legalidad de la llamada “huida del Derecho cooperativo autonómico”, aunque la inclusión de un elemento de extraterritorialidad no ha de obedecer necesariamente a un ánimo defraudador (MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., pp. 4808-4810). Asimismo, BUENDÍA MARTÍNEZ, I., “Las relaciones comerciales cooperativas: un análisis desde el nuevo marco legal”, en *REVESCO*, núm. 69, 1999, p. 49; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 76; VICENT CHULIÁ, F., “La Ley 27/1999 de 16 de julio de Cooperativas estatal”, en *RGD*, núm. 663, 1999, p. 14566.

principal; b) a las sociedades cooperativas que realicen principalmente su actividad cooperativizada en las ciudades de Ceuta y Melilla”.

De esta manera, el ámbito de aplicación de la Ley de cooperativas estatal (no exento de polémica y que recogen asimismo la mayoría de las normas autonómicas), que articula la razón delimitadora del alcance territorial de las competencias cooperativas autonómicas – esto es, del ámbito de aplicación de la ley estatal respecto de las leyes cooperativas, que no es jerárquico, y de éstas últimas entre sí –, se asienta sobre la base de dos criterios delimitadores faltos de precisión: por un lado, la “actividad cooperativizada” y, por otro, la realización de la misma “con carácter principal” en la respectiva Comunidad Autónoma. El Real Decreto 136/2002 por el que se aprueba el Reglamento del Registro de sociedades cooperativas trata de concretar el alcance de la combinación de ambas premisas con el desarrollo del artículo 2 LC, aunque a excepción de restarle relevancia al domicilio de la entidad y a las relaciones jurídicas que pueda entablar ésta con terceros como criterios delimitadores, no va más allá en su intento de ofrecer un auxilio clarificador (art. 2.2. RRSC).²²⁴

Vigente la Ley general de cooperativas de 1974, con el objetivo de aclarar el panorama cooperativo legal, el Tribunal Constitucional, en la citada sentencia 72/1983 (pronunciamiento reiterado en posteriores sentencias²²⁵), distinguía entre dos tipos de actuaciones cooperativas, a su modo de ver, diferenciadas: las “funciones típicas” – la actividad societaria típica o relaciones societarias internas, esto es, las relaciones de carácter cooperativo que tienen las cooperativas con sus socios – y las actividades y relaciones instrumentales – es decir, las necesarias relaciones jurídicas externas que, como cualquier otra persona jurídica, la cooperativa establece con terceros para la consecución del fin social –. Sobre esta diferenciación, son las primeras, las funciones típicas, las que el Tribunal considera relevantes en orden a determinar la competencia territorial autonómica, de forma que la Comunidad Autónoma tendrá competencia para regular legalmente las cooperativas que desarrollen su actividad societaria típica en el

²²⁴ El RD 136/2002, de 1 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de sociedades cooperativas (BOE núm. 40, de 15 de febrero de 2002). La doctrina plantea dudas acerca de si la habilitación para el desarrollo reglamentario del RSC de la DA 1ª LC o la cláusula para el desarrollo normativo de la DA 5ª LC amparan la norma reglamentaria en este sentido (PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 63).

²²⁵ Entre otras, STC 44/1984, de 27 de marzo (RTC 1984\44); STC 165/1985, de 5 de diciembre (RTC\1985\165) (FJ 3º); STC 88/1989, de 11 de mayo (RTC\1989\88); o la STC 291/2005, de 10 de noviembre, vigente ya la LC 1999.

interior del territorio de la misma, aunque realice actividades o establezca relaciones jurídicas instrumentales fuera de éste (FJ 4º).

En este sentido, la doctrina constitucional se aleja definitivamente del criterio habitualmente utilizado por las leyes españolas para determinar la nacionalidad y ley aplicable a otros tipos societarios, esto es, el domicilio de la sociedad,²²⁶ y se decanta por establecer como nexo de conexión para la determinación de la ley autonómica aplicable el ámbito territorial de la actividad cooperativizada. Sin embargo, la Ley 27/1999 da un paso más y, a pesar de su Exposición de Motivos, se desvía de la doctrina sentada por el Tribunal Constitucional y adiciona el (cuanto menos) impreciso segundo criterio de la “principalidad”.²²⁷

La Ley estatal no se aplica ya (como sucedía con la anterior Ley general de cooperativas de 1987) a las cooperativas que desarrollen su actividad cooperativa típica en el ámbito territorial de más de una Comunidad Autónoma, es decir, a las cooperativas de ámbito supracomunitario (dejando a la Ley autonómica la regulación de las cooperativas cuya actividad fuera exclusivamente desarrollada en el territorio de la Comunidad), sino sólo cuando en alguna de ellas no la lleven a cabo con carácter principal (esto es, con un grado de intensidad superior al conjunto de los demás territorios); declaración que deja prácticamente inoperante la posibilidad de aplicación directa de la Ley, pues, a salvo de las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, como norma general la actividad se desarrollará en una Comunidad Autónoma con mayor intensidad.²²⁸

²²⁶ Al respecto, art. 8 LSC (previos art. 5 LSA y 6 LSRL). En cuanto a la problemática relacionada con los distintos sistemas de determinación de la nacionalidad y ley aplicable de las sociedades en el entorno europeo (sede real o de incorporación o de constitución), v. la jurisprudencia del TJCE, las más recientes SSTJCE de 13 de diciembre de 2005 (*SEVIC System AG*); de 16 de diciembre de 2008 (*Cartesio*). Asimismo, *vid.*, entre otros, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., pp. 336; VICENT CHULIÁ, F., *Introducción...*, op. cit., pp. 284-288; GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Artículo 312. Régimen de la sociedad anónima europea”, en ARROYO, I. / EMBID, J. M. / GÓRRIZ, C. (COORD.), *Comentarios a la Ley de Sociedades Anónimas. Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas*, Vol. III, 2ª ed., Tecnos, Madrid, 2009, pp. 2994-2998; VELASCO SAN PEDRO, L. A., voz “Domicilio (traslado al extranjero)”, en ALONSO LEDESMA, C. (DIR.), *Diccionario de Derecho de Sociedades*, Iustel, Madrid, 2006, pp. 550-555.

²²⁷ *Vid.* GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 65-66. Acerca de la redacción original del art. 2 LC 1999 en el Proyecto de Ley de 1998 y su tramitación parlamentaria, v. MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., pp. 4778-4782; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 60-62.

²²⁸ Sin embargo, el TC señalaba que “las relaciones de carácter cooperativo a que puede afectar la competencia de la Comunidad son única y exclusivamente las que tengan lugar en el ámbito territorial” (STC 72/1983, FJ 4º), de modo que, “la competencia atribuida a la Comunidad Autónoma abarca las

Es necesario precisar brevemente en este punto el alcance de la expresión “*con carácter principal*” que debe caracterizar el desarrollo de la actividad cooperativizada y que constituye un punto clave para la determinación del alcance del ámbito de aplicación de las normas cooperativas autonómicas, pues a falta de definición legal aclaratoria, otra norma posterior, de rango inferior, procedió a concretarla.²²⁹ El citado Real Decreto 136/2002 entiende así que la actividad cooperativizada se realiza “principalmente” en el territorio de una determinada Comunidad Autónoma “*cuando dicha actividad en la misma resulte ser superior a la realizada en el conjunto de los demás territorios*” (art. 2.2. RRSC). Este precepto reglamentario aclara una importante duda planteada por la doctrina relacionada con la posibilidad de que la actividad se realizara mayoritariamente en una Comunidad Autónoma y minoritariamente en otros territorios individualmente computados, pero que de la suma de los cuales resultara que la actividad desarrollada efectivamente fuera del territorio de tal Comunidad fuera superior a la realizada dentro.²³⁰ A pesar de esta aclaración, sin duda de notable importancia práctica, la norma no fija qué parámetros – cuantitativos o cualitativos – han de contabilizarse en la operación.

La doctrina científica, por su parte, si bien no en relación directa con la actividad cooperativizada, sino respecto a otros factores societarios (como el domicilio social o el establecimiento principal) ha tratado de dar respuesta a esta cuestión. Así, señalan como criterios o datos objetivos, que pueden servir de guía en el caso de la actividad de las sociedades cooperativas: la zona de residencia del mayor número de socios o, de ser el censo de cooperativistas similar en las distintas áreas, que la actividad de los mismos

cooperativas de ámbito provincial intracomunitario y las de ámbito supraprovincial pero no supracomunitario” (FJ 3º de la STC 44/1984 de 27 de marzo).

La doctrina es crítica por los problemas de seguridad jurídica que pueden plantearse y los conflictos respecto de la ley aplicable y registro competente, máxime cuando no se establece la fórmula cuantitativa o cualitativa que ha de utilizarse para su cálculo o determinación (criterios que en cualquier caso pueden variar de un ejercicio económico a otro). *Vid.* MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, *op. cit.*, p. 4763; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, *op. cit.*, p. 62. Asimismo, ALONSO ESPINOSA, F. J., “Prólogo”, en ALONSO ESPINOSA, F. J. (COORD.), *La sociedad cooperativa...*, *op. cit.*, p. XXVI; SENENT VIDAL, M. J., *La impugnació dels acords socials en la cooperativa*, Servicio de publicaciones de la Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, 2003, pp. 111-114; BORJABAD GONZALO, P., “El sistema legislativo español de cooperativas y la Ley 27/1999”, en *Revista de desarrollo rural y cooperativismo agrario*, núm. 5, 2001, pp. 7-30.

²²⁹ Tampoco los legisladores autonómicos han considerado relevante la inclusión de un precepto explicativo de esta expresión que ellos mismos emplean con fin delimitador.

²³⁰ *Vid.* MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, *op. cit.*, pp. 4787-4792, que plantea importantes cuestiones al respecto con anterioridad a la aprobación del RRSC, algunas de las cuales siguen sin estar efectivamente resueltas.

fuera mayor,²³¹ o la dimensión física del establecimiento, el volumen de producción, la cifra de negocios, el número de trabajadores empleados, etc. Criterios que al combinarse, bien podrían facilitar el esclarecimiento de la cuestión, como podrían plantear serias dudas al respecto.²³²

Siguiendo con el hilo argumentativo revelador del ámbito de aplicación de la normativa cooperativa, de acuerdo con el artículo 2 LC, ésta será de aplicación directa cuando la sociedad cooperativa en concreto actúe en un ámbito supraautonómico, si bien, siempre que no lo haga en alguna Comunidad Autónoma de forma principal; *sensu contrario*, la ley autonómica será aplicable cuando la actividad cooperativizada se realice “principalmente”, o exclusivamente, en el territorio de esta Comunidad.²³³ En segundo lugar, la aplicabilidad directa de la Ley estatal ha de proclamarse asimismo de las cooperativas cuyo ámbito territorial de actuación se corresponda con las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, tanto si lo hacen en su territorio de manera exclusiva como principal. Por último, es necesario señalar, que si se alega el artículo 124 Ccom. para determinar la no mercantilidad de las sociedades cooperativas, ha de tener que invocarse éste mismo precepto con el fin de subrayar el alcance directo de la norma cooperativa estatal y de la legislación mercantil respecto de aquellas cooperativas que, dedicadas “*a actos de comercio extraños a la mutualidad*”, sean consecuentemente consideradas mercantiles.²³⁴

En determinados aspectos además, por imperativo de títulos competenciales concretos, la Ley estatal tiene aplicación directa en todo el territorio del Estado por razón de la naturaleza básica de la materia que regula. En otras palabras, las diferentes

²³¹ Vid. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 70, en relación con la ubicación del domicilio social del art. 3 LGC.

²³² En relación con el establecimiento principal (una de las alternativas para fijar el domicilio de la SA), aunque, en cualquier caso, para su determinación han de tenerse en cuenta las características particulares de la sociedad y de su actividad en cada caso concreto, DÍAZ-ARIAS, J. M., *Ley comentada...*, op. cit., p. 12; SÁNCHEZ CALERO, F., “Capítulo I. Disposiciones generales...”, op. cit., p. 189.

²³³ La articulación de los respectivos ámbitos de aplicación plantea en ocasiones graves problemas de ley aplicable. Vid. MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., p. 4796; MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 45; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 64. Algunas normas autonómicas recogen el criterio del TC (sólo o junto con el del domicilio o de la constitución de la cooperativa) y no contemplan que la actividad cooperativizada haya de ser realizada de manera principal en el territorio respectivo. Consecuentemente, si la cooperativa desarrolla su actividad con carácter principal en una de estas CCAA, no es aplicable la Ley estatal, pero tampoco lo es la ley autonómica (art. 1 LCAR 1998; art. 2 LCG de 1998; art. 2 LCM de 1999).

²³⁴ Vid. STC 72/1983 (FJ 8º *in fine*). Crítico con la “enigmática afirmación” del TC, de cuya aplicabilidad duda, PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 54). Asimismo, MIRANDA SERRANO, L. M., “Las sociedades...”, op. cit., p. 282.

legislaciones autonómicas, aun cuando únicamente señalan que su competencia legislativa cooperativa se realiza respetando la legislación mercantil, por lógica jurídica, han de hacerlo también de conformidad con la normativa estatal relativa a cualquier otra materia reservada exclusivamente al Estado. De este modo, los preceptos de la Ley estatal que contengan legislación básica, relativa por ejemplo a determinados aspectos mercantiles de la materia, como normas concursales o contabilidad, deberían ser de aplicación directa en las Comunidades Autónomas.²³⁵

La Ley estatal de 1999, además de tener aplicación directa en los supuestos señalados, se aplica asimismo de forma subsidiaria en determinados casos de conformidad con el artículo 149.3 CE. Las circunstancias de aplicabilidad subsidiaria de la norma estatal son distintas en las Comunidades Autónomas que han asumido la competencia exclusiva (todas ellas) en función de si han aprobado o no su respectiva ley cooperativa autonómica. El Tribunal Constitucional defiende la interpretación del artículo 149.3 CE por la que el Derecho estatal ha de ser supletorio del Derecho de las Comunidades Autónomas “*en todo caso*”, haya ejercitado ésta o no su competencia normativa y en el sentido de que la supletoriedad opera a favor del Derecho estatal en la relación Derecho estatal-Derecho autonómico (y no a la inversa); aunque ello no significa que la citada cláusula de supletoriedad se constituya en una suerte de cláusula universal atributiva de competencias en favor del Estado (FJ 3º Auto del Tribunal Constitucional de 21 de julio de 1987).²³⁶

Así en aquellas Comunidades en las que existe una ley cooperativa autonómica directamente aplicable, la Ley estatal cumple una función integradora de las posibles lagunas y vacíos normativos. El artículo 149.3 CE, *in fine*, lo establece claramente al considerar la aplicación subsidiaria del Derecho estatal “*en todo caso*” y así lo pone de manifiesto la doctrina del Alto Tribunal; por lo que así sucedería aun cuando los respectivos Estatutos de Autonomía y leyes autonómicas no lo contemplaran expresamente. Por otro lado, aunque todas las Comunidades Autónomas han asumido en sus respectivos Estatutos competencia exclusiva en sociedades cooperativas, la

²³⁵ La LC estatal debería haber concretado explícitamente las materias que habrían de ser, en base a estos títulos competenciales, de aplicación general (MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., pp. 4797-4798).

²³⁶ Doctrina que el TC ha aclarado en varias ocasiones, v. gr., STC 69/1982 de 23 de noviembre (RTC\1982\69) (FJ 2º); Auto del TC 934/1987 de 21 de julio (RTC 1987\934 AUTO) (FJ 3º); STC 118/1996 de 27 de junio (RTC\1996\118) (FJ 5º-9º); STC 291/2005 de 10 de noviembre (FJ 4º).

Comunidad de Cantabria y Canarias no han aprobado sus propias leyes en la materia, por lo que la Ley estatal de cooperativas se aplicará asimismo de forma supletoria en estas Comunidades con el fin de no dejar un vacío normativo absoluto contrario al principio de seguridad jurídica.²³⁷

En este contexto, la doctrina crítica con el panorama legislativo cooperativo considera que hubiera resultado más acertado reservar al Estado al menos la competencia normativa sustantiva de este tipo societario (para muchos de naturaleza mercantil), a través quizá de una ley de bases o una ley marco, y a las Comunidades Autónomas la competencia para dictar normas administrativas de promoción y fomento de las mismas.²³⁸ En un intento por poner freno y solución a “la esquizofrenia” de esta situación,²³⁹ la doctrina científica propone ciertas medidas que *de lege ferenda* permitan una aproximación de las soluciones legales existentes y proporcionen orden, simplificación y seguridad jurídica al desmembrado contexto legal cooperativo: la aprobación de una ley de armonización, como instrumento de unificación normativa en protección del interés general, *ex* artículo 150.3 CE, si bien en términos excepcionales de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Constitucional;²⁴⁰ o la sustitución del incierto criterio del ámbito territorial de actuación de la cooperativa como eje de delimitación de las competencias autonómicas por otros criterios más precisos, como el del domicilio social de la persona jurídica.²⁴¹

²³⁷ Esta fórmula implica que no pueda establecerse como supletoria la ley de otra Comunidad y plantea la cuestión de si las lagunas y vacíos normativos podrían integrarse en primer lugar a través de las reglas propias del derecho autonómico o, si por el contrario, el 149.3 CE limitaría tal interpretación. En contra, MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, *op. cit.*, pp. 4799-4802, que asimismo plantea la cuestión de la aplicación subsidiaria bien de la LC 1999 bien de la LGC 1987.

²³⁸ *Vid.* entre otros, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, *op. cit.*, p. 62; MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, *op. cit.*, p. 73.

²³⁹ *Vid.* MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, *op. cit.*, p. 4811.

²⁴⁰ *Cfr.* STC 76/1983, de 5 de agosto de 1983 (FJ 3). El Estado cuando así lo exija el interés general, puede excepcionalmente dictar leyes que establezcan los principios necesarios para armonizar las disposiciones normativas de las CCAA (art. 150.3 CE). Entre otros, v. BUENDÍA MARTÍNEZ, I., “Las relaciones comerciales...”, *op. cit.* p. 49; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, *op. cit.*, p. 186; RODRÍGUEZ ARTIGAS, F., “Transformación...”, *op. cit.*, p. 4851; VICENT CHULIÁ, F., voz “Cooperativa...”, *op. cit.*, p. 1721.

²⁴¹ El criterio del domicilio social vendría a determinar como ley aplicable la ley personal de la cooperativa con independencia del lugar de desarrollo de la actividad social; domicilio que habría de poder ser voluntariamente fijado, pues de no ser así la Ley estatal no podría ser aplicada en ningún caso salvo que el domicilio se estableciera en Ceuta y Melilla. Derivaría cierta problemática (*shopping the law* y del “efecto Delaware”), pero sería notable la ventaja en términos de seguridad jurídica (MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, *op. cit.*, p. 4810).

En cualquier caso, se hace plenamente evidente – en orden a solventar las disfunciones de seguridad jurídica, unidad de mercado, etc. que provoca la actual configuración competencial en materia cooperativa – la necesidad de una profunda revisión del entramado jurídico resultante de la interpretación actual de la naturaleza jurídica de esta institución, de la distribución de competencias en materia de sociedades cooperativas entre el Estado y las Comunidades Autónomas y de la elección del ámbito territorial de la actividad cooperativizada desarrollada con carácter principal como criterio de delimitación del ámbito de aplicación de las leyes cooperativas.

4.3. Ámbito de aplicación de las leyes cooperativas y ámbito de actuación en las sociedades cooperativas dedicadas al transporte²⁴²

4.3.1. Ámbito territorial de actuación de las sociedades cooperativas de transporte como aspecto determinante de la competencia autonómica

La imprecisión de los criterios que utilizan las normas cooperativas, y asimismo el Tribunal Constitucional, para determinar el efectivo reparto de las competencias territoriales plantea importantes dudas puesto que no se expresa – y tampoco parece ser voluntad del Tribunal Constitucional hacerlo²⁴³ – el criterio (el “hecho indiciario”, en palabras del Abogado del Estado²⁴⁴) que ha de tomarse como referente para determinar cuándo una cooperativa establece sus relaciones societarias internas (o realiza su actividad cooperativizada, eso sí, de manera principal) en el ámbito de una Comunidad Autónoma.

De esta forma, la vigente Ley de cooperativas estatal de 1999 establece el ámbito de aplicación de la ley en su artículo segundo, sin llegar a concretar los criterios o pautas que deben tenerse en cuenta para delimitar este ámbito, no ya con carácter

²⁴² A lo largo de este trabajo, y definitivamente en el apartado dedicado a las actividades de la sociedad cooperativa, se constata la confusión que existe a la hora de dar contenido a lo que la legislación denomina “actividad cooperativizada”; término, por su parte, no utilizado por la doctrina del TC al diferenciar entre las “funciones típicas” o “actividad societaria típica” y las “actividades y relaciones instrumentales”.

²⁴³ *Vid.* STC 88/1989, de 11 de mayo. Aunque es previa a la LC 1999, esta sentencia, relativa a una cooperativa de transportistas, remite a la jurisdicción contencioso-administrativa para la resolución de la cuestión competencial. Asimismo, v. MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., p. 4767.

²⁴⁴ El Abogado del Estado manifiesta, en la STC 88/1989, de 11 de mayo, que “se trata de saber si el domicilio social constituye «hecho indiciario» de la contratación al ámbito autonómico de las relaciones societarias internas de una cooperativa, al que haya de reconocerse potencia tal que «el hecho indiciario» se imponga a la voluntad, claramente manifiesta por los fundadores, de crear una cooperativa de ámbito nacional” (Antecedentes 7b).

general, sino tampoco en relación con la mayoría de las clases o tipos concretos de sociedades cooperativas, planteándose así las dificultades y cuestiones que se han señalado (puntualizadas sólo en parte por el Tribunal Constitucional). En particular, en lo que se refiere a las cooperativas dedicadas a la prestación de servicios de transporte, tanto respecto a las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte como a las sociedades cooperativas de transportistas, la cuestión no resulta en absoluto fácil de deslindar. La falta de concreción de los términos que entran en juego afecta incluso a la calificación de la propia actividad de transporte como actividad societaria típica (o como actividad cooperativizada en la que se basa la normativa sustantiva para determinar el ámbito de aplicación de la ley) o como “simple” actividad instrumental; con las consecuencias acerca de la ley aplicable y registro competente ya mencionadas.

Teniendo en cuenta que la actividad de prestación de servicios de transporte implica necesariamente un desplazamiento en un espacio geográfico que puede ser en principio indeterminado – pues en la actualidad las autorizaciones de transporte habilitan para la prestación de servicios de transporte en todo el territorio nacional –, la cuestión adquiere gran relevancia. Si se considera que parte de las operaciones de transporte son integrantes de la actividad relevante para determinar el ámbito territorial de actuación – y, por ende, la ley cooperativa aplicable –, podría surgir un grave problema de delimitación por su naturaleza itinerante. Si se parte de la base (como parece señalar la jurisprudencia del Tribunal Supremo que se analiza a continuación) de que las operaciones de transporte constituyen esa actividad empresarial que la doctrina constitucional califica de actividad instrumental, aunque necesaria para el desarrollo del fin social, es necesario concretar la actividad cooperativizada en base a otros criterios distintos de la actividad empresarial de la cooperativa, distintos de las prestaciones de transporte.²⁴⁵

El punto de partida para las sociedades cooperativas de transportistas (además del art. 2 LC) se establece en el artículo 100 LC, apartado tercero, que señala, al igual

²⁴⁵ En el apartado relativo a las actividades de las cooperativas de transporte se pone de manifiesto que esta diferenciación, teórica y jurisprudencial, no resulta simple, pues ciertas operaciones, como la contratación que lleva a cabo la cooperativa en nombre propio con los usuarios, pero que integra la actividad comercializadora que realiza la sociedad en favor de sus socios, encaminada al mejoramiento económico y técnico de sus explotaciones, y medio directo de satisfacción de sus intereses, podría ser calificada tanto de actividad cooperativizada como de actividad instrumental.

que hace para otro tipo de cooperativas,²⁴⁶ que “*el ámbito de esta clase de cooperativas será fijado estatutariamente*”, eliminando la referencia que la anterior Ley general de cooperativas de 1987 hacía al respecto, y que, si bien no permitía alcanzar un resultado claro, podría haber facilitado alguna pista sobre el “hecho indiciario” a tener en cuenta a la hora de determinar la actividad societaria típica de la cooperativa que delimita el ámbito de aplicación de cada ley cooperativa.²⁴⁷

En este sentido, el artículo 142.3 de la anterior Ley general de cooperativas de 1987, relativo a las cooperativas de transportistas, remitía al artículo 140.2 sobre las cooperativas de servicios (que a su vez parecía parafrasear el artículo 133.3, relativo a las cooperativas agrarias), que disponía 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.*” Se planteaba la cuestión, difícil de precisar de acuerdo con la doctrina, de qué había de considerarse por “ámbito territorial de la sociedad” en este contexto.

En el citado cuerpo legal de 1987, el artículo 133.3 regulaba el ámbito territorial de la cooperativa agraria “o, mejor dicho, [se ocupaba] de establecer la pauta de interrelación entre ese ámbito y las explotaciones agrarias de los socios, pues hay que partir de la libertad del Estatuto de cada sociedad para diseñar la zona de actuación de ésta”. Señala la doctrina además, en relación con este precepto, que el ámbito de una cooperativa no delimita el territorio total en el que la sociedad “puede realizar cualesquiera operaciones, sino la zona de válida actividad cooperativizada o, lo que es lo mismo, el perímetro espacial donde cabe reclutar nuevos socios y prestar el servicio cooperativo, precisamente porque en ese espacio deben estar situadas las unidades

²⁴⁶ La Ley escoge exactamente la misma fórmula para las cooperativas del mar (art. 99.4). En otros tipos de cooperativas (no todas) la Ley es más precisa a la hora de concretar su ámbito territorial: cooperativas de viviendas (art. 89.7), agrarias (art. 93.3), de explotación comunitaria de la tierra (art. 94.3) o de crédito (art. 104). Para las restantes, la Ley estatal no hace mención alguna a su ámbito territorial de actuación, que, en cualquier caso, constituye mención preceptiva de los estatutos sociales (art. 11.1 d) LC).

²⁴⁷ La doctrina aprecia el “delicado problema de fijar el criterio decisivo para determinar el ámbito de una Cooperativa del sector del transporte” (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 805), pues esta dificultad general “se acentúa en el caso de las cooperativas de transportistas debido a la naturaleza de la actividad desarrollada por las mismas” (GARCÍA CACHAFEIRO, F., “Las cooperativas de transportistas”, op. cit., p. 426).

económicas agrarias a cuyo servicio se constituyó, y sigue funcionando, la entidad”. El anterior razonamiento implica, por tanto, que el ámbito de la cooperativa – de conformidad con la construcción doctrinal que el Tribunal Constitucional elabora en relación con las sociedades cooperativas – es el espacio en el que se realiza la actividad cooperativizada (en el que se llevan a cabo las relaciones societarias internas entre la entidad y los socios), sin importar el lugar donde se lleven a cabo las actividades instrumentales.²⁴⁸ Como consecuencia, “la zona de válida actividad cooperativizada” había de ser fijada en los estatutos (como también actualmente habrá de serlo de acuerdo con el art. 100.3 en relación con el art. 11.1 d) LC 1999) y en ella debían estar comprendidas (“situadas”) “*las explotaciones de los socios*” (referido a las personas jurídicas) y la “*actividad habitual*” de los profesionales (referido a las personas físicas).

La idea de que el ámbito territorial de una cooperativa determine el espacio en el que se desarrolla la actividad cooperativizada (criterio base de determinación del ámbito de aplicación de las leyes) puede deducirse sin duda también de la vigente ley estatal de 1999. El precepto dedicado a las sociedades cooperativas de explotación comunitaria de la tierra representa el más claro ejemplo de esta afirmación al conectar el ámbito territorial de la cooperativa al “*espacio geográfico en que los socios trabajadores de la cooperativa pueden desarrollar su actividad cooperativizada de prestación de trabajo*” (art. 94.3 LC). Asimismo resulta del análisis de las leyes cooperativas autonómicas, algunas de las cuales (como más adelante se expone) recogen como mención mínima de los estatutos sociales el “*ámbito territorial de la actividad cooperativa principal*” o el “*ámbito territorial donde se desarrollará las actividades cooperativizadas con sus socios*”.²⁴⁹

²⁴⁸ Cfr. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 721-723 y Vol. 1º, p. 68 (este último en relación con el domicilio social, localizado dentro del territorio del Estado español y del ámbito de la sociedad de acuerdo con la LGC 1987). Este autor plantea un importante problema respecto de la ganadería no estabulada, que, por implicar en algunos casos la trashumancia interregional, no permite la aplicación literal del precepto (lo que refleja cierta similitud con la actividad del transporte). En su opinión, la regla establecida en el art. 133.3 LGC 1987 no puede aplicarse literalmente, por lo que “el papel del Estatuto vuelve a ser decisivo... y habrá que analizar y estudiar los supuestos caso por caso”.

²⁴⁹ Al respecto, PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 137, que señala que el ámbito territorial de actuación de la cooperativa es el criterio de conexión adoptado por el TC y por el legislador estatal para delimitar el ámbito territorial de aplicación de la legislación cooperativa, sin embargo, lo considera el ámbito territorial en el que la sociedad lleva a cabo la actividad económica cooperativa no sólo con su base social sino también con no socios.

Sin embargo, el artículo dedicado a las cooperativas de transportistas del Proyecto de Ley de cooperativas ya recogía el apartado tercero en su versión actual, con la simple remisión a los estatutos sociales (mención que, por otro lado, parece innecesaria dado que el artículo 11.1 d) LC dispone la obligatoriedad de delimitar este aspecto en los estatutos sociales). Aún así, el apartado 4 del artículo 98, de cooperativas de servicios (anterior 139 y 140), seguía manteniendo la redacción de la Ley general de cooperativas de 1987. Durante el proceso legislativo, se aprobaron las enmiendas que recomendaban su supresión total por “carecer de justificación, con independencia de los criterios establecidos en el artículo 2 de la Ley a los efectos de delimitar el ámbito de aplicación de la vigente Ley”.²⁵⁰ No obstante, podría haberse mantenido (con mínimas modificaciones clarificadoras) precisamente para concretar el criterio específico que determinara esa relación interna cooperativizada de la sociedad cooperativa con los socios. En otras palabras, se podría haber aprovechado la ocasión para diferenciar con claridad, por un lado, el ámbito de aplicación de la ley (que se basa en la actividad cooperativizada realizada principalmente en el territorio de una Comunidad Autónoma, establecido en el art. 2 LC) y, por otro, aunque dentro de éste, el ámbito de la cooperativa (que constituiría el ámbito de actuación cooperativa y recogería el criterio delimitador de esa actividad cooperativizada, concretándolo en el art. 100 LC para las cooperativas de transportistas).

En todo caso, no parece congruente que este artículo 98.4 del Proyecto de Ley se suprimiera totalmente – sin dejar siquiera la remisión a los estatutos, que por otro lado y como se ha apuntado más arriba, parece innecesaria – por “carecer de justificación” y, sin embargo, se dispusieran preceptos similares relativos al ámbito territorial de determinadas clases de cooperativas en los que se concreta precisamente este aspecto. El artículo 93.3 LC, destinado a la regulación de las cooperativas agrarias, opta por un criterio de situación geográfica para fijar esas relaciones internas entre cooperativa y socios, pues deberán estar dentro del ámbito territorial de la cooperativa. Criterio que también sigue el citado artículo 94.3 LC, que determina que, en las cooperativas de explotación comunitaria de la tierra, los bienes integrantes de la explotación de los socios han de estar situados dentro de su ámbito territorial. El artículo 89.7 LC, relativo

²⁵⁰ Vid. BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 125-7, de 17 de noviembre de 1998. Enmiendas, pp. 140, 163 y 184; BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 125-9, de 15 de diciembre de 1998. Índice de enmiendas al articulado, p. 201).

a las cooperativas de viviendas señala, por su parte, que sus promociones habrán de realizarse en el ámbito territorial que delimiten sus estatutos. Como se ha manifestado, la Ley, sin embargo, elimina cualquier mención que pueda arrojar una luz acerca de los mecanismos delimitadores del ámbito territorial de las sociedades cooperativas de servicios y de las sociedades cooperativas de transportistas.

La Ley de cooperativas estatal vigente tampoco establece criterio alguno delimitador del ámbito territorial de actuación de las sociedades cooperativas de trabajo asociado (art. 80-87 LC), eliminando la mención de la anterior Ley 3/1987 general de cooperativas, que disponía que “*los centros de trabajo en los que los socios prestan habitualmente su trabajo cooperativizado deberán estar situados dentro del ámbito territorial de la Cooperativa, establecido estatutariamente*” (art. 118.9 LGC). La doctrina pronunciaba sus críticas al reconocer que el legislador había contemplado únicamente el caso de aquellas cooperativas cuyos centros de trabajo fueran fijos, pero olvidaba aquellas otras (cooperativas de braceros, ciertas cooperativas de labores agrarias, cooperativas de auditores o de arquitectos...) cuyos socios realizan habitualmente “trabajos itinerantes o con desplazamientos territoriales”,²⁵¹ entre las cuales podrían incluirse algunas de las cooperativas de trabajo asociado dedicadas a la prestación de servicios de transporte. En cualquier caso, la opción más beneficiosa a la seguridad jurídica hubiera sido quizá fijar un criterio adecuado a estos supuestos, en lugar de simplemente eliminar el foco de las críticas.

En la normativa autonómica, las soluciones que se dan siguen en mayor o menor medida la línea estatal y en todas ellas (salvo en la Ley 2/1999 de sociedades cooperativas andaluzas) se recoge el “*ámbito territorial de actuación*” de la cooperativa como mención mínima contenida en los estatutos sociales.²⁵² En cuanto a este ámbito territorial, además de la similitud con la Ley estatal de 1999 de gran parte de los artículos autonómicos en los que se alude al ámbito de la cooperativa (que no son en todos los relativos a clases concretas de sociedades cooperativas), hay que destacar la

²⁵¹ Cfr. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 586.

²⁵² En uso de esta terminología, las leyes LFCN 14/2006 (art. 13.1.e), LSCM 8/2006 (art. 13.1.d), LCIB 1/2003 (art. 14.1.d), LCCL 4/2002 (art. 13.c), LCM 4/1999 (art. 11.a), LCAr 9/1998 (art. 9.c). Consideran mención mínima obligatoria de los estatutos el “*ámbito territorial de la actividad cooperativa principal*”, la LCC 18/2002 (art. 11.1.e), LCLR 4/2001 (art. 12.1.e), LSCE 2/1998 (art. 14.1.e), LCPV 4/1993 (art. 13.1.e). La LCCLM 11/2010 (art. 14.1.e) y la LCG 5/1998 (art. 14.1.5) lo denominan “*ámbito territorial donde se desarrollará las actividades cooperativizadas con sus socios*” y finalmente la LCCV 8/2003 (art. 10.2.a), “*ámbito territorial de la actividad cooperativizada*”.

singularidad de algunos de estos preceptos, que fijan criterios específicos para la delimitación de su ámbito territorial: la situación de centros de trabajo (fijos) o el lugar de residencia habitual de los socios. La Ley de sociedades cooperativas de Extremadura de 1998 señala respecto de las sociedades cooperativas de trabajo asociado que *“los centros de trabajo fijos en los que los socios prestan habitualmente su trabajo cooperativo deberán estar situados dentro del ámbito territorial de la sociedad cooperativa, establecido estatutariamente. Las sociedades cooperativas cuya actividad predominante sea la de producción de bienes deberán tener todos sus centros dedicados a la fabricación en el referido ámbito territorial, sin perjuicio de la posible existencia de socios trabajadores minoritarios en otros centros de trabajo de carácter subordinado o instrumental, como delegaciones de ventas, almacenes y otros servicios auxiliares”* (art. 113.12 LSCE).²⁵³ De un modo análogo en relación con los centros de trabajo de las cooperativas de trabajo se expresa la Ley de cooperativas de Galicia de 1998 (art. 104.3 LCG) y, por su parte, la Ley de cooperativas del País Vasco de 1993, respecto de las cooperativas de viviendas, une el criterio de la norma estatal con el requisito de la residencia habitual de la mayoría de los socios (art. 114.4 LCPV).

De acuerdo con lo señalado, la normativa cooperativa actual omite cualquier pronunciamiento para las cooperativas de transporte (la mayoría de leyes incluso para las cooperativas de servicios, considerada el tipo básico o “tronco” de la que surge la cooperativa de transportistas). Que duda cabe que para las entidades cuyos socios realicen actividades que no requieran un desplazamiento (ciertas cooperativas agrarias, cooperativas de viviendas o de enseñanza, por ejemplo), la solución parece ser más sencilla. En el caso de las cooperativas de transporte, en las que la actividad empresarial que los socios realizan exige un traslado, la situación se complica. La cuestión se plantea en torno a cuál es la pauta que permite vincular la actividad de la sociedad cooperativa y los socios en una cooperativa de trabajo asociado de transporte y en una sociedad cooperativa de transportistas, concretando esas relaciones societarias internas a las que se refiere el Tribunal Constitucional y que permite, en última instancia, proceder a la delimitación competencial normativa entre Estado y Comunidades Autónomas.

²⁵³ A pesar del título de la sección en la que se ubica, “De las sociedades cooperativas”, la sección entera está dedicada a las cooperativas de trabajo asociado.

En la primera, como se ha señalado, el criterio habitualmente escogido por las normas cooperativas sobre la ubicación de los centros de trabajo fijos, no parece ajustarse a la “itinerante” actividad del transporte. En las sociedades cooperativas de transportistas es necesario asimismo conocer cuándo se va a considerar que un socio (habilitado para la prestación de servicios de transporte) “está dentro” del ámbito territorial de una sociedad cooperativa de transportistas. El artículo 142.3 de la anterior Ley general de cooperativas de 1987 señalaba (por remisión) que las explotaciones de los socios (referido a las personas jurídicas) debían estar situadas dentro del ámbito territorial de la sociedad y los profesionales (referido a las personas físicas) debían desarrollar su actividad habitual dentro del mismo. Puesto que el encaje literal de estos términos en el supuesto de las cooperativas de transportistas no parecía ser demasiado adecuado,²⁵⁴ la doctrina concretaba unos posibles criterios al estimar inevitable “sustituir «explotaciones... situadas», por «empresas... domiciliadas», o «vehículos... matriculados» (sic) y/o titulares domiciliados» [...]”.²⁵⁵ En función de la respuesta para un tipo u otro de sociedad cooperativa de transporte, el régimen jurídico cooperativo aplicable a la entidad variará sustancialmente.

4.3.2. Aproximación a ciertos criterios jurisprudenciales

Aunque la jurisprudencia del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo no es muy abundante respecto a este tema, permite encauzar determinadas conclusiones. Como se ha visto, el Tribunal Constitucional, en la sentencia relativa al recurso de inconstitucionalidad planteado contra la primera Ley de cooperativas del País Vasco, equipara la actividad societaria típica con las relaciones internas que la entidad cooperativa establece con sus socios, aunque sin proporcionar pauta para la medición exacta de esta relación.²⁵⁶ Por otro lado, precisamente en una sentencia en la que se discernía acerca del criterio delimitador del ámbito territorial de una sociedad cooperativa de transportistas, el Tribunal declara de oficio su falta de jurisdicción para

²⁵⁴ En una cooperativa de transportistas, en el caso de “los profesionales” (la mención a “los artistas” es necesario obviarlo) no es posible acudir literalmente a “su actividad habitual” para concretar el ámbito territorial de la cooperativa por la propia esencia de las actividades de transporte y complementarias del mismo, que implican un traslado o un desplazamiento en un espacio geográfico *a priori* indeterminado.

²⁵⁵ Cfr. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 804. *Vid.* asimismo, aunque refiriéndose al ámbito territorial “de cada transportista”, BORTOLOTTI, L., “Cooperativas de transporte y el Proyecto de Ley de Cooperativas”, en *REVESCO*, núm. 66, 1998, p. 165.

²⁵⁶ STC 72/1983, de 29 de julio.

resolver el proceso,²⁵⁷ pues estima que no se trata de “un problema de definición de los límites externos del poder estatal, sino de verificación del ejercicio concreto de tales poderes dentro de esos límites”, es decir, una cuestión fáctica relativa al efectivo alcance territorial de la actividad social de la sociedad cooperativa, cuyo conocimiento correspondería en exclusiva a los Tribunales ordinarios.²⁵⁸

En cualquier caso – y a pesar de quedar privados así del raciocinio esclarecedor del Alto Tribunal –, es interesante acercarse a los argumentos expuestos por la representación del Gobierno Vasco, que interpone el conflicto positivo de competencia, por un lado, y los del Abogado del Estado, por otro. Ambos coinciden en que la cuestión a dilucidar “se centra en la determinación del criterio que ha de servir de base para la delimitación del alcance territorial de la competencia comunitaria” (conflicto bajo la jurisdicción constitucional). Sin embargo, el primero de ellos argumenta que el servicio de transporte, aunque es una actividad itinerante y no circunscrible a ámbitos territoriales concretos, no es más que el “producto-servicio” (como otro más del mercado de servicios) que presta la cooperativa a terceros no socios y es, por tanto, una actividad instrumental, no una actuación cooperativa o societaria. Por otro lado, señala que las actividades delimitadoras de la competencia territorial son las realizadas por la cooperativa con sus socios y estas actividades sociales se realizan en el domicilio social “(índice de la ubicación de la actuación societaria o cooperativa propiamente dicha)”. Al criterio del domicilio social se le añade asimismo el dato de la inexistencia de cualquier instalación o centro estable de trabajo fuera del territorio de la Comunidad Autónoma Vasca.

Por su parte, el Abogado del Estado se basa en la expresa disposición estatutaria por la cual se establece que las actividades de la cooperativa como tal se desarrollan en el ámbito nacional y señala como criterios de conexión los domicilios de los socios (de los cuales algunos se encuentran situados en diferentes Comunidades Autónomas), los estatutos sociales (que señalan que el ámbito de los servicios cooperativizados será el correspondiente al territorio nacional y que permiten que puedan acceder a la condición

²⁵⁷ STC 88/1989, de 11 de mayo.

²⁵⁸ Es necesario remarcar el voto particular formulado por el Magistrado D. Francisco Rubio Llorente al que se adhieren D. Carlos de la Vega Benayas y D. Eugenio Díaz Eimil, en el que se evidencia la inconsistencia de las razones por las que se llega a tal afirmación y el grave perjuicio que supone para el equilibrio constitucional.

de socio titulares de empresas dedicadas al transporte, cualquiera que sea el lugar donde se encuentren domiciliadas) y la voluntad de los socios (que reconocen la competencia del Estado para calificar e inscribir la cooperativa de ámbito nacional). Como se ha señalado, el Tribunal Constitucional obvia cualquier pronunciamiento al respecto y declara competente para el conocimiento de la controversia a la jurisdicción contencioso-administrativa, dejando sin respuesta esta relevante cuestión.

No ya respecto a una cooperativa de transportistas pero igualmente interesante, en un pronunciamiento posterior, este Tribunal manifiesta el carácter supracomunitario de la actividad típica de una sociedad cooperativa de crédito al suponer “el establecimiento de relaciones jurídico-financieras de carácter estable, con socios cuyo domicilio social y ámbito de actuación pertenezcan a otra Comunidad Autónoma”.²⁵⁹ Si bien las cooperativas de crédito se regulan por un régimen jurídico sustancialmente distinto del establecido para el resto de sociedades cooperativas, interesa señalar que, con el fin de determinar cuándo la actividad típica ha de considerarse realizada en el ámbito territorial de una Comunidad Autónoma (o, en su caso, se “extralimita”) el Tribunal se basa, por un lado, en el carácter estable de las relaciones jurídico-financieras establecidas por la sociedad cooperativa con los socios de la cooperativa y, por otro, en el domicilio social y ámbito de actuación de tales socios.

Por su parte, vigente la Ley 3/1987, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo tiene ocasión de pronunciarse acerca de esta cuestión en una sentencia que examina la denegación de inscripción en la Sección Central del Registro de Cooperativas, dependiente de la Administración Central del Estado, de una sociedad cooperativa que desarrolla su actividad empresarial en todo el territorio español, pero cuyo domicilio social, el de sus socios y sus centros de gestión administrativa y de dirección empresarial se hallan sitas en Andalucía (autonomía con legislación cooperativa propia).²⁶⁰ En el supuesto de litis no se especifica de qué clase de cooperativa se trata, pero el Tribunal estima que la denegación de inscripción se ajusta a derecho en base a las siguientes consideraciones. La expresión “actividad societaria”, a los efectos de fijar el ámbito territorial de la sociedad cooperativa, integra “el conjunto de relaciones internas o típicas de cooperación que dimanen de la realización preferente

²⁵⁹ STC 291/2005 de 10 de noviembre (FJ 3º) en referencia a las SSTC 72/1983 y 44/1984.

²⁶⁰ STS de 21 de junio de 1996 (RJ\1996\5322).

de las actividades con sus socios, así como de la centralización de la gestión administrativa y la dirección empresarial”. De este modo, comparte con la sentencia apelada la consideración de que “las funciones típicas de las cooperativas [...] se reflejan en las relaciones de la cooperativa con sus socios determinantes del ámbito de la actividad cooperativizada”, esto es, que las relaciones societarias internas o típicas son las actividades realizadas por la cooperativa con sus socios. *Sensu contrario*, considera que “otra cosa han de ser las relaciones empresariales o instrumentales con terceros que, como señala la Ley 2/1985 [ley cooperativa andaluza derogada por la vigente Ley 2/1999] no inciden a la hora de determinar la aplicación de la normativa estatal o autonómica”. Estas relaciones empresariales de carácter accesorio, aunque necesario para la consecución de su fin social, quedan excluidas de las funciones típicas de las cooperativas (FJ 2º de la sentencia apelada y FJ 1º).

Aunque la doctrina critica la jurisprudencia reseñada en cuanto a la confusión, por un lado, de la actividad cooperativizada y la actividad realizada con los socios y, por otro, la actividad instrumental y la actividad con terceros,²⁶¹ lo relevante del pronunciamiento jurisprudencial que se analiza es el hecho de que finalmente el Tribunal (aunque no el Tribunal Constitucional) fija unos criterios determinados que posibilitan la concreción de las relaciones internas entre cooperativa y sociedad, estimando que la actividad empresarial es la actividad instrumental (sin cabida en la expresión “actividad cooperativizada”), mientras que el domicilio social de la entidad cooperativa, así como los domicilios de los socios cooperativistas y el lugar en el que se centraliza su gestión administrativa y la dirección empresarial contribuyen a delimitar el ámbito territorial en el que se llevan a cabo las relaciones internas.²⁶²

Independientemente de la postura que se adopte, se proponen determinadas pautas o indicios que pueden constituir ese criterio de conexión de las relaciones societarias internas de la entidad cooperativa con sus socios y delimitar de este modo el alcance territorial de la competencia autonómica: el domicilio social de la cooperativa,

²⁶¹ Cfr. MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., p. 4769.

²⁶² En este supuesto se da la coincidencia de que todas estas circunstancias coinciden en el territorio de la misma Comunidad Autónoma. Hubiera sido interesante conocer la opinión del Tribunal de no darse esta combinación de hechos, estando localizados los domicilios de ciertos socios, o alguno o algunos de los centros de gestión administrativa y de dirección empresarial, en distintos puntos geográficos y bajo la influencia de diferentes normas cooperativas autonómicas. La cuestión hubiera sido entonces determinar cuál de estos hechos hubiera primado a la hora de determinar el criterio delimitador del ámbito territorial de la sociedad cooperativa.

los centros estables de trabajo, los domicilios de los socios, los estatutos sociales (al concretar no sólo el ámbito territorial de actuación de la sociedad sino también los requisitos a cumplir por los potenciales socios) y, finalmente, la voluntad de los socios (fundadores o no) manifestada no sólo en los estatutos sociales, sino también en las actuaciones que les llevan a solicitar la calificación e inscripción de la sociedad cooperativa en el correspondiente registro de cooperativas, bien de ámbito estatal bien de ámbito autonómico.

Así pues, concretando lo analizado, hay que partir del hecho de que los fundadores y socios de una sociedad cooperativa son libres para establecer en los estatutos sociales el ámbito territorial de la cooperativa que estimen conveniente, sin que exista en principio limitación legal alguna (cuestión a parte se plantearía si la cooperativa prefiriera la aplicación de una norma cooperativa u otra, para lo cual tendría que delinear *ex profeso* su ámbito en función de las exigencias del art. 2 LC o de la homóloga norma cooperativa autonómica). El ámbito territorial libremente elegido concretará y determinará el espacio en el que la cooperativa tendrá la obligación de desarrollar su actividad cooperativizada (teniendo en cuenta que el ámbito territorial es el ámbito o espacio en el que se desarrolla la actividad cooperativizada, sea cual sea el criterio delimitador que se escoja) y, por ende, la ley estatal o autonómica que le será de aplicación y el registro, también estatal o autonómico, competente para la inscripción de la entidad. Sin embargo, ni la Ley, ni la jurisprudencia, han aportado una solución clara y específica que permita definir el criterio (hecho indiciario o nexo) que, respecto de la actividad societaria, relacione la sociedad cooperativa con sus socios, ni con carácter general, ni respecto de algunas clases concretas de cooperativas, como es el caso de las cooperativas dedicadas a la prestación de servicios de transporte.

4.3.3. Concreción de los criterios específicos del ámbito de actuación de las sociedades cooperativas de transporte

Al realizar una labor de síntesis acerca de los preceptos normativos, estatales y autonómicos, de los pronunciamientos jurisprudenciales al respecto y de la opinión de la doctrina científica,²⁶³ podrían calificarse de “potenciales criterios” para determinar, en particular, el ámbito territorial de actuación de las sociedades cooperativas del sector

²⁶³ Plantea alguno de estos criterios con carácter general para cualquier tipo de sociedad cooperativa, MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., p. 4768.

transportes: el domicilio de la sociedad; el domicilio social de los socios transportistas; el lugar donde radican los centros de trabajo (fijos o estables) o los establecimientos de la cooperativa; el lugar donde están ubicados los centros de gestión administrativa o de dirección empresarial; el lugar de contratación de los transportes; la matrícula del vehículo (o de los vehículos) de la empresa o profesional transportista; la autorización administrativa de transporte; el tipo de actividad de transporte a la que se dedica el socio transportista; o la voluntad de los socios expresada en los estatutos sociales o en sus actuaciones relativas a la solicitud de inscripción de la cooperativa en el Registro autonómico o estatal competente. La opción por uno o por varios de estos criterios es una cuestión que merece un análisis más pormenorizado.

Por un lado, el domicilio es un elemento esencial para preservar la seguridad del tráfico mercantil y para la vida y funcionamiento de cualquier sociedad.²⁶⁴ El artículo 3 LC precisa los criterios legales que han de ser utilizados en los estatutos sociales para la fijación del domicilio social de una entidad cooperativa sometida a la ley cooperativa de ámbito estatal. En este sentido, es facultad de los socios la elección entre dos circunstancias: bien el lugar donde la sociedad realice principalmente su actividad o bien el lugar donde centralice su gestión administrativa y dirección.²⁶⁵ Así pues, la determinación del domicilio de la entidad en los estatutos no es enteramente libre para la sociedad cooperativa, como no lo es en el caso de las sociedades anónima y de responsabilidad limitada, a cuyos condicionamientos en cierta medida se asimila (art. 9 LSC,²⁶⁶ anteriores art. 6 LSA y art. 7 LSRL).²⁶⁷ En primer lugar, de acuerdo con el

²⁶⁴ Con carácter general, los efectos jurídicos vinculados a la determinación del domicilio de una persona jurídica son variados: entre otros, es el lugar de cumplimiento o exigencia de las obligaciones, de celebración de las Juntas, de referencia para la elección de los periódicos en los que se han de publicar anuncios legalmente exigidos para determinados actos sociales, para la determinación del Registro competente, para la fijación de la competencia judicial y determina asimismo la nacionalidad y la *lex societatis* aplicable a las relaciones jurídico-societarias. Vid. VELASCO SAN PEDRO, L. A., voz “Domicilio”, en ALONSO LEDESMA, C. (DIR.), *Diccionario...*, op. cit., p. 545; DÍAZ-ARIAS, J. M., *Ley comentada de Sociedades Anónimas*, Deusto Jurídico, Barcelona, 2007, p. 13.

²⁶⁵ Hay autores que consideran vigente la exigencia legal del precedente art. 3 LGC 1987, por el que el domicilio había de estar asimismo ubicado en el ámbito de la sociedad (PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 136-137) y, en su momento, la doctrina justificaba esta segunda “cautela” como maniobra para evitar la disociación entre domicilio y ámbito de la cooperativa (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 67-70). Vid. Asimismo al respecto, la normativa comunitaria reguladora de la Sociedad Cooperativa Europea (art. 6 del Reglamento 1435/2003).

²⁶⁶ RD Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de sociedades de capital (BOE núm. 161, de 3 de julio de 2010).

²⁶⁷ Vid. al respecto las SSTS 1137/1998, de 28 de noviembre (RJ 1998\9325) y 829/1999 de 4 de octubre (RJ 1999\7013). Asimismo, entre otros, ARROYO MARTÍNEZ, I. / MERCADAL VIDAL, F., “Artículo 6º. Domicilio”, en ARROYO, I. / EMBID, J. M. / GÓRRIZ, C. (COORD.), *Comentarios...*, op. cit., Vol. I, 2ª ed.,

principio de territorialidad, el domicilio estatutario de una sociedad cooperativa española ha de estar localizado dentro del territorio español.²⁶⁸ No queda claro, sin embargo, si será necesario mencionar la calle, el número o lugar de situación, la localidad y el municipio, de manera equivalente a la exigencia legal a la que están sometidas las entidades físicas y jurídicas que se inscriben en el Registro Mercantil (art. 38, apdos. 1.5 y 2.4 RRM).²⁶⁹

De esta forma, la Ley de cooperativas estatal ofrece dos criterios alternativos para la elección del domicilio: el lugar donde la sociedad realice principalmente su actividad o bien el lugar donde centralice su gestión administrativa y dirección. En el primer caso, norma no sigue los criterios de la Ley de sociedades de capital actual, pero se asemeja a la redacción del artículo 5º.2 LSA 1951, que reconocía la posibilidad de situar el domicilio en el lugar “*donde radique alguna de sus explotaciones o ejerza las actividades propias de su objeto*”. Si las explotaciones o actividades de la sociedad se desarrollaban en lugares distintos, los estatutos podrían escoger cualquiera de ellos, siempre que las mismas pertenecieran a su objeto social.²⁷⁰

pp. 88-89. La LC 27/1999 elude cualquier referencia a las discrepancias entre el domicilio registral y el domicilio legal, aunque no parece existir razón que impida la aplicación analógica del actual art. 10 LSC a las cooperativas, teniendo además en cuenta que la propia LC estatal acude en determinados supuestos a la remisión a la legislación sobre SA y SRL. Sí menciona como novedad, por su parte, idéntica solución en caso de discordancia la LCCLM 2010 (art. 6.2).

²⁶⁸ Acerca del principio de territorialidad de una sociedad (SA, SRL o cooperativa), v. PAZ-ARES, C., “Las sociedades mercantiles”, op. cit., p. 363. Por otro lado, la norma cooperativa no se pronuncia acerca de la nacionalidad del tipo societario cooperativo, tal vez por tratarse de un problema de Derecho internacional privado (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 67; MARTÍN VIDAL, J. A., “Capítulo I...”, op. cit., Vol. I, p. 43).

²⁶⁹ RD 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil (BOE núm. 184, de 31 de julio de 1996). *Vid.* al respecto, entre otros, LOJENDIO OSBORNE, I., “La sociedad anónima”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G. J. (COORD.), *Derecho Mercantil I*, op. cit., p. 261; SÁNCHEZ CALERO, F., “Capítulo I. Disposiciones generales (art. 1º a 6º)”, en ID. (DIR.), *Comentarios a la Ley de Sociedades Anónimas*, Tomo I, Disposiciones Generales, Fundación de la Sociedad y Aportaciones. Artículos 1º a 46, EDESA, Madrid, 1997, pp. 177-181.

Sin embargo, las cooperativas, a excepción de las de crédito y seguros, no han de inscribirse en el RM sino en el RSC, en cuyo Reglamento no se encuentra norma homóloga, aunque, no parece existir justificación para este trato diferenciado. Por el contrario, vigente la LGC 1987, PAZ CANALEJO señala que con “lugar” el legislador no se refiere al local o dependencia, sino a la localidad o población, en base a la Resolución de la DGRN de 7 de junio de 1983 (RJ 1983\6974) y en los problemas que surgirían en la práctica en relación con la predominante actividad cooperativizada, que exige unos ámbitos físicos distintos, y con el criterio de la centralización burocrática y gerencial (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 72-73). Suscriben esta opinión, vigente la LC actual, MARTÍN VIDAL, J. A., “Capítulo I...”, op. cit., Vol. I, p. 44 y PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 136, *in fine*. En relación con la Resolución de la DGRN citada, SÁNCHEZ CALERO, F., “Capítulo I. Disposiciones generales...”, op. cit., p. 181 estima que debe rechazarse la “pretendida distinción entre domicilio y sede social”.

²⁷⁰ Cfr. SÁNCHEZ CALERO, F., “Capítulo I. Disposiciones generales...”, op. cit., p. 188.

No obstante, es necesario llamar la atención sobre dos incisos. Por un lado, la Ley de cooperativas no especifica en este concreto precepto que la actividad a la que se refiere sea la actividad cooperativizada o la actividad propia del objeto social de la entidad, si bien su antecedente inmediato utilizaba la expresión del “*lugar donde realice preferentemente sus actividades con sus socios*” (art. 3 LGC 1987). Cierta doctrina opina que la norma indica el lugar “donde la cooperativa desarrolle la mayor parte de la actividad económica cooperativa con su base social y terceros”, dando a entender que o no se refiere a la actividad cooperativizada o bien esta actividad no se lleva a cabo únicamente con los socios.²⁷¹

Sin embargo, el texto cooperativo estatal requiere que se desarrolle la actividad de forma principal, pareciendo recoger en cierta medida la referencia a la actividad principalmente desarrollada por la entidad exigida para la determinación del ámbito de aplicación de la ley. Tal similitud y la redacción de la precedente ley inducen a pensar que la norma, si bien adolece de cierta oscuridad, se refiere en realidad a la actividad cooperativizada. Cuestión aparte constituye la determinación de la actividad “principal”, que para algunos autores permite escoger el domicilio “entre los diferentes centros operativos con una trascendencia económica similar”,²⁷² eso sí, siempre que se considere que en ellos la actividad se desarrolla con carácter principal, pues no cabe la elección de cualquier centro operativo. Como se señalaba previamente, las aportaciones doctrinales al respecto permiten acoger ciertos índices potenciales interpretativos que faciliten su comprensión: la dimensión física del establecimiento, el volumen de producción, la cifra de negocios, el número de trabajadores empleados, el primero en establecerse, etc.²⁷³

En cualquier caso, parece que de escogerse el domicilio social de la entidad como criterio para delimitar el ámbito de actuación de la cooperativa y la actividad cooperativizada y de señalarse, al mismo tiempo, como domicilio social el lugar en que se desarrolla principalmente la actividad de la sociedad (entendiendo, como así parece,

²⁷¹ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 136. Llama la atención que este autor engloba en la “actividad económica cooperativa”, no sólo la actividad desarrollada por la sociedad con sus socios, sino también con terceros. Se verá con más atención este punto al analizar la actividad cooperativizada y la mutualidad de la sociedad cooperativa.

²⁷² Cfr. MARTÍN VIDAL, J. A., “Capítulo I...”, op. cit., Vol. I, p. 44.

²⁷³ Vid. DÍAZ-ARIAS, J. M., *Ley comentada...*, op. cit., p. 12; SÁNCHEZ CALERO, F., “Capítulo I. Disposiciones generales...”, op. cit., p. 189.

que se está refiriendo a la actividad típica de la cooperativa), se entraría en un círculo vicioso en el que cada uno de estos criterios indeterminados precisaría del otro para definirse.

La segunda opción parece ser, cuanto menos, más concreta, al resultar en un principio más clara la expresión del lugar donde centralice su gestión administrativa y dirección, determinando así el lugar en el que se encuentra organizada la administración y la dirección de la sociedad, es decir, la parte ejecutiva de la misma.²⁷⁴ La diferencia que separa el precepto cooperativo de aquel que regula el domicilio de la sociedad anónima radica en la “efectiva” administración y dirección exigida para la segunda. El Texto Refundido de la Ley del impuesto sobre sociedades de 2004²⁷⁵ señala que una entidad tiene su “sede de dirección efectiva” en territorio español (a efectos de determinar su residencia) “cuando en él radique la dirección y control del conjunto de sus actividades” (art. 8.1 TRLIS).²⁷⁶ De este modo, mientras que en el caso de la sociedad anónima este lugar puede no ser coincidente con el lugar en el que se reúna el órgano de administración, en el caso de la entidad cooperativa, el hecho de que no se exija la “efectiva” (la cierta y real) gestión administrativa y dirección, parece permitir la ubicación del domicilio social simplemente en el lugar de localización del citado órgano social o donde se lleve a cabo cualquier operación de gestión.²⁷⁷

²⁷⁴ Vid. SÁNCHEZ CALERO, F., “Capítulo I. Disposiciones generales...”, op. cit., p. 187, respecto de las SA.

²⁷⁵ RD Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del impuesto sobre sociedades (BOE núm. 61, de 11 de marzo de 2004).

²⁷⁶ Si bien, de acuerdo con la doctrina, las normas fiscales no son vinculantes desde una óptica de Derecho privado de sociedades (VELASCO SAN PEDRO, L. A., voz “Domicilio”, op. cit., p. 546), lo establecido en las mismas puede servir de cierta ayuda. El derogado RD 2631/1982, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento del impuesto sobre sociedades (BOE núm. 252, de 21 de octubre de 1982), en su art. 22, exigía que para la determinación de la “dirección efectiva” concurrieran tres circunstancias relacionadas con la contratación general de la entidad, la contabilidad principal y el domicilio fiscal de un número adecuado de administradores o gerentes. En la actualidad, el RD 1777/2004, de 30 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades (BOE núm. 189, de 6 de agosto de 2004) elude cualquier cuestión al respecto.

²⁷⁷ Respecto al centro de la efectiva administración y dirección de la SA, vid. SÁNCHEZ CALERO, F., “Capítulo I. Disposiciones generales...”, op. cit., pp. 186-188, que señala que la Ley pretende atender a la dirección y administración efectiva de la sociedad y no simplemente a la localización del órgano de administración”. En sentido contrario, VELASCO SAN PEDRO, L. A., voz “Domicilio”, op. cit., p. 546, que considera cumplido el requisito cuando aparezca algún dato (incluso meramente formal) del que quepa inferir la realización desde allí de la gestión de la sociedad.

Es necesario hacer una breve referencia al domicilio fiscal²⁷⁸ de las sociedades cooperativas, que de conformidad con la Ley 20/1990 sobre el régimen fiscal de las cooperativas de 1990²⁷⁹ será el lugar del domicilio social, siempre que en él esté efectivamente centralizada su gestión administrativa y la dirección empresarial. En otro caso se atenderá al lugar en que radique dicha gestión y dirección (art. 3 LRFC). Así pues, habrá de tenerse en cuenta que el domicilio social (estatutario) y el domicilio fiscal de la sociedad cooperativa no coincidirán en el caso de que para la fijación del domicilio social se escoja el primer criterio (esto es, donde se lleva a cabo principalmente la actividad de la sociedad) o bien el segundo criterio, pero no coincida con la gestión y dirección efectiva.²⁸⁰

Un sucinto análisis de la normativa autonómica reguladora del domicilio social de las sociedades cooperativas pone de manifiesto que la voluntad de la mayoría de los legisladores autonómicos es lograr una coincidencia real, de manera similar a lo establecido en el texto legal estatal, entre el domicilio de la entidad y el lugar en el que la misma lleva a cabo de forma efectiva su actividad societaria o su gestión administrativa y dirección empresarial. Una de las diferencias (en todo caso favorable por su resultado clarificador) que se advierte de forma expresa en algunos de estos textos autonómicos radica en la concreción de que la actividad que ha de tenerse en cuenta como uno de los criterios para la fijación del domicilio de la sociedad es precisamente la actividad que la misma realiza “*con sus socios*” (esto es, la actividad cooperativa interna). Además, recogiendo la idea doctrinal expuesta previamente, varias de estas normas optan por sustituir “lugar” por “municipio” en el que ha de realizarse la actividad o establecer la dirección o gestión administrativa. No obstante, las diferencias legales son mayores en algunas leyes autonómicas, por ser o bien más permisivas o bien más rígidas a la hora de fijar el domicilio social.²⁸¹

²⁷⁸ Partiendo del principio de unidad de domicilio que exige la seguridad del tráfico jurídico, distingue entre diversas clases de domicilio en las SA (domicilio registral, domicilio efectivo, domicilio fiscal, etc.), SÁNCHEZ CALERO, F., “Capítulo I. Disposiciones generales...”, op. cit., pp. 184-186.

²⁷⁹ Ley 20/1990, de 19 de diciembre, sobre régimen fiscal de las cooperativas (BOE núm. 304, de 30 de diciembre de 1990).

²⁸⁰ La normativa fiscal especial de las cooperativas sigue la línea establecida por el art. 8.2 TRLIS 2004 y por el art. 48 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria (BOE núm. 302, de 18 de diciembre de 2003), que añade que en el caso de que no pueda determinarse el domicilio fiscal de acuerdo con los citados criterios “*prevalecerá aquel [lugar] donde radique el mayor valor inmovilizado*” (art. 48. 2 b), *in fine*, LGT).

²⁸¹ Similares al texto estatal: LCM 1999 (art. 4), la LSCM 2006 (art. 3) y la LCCV 2003 (art. 6). Por su parte, concretan la actividad de la sociedad “*con los socios*” la LCAr 1998 (art. 4), LCCLM 2010 (art. 6),

Tras todo lo expuesto sin embargo, subsisten ciertas dificultades. El domicilio de la sociedad cooperativa como exclusivo punto de conexión con el ámbito de aplicación de las distintas normas quedaba “proscrito” por interpretación de la jurisprudencia, especialmente del Tribunal Constitucional,²⁸² que abogaba por fijar el alcance de la norma sobre la base de la actividad cooperativizada. Cuestión a parte es que, no ya para concretar el ámbito de aplicación de las normas, sino más bien para fijar el espacio en el que se lleve a cabo la actividad cooperativizada y el ámbito de actuación de la sociedad, se utilice como criterio o punto de conexión el domicilio de la entidad; aunque tal vez no de manera exclusiva, sino en conjunción con otros criterios con el fin de proporcionar mayor certeza o ajuste a la realidad de cada concreta cooperativa. Habida cuenta de que uno de los fundamentos esenciales del cooperativismo es la participación activa de los socios en la actividad cooperativizada y en la gestión y control de la entidad (como resulta básicamente de los principios cooperativos segundo y tercero de la ACI), resultaría adecuado la construcción de una estructura cooperativa que permitiera o facilitara, de la mejor manera posible, el desarrollo de tal actividad por parte de los socios, acercando en la mejor medida la entidad a sus propios miembros. La elección de varios criterios de relevancia identificadora de los sujetos implicados, combinados entre sí, como pueden ser los relativos a los domicilios tanto de la sociedad cooperativa como de los socios, podría lograr de manera efectiva tal acercamiento.

Especialmente en relación con las sociedades cooperativas de transportistas, podría considerarse adecuado en orden a proporcionar una delimitación del ámbito de actuación de la sociedad cooperativa la confección de una especial red geográfica derivada de combinar el criterio del domicilio de la entidad (se ubique este, según lo analizado, de conformidad con un criterio u otro) con cada uno de los domicilios de los socios cooperativistas (que se registrarán por sus respectivas normas legales de determinación en función de si se trata de una persona física o de una persona

LCG 1998 (art. 4), LCLR 2001 (art. 4), LSCA 1999 (art. 4), LCPV 1993 (art. 3) y la LSCE 1998 (art. 4). La LFCN 2006 ofrece una libertad total al fijar el domicilio, sin más, “en Navarra” (art. 4). La LCCL 2002 (art. 2) y la LCIB (art. 5) indican que el domicilio ha de ubicarse en el territorio de la CCAA, donde deberá establecerse asimismo la dirección administrativa y empresarial (lo que implica que no necesariamente habrán de coincidir ambos extremos, distintas localidades, por ejemplo). Finalmente, la LCC 2002 impone su fijación en el municipio en el que desarrolle la sociedad principalmente sus actividades económicas y sociales (art. 2).

²⁸² Vid. STC 72/1983, de 29 de julio (FJ 6º); PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 75; MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., p. 4769.

jurídica).²⁸³ De esta forma, el espacio creado en función de tales domicilios conformaría el ámbito de actuación de la cooperativa de transportistas, el espacio geográfico en el que la misma habría de desarrollar de manera preferente su actividad cooperativizada, en el que habrían de estar localizados la mayoría de los potenciales socios cooperativos transportistas y concretaría, en última instancia, la normativa cooperativa aplicable.

Por otro lado, en el caso de las sociedades cooperativas de trabajo asociado dedicadas a la prestación de servicios de transporte, podría del mismo modo escogerse el criterio combinado del domicilio social y cada uno de los domicilios de los socios para la fijación del ámbito de actuación de la entidad. Sin embargo, en esta clase concreta de cooperativas, sólo pueden adquirir la condición de socios personas físicas, que contribuyen a la consecución del objeto social mediante la aportación de su trabajo personal (sea, en el sector del transporte, tanto la conducción de un camión, como la realización de labores administrativas, jurídicas, de gestión, etc.) y la sociedad no trata, como sucede en el caso de las cooperativas de transportistas, de facilitar la actividad empresarial de los socios, sino proporcionarles puestos de trabajo. La residencia o domicilio de la persona física, socio trabajador cooperativo, no adquiere así tanta relevancia como podría alcanzar el centro o centros en los que se desarrolle la actividad laboral (contando una vez más con el inconveniente de que el trabajador encargado de la conducción de un vehículo no presta su trabajo por definición en un lugar fijo). Por esta razón, conviene analizar la posibilidad de establecer, para esta clase concreta de cooperativas, la ubicación del o de los centros de trabajo como criterio para delimitar el ámbito concreto de actuación de la sociedad cooperativa.

Así pues, aparte del domicilio de la entidad cooperativa y de los domicilios de los socios cooperativistas, como criterios delimitadores del ámbito de actuación de una sociedad cooperativa dedicada al transporte y de su actividad cooperativizada podrían tenerse en cuenta los distintos centros de trabajo (fijos o estables), el establecimiento principal de la cooperativa o los centros de gestión administrativa y dirección empresarial.

²⁸³ Si bien referido únicamente al domicilio de los socios transportistas, considera ROMERO CANDAU que el ámbito territorial, de acuerdo con la LC 1999, ha de entenderse en un sentido amplio, dada la esencia de los servicios realizados por las empresas asociadas, “referido no a donde se desarrolle la actividad de transporte, sino a donde estén domiciliadas las mismas” (ROMERO CANDAU, P. A., “Sección 8ª. De las cooperativas de transportistas”, en GARCÍA SÁNCHEZ, J. A. (COORD.), *Cooperativas. Comentarios...*, op. cit., pp. 741-742.).

En general, cualquier clase de empresario tiene la posibilidad de desarrollar su actividad económica desde uno o varios establecimientos mercantiles, de los cuales normalmente uno será considerado establecimiento principal y los restantes establecimientos secundarios o sucursales. El establecimiento principal se corresponde con “el centro donde se desarrolla principalmente el objeto social”, si bien será necesario valorar (como se ha señalado más arriba) los criterios a emplear para la determinación de la expresión “principal”.²⁸⁴ En general en cualquier tipo societario, del hecho de que la actividad se desarrolle en mayor o menor medida en una parte del territorio nacional o en otra no se derivan consecuencias jurídicas tan drásticas como en el caso de las sociedades cooperativas.

De este modo, respecto del establecimiento en el que se desarrolle de forma principal el objeto social o del centro en el que se realice la gestión administrativa o dirección empresarial como posibles criterios delimitadores del ámbito de actuación de la cooperativa, nos remitimos al análisis del punto anterior; más aún si estos lugares coinciden con el domicilio social (que de configurarse de conformidad con el centro donde radique la efectiva dirección y administración, constituirá al mismo tiempo el domicilio fiscal).

En el caso de las sociedades cooperativas de transportistas, no parece existir razón que impida delimitar el ámbito de la entidad a través de este criterio, siendo el territorio de la Comunidad Autónoma en la que se ubique el centro principal o el burocrático y de dirección en el que se consideraría realizada la actividad cooperativizada. En el caso de ser varios centros de relevancia similar, podría, al igual que en el supuesto de los domicilios, trazarse una red espacial que demarcara los límites geográficos de tal actuación (con la consecuencia de que de confirmarse la actuación principal en puntos de varias Comunidades Autónomas, la ley aplicable pasaría a ser la de ámbito estatal). Del mismo modo sucedería en una cooperativa de trabajo asociado de transporte; si bien, en este caso, el especial vínculo existente entre los socios trabajadores y la entidad, parece convertir este criterio en el nexos (entre los analizados) más ajustado a la realidad práctica.

²⁸⁴ Cfr. DÍAZ-ARIAS, J. M., *Ley comentada...*, op. cit., p. 12; SÁNCHEZ CALERO, F., “Capítulo I. Disposiciones generales...”, op. cit., pp. 188-189.

La elección, como posibles índices delimitadores del ámbito de actuación de la sociedad y de su actividad cooperativizada, del domicilio de la entidad cooperativa o del establecimiento mercantil pueden resultar asimismo muy útiles en conjunción con el criterio del lugar de contratación de los transportes, es decir, si se recurre a ellos para concretar el lugar en el que se realiza la oferta; que a su vez permite precisar el lugar en el que se presume perfeccionado el contrato celebrado entre personas que se encuentran en lugares distintos de acuerdo con los artículos 54 Ccom. y 1262, párrafo segundo, Cc.²⁸⁵ De este modo, con el criterio del lugar de celebración de los contratos de transporte quedaría asimismo vinculada la actividad empresarial de transporte al proceso de demarcación del ámbito de actuación de la sociedad cooperativa dedicada al transporte (relevante en el caso de que se sea partidario de considerar las operaciones de transporte, o al menos, parte de ellas, integrantes de la actividad societaria típica).

Respecto a los restantes posibles criterios apuntados al comienzo – la matrícula del vehículo (o de los vehículos) de la empresa o profesional transportista; la autorización administrativa de transporte; el tipo de actividad de transporte a la que se dedica el socio transportista; o la voluntad de los socios expresada en los estatutos sociales o en sus actuaciones relativas a la solicitud de inscripción de la cooperativa en el Registro autonómico o estatal competente –, el análisis resulta algo más breve por estar algunos de ellos vinculados al domicilio.

Por un lado, la matriculación del o de los vehículos ha de realizarse según corresponda en función del domicilio del titular. Los socios de una cooperativa de transportistas son profesionales que normalmente cuentan con uno o varios vehículos para llevar a cabo su propia actividad empresarial. Con ello, el criterio de la matrícula del vehículo de transporte normalmente va a derivar directamente en el del domicilio social de los socios. Las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte, por lo general, de conformidad con la normativa, tienen a su disposición (en virtud del art.

²⁸⁵ *Vid.*, por todos, GONZÁLEZ GOZALO, A., *La formación del contrato tras la Ley de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico*, Comares, Granada, 2004, especialmente pp. 97-165, que analiza las teorías doctrinales existentes acerca de la perfección del contrato antes y después de la aprobación de la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico (BOE núm. 166, de 12 de julio de 2002).

54.2 LOTT) su propia flota de vehículos,²⁸⁶ que utilizan los socios para la prestación efectiva de los servicios. Los trámites de matriculación se realizarán también en este caso de acuerdo con el domicilio del titular.²⁸⁷

En otro orden de cosas, en la actualidad las autorizaciones administrativas para el transporte público discrecional de mercancías no están limitadas en función del ámbito en que deban efectuarse los servicios, sino que existe un único título administrativo que habilita para la prestación de servicios de transporte en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino de los servicios (art. 91 LOTT).²⁸⁸ Por ello, no tiene sentido basar el ámbito territorial de actuación de las cooperativas de transportistas y de las de trabajo asociado de transporte en este criterio, pues todas pueden llevar a cabo portes en cualquier punto del territorio, sin obstáculo administrativo en este sentido. Quizá podría considerarse como uno de los posibles criterios delimitadores del ámbito territorial de la cooperativa, el domicilio del

²⁸⁶ Vid. BORTOLOTTI, L., “Unión de cooperativas...”, op. cit., pp. 183-184, que señala que en las cooperativas de trabajo asociado de transporte, a las que denomina “de transportes”, la titularidad de las autorizaciones de transporte y de los vehículos corresponde a la sociedad cooperativa, mientras que los socios son conductores que no requieren capacitación profesional.

²⁸⁷ Podría darse la situación del transportista que pasa a ser socio de una cooperativa de trabajo asociado de transporte, cediendo a la sociedad su título administrativo de transporte por imperativo legal y debiendo proceder asimismo al cambio de nombre del vehículo. A este respecto, el art. 45.5 LC señala que las aportaciones no dinerarias no producen cesión o traspaso, sino que la cooperativa es continuadora en la titularidad del bien o derecho. Por su parte, el art. 97 LCCV 2003 permite, por ejemplo, en las “cooperativas de trabajo asociado o de transportes propiamente dicha” que las aportaciones consistan en uno o más vehículos, estableciendo una unidad de explotación en cada vehículo, susceptible de ser adscrito al socio que haya aportado el mismo. A todos los efectos, el vehículo aportado es de la cooperativa, pero en ocasiones el socio se hace cargo de los gastos (cuotas del leasing, etc.). La sociedad y el socio gestionan en un plano interno la relación de gastos e ingresos que se producen, sin embargo, en el plano externo esta situación se complica por su conjunción con otras situaciones irregulares generadas en la práctica respecto al modo de calificar los anticipos laborales (como rendimientos de actividades económicas, por módulos, en lugar de rendimientos del trabajo de acuerdo con el art. 28.1 Ley 20/1990) y en relación al hecho de que se repercuta y se deduzca el IVA (por parte del socio y por la sociedad) por los servicios prestados por los socios a las cooperativas de trabajo asociado (no sujetos éstos expresamente a dicho tributo por aplicación del art. 7.6 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, BOE núm. 312, de 29 de diciembre de 1992). Aunque la situación aún está vigente, el año 2010 se han llevado a cabo no sólo negociaciones entre el sector cooperativo de transportes con la Agencia Tributaria y el Ministerio de Fomento, sino también profundos ajustes en las empresas afectadas con el fin de regularizar esta situación (que venía siendo reclamada además por los operadores de transporte de estructura no cooperativa por afectar a la correcta competencia en el mercado) y evitar de esta forma comprobaciones inspectoras que derivarían en cuantiosas sanciones por infracción de normas tributarias.

²⁸⁸ La redacción actual del art. 91 LOTT se debe al art. 21.3 de la llamada Ley Ómnibus – Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas Leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (BOE núm. 308, de 23 de diciembre de 2009) – y así lo establecía ya el art. 6 de la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera (BOE núm. 75, de 28 de marzo de 2007). En cuanto al régimen anterior diferenciador de los transportes públicos discrecionales de mercancías por razón de su ámbito territorial, vid. RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 412-413.

titular de la autorización, que vendría a coincidir, de acuerdo con la normativa de ordenación de los transportes terrestres, con el domicilio fiscal de la cooperativa de trabajo asociado o con el domicilio fiscal de los socios transportistas.²⁸⁹ Hay que tener en cuenta que la cooperativa de transportistas no puede ser titular de una autorización de transporte (pues tiene la consideración de transportista cada uno de los socios) como tampoco pueden serlo los socios trabajadores de la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte (dado que se considera transportista en este caso la propia entidad).

Por otro lado, cierta doctrina no considera lógico “tomar el domicilio del transportista socio de la entidad como determinante de su capacidad para ser socio o no, negándole la posibilidad de pertenecer a una entidad que asocia a un determinado tipo de transporte, por no estar situada dentro de un ámbito territorial determinado” y estima más adecuado “que los socios de la entidad determinen el ámbito en el que van a desarrollar su actividad en los estatutos, conforme a qué tipo de actividad del transporte se van a dedicar”.²⁹⁰ De basarse el ámbito de actuación de la cooperativa únicamente en esta opción, el territorio que abarcaría la entidad sería el nacional y asimismo podría ser socio el transportista ubicado en cualquier Comunidad Autónoma, siempre que se dedicara al tipo de transporte elegido por la entidad: transporte de mercancías por carretera, de mercancías perecederas, transporte frigorífico, etc. En principio no parece haber impedimento para la aplicación de esta opción, pero – visto el panorama normativo cooperativo existente en la actualidad – la concreción del ámbito territorial de actuación en los términos analizados, aunque pudiera parecer lógico, no aportaría una solución válida o útil para la determinación de la actividad cooperativizada delimitadora del ámbito de aplicación de la normativa cooperativa, estatal o autonómica, en relación con las cooperativas del sector transportes.

En todo caso, es en el momento de la constitución de la sociedad en el que los socios fundadores deben plantearse qué ámbito territorial de actuación consignar en los

²⁸⁹ La citada Orden FOM/734/2007 en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera establece que las autorizaciones de transporte público han de estar domiciliadas, por regla general, en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal. Esta regla se exceptiona en el caso de que el titular justifique previamente que su actividad principal no es la de transporte de mercancías y que, consecuentemente, tiene su domicilio fiscal en el lugar en que realiza su actividad principal (art. 9.1); circunstancia que no se produce en las sociedades cooperativas dedicadas al transporte.

²⁹⁰ Cfr. BORTOLOTTI, L., “Cooperativas de transporte...”, op. cit., p. 168.

estatutos de la sociedad cooperativa dedicada al transporte, pues la elección parece en principio libre y se deja a la efectiva voluntad de los fundadores. La sociedad habría de ajustarse en su actuación futura a lo establecido en los mismos, incluyendo en dicho ámbito la mayoría de los domicilios de los socios transportistas, de los centros de trabajo, de los centros de efectiva gestión o dirección empresarial, etc., en función del criterio delimitador que se considere más apropiado; aunque la combinación de varios de los criterios analizados daría una imagen más ajustada y fiel a la realidad que la fijación del ámbito de actuación en base a uno solo de ellos. La delimitación del ámbito territorial en los estatutos sociales condicionará el Registro de sociedades cooperativas competente para la inscripción de la entidad y de los actos y documentación legalmente requeridos y la ley cooperativa aplicable a la misma, sin que ello impida que con posterioridad puedan los socios proceder a la modificación de los estatutos por producirse un cambio (por ampliación o reducción) en este ámbito escogido en un principio o pueda la autoridad competente imponer la regularización de una situación irregular.²⁹¹

Hay que señalar que cierta doctrina insiste en que “los transportistas de una Comunidad Autónoma no podrían pertenecer a una cooperativa cuyo ámbito fuera de otra”, hecho que impediría “uno de los objetivos de la política de Transporte, que es unificar la oferta, que se halla totalmente fragmentada”.²⁹² No cabe duda de que la actual fragmentación normativa cooperativa dificulta profundamente esta pretensión unificadora, pero el hecho de que los transportistas de una Comunidad Autónoma no pudieran pertenecer “a una cooperativa cuyo ámbito fuera de otra” sería así, no porque fuera una Comunidad Autónoma distinta, sino porque la sociedad, estatutariamente, habría optado por elegir como ámbito el territorio concreto de una Comunidad. En otras palabras, los transportistas de una Comunidad Autónoma podrían de hecho (y de derecho) pertenecer a una cooperativa de otra, siempre que la sociedad lo hubiera establecido así en sus estatutos (pues el ámbito territorial podría superar el territorio de una Comunidad Autónoma). Otra cuestión se plantearía en relación con la ley aplicable, es decir, si la Comunidad contara con una ley autonómica cooperativa propia. De

²⁹¹ El art. 44.2 RRSC establece el mecanismo procedente en el caso de que el RSC compruebe indicios de incumplimiento en alguna de las materias objeto de su competencia. De producirse la situación, el Registro requerirá la subsanación o aclaración de la misma, con carácter previo a la solicitud de actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de conformidad con el apartado primero del citado precepto. De igual forma, podrá ser revisada judicialmente. *Vid.* STS de 21 de junio de 1996.

²⁹² *Vid.* BORTOLOTTI, L., “Cooperativas de transporte...”, *op. cit.*, p. 165.

conformidad con la Ley general de cooperativas de 1987 (puesto que el comentario doctrinal se hace vigente la ley anterior), se consideraría que el ámbito territorial de la cooperativa, es supraautonómico, esto es, que excede del territorio de una Comunidad Autónoma y por tanto se aplicaría la ley estatal (considerando que el ámbito territorial es el criterio para determinar la actividad societaria típica).

Con la Ley cooperativa estatal actual tampoco se plantearía problema alguno pues la consecuencia sería simplemente la aplicación de una u otra ley de cooperativas (estatal o autonómica), siendo en cualquier caso viable la posibilidad de que una cooperativa de una Comunidad Autónoma (que estableciera en sus estatutos, por ejemplo, un ámbito territorial que abarcara varias provincias sitas en diferentes Comunidades) pudiera tener socios transportistas de otra. Entendiendo que “los transportistas de una Comunidad Autónoma” son aquellos que tienen su domicilio social en el territorio de la misma (siguiendo el criterio del domicilio establecido principalmente por la normativa societaria española), con independencia del criterio que se siguiera para concretar la actividad societaria típica de la cooperativa, habría que determinar si tal actividad cooperativizada se realiza principalmente en el territorio de una sola Comunidad, en cuyo caso, se aplicaría la ley autonómica correspondiente; en caso contrario, sería de aplicación la ley estatal.

Finalmente, para concluir este apartado acerca de las consecuencias del reparto competencial respecto del ámbito de actuación de las sociedades cooperativas dedicadas al transporte y su ley cooperativa aplicable, es menester referirse brevemente a la exégesis del término “principalmente” o “con carácter principal”, virtud que debe confluir en la actividad cooperativizada de tales entidades para proporcionar ajuste y alcance al ámbito de aplicación de las normas cooperativas. Como se ha analizado más arriba, con carácter general (aun cuando no en relación directa con la actividad cooperativizada) se presentan posibles parámetros identificadores del sentido de la expresión, tales como, el mayor censo de socios cooperadores, el volumen de producción, la cifra de negocios, el volumen de contratación, el número de trabajadores empleados, etc. En función de la clase de cooperativa, señala cierta doctrina, “la cuantificación de la actividad empresarial” puede resultar problemática al poder efectuarse de diversas maneras: en una cooperativa de transportistas, por ejemplo, puede

emplearse como índice “el número de viajes, los kilómetros recorridos, los kilos de carga, el porte o flete, o el valor de lo transportado”.²⁹³

Se plantea, sin embargo, una cuestión relevante, esto es, si se considera, de conformidad con la doctrina jurisprudencial analizada, que la actividad empresarial no constituye parte de la actividad cooperativizada (cuya medición se pretende), sino únicamente parte de las relaciones jurídicas que la sociedad establece con terceros (relaciones instrumentales, si bien, imprescindibles para el desarrollo del fin social), ninguno de los índices apuntados puede ofrecerse como criterio válido de medida de la actividad cooperativizada, por referirse precisamente a los servicios de transporte configuradores de tal actividad accesoria. Si, por el contrario, las operaciones de transporte se consideran parte de la actividad cooperativa de la sociedad, podría tenerse en cuenta tales índices de medición para la determinación del mayor grado de prestación de la actividad en un territorio u otro.

Sin embargo, teniendo en cuenta el análisis previamente realizado, si se escoge para las sociedades cooperativas de transportistas (o igualmente para las de trabajo asociado de transporte) el criterio combinado de los domicilios de la sociedad y de los socios cooperativistas (transportistas, en el primer caso) como índice delimitador del ámbito de actuación de la sociedad y de la actividad cooperativizada, parece lógico deducir que el desarrollo de la misma “con carácter principal” se llevará a cabo en el ámbito territorial en el que confluyan la mayoría de los domicilios. Por tanto, cuando la mayoría de los domicilios (de la sociedad y de los socios) se ubiquen en el territorio de una determinada Comunidad Autónoma (siendo menor el número de domicilios localizados en otras Comunidades, en su conjunto y no individualmente contabilizados), resultará de aplicación la norma cooperativa autonómica (de haberse promulgado).

En el caso de que se escoja para una sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte el criterio relativo al centro (o centros) de trabajo o al establecimiento principal, habrá que considerar que la cooperativa desarrolla su actividad principalmente en el ámbito geográfico en el que se encuentre el establecimiento principal, fijado de acuerdo con los mecanismos anteriormente citados: la dimensión

²⁹³ Cfr. MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., p. 4789.

física del establecimiento, el número de socios trabajadores, el volumen de producción o contratación, la cifra de negocios, etc.²⁹⁴

En cualquier caso, es conveniente no perder de vista el supuesto concreto objeto de análisis porque, si bien, en teoría unos criterios pueden resultar más adecuados que otros para la concreción de esta materia, en la práctica cada sociedad cooperativa individualmente considerada va a poseer unas características definitorias específicas que pueden hacer más conveniente la aplicación de un criterio concreto o varios de ellos en combinación. Como señalaba la doctrina, en ocasiones la confluencia de varios criterios confirmará fácilmente el ámbito territorial de actuación de la entidad (por apuntar todos ellos en la misma dirección y diseñar un ámbito perfectamente delimitado), mientras que en otros casos, será necesario escoger uno de entre los criterios propuestos, pues la combinación de los mismos no provocaría más que desorientación al arrojar resultados completamente distintos.

5. MARCO JURÍDICO DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

5.1. Reparto competencial en materia de transporte

Además de la legislación cooperativa aplicable a las empresas cooperativas, sea de ámbito estatal sea autonómico, a este tipo societario le es de aplicación asimismo la normativa sectorial que le corresponda en atención a su objeto social o a su base social,²⁹⁵ o (para no acometer la cuestión acerca del contenido y significado preciso del objeto social y de la actividad cooperativa que más tarde se aborda) en atención a la actividad empresarial que la entidad desarrolla para el cumplimiento de sus fines: las cooperativas sanitarias, por ejemplo, habrán de ajustarse a la normativa sanitaria, como

²⁹⁴ Caso de que se abogue por el criterio jurisprudencial de separar la actividad empresarial accesoria de la actividad cooperativizada, con los dos últimos criterios – el volumen de producción y la cifra de negocios – podría plantearse de nuevo la cuestión de si es posible su consideración por estar relacionados con la actividad empresarial de esta clase de cooperativas (por el contrario, en las cooperativas de consumo, por ejemplo, la cifra de negocios estaría relacionada directamente con las ventas que la entidad realiza a sus socios consumidores, por lo que integraría perfectamente esta idea de actividad cooperativizada). Sin embargo, en el caso de las cooperativas de transporte podría asimismo argumentarse en contra que, por un lado, aunque en última instancia se esté definiendo la actividad cooperativizada que delimita el ámbito de aplicación de las normas, en este punto se trata de concretar directamente una cuestión distinta, cual es, cuándo un establecimiento es principal; por otro lado, no sería adecuado quizá excluir *in aeternum* cualquier criterio relacionado con las operaciones de transporte. Lo que en cualquier caso queda claro es que en este ámbito la exclusión de cierta actividad empresarial del conjunto de las actividades cooperativizadas no favorece la comprensión y exégesis de la materia.

²⁹⁵ *Vid.*, entre otros, PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 159.

las de seguros habrán de hacerlo a la normativa de ordenación del sector seguros. Del mismo modo, las sociedades cooperativas de transporte han de cumplir la legislación sectorial que las afecta, esto es, la normativa ordenadora de los transportes terrestres, de ámbito estatal o de ámbito autonómico en función de la concreta atribución de competencias que sobre la materia se ha realizado en base al “bloque de constitucionalidad”:²⁹⁶ la Constitución (art. 148.1.5 y 149.1.21), los respectivos Estatutos de Autonomía y las normas de transferencia o delegación correspondientes, en especial, la 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 (LODTT).²⁹⁷

De esta forma, para concretar la competencia específica que se asume por las Comunidades Autónomas, es necesario partir de la norma constitucional para finalizar en la concreta atribución reconocida en los respectivos Estatutos de Autonomía. El 148.1.5 CE admite la posibilidad de que todas las Comunidades Autónomas – sin diferenciación en relación con el proceso autonómico seguido por cada una de ellas – asuman competencias en materia de *“ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma [...]”*. Este precepto ha de conjugarse con el relativo a la reserva en favor del Estado de la competencia exclusiva en *“ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación”*, que establece este mismo texto legal en su artículo 149.1.21. No ofrece duda alguna el hecho de que en materia de transportes por carretera la regla de reparto competencial aplicada por ambas disposiciones se basa en un criterio territorial, que parece, al menos en principio, fácilmente practicable: corresponde al Estado la competencia exclusiva de los transportes terrestres intercomunitarios o

²⁹⁶ Siendo consciente de que no se trata de una categoría normativa perfectamente definida, sino más bien “una realidad abigarrada y heteróclita difícilmente reductible a categoría, [...] no terminan con ella las imprecisiones y titubeos que en este punto evidencia nuestra jurisdicción constitucional, que incluso cuando opera sólo con el criterio de la delimitación competencial vacila entre lo específico y lo genérico y parece insegura de cuál sea, en un caso o en el otro, el contenido propio del «bloque»”, RUBIO LORENTE, F., “El bloque de constitucionalidad”, en *REDC*, Año 9, núm. 27, septiembre-diciembre, 1989, pp. 9-15.

²⁹⁷ LO 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 (BOE núm. 182, de 31 de julio de 1987). Al respecto, STC 118/1996 de 27 de junio.

supraautonómicos, mientras que la relativa a los transportes intracomunitarios o intraautonómicos puede ser asumida por las Comunidades Autónomas.

Sin embargo, la doctrina resalta la falta de homogenidad en la asunción estatutaria que se ha llevado a cabo en esta materia, pues, aunque en la actualidad todos los Estatutos de Autonomía, sin excepción, han procedido a asumir las competencias relativas al transporte por carretera cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio autonómico respectivo, sólo algunos asumen tal grado de competencia (o la de desarrollo legislativo y de ejecución) respecto de centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes terrestres o, incluso, la competencia de ejecución de la legislación del Estado en materia de ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en territorio autonómico, sin perjuicio de la ejecución directa que el Estado pueda reservarse.²⁹⁸ Así, el Tribunal Constitucional ha destacado que “no es posible ignorar que todas las Comunidades Autónomas han asumido competencia exclusiva en materia de transportes intracomunitarios”;²⁹⁹ pero el reparto competencial no termina con la aplicación del criterio territorial, sino que se extiende y remodela en base al reparto de las facultades normativas y ejecutivas.

A la generación de esta situación ha contribuido en gran medida la flexibilización que de este criterio territorial de reparto competencial ha llevado a cabo la doctrina del Tribunal Constitucional, de manera que, de acuerdo con la diferenciación realizada entre transportes intraautonómicos e interautonómicos, la competencia exclusiva de los primeros (bajo un criterio territorial absolutamente rígido aunque como señala la doctrina “como competencia exclusiva no plena” pues es necesario un enfoque “en términos de separación, más que de exclusividad”³⁰⁰) corresponde a las Comunidades Autónomas, mientras que, respecto de los segundos, siendo en todo caso la competencia normativa del Estado, se desgajan las funciones de ejecución de tal legislación estatal, entre otros, respecto de los transportes cuyo origen y destino se encuentre en el territorio autonómico (aunque pueda discurrir por otras Comunidades), permitiendo que éstas sean asumidas por las Comunidades Autónomas. Por otro lado, hay que añadir que el ejercicio competencial autonómico exclusivo asumido en materia

²⁹⁸ Vid. LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 269-288, que analiza en profundidad la evolución del reparto y traspaso de tales competencias a las CCAA en diferentes etapas.

²⁹⁹ STC 118/1996 de 27 de junio (FJ 7º).

³⁰⁰ Cfr. RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., p. 292.

de transportes por carretera está sujeto a ciertos límites derivados de otros títulos competenciales reservados al Estado también en exclusiva, tales como, la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y de los deberes constitucionales (art. 149.1.1ª CE), la legislación mercantil (149.1.6ª CE), las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica (art. 149.1.13ª CE), la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas (art. 149.1.18ª CE), el tráfico y la circulación de vehículos a motor (art. 149.1.21ª CE), etc.

Todo ello teniendo en cuenta que la red de transportes terrestres se configura como “*un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que los integran, y de las actuaciones de los distintos órganos y Administraciones Públicas competentes*” (art. 3.a) LOTT). En este contexto, la doctrina advierte el peligro de fragmentación que acecha el sistema y aboga por la necesidad de asegurar el equilibrio entre los principios de unidad y autonomía a través de mecanismos de colaboración y de coordinación que permita alcanzar una efectiva política común de transportes por carretera en la que se integre una correcta participación de las autonomías territoriales.³⁰¹

Aunque no es posible comparar los contextos competenciales cooperativo, por un lado, y de transporte, por otro, al configurarse ya las condiciones jurídicas de partida de una manera notoriamente diversa, lo cierto es que la distribución y asunción competencial en materia de transportes terrestres que se ha expuesto no ha dado lugar afortunadamente a la multiplicación de normas legales superpuestas que caracteriza el panorama legislativo cooperativo español y parece haberse optado por la aceptación tácita de un sistema común de transportes que, al menos en lo concerniente a las competencias normativas de las Comunidades Autónomas respecto de los transportes que transcurren íntegramente en el interior del propio territorio, no se ha visto empujado a una proliferación horizontal de normas autonómicas reguladoras de este extremo. De esta forma, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) – complementada por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de

³⁰¹ Vid. BERMEJO VERA, J. / GARCÉS SANAGUSTÍN, Á., “Capítulo I. Introducción al Derecho de los transportes terrestres”, en BERMEJO VERA, J. (DIR.), *El Derecho de los Transportes Terrestres*, Cedecs Editorial, Barcelona, 1999, pp. 36-44; RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 313-321.

facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transporte por carretera y por cable, que delega competencias ejecutivas e incluso normativas estatales – “diseña un modelo montado sobre la combinación de los criterios de concentración normativa y descentralización ejecutiva”, estableciendo un marco normativo homogéneo para los transportes terrestres “cuya flexibilidad permite su aceptación voluntaria por las Comunidades Autónomas”, que desarrollan o modalizan este marco legal estatal general, mediante normas de rango básicamente reglamentario, según las circunstancias y peculiaridades propias de cada autonomía.³⁰²

5.2. Marco jurídico sectorial de las sociedades cooperativas de transporte

Planteado con carácter general el entorno competencial que se configura en materia de transportes terrestres, es ocasión de apuntar las líneas esenciales del régimen jurídico particular que afecta a las cooperativas de transporte. De este modo, ha sido voluntad del legislador de los transportes terrestres estatal regular de manera expresa, aunque somera, las sociedades cooperativas dedicadas a la prestación de los servicios de transporte, a las que clasifica en dos tipos bien diferenciados: la cooperativa de trabajo asociado de transporte y la cooperativa de transportistas.

Actualmente, desde un punto de vista *ius privatista*, la regulación del transporte terrestre de mercancías se contiene en parte en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías,³⁰³ cuyo objeto es la regulación del

³⁰² Este sistema común de transportes establecido por la LOTT y la LODTT (que delega funciones concretas, no competencias), no está exento de críticas porque puede poner en cuestión la funcionalidad del marco de reparto competencial, poner en riesgo la igualdad del tratamiento de los ciudadanos y requiere un modelo cooperativo y participativo de las instancias estatales y autonómicas. *Vid.* RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 322-352; BERMEJO VERA, J. / GARCÉS SANAGUSTÍN, Á., “Capítulo I. Introducción al Derecho...”, op. cit., pp. 36-44, 48-49.

³⁰³ Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009). Su entrada en vigor se establece a los tres meses de su publicación en el BOE (DF 5ª). Sin embargo, de acuerdo con la redacción final dada a la DT única acerca de los contratos preexistentes, “*quedará regulada bajo los términos de esta Ley la ejecución de todos los contratos que comience a partir del uno de enero del año siguiente al de la entrada en vigor de esta Norma, aunque los mismos se hubieran celebrado con anterioridad*”, de modo que parece establecerse una especie de *vacatio legis* hasta el 1 de enero de 2011. La intención de los redactores del Proyecto de Ley, sin embargo, no parecía ser otra que la de moderar la irretroactividad de la Ley respecto de los contratos continuados, en aquellos casos en los que, aunque el contrato de transporte se hubiera celebrado con anterioridad a su entrada en vigor, éste no se ejecutara hasta cierto tiempo después de la referida fecha, esto es, que la Ley fuera aplicable “*a todos los contratos que hayan sido celebrados antes de su entrada en vigor, en cuanto se trate de transportes que se inicien a partir del 1 de enero del año siguiente al de la referida entrada en vigor*” (DT única Proyecto de Ley). Habría de optarse, pues, por una interpretación teleológica que proporcione a la DT única el sentido más adecuado. *Vid.* BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A,

contrato de transporte terrestre de mercancías realizado por medios mecánicos con capacidad de tracción propia (art. 1 LCTTM), para lo cual se dicta la Ley al amparo, no ya de las competencias relativas al transporte terrestre relacionado en el artículo 149.1.21 CE, sino al amparo de aquellas que el artículo 149.1.6 CE atribuye en exclusiva al Estado en materia de legislación mercantil (DF 2ª LCTTM). De conformidad con el artículo 5 de esta norma legal, relativo a la contratación en nombre propio, las sociedades cooperativas dedicadas al transporte, tanto las de trabajo asociado como las de transportistas, sólo podrán contratar el transporte en nombre propio, rigiéndose la relación de la última de estas sociedades con sus socios transportistas por lo dispuesto al respecto en sus estatutos sociales, mientras que, por su parte, los socios de la cooperativa de trabajo asociado sólo podrán contratar en nombre de la cooperativa a la que pertenezcan.³⁰⁴

Así pues, hasta fechas relativamente recientes, en lo que a las sociedades cooperativas de transporte se refiere, no se contaba con una regulación moderna jurídico privada autónoma de rango legal en materia de transportes terrestres (pues el Código de comercio nada señalaba al respecto). Por su parte, la Ley 16/1987, de 30 de julio, que combina normas básicamente de Derecho público con determinadas puntualizaciones de naturaleza jurídico-privada,³⁰⁵ dedica a las cooperativas de transporte únicamente un par de artículos que no han sido objeto de modificación por parte de la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Sin olvidar que son variados los preceptos que les afectan por su actividad prestacional de servicios de transporte – disposiciones relativas a los requisitos previos al ejercicio del transporte, por ejemplo, o al régimen sancionatorio por infracciones de las normas administrativas consignadas en el mismo texto legal –, la Ley incluye la

núm. 11-14, de 18 de marzo de 2009, Enmienda núm. 63, p. 24. Asimismo, RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., “Problemática de la entrada en vigor de la LCTTM”, en *RDT*, núm. 4, 2010, pp. 185-190; SIDERA LEAL, E., “Disposición transitoria única. Contratos preexistentes”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 921-922, que aboga por la literalidad de la disposición.

³⁰⁴ En este apartado se ha optado por apuntar brevemente las normas que afectan a las sociedades cooperativas de transporte, sin profundizar en cuestiones que posteriormente se analizan en detalle.

³⁰⁵ QUINTANA CARLO pone de manifiesto que, aunque las normas de la LOTT y del ROTT son de naturaleza jurídico-pública (cuyo objetivo es la ordenación del mercado de transportes y de las empresas que se dedican a esta actividad) contienen asimismo preceptos con incidencia en el régimen del contrato (QUINTANA CARLO, I., “Contratos de transporte terrestre”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (DIR.), *Tratado de contratos. Tomo V. Contratos del mercado de valores, contratación bancaria, contratación de transporte y navegación, contratos de seguro*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2009, p. 5089).

regulación de este tipo de entidades cooperativas de forma expresa en el capítulo II, “colaboración con la Administración y cooperación entre empresas”, del título II, “disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos”, y dentro de aquel, en la sección 2ª, dedicada a la “agrupación y cooperación entre empresas”. Por un lado, bajo el título de “agrupación y cooperación de empresarios de transporte” correspondiente al artículo 60, la Ley proporciona las particularidades básicas de las cooperativas de trabajo asociado de transporte, y, por otro, acoge en el artículo siguiente, con la denominación de “cooperativas de transportistas”, este segundo tipo particular de sociedad cooperativa. Por ser precisamente este último tipo cooperativo el que agrupa a empresarios del transporte y teniendo en cuenta que, por su parte, los socios de la cooperativa de trabajo asociado no son transportistas sino socios trabajadores sin autorización administrativa habilitante para la prestación de transporte, llama la atención la distribución y denominación que la norma ha escogido, especialmente para la primera de estas disposiciones.³⁰⁶

Desde otra perspectiva, como bien señala la normativa, la cooperativa de trabajo asociado de transporte tiene los mismos derechos y obligaciones que cualquier empresa transportista que opere bajo formas societarias diferentes, por lo que este tipo cooperativo – al menos, en una primera aproximación – habría de poder realizar cualesquiera actividades de transporte de mercancías por carretera, no sólo éstas en sentido estricto, sino también las auxiliares y complementarias del mismo que vienen reguladas en la normativa de los transportes terrestres.³⁰⁷

Las cooperativas de transportistas, por su parte, llevan a cabo funciones que, de acuerdo con la propia normativa, bien podrían calificarse como actividades de mediación entre usuarios de transporte y otros transportistas propias de las agencias de transporte (art. 61 en relación con los art. 119 y 120 LOTT), pero el legislador opta, de

³⁰⁶ La LOTT introduce una serie de importantes reformas respecto del anterior régimen de transporte por carretera regulado principalmente por la Ley de 27 de diciembre de 1947, de Ordenación de los transportes mecánicos por carretera (BOE núm. 362, de 28 de diciembre de 1947), entre las cuales se prevé el establecimiento de formas de colaboración entre transportistas, que les permite “la cesión de servicios entre ellos, para atender puntas de demanda, dentro de determinados porcentajes” (SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. / GAITÁN, J., *Factbook. Transporte de mercancías por carretera*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, p. 293).

³⁰⁷ De hecho el propio art. 52 ROTT, al regular esta figura, las denomina en el titular de la disposición “cooperativas de trabajo asociado de transporte o actividades auxiliares o complementarias.”

manera explícita, por no otorgarles tal consideración y no incluirlas en el título IV sobre “actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera”; al contrario de lo que sucede con los almacenistas distribuidores, los centros de información y distribución de cargas y los transitarios, cuyas funciones tampoco ostentan la consideración de actividades de mediación,³⁰⁸ pero sí de actividades auxiliares y complementarias, al regularse su régimen jurídico en el citado título IV. La razón por la que se expone esta argumentación se basa en el tratamiento de las actividades auxiliares y complementarias del transporte desde la perspectiva del reparto competencial, pues de calificar como tales las actividades de las sociedades cooperativas de transporte, como mínimo, las facultades ejecutivas corresponderían, desde el punto de vista de la ordenación del transporte – además de las competencias asumidas desde una perspectiva societaria cooperativa –, a las Comunidades Autónomas.

De este modo, la Ley Orgánica 5/1987 de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable delega en la Comunidad Autónoma en cuyo ámbito territorial se domicilie la actividad o el intermediario o auxiliar del transporte, determinadas facultades relativas a ciertos aspectos de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, en concreto de las actividades de agencia de transportes, centros de información y distribución de cargas, almacenaje y distribución, transitarios y arrendamientos de vehículos (art. 8 en relación con el art. 14);³⁰⁹ listado en el que no se incluyen expresamente las sociedades cooperativas de transporte, por lo que, al aportar el precepto una lista concreta y detallada, realizarse la delegación sobre materias tasadas para asuntos específicos³¹⁰ e incluir expresamente el resto de figuras que llevan a cabo actividades auxiliares y complementarias (aun cuando, como a las cooperativas, legalmente no se les pueda aplicar la denominación de actividades de mediación), parece quedar claro que no puede pretenderse que esta lista sea meramente ejemplificativa para incorporar a ella las

³⁰⁸ Los art. 119 y 120 LOTT establecen una reserva legal de las actividades de mediación entre los usuarios de transporte y los transportistas en favor de las agencias de transporte, constituyendo así tales actividades su objeto típico, que “no son más que actividades auxiliares a la prestación de los servicios del transporte por carretera”, v. STC 180/1992, de 16 de noviembre, FJ 4º (RTC\1992\180).

³⁰⁹ La Exposición de Motivos de la Ley pone de manifiesto que “*la delegación [...] está referida, no solamente a actuaciones gestoras, sino también normativas cuando éstas estén previstas en la legislación estatal. Naturalmente, las competencias delegadas deberán ser, en todo caso, ejercitadas con sujeción a las normas e instrucciones dictadas por el Estado*”. El propio art. 8 señala las facultades específicas que la delegación comprende respecto a las actividades auxiliares y complementarias del transporte. *Vid.* asimismo, RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 335-338.

³¹⁰ *Vid.* RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., p. 336.

sociedades cooperativas. El apartado 3 del precepto añade que la delegación de tales facultades se entiende sin perjuicio de las competencias que en su caso correspondan a las Comunidades Autónomas sobre las materias a que se refiere la misma.³¹¹

A los razonamientos expuestos – acerca de la localización de los preceptos reguladores de las sociedades cooperativas de transporte y los relacionados en el párrafo anterior relativos a las facultades delegadas a las Comunidades Autónomas, que parecen apoyar la idea de que, por similar que sea el objeto típico de las agencias de transporte y el que puedan realizar las cooperativas de transportistas, estas actividades no pueden ostentar la consideración de actividades de mediación subsumibles en la macro categoría de las actividades auxiliares y complementarias del transporte –, hay que añadir un obstáculo que hunde sus raíces en la variada naturaleza jurídica de las actividades de una y otra entidad. Las actividades de mediación que llevan a cabo las agencias de transporte están basadas en una relación contractual, entre esta entidad y los usuarios de transporte, de un lado, y los transportistas efectivos, de otro, surgida del tráfico mercantil del transporte, mientras que las “actividades de mediación” de las sociedades cooperativas de transportistas, entre esta entidad y sus socios transportistas (que no pueden legalmente denominarse como tales aun cuando el Tribunal Constitucional así lo haya hecho en alguna ocasión³¹²) surgen de una relación contractual de base societaria (aun cuando después pueda discutirse la existencia o no de un contrato de transporte implícito. *Vid.* apartado relativo la posición de porteador contractual y de porteador efectivo en las sociedades cooperativas de transporte). De este modo, la agencia interviene como una suerte de intermediario en un único contrato de transporte de doble sentido (en dirección al usuario, por un lado, y en dirección al

³¹¹ A pesar de la controversia acerca de la aplicación en materia de agencias de transporte de mercancías bien del criterio del domicilio social, bien del territorial, la STC 180/1992, de 16 de noviembre, acerca de un conflicto competencial entre el Estado y Cataluña, confirma el segundo de estos criterios como elemento esencial en el sistema constitucional de distribución de competencias en materia de transporte por carretera, correspondiendo a la CA la competencia exclusiva sobre el transporte desarrollado íntegramente en su territorio y al Estado, los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una, así como aquellos cuyo punto de origen o de destino se sitúe fuera del territorio autonómico (FJ 1º y 3º). Queda fuera del objeto de discusión la competencia autonómica sobre las agencias que limitan su actividad a contratar el porte de mercancías por itinerarios que discurren íntegramente dentro del territorio autonómico (FJ 1º), y respecto de las agencias que llevan a cabo la contratación de transportes cuyo punto de origen y destino se sitúa dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, habrá que estar a lo asumido por los respectivos Estatutos de Autonomía.

³¹² En la citada STC 180/1992, de 16 de noviembre, el Alto Tribunal afirma que una de las normas objeto de controversia “se limita a definir los requisitos que deben cumplir aquellas cooperativas formadas por transportistas, que realicen actividades de mediación en la contratación de cargas para sus socios, para no quedar sometidas al régimen común de las agencias de transportes” (FJ 6º).

transportista que efectivamente realiza el transporte, por otro); en cambio, la intervención de la cooperativa en el contrato de transporte es, en principio, en este sentido, unidireccional, cooperativa – usuario cargador, rompiéndose la cadena con el transportista efectivo, cuya vinculación a aquélla proviene, al menos en su base, del contrato de sociedad.

Cuestión distinta es que las sociedades cooperativas de transporte puedan ser verdaderas agencias de transporte (con el cumplimiento de los requisitos que a estas últimas se les reclama), organizando servicios de transporte para transportistas ajenos a la organización cooperativa. En este caso, tanto la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte como la sociedad cooperativa de transportistas estarían realizando actividades de mediación en sentido estricto y quedarían sujetas a la distribución competencial que en cualquier caso corresponde a una agencia (sea cual sea la forma jurídica que adopte). Esta posibilidad ha de analizarse posteriormente en profundidad y como se verá las soluciones son distintas en función de la sociedad cooperativa de que se trate, aunque puede adelantarse que no cabe discusión acerca de la existencia de operadores de transporte que adopten la forma de una cooperativa de trabajo asociado de transporte.

Así pues, siguiendo el razonamiento que el Tribunal Constitucional recoge para el caso de las agencias de transporte,³¹³ el hecho de que la Constitución y el Estatuto de Autonomía no las mencione de forma expresa no implica la obligación de acudir a la cláusula residual del artículo 149.3 CE por la que corresponden al Estado las materias que no hayan sido asumidas por los Estatutos, siendo necesario no quedar resuelto con los criterios interpretativos ordinarios. En el caso de las agencias de transporte terrestre, señala el Tribunal que dichos criterios conducen inexorablemente a entender que las competencias se encuentran repartidas siguiendo las reglas que presiden la materia de transportes terrestres, pues las actividades de mediación que llevan a cabo no son sino actividades auxiliares a la prestación de los servicios del transporte por carretera (FJ 4º).

³¹³ Sin embargo, la argumentación presentada por el Tribunal Constitucional es objetada en el propia STC 180/1992, de 16 de noviembre, mediante el voto particular del Magistrado D. Julio D. González Campos, al que se adhiere el Magistrado D. Carles Viver i Pi-Sunyer, en el que se manifiesta que la conclusión alcanzada por el Tribunal se logra “mediante una extensión finalista de la competencia estatal sobre «transportes terrestres», proyectándola injustificadamente sobre las «agencias de transporte»” (segundo inciso).

En el caso de las cooperativas dedicadas al transporte, es necesario diferenciar dos cuestiones competenciales de naturaleza diversa que es imprescindible no confundir.

Por un lado, la materia cooperativa desde una perspectiva societaria (su constitución como sociedad y otros aspectos propios del régimen jurídico de estas entidades), cuya competencia exclusiva, como se ha visto, corresponde a las Comunidades Autónomas en cuanto se desarrolle la actividad cooperativizada de forma principal en el territorio de la misma y, por otro, la materia de los transportes terrestres, que las sociedades cooperativas pueden desarrollar, como entidades que pueden prestar cualquier tipo de actividad económica y empresarial lícita. Así, respecto a las cooperativas de trabajo asociado de transporte, dependerá de los mismos criterios aplicables a cualquier empresa de transporte o de las actividades auxiliares o complementarias del mismo, pues se trata de empresas a las que corresponden por ley los mismos derechos y obligaciones que a éstas. Por su parte, a las cooperativas de transportistas, cuyas actividades el Tribunal Constitucional ha denominado “actividades de mediación en la contratación de cargas para sus socios”, la competencia queda asignada, de acuerdo con el éste, al Estado (FJ 6º).

Así pues, desde el punto de vista del transporte terrestre, de acuerdo con la propia doctrina del Tribunal Constitucional, en la que el criterio territorial se configura como elemento esencial en el sistema constitucional de reparto de competencias en materia de transporte por carretera, las competencias exclusivas sobre las cooperativas de transporte corresponderán al Estado cuando el transporte por carretera que éstas llevan a cabo transcurra por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, mientras que tales competencias corresponderán, por su parte, a las Comunidades Autónomas cuando el transporte que realizan se desarrolle íntegramente en el interior de su territorio. De ser, sin embargo, la cooperativa de trabajo asociado de transporte una verdadera agencia, habrá que estar a lo establecido para las mismas. Y finalmente, no siendo las cooperativas de transportistas consideradas agencias, no resulta una cuestión dudosa ni controvertida su inclusión en el panorama general sujeto al criterio territorial; y es por ello, por lo que el Tribunal estima que no ha de emitir pronunciamiento alguno acerca del alcance de ciertos preceptos (algunos de ellos relativos a las cooperativas) que han dado lugar al conflicto de competencias que en concreto caso de litis se dirime (FJ 7º).

Delimitada así la titularidad de las competencias en relación con las sociedades cooperativas de transporte y presentada la normativa de rango legal que regula estas entidades tanto desde un enfoque jurídico-privado como desde una perspectiva de derecho público – la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías y la Ley de ordenación de los transportes terrestres –, se refieren a continuación de forma sintética otras normas de rango reglamentario e inferior que les son asimismo aplicables. Bajo un esquema similar al ofrecido por la LOTT (aunque quizá bajo una terminología más apropiada), el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres (ROTT) regula de manera algo más detallada las figuras cooperativas dedicadas a la prestación de servicios de transporte, especialmente, en el capítulo IV, de “cooperativas”, del título II, dedicado a las “disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos”. A salvo de menciones puntuales en disposiciones diversas repartidas por el texto reglamentario, en dos preceptos distintos se regulan de forma independiente ambos tipos de sociedades cooperativas de transporte: el artículo 52, denominado “cooperativas de trabajo asociado de transporte o actividades auxiliares o complementarias” (del que se elimina cualquier mención a la promoción por parte de la Administración de la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte) y el artículo 53, de las “cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización”.

Como sociedades que actúan en el tráfico mercantil del sector del transporte, a las sociedades cooperativas de transporte les son de aplicación numerosas disposiciones recogidas en normas de rango inferior, algunas de ellas dedicadas especialmente a su concreta regulación y otras aplicables en razón de la materia específica que les afecta. Así, es importante destacar la Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización,³¹⁴ en la que se establecen las normas que regulan la inscripción de estas entidades en la sección especial del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades

³¹⁴ Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización (BOE núm. 181, 30 de julio de 1997).

Auxiliares y Complementarias del Transporte (RGT); la Orden de 21 de julio de 2000 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores;³¹⁵ y la Orden de 28 de mayo de 1999 por la que se desarrolla el capítulo primero del título II del Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres en materia de expedición de certificados de capacitación profesional.³¹⁶ Todo ello sin perjuicio de otras normas de carácter más general que son de aplicación en materia de transporte terrestre de mercancías y cuyo contenido en relación con las sociedades cooperativas se detalla más adelante.³¹⁷

Por último, la propia normativa establece de forma expresa las normas aplicables subsidiariamente en materia de sociedades cooperativas de transporte. El artículo 2.2 LCTTM, con carácter general, establece el sistema de fuentes que rige en materia del contrato de transporte terrestre de mercancías, por el que serán de aplicación los Tratados Internacionales vigentes en España de acuerdo con su ámbito respectivo, las normas de la Unión Europea y las disposiciones recogidas en la propia Ley, siendo de aplicación subsidiaria en lo no previsto las normas relativas a la contratación mercantil.

Por su parte, desde una perspectiva mucho más concreta respecto de la entidad cooperativa, el apartado 5 del artículo 53 ROTT señala que en todo lo no expresamente previsto en los dos artículos dedicados a las cooperativas de trabajo asociado de

³¹⁵ Orden de 21 de julio de 2000 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores (BOE núm. 185, de 3 de agosto de 2000).

³¹⁶ Orden de 28 de mayo de 1999 por la que se desarrolla el capítulo primero del título II del Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres en materia de expedición de certificados de capacitación profesional (BOE núm. 139, de 11 de junio de 1999).

³¹⁷ Aun sin entrar en mayor detalle, pues excede del ámbito material de este trabajo y por haberse generado sobre este tema importantes estudios por parte de la doctrina científica, es importante destacar la gran influencia que se deriva de las normas comunitarias procedentes de la política común de transportes establecida por las instituciones de la Unión Europea. Especialmente desde la perspectiva de la libertad de establecimiento y libre prestación de servicios, el Derecho comunitario afecta de forma notable a los operadores del transporte por carretera a través de diferentes cauces, entre ellos, la armonización de las legislaciones respecto al acceso a la profesión, el reconocimiento recíproco de títulos de transporte, la liberalización del cabotaje, etc. (RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 356-357). Con la reordenación y renombramiento de los Tratados por parte del Tratado de Lisboa de 13 de diciembre de 2007, la materia de transportes pasa a regularse, en el título VI, de "Transportes", en los art. 90 a 100 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (antiguos art. 70 a 80 del TCE). *Vid.* entre otros, CARPANETO, L., *Il diritto comunitario dei trasporti tra sussidiarietà e mercato. Il caso del trasporto ferroviario*, G. Giappichelli Editore, Torino, 2009, pp. 1-90; MUNARI, F., *Il diritto comunitario dei trasporti*, Giuffrè Editore, Milano, 1996.

transporte y a las cooperativas de transportistas, será de aplicación el régimen establecido en la normativa específica reguladora de las cooperativas. El Reglamento, al igual que la Ley cuyo articulado desarrolla, contienen normas de derecho tanto público como privado, pero la remisión a la normativa específica cooperativa que esta norma reglamentaria realiza no puede más que entenderse en el sentido de la aplicación a las cooperativas de transporte de la concreta normativa de naturaleza societaria que viene regulada por la legislación cooperativa, en su caso, de ámbito estatal o de ámbito autonómico. Finalmente, desde una perspectiva *ius privatista*, como es la de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, en lo relativo a la contratación en materia de transporte que se lleve a cabo por parte de las cooperativas de transporte, habrá de acudirse de forma subsidiaria a la normativa mercantil que se ocupa de las obligaciones y contratos.

CAPÍTULO III – CLASES DE SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE. FIGURAS AFINES

1. CLASES DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

1.1. Aproximación a las grandes categorías de sociedades cooperativas: cooperativas de consumo, cooperativas de producción, cooperativas de servicios

Antes de presentar las clases de sociedades cooperativas que realizan actividades de transporte sujetas a la normativa general de ordenación de este sector, es imprescindible dar una pincelada breve a las grandes categorías en las que se han clasificado las sociedades cooperativas. La razón es clara, pues en función de la categoría a la que se adscriba cada uno de estos tipos cooperativos, la esencia, las características esenciales, el funcionamiento, e incluso la normativa, varía. Este aspecto es especialmente sensible en el caso de las cooperativas de transportistas, pues comparte elementos esenciales de las principales categorías cooperativas, la de consumo y la de producción, sin integrarse completamente en ninguna de ellas.

En primer lugar, hay que partir de una clasificación de corte inicialmente clásico, sujeta a criterios basados en la causa, la necesidad o el interés que impulsa su creación, que divide las cooperativas en dos grandes categorías profundamente ligadas al nacimiento del fenómeno cooperativo: las cooperativas de consumo y las cooperativas de producción. Originariamente esta división permitía definir estos tipos cooperativos mediante su concepto más restringido,³¹⁸ pero con el posterior surgimiento en la práctica de otros tipos de entidades cooperativas, el sector cooperativo se amplía con el fin de abarcar diversos sectores cuyo objeto difícilmente permite su inserción en la división tradicional. De la necesidad de hallar fórmulas idóneas para sistematizar el creciente panorama cooperativo, que hoy puede extender sus actividades económicas y sociales a cualquier sector del tráfico económico lícito, surgen nuevos métodos de

³¹⁸ Cfr. TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo y cooperativas de producción*, Editorial Aranzadi, Navarra, 2000, p. 26.

clasificación basados en los criterios más variados,³¹⁹ y que, en ciertos casos, tratan de superar las consecuencias derivadas de la metodología tradicionalmente adoptada para estudiar la esencia de la cooperativa.³²⁰

Con la teorización de la evolución de las grandes categorías cooperativas se llega a una clasificación asentada sobre raíces funcionales, en la que las cooperativas de consumo se definen como aquellas que atienden a las necesidades de demanda de los socios de los bienes y servicios que adquieren de la cooperativa, convirtiéndose así los socios cooperativistas en la clientela de la empresa cooperativa (el objeto social se desarrolla con los propios socios cooperativistas); en tanto que, en las cooperativas de producción, los productos que los socios aportan a la sociedad se comercializan en el mercado abierto en el que los clientes son terceros no socios (el objeto social consiste en una actividad empresarial dirigida al mercado exterior), de manera que lo que en este caso se cubre son las necesidades de oferta de los socios.³²¹ Sin embargo, con este criterio funcional de clasificación se produce cierta disfunción respecto de aquellas cooperativas de consumo para la producción (que se declararían de consumo) y especialmente respecto de las de comercialización (que se incluirían en las de producción), por lo que la doctrina reformula sus análisis teóricos con el fin de responder a las necesidades humanas de división, sistematización y clasificación.

³¹⁹ Las diversas clasificaciones se reformulan con la evolución del movimiento cooperativo y la doctrina o norma jurídica que las formula. Se basan en criterios de variada naturaleza relacionados con la causa, necesidad o interés que las crea; con la finalidad o el objeto social; en criterios subjetivos; criterios funcionales o criterios estructurales, etc. La clasificación más difundida en la legislación cooperativa española toma como fundamento la actividad u objeto social o la finalidad, como en la LC estatal, aunque se le critica la técnica sistematizadora adoptada, que además parece establecer un sistema de *numerus clausus* y del que se propone una “cura de adelgazamiento” (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 84-96). *Vid.*, además, entre otros, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., *Las sociedades cooperativas en el transporte de mercancías por carretera en España*, CES, Madrid, 2000, pp. 33-35; MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., pp. 93-98; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 149-159; TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 26; PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 547-564; VICENT CHULIÁ, F., “La legislación cooperativa autonómica: perspectiva valenciana”, en *REVESCO*, núm. 52, 1984, pp. 46-47.

³²⁰ Tradicionalmente se ha tratado de explicar la cooperativa basando su esencia en su causa y partiendo del hecho de que ésta es única y distinta de la de la sociedad lucrativa, provocando con ello la confusión de atributos sólo propios de las cooperativas de consumo, pero ajenos a las de producción. La peculiaridad del objeto social no define la cooperativa, sino que diferencia la estructura de las cooperativas de producción y de consumo, puesto que es sólo en estas últimas, en la que el objeto social se desarrolla con los propios socios (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 33).

³²¹ *Vid.* TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 31, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 89-90.

De este modo, parte de la doctrina presenta el criterio estructural y exige en las cooperativas de producción una integración completa de la actividad profesional de los socios, concluyendo finalmente que las cooperativas de consumo son empresas de gestión de servicios de base mutualista mientras que las cooperativas de producción tienen la naturaleza de una forma acapitalista de empresa.³²² Otros operan con un concepto de cooperativa de producción en el que la esencia proviene del factor trabajo como medio o vehículo de participación directa en la producción de bienes y prestación de servicios.³²³ Sin embargo, atendiendo a la finalidad que las cooperativas pretenden satisfacer, la necesidad de consumo (en las cooperativas de consumo) y obtener la mayor renta de los socios (cooperativas de producción y de comercialización), la clasificación se reorganiza.³²⁴ Es por ello por lo que un sector de la doctrina considera adecuado descomponer esta clasificación bimembre e incluir una nueva categoría, *tertium genus*, en atención no sólo a la actividad económica de las entidades cooperativas sino también a las condiciones e intereses de los socios usuarios, la cooperativa de servicios o, por otro lado, la cooperativa de comercialización.

De acuerdo con la sistematización tipológica que de las sociedades cooperativas hace esta última clasificación, las cooperativas de producción o trabajo asociado están constituidas por aquellas cuya actividad consiste en proporcionar trabajo a sus socios trabajadores a través de la organización en común de la producción de bienes y servicios; las cooperativas de consumo son las que ofrecen a los socios bienes y servicios producidos o adquiridos (o ambas actividades económicas) para su consumo; y las cooperativas de servicios son aquellas cuya actividad se dirige a la mejora de las actividades económicas, profesionales o artísticas de sus socios (empresarios individuales, empresarios colectivos, profesionales o artistas por cuenta propia) a través

³²² Vid. TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 32, 42 y ss.

³²³ De forma que, en opinión de VALDÉS DAL-RÉ, la empresa cooperativa de producción es “aquella unidad de producción, en la que se asocian sujetos económicos portadores de factor trabajo, a fin de satisfacer sus necesidades mediante la creación de una organización que les permita participar, de forma directa, en un sistema de economía descentralizada, en la producción de bienes y prestación de servicios” (VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 114-118).

³²⁴ Vid. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 90. En esta línea, la LCCV 2003 propone varios criterios de clasificación, entre los cuales clasifica las cooperativas “por su estructura socio-económica” en cooperativas de producción, cuyo objetivo es aumentar la renta de sus socios, y comprenden las que asocian pequeños empresarios o trabajadores autónomos y las cooperativas de trabajo asociado; y en cooperativas de consumo, cuyo objetivo es obtener ahorros en las rentas de sus miembros (86.1.b) LCCV).

de la prestación de determinados servicios.³²⁵ Por su parte, en las cooperativas de comercialización, la entidad se hace cargo de la fase de comercialización de los productos que transfiere el socio de su propia empresa, mientras que éste, el socio cooperativista, conserva la titularidad de su empresa separada de la empresa cooperativa.³²⁶ Si se pone la atención en los servicios de distribución que presta la cooperativa a sus socios (a veces incluso les facilita productos relacionados con dichos servicios), se asemeja a una cooperativa de consumo. Si, por el contrario, se atiende a la actividad de oferta que realiza la cooperativa al mercado (la comercialización de los productos o servicios de los socios por la cooperativa), la entidad evoca entonces una sociedad de producción.³²⁷

Realizada esta breve aproximación a las grandes categorías en las que pueden subsumirse los distintos tipos de sociedades cooperativas – si bien la doctrina no es unánime en su clasificación y composición – se procede a continuación a presentar los rasgos distintivos básicos que caracterizan los diferentes tipos de sociedades cooperativas de transporte de mercancías por carretera,³²⁸ especialmente, las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte y las sociedades cooperativas de transportistas, si bien, como se verá, no son las únicas en el panorama nacional consecuencia de la atribución a las Comunidades Autónomas de competencias en materia cooperativa. Finalmente, con la idea de delimitar estas empresas cooperativas dedicadas al transporte, se pretende identificar otro tipo de entidades que en cierta medida se asemejan a las primeras por razón de su organización, funcionalidad o modo en que desarrollan su actividad empresarial.

³²⁵ Vid. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 87; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 150-151. La Comisión Europea también hace uso de una clasificación muy similar, si bien bajo una nomenclatura diferente: cooperativas de clientes, cooperativas de productores y cooperativas de empleados (COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Las cooperativas en la Europa de las empresas*, Documento de consulta, Bruselas, 7 de diciembre de 2001, p. 7, no publicado en el DO). Asimismo, la LSCA 1999 clasifica las cooperativas siguiendo esta sistemática en “a) cooperativas de trabajo asociado; b) cooperativas de consumidores y usuarios; c) cooperativas de servicios” (art. 119.2). En similares términos el art. 98.1 LCCL 2002.

³²⁶ Cfr. TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 32.

³²⁷ Vid. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 90. Asimismo, TRUJILLO DÍEZ hace referencia a la doctrina alemana que considera las cooperativas de comercialización como una categoría diferenciada de las de consumo y de producción (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 32).

³²⁸ Como se ha indicado en la Introducción, con el fin de procurar una uniformidad en la utilización de la terminología, se ha creído conveniente hacer uso de la expresión “sociedades cooperativas de transporte” con carácter general, de forma que se incluye dentro de esta categoría cualquier tipo de cooperativa que desarrolle su actividad empresarial o su objeto social en el sector del transporte: esencialmente, la cooperativa de trabajo asociado de transporte y la cooperativa de transportistas.

Por último, cabe añadir que la Ley de cooperativas de 1999 prevé el desarrollo de su articulado, al permitir al gobierno dictar normas para la aplicación y desarrollo de la vigente ley (DF 5ª), pudiendo crear asimismo nuevas clases de cooperativas cuando sea preciso para el desarrollo de cualquier sector del cooperativismo (DF 2ª LC). Sin embargo, esta norma ha omitido el inciso previsto en la anterior Ley general de cooperativas de 1987 por la que tal facultad debía ejercitarse “*respetando los principios y caracteres del sistema cooperativo*” (DF 2ª LGC).³²⁹

1.2. Sociedades cooperativas de transporte previstas en la normativa sectorial de ámbito estatal

1.2.1. Sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte

La sociedad cooperativa de trabajo asociado es la cooperativa de producción por antonomasia,³³⁰ cuyo objeto, de acuerdo con la ley cooperativa, consiste en “*proporcionar a sus socios puestos de trabajo, mediante su esfuerzo personal y directo, a tiempo parcial o completo, a través de la organización en común de la producción de bienes y servicios para terceros*” (art. 80.1 LC).³³¹ Este tipo societario cooperativo se configura como una entidad troncal, dotada de “*cierta vocación transectorial*”,³³² cuya estructura organizativa es idónea para el desarrollo de una actividad económica de producción de bienes y servicios destinada a terceros propia de cualquier sector o ámbito del tráfico económico.

³²⁹ La doctrina critica tanto la atribución al Gobierno de la facultad de creación de nuevas clases sociales, dada la libertad para la elección del objeto social que contienen las normas cooperativas, como la imposición de un *numerus clausus* de clases que coarta la libertad de desarrollar cualquier actividad económica al amparo del art. 1.2 LC. Vid. MORILLAS JARILLO, M. J., *Las sociedades Cooperativas*, op. cit., p. 42; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 90-91. Sin embargo, otros entienden que se trata de una clasificación meramente potestativa (MARÍN LÓPEZ, J. J., “Notas sobre la Ley...”, op. cit., p. 1799; y asimismo vigente la LGC 1987, DIVAR, J. / MERINO, J. M., “La nueva mercantilidad y fiscalidad cooperativa”, en *AEC*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1993, p. 43). En relación con la interpretación de la DF 2ª LGC 1987 en relación con los dictados de la ACI, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 47. Reconocen de forma expresa la facultad del Gobierno autonómico para la regulación de nuevas clases: LCPV 1993 (DF 3ª); LSCE 1998 (DF 3ª); LCCLM 2010 (DF 3ª); LCG 1998 (art. 103.3) y LSCM 2006 (DF 2ª).

³³⁰ Por todos, VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., p. 20 p. 177.

³³¹ En general, si bien haciendo uso de expresiones no siempre coincidentes, la normativa cooperativa autonómica acoge conceptos muy similares de las sociedades cooperativas de trabajo asociado.

³³² Como “*cooperativas troncales o básicas*, dotadas además de una cierta vocación transectorial” considera las cooperativas de trabajo asociado, así como las cooperativas de consumidores y usuarios y las de servicios, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 560, cursiva del autor.

La particularidad que la fundamenta reside en el hecho de que el objeto social que desarrolla a través de cualquiera de estas actividades empresariales persigue la consecución de unos fines principalmente ligados a la satisfacción de las necesidades laborales de los socios,³³³ es decir, a la prestación de trabajo de forma personal y directa por parte de los socios cooperativistas, sin olvidar, en cualquier caso, que la razón última que mueve al cooperativista – en general y en relación con el artículo primero de la normativa estatal – es la posibilidad de ver cubiertas a través de la empresa común unas necesidades y aspiraciones sociales y económicas relacionadas con su participación activa y los beneficios obtenidos gracias a su esfuerzo personal.³³⁴ Son pues organizaciones empresariales que persiguen procurar puestos de trabajo a sus socios y con este fin desarrollan actividades empresariales a través de la organización en común de la producción de bienes y servicios para terceros.

En este sentido, desde un punto de vista económico, como cualquier otro tipo de empresa, la cooperativa de trabajo asociado es una organización en la que se ponen en juego los factores de capital y trabajo (aunque el modo en que éstos participan sea especial en las cooperativas) para producir o mediar en el mercado de bienes y servicios.³³⁵ Cierta doctrina opina, por tanto, que en lo referente a su objeto social, este tipo cooperativo en particular, no se diferencia del resto de sociedades mercantiles. Así, no es que se produzca una derogación del principio mutualista, sino que “la mutualidad debe relacionarse *con la finalidad de la cooperativa [...] y no con su objeto social*” y, especialmente en las cooperativas de trabajo asociado, “se distingue claramente entre *la actividad cooperativizada* (el trabajo) y *el objeto social* (actividad económica lícita)”.³³⁶ La medida en que la finalidad, la actividad cooperativizada y el objeto social, así como

³³³ Vid. CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas de trabajo asociado”, en GARCÍA SÁNCHEZ, J. A. (COORD.), *Cooperativas. Comentarios...*, op. cit., p. 577.

³³⁴ En las cooperativas de trabajo asociado, los trabajadores utilizan el factor capital con el objetivo de garantizarse a sí mismos una renta como tales. “La razón de ser de la CTA no es *obtener una tasa máxima de beneficios, sino dar trabajo remunerado*” (MONZÓN CAMPOS, J. L., *Las cooperativas de trabajo asociado en la literatura económica y en los hechos*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1989, pp. 207-208, cursiva del autor). Por ello, estas entidades “no intermedian en la gestión de servicios, sino que operan como cualquier otra sociedad lucrativa, es decir, obteniendo beneficios para repartirlos entre los socios” (TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., p. 1334).

³³⁵ Vid. DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., p. 56. Por otro lado, a raíz del análisis de la teoría de la mutualidad y la teoría de la gestión de servicios en la cooperativa de producción, VALDÉS DAL-RÉ pone de manifiesto que éstas tienen básicamente una proyección interna, pues “en su esfera externa, la empresa cooperativa de producción ha de relacionarse con terceros, ha de ofrecer sus productos a un mercado [...] debiendo someterse, en fin, a las reglas generales de la oferta y de la demanda” (VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 107-113).

³³⁶ Cfr. CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T. I, p. 578 (cursiva del autor). En la misma línea, DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., pp. 56-57.

la mutualidad, están relacionados en las sociedades cooperativas y, en especial, en las de transporte, es una cuestión que se analiza en el apartado relativo a las actividades cooperativas y a las operaciones con terceros no socios. En todo caso, al menos hay que tener presente que, desde una perspectiva estrictamente normativa, la literalidad de numerosas leyes cooperativas autonómicas (además de la estatal vigente y precedente) refleja que el “objeto” (en el sentido de fin, como más adelante de plantea) de las sociedades cooperativas de trabajo asociado consiste precisamente en “proporcionar a sus socios puestos de trabajo”. Y así lo entienden algunos autores que, al analizar el objeto, “lo propio”, de este tipo societario cooperativo, versan sus razonamientos principalmente en la organización cooperativa de los trabajos de sus miembros, si bien a través de la obtención de unos *outputs* dirigidos a un mercado externo.³³⁷

Consecuencia ineludible de que el objetivo primordial de la sociedad cooperativa de trabajo asociado sea proporcionar puestos de trabajo a sus miembros es que el socio, llamémosle “natural” de este tipo societario cooperativo, ha de ser necesariamente una persona física, lo cual no obsta la existencia de cierto reconocimiento legal permisivo respecto de la presencia de socios, en algunos casos denominados legalmente, colaboradores, que puedan ser personas jurídicas.³³⁸ Sin embargo, el “socio ordinario”,³³⁹ el socio trabajador, aquel que aporta su trabajo y esfuerzo personal y directo – cuyo número mínimo legal exigido es de tres para esta sociedad cooperativa³⁴⁰ –, no puede ser distinto de una persona física, a la que se exige

³³⁷ Analizando el precedente art. 118.1 LGC 1987, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 583-584.

³³⁸ Algunas de estas cooperativas autonómicas asocian “principalmente” a personas físicas (art. 99.1 LCPV 1993; art. 72.1 LCAr 1998; art. 122.1 LCCLM 2010) y, con carácter general, prácticamente la totalidad de las normas cooperativas reconocen la figura del socio colaborador, a excepción de la LCIB 2003 (que sólo las recoge para las cooperativas agrarias) y leyes LSCE 1998 y LCCV 2003 (que reconocen la figura del asociado, art. 29 y 28, respectivamente). Prevén ambas figuras (de socio colaborador y asociado) la LSCA 1999 (art. 28 y 27) y la LCM 1999 (art. 34 y 35). La idea que subyace en la posibilidad de recurrir a esta figura (socio capitalista) es la necesidad de una financiación adecuada. Incluso la ACI, en el cuarto principio cooperativo, admite la opción (bajo concretos términos) de captar capital de fuentes externas (VARGAS SÁNCHEZ, A., “La identidad cooperativa...”, op. cit., p. 187).

³³⁹ En palabras de la LSCA 1999 (art. 120.1).

³⁴⁰ En esto coincide la totalidad de la normativa cooperativa. Un caso excepcional se plantea en la LSCE 1998 para las cooperativas de transportistas, en las que se exige un número mínimo de cinco “porque, según se ha podido apreciar en el sector, tres socios no pueden afrontar la organización de medios que requiere una empresa de transportes” (Apdo. 3 EM, art. 123.2). Sin embargo, no existe previsión idéntica para la cooperativa de trabajo asociado igualmente dedicada al transporte (que requiere tres socios según la norma general del art. 8 LSCE). Esta previsión adolece de cierta incongruencia si se tiene en cuenta que los socios de una cooperativa de transportistas ya ostentan la condición de transportista, lo que significa que (parafraseando la EM LSCE) ya están afrontando la organización de medios que requiere

un primer nivel de requisitos legalmente establecidos que se centran en poseer la capacidad necesaria para contratar la prestación de su trabajo (art. 80.2 LC). Si bien la aportación del socio trabajador consiste en la prestación de su propio trabajo, la naturaleza de la relación jurídica que vincula la entidad cooperativa con el socio es una cuestión controvertida que ha generado a lo largo del tiempo numerosa literatura interdisciplinar, que más adelante se comenta. El artículo 80.1 *in fine* de la Ley de cooperativas estatal señala expresamente que “*la relación de los socios trabajadores con la cooperativa es societaria*”, afirmación que no ha significado, sin embargo, el fin de la discusión doctrinal respecto a si se trata de una relación laboral, societaria o mixta.

El primer principio cooperativo enunciado en la Declaración de la Alianza Cooperativa Internacional sobre la identidad cooperativa prohíbe la afiliación obligatoria o automática y las restricciones artificiales para la admisión de nuevos socios, lo que no se manifiesta como un impedimento para que las cooperativas, como organizaciones empresariales que procuran la consecución de unos fines específicos y desarrollan para ello una actividad económica concreta, impongan unos límites sobre quiénes pueden adquirir la condición de socios. En este tipo de sociedades cooperativas, el primer nivel de condicionamientos, como se ha señalado más arriba, se establece legalmente al consagrarse la exigencia de que los socios tengan la capacidad necesaria para contratar la prestación de su trabajo. Pero además, los estatutos sociales, sin quebrantar la esencia cooperativa, pueden establecer un segundo escalón en el que se exijan unas condiciones determinadas que habrán de desarrollar las personas físicas que solicitan su admisión como socio; requisitos de carácter estatutario (tasados y no discriminatorios por razón social, política, racial o religiosa) que pueden concretarse en función de la particular actividad económica que la cooperativa desarrolle, es el doctrinalmente llamado “principio de puerta abierta entornada”.³⁴¹

Dicho esto, resulta indiscutible que una de las actividades económicas lícitas que la sociedad cooperativa de trabajo asociado puede llevar a cabo es la actividad típica que se desarrolla en el sector del transporte de mercancías por carretera,

una empresa de transporte; en tanto que la cooperativa de trabajo asociado de transporte, por su parte, afronta normalmente *ex novo* tal organización.

³⁴¹ Vid. VALDÉS DAL-RÉ, F., “Notas sobre el nuevo régimen...”, op. cit., pp. 80-84.

constituyéndose de este modo la organización empresarial denominada aquí sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte.³⁴²

La doctrina, como se ha puesto de manifiesto, expresa su convencimiento acerca de la calificación de la sociedad cooperativa de trabajo asociado como una organización empresarial más y es en la normativa ordenadora de los transportes terrestres en la que esta afirmación se materializa legalmente para las que de este tipo se dedican a la prestación de servicios de transporte, al reconocer expresamente – si bien a los efectos de la normativa ordenadora del transporte, que en cualquier caso es la actividad económica que se desarrolla en el mercado – que las cooperativas de trabajo asociado de transporte tienen “*la consideración de empresas transportistas o de la actividad auxiliar o complementaria a la que en cada caso estén dedicadas, correspondiéndoles los mismos derechos y obligaciones que al resto de las empresas*” (art. 52.3 ROTT).

De este modo, las cooperativas de trabajo asociado pueden desarrollar la actividad de transporte o las actividades auxiliares o complementarias del mismo cuando cumplan, como cualquier otra organización empresarial dedicada al transporte, los requisitos generales exigidos por la normativa sectorial, en particular, los necesarios para la obtención del título administrativo habilitante para la prestación de servicios de transporte público discrecional por carretera o, en su caso, los relativos a la autorización administrativa de operador de transporte, que más adelante se analizan como requisitos previos al ejercicio por parte de la sociedad de la actividad de transporte. Con ello, la sociedad cooperativa adquiere la condición de transportista y puede desarrollar su actividad en el tráfico mercantil como una empresa transportista o como un operador de transporte más.

Aunque en un plano jurídico distinto, esto deriva en que es la sociedad cooperativa (y no sus miembros) la que ha de asumir la obligación de transporte de las mercancías derivadas del contrato de transporte celebrado entre la entidad cooperativa y

³⁴² Como es lógico, la normativa cooperativa no da nombre a cada tipo cooperativo de trabajo asociado nacida en el tráfico empresarial pues habría tantas cuantas actividades pueden desarrollarse en el mercado. La normativa cooperativa autonómica otorga denominaciones dispares (objeto de mayor detalle en el apartado relativo al derecho autonómico comparado). Por su parte, la normativa sectorial de transportes, como se ha visto, al regular este tipo cooperativo las denomina “*cooperativas de trabajo asociado de transporte o de actividades auxiliares o complementarias del transporte por carretera*” (art. 52.2 ROTT), que se condensa aquí en “cooperativas de trabajo asociado de transporte”.

los clientes cargadores, pues en cualquier caso, por imperativo legal, habrá de concluirlo (y también facturar a sus clientes) en nombre propio (art. 5.2 LCTTM, 52.3 ROTT).

Las personas físicas que forman parte de estas sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte, por su parte, no pueden tener al mismo tiempo la consideración de transportistas puesto que no se les permite adquirir ni estar en posesión de la autorización administrativa habilitante para el ejercicio de servicios y actividades de transporte, debiendo transmitir a la sociedad las que poseyeran (o renunciar a las mismas).

Así, por un lado, la cooperativa de trabajo asociado de transporte podría llevar a cabo las actividades propias de las empresas transportistas amparadas bajo el título habilitante para la prestación de servicios de transporte público discrecional y, por otro, podría desarrollar las actividades que la normativa denomina auxiliares y complementarias del transporte, que se concretan en el título IV de la Ley de ordenación de los transportes terrestres como las que realizan las agencias de transporte, los transitarios o los almacenistas-distribuidores. Aunque esta segunda opción supone una muy reducida cuota de mercado respecto de la primera, como se verá, es una posibilidad en principio permitida por la normativa de transportes. De esta forma, cabría la existencia de una cooperativa de trabajo asociado, el trabajo de cuyos socios consistiría en la prestación de servicios similares a los de una gestoría, con la diferencia de que, en lugar de prestar, por ejemplo, servicios financieros, fiscales, laborales o jurídicos, se organizarían los servicios de transporte de sus clientes cargadores y de sus clientes transportistas, intermediando así en las operaciones de transporte: realizando las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas o servicios necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes.

En otras palabras, la entidad se constituiría como un operador de transporte, una agencia de transporte, por ejemplo, que en lugar de tomar la forma de una sociedad mercantil al uso, se organizaría bajo la estructura societaria cooperativa, como una organización auxiliar interpuesta entre los usuarios y los transportistas, de acuerdo con el artículo 120 LOTT. De este modo, la entidad desarrollaría como actividad empresarial la actividad propia de la agencia de transporte de mercancías, sin poder prestar por sí misma ni con sus propios medios los servicios de transporte, salvo que

salvo que desarrolle ambas actividades, en cuyo caso debería cumplir los requisitos que le permitieran obtener ambos tipos de autorizaciones administrativas. En esta clase de cooperativa-agencia, la actividad laboral prestada por los socios trabajadores abarcaría actividades más propias de la administración y gestión que aquellas derivadas del transporte como pudieran ser la conducción de vehículos o las operaciones de carga y descarga, entre otras.

Por su parte, la entidad habría de cumplir los requisitos relacionados con la actividad de agencia de transporte, contratando en nombre propio tanto con el transportista como con el usuario o cargador, y ocupando por tanto la posición de usuario o cargador frente al transportista, y de transportista frente al usuario o cargador (art. 120.2 LOTT). El artículo 119.2 LOTT considera que las actividades que realizan las cooperativas relacionadas en el artículo 61 (esto es, las cooperativas de transportistas) no pueden considerarse actividades de mediación (actividades que únicamente pueden ser desarrolladas a través de una agencia de transporte propiamente dicha), pero nada señala respecto a que otro tipo de cooperativas no pueda desarrollar las actividades auxiliares o complementarias del transporte correspondientes a las agencias, transitarios y a los almacenistas distribuidores. Por su parte, la Orden de 21 de julio de 2000 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores establece que para el ejercicio de las actividades de estos operadores es necesaria la obtención de la preceptiva autorización administrativa que habilite para ello, de conformidad con lo dispuesto en el ROTT (art. 1 Orden de 21 de julio de 2000), para lo cual es necesario cumplir una serie de requisitos, entre los que incluye ser persona física (excluyéndose la posibilidad de su obtención de forma conjunta por varias personas o por una comunidad de bienes) o bien persona jurídica, *“debiendo revestir en este caso la forma de sociedad mercantil, sociedad laboral o cooperativa de trabajo asociado”* (art. 6.a) Orden de 21 de julio de 2000).

Así pues, parece posible que las cooperativas de trabajo asociado puedan desarrollar las actividades de mediación correspondientes a la agencia de transporte (o las actividades auxiliares y complementarias de los restantes operadores de transporte), es más, estas operaciones sí ostentarían la consideración de actividades de mediación

propias de la agencia de transporte, por no ser la entidad estrictamente la cooperativa regulada en el artículo 61 LOTT, sino una agencia en sentido estricto.³⁴³

A modo de conclusión es importante sintetizar algunas de las principales notas características de este tipo de cooperativa de producción dedicada a prestar servicios de transporte que contribuyen a facilitar su identificación frente a la sociedad cooperativa de transportistas. Para el ejercicio de las actividades de transporte en el mercado, la cooperativa de trabajo asociado de transporte viene obligada legalmente a cumplir las condiciones generales exigidas para el otorgamiento de la autorización administrativa habilitante para el ejercicio del transporte o de las actividades auxiliares y complementarias del mismo; título que les confiere, desde un punto de vista administrativo, la condición de transportista u operador de transporte y los convierte en sujetos responsables de las obligaciones que de esta naturaleza han sido legal y reglamentariamente establecidas, como cualquier otra empresa transportista u operador que actúe en el tráfico de este sector.

Por su parte, en virtud de la contratación en nombre propio con el usuario, deben asimismo asumir las obligaciones derivadas del contrato de transporte. La condición de transportista, por otro lado, no pueden ostentarla los miembros de la sociedad, personas físicas que han de estar por su parte capacitadas para poder realizar la oportuna prestación de sus servicios laborales a la entidad. Las actividades que la cooperativa puede realizar en el marco del sector del transporte, de conformidad con la normativa de ordenación de los transportes terrestres, habrán de prestarse con plena autonomía económica, gestionándolas de acuerdo con las condiciones establecidas en su caso, a su riesgo y ventura (art. 52.3 en relación con el 48.1 ROTT).

1.2.2. Sociedades cooperativas de transportistas

A la hora de determinar a qué clase de cooperativa, de las grandes categorías analizadas, pertenece la sociedad cooperativa de transportistas, la cuestión no resulta tan

³⁴³ En todo caso, habrá que prestar atención al reparto de competencias entre Estado y Comunidades Autónomas en esta materia pues, como se ha señalado la situación varía en función del itinerario (o el origen y destino) por el que discurra el transporte contratado por mediación de las agencias de transporte (exceda, se ubique o no en el territorio de una Comunidad Autónoma) y de la concreta asunción de competencias que en materia de agencias de transporte haya sido operada por parte de las Comunidades Autónomas. *Vid.* RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 293-295.

simple como lo ha sido para su homóloga de trabajo asociado. En función del criterio de base que se escoja para proceder a la sistematización de las grandes categorías cooperativas (intereses que pretenden satisfacer socios y entidad cooperativa, la finalidad que persiguen, la actividad que realizan, etc.), este tipo cooperativo, cuyos miembros ostentan ya la condición de empresarios o profesionales del transporte, puede configurarse como una cooperativa de consumo, una cooperativa de producción, una cooperativa de comercialización o una de servicio. En cualquier caso, es posible descartar el hecho de que, a diferencia de las cooperativas de trabajo asociado, las cooperativas de transportistas no son una categoría troncal o básica, sino que constituyen precisamente una de las que la doctrina denomina cooperativas derivadas o sectoriales.³⁴⁴

Desde un punto de vista funcional, la cooperativa de transportistas constituye una cooperativa de consumo, puesto que atiende a las necesidades de demanda de los socios de unos servicios que adquieren de la cooperativa; aunque, al mismo tiempo, pertenece a la categoría de las cooperativas de producción, al comercializar en el mercado exterior unos productos (los servicios de transporte)³⁴⁵ que los socios aportan para el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por la sociedad, de manera que lo que la entidad cooperativa cubre son las necesidades de oferta de los socios. Si se toma como base el criterio estructural, la cooperativa de transportistas sería una cooperativa de consumo por constituir una empresa de gestión de servicios de base mutualista, sin que se produzca una integración total de la actividad profesional de los socios.³⁴⁶ A la misma conclusión se llegaría si se considera que la categoría de las de producción ha de estar esencialmente vinculada al factor trabajo como medio o vehículo de participación directa.³⁴⁷ No obstante, si se atiende a que la necesidad que pretende satisfacer la entidad cooperativa de transportistas es obtener una mayor renta de sus socios y no una

³⁴⁴ Cfr. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 560.

³⁴⁵ El transporte como otro “producto-servicio” más de los del mercado de servicios que presta la cooperativa a terceros constituye, como se ha expuesto, uno de los argumentos presentados por la representación del Gobierno Vasco en la STS 88/1989 de 11 de mayo, para declarar la instrumentalidad de la actividad de transporte prestada por la cooperativa de transportistas; declaración que, como más adelante se argumenta, no resulta del todo acertada.

³⁴⁶ Como cooperativa de consumo la califica cierta doctrina en atención al catálogo legal establecido por el artículo 6 LC (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 42). Asimismo, v. VILLAFÁÑEZ PÉREZ, I., “Problemas actuales...”, op. cit., p. 21, que las ubica dentro de la compleja categoría de cooperativas “de servicios o consumo (o comercialización)”.

³⁴⁷ Al analizar la esencia de la empresa cooperativa de producción, VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., esp. p. 117.

necesidad de consumo, y asimismo ofrecen en el mercado productos o servicios producidos o prestados por los socios, la entidad que nos ocupa vuelve a alcanzar la macro-categoría de las de producción.³⁴⁸

Sin embargo, las necesidades del socio – de una doble naturaleza por ser de consumo de ciertos servicios y al tiempo de distribución de los “productos” que su propia empresa genera – son las dos caras de una misma moneda que no pueden ser ignoradas aleatoriamente en función de la preferencia respecto de una u otra propuesta. Ciertamente es que si se pone la atención en la actividad que realiza la cooperativa con el socio cooperativista, es mayor el valor de los servicios que la sociedad le presta, pero no es posible relegar a un segundo plano la actividad de distribución y comercialización hacia el mercado, pues es ésta una de las principales finalidades que en definitiva pretende el socio, que sus productos o servicios sean adquiridos por terceros en el mercado externo.³⁴⁹ La cooperativa de transportistas se configura así como una de las posibles cooperativas de comercialización que la doctrina ha tratado de analizar (ya fuera como cooperativa de consumo ya como de producción) y calzar en una de estas dos clásicas categorías clasificatorias. De este modo, la cooperativa de transportistas se hace cargo de la fase de comercialización de los servicios de transporte que presta el socio a través de su propia empresa, conservando el socio transportista la diferenciada titularidad de su empresa respecto de la sociedad cooperativa.³⁵⁰

³⁴⁸ Como cooperativa de producción, junto con las sanitarias, las de enseñanza y las de explotación comunitaria de la tierra, las califica GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 438. Asimismo, VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., p. 70. También en algunas normas cooperativas autonómicas, v. gr., art. 86.1.b) LCCV 2003, en virtud del cual las cooperativas de producción comprenden las que asocian pequeños empresarios o trabajadores autónomos. VALDÉS DAL-RÉ, vigente el Reglamento de cooperación de 1971, diferenciaba dos tipos de cooperativas industriales de producción: las formadas por comerciantes, industriales y profesionales, por un lado, y las formadas por trabajadores, por otro. Para las primeras, los miembros debían realizar una actividad de comerciante, industrial o profesional y la actividad de la cooperativa se debía destinar al mejoramiento técnico y económico de sus explotaciones (VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 137-163); notas que parecen haber heredado las cooperativas de servicios y en particular de transportistas en la LC 1999.

³⁴⁹ VARGAS VASSEROT conceptúa las cooperativas de comercialización atendiendo, por una parte, a su carácter más próximo a las de consumo (por la prestación a los socios de los servicios de distribución), y por otra, a su proximidad a las de producción (por la comercialización de los productos de los socios). Sin embargo, califica previamente las cooperativas de transportistas como cooperativas de producción y no de comercialización (VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 70-71).

³⁵⁰ Parafraseando en cierta medida el concepto que ofrece TRUJILLO DÍEZ de la cooperativa de comercialización (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 32).

Ante tal laberinto de posibilidades se alza también la categoría cooperativa de servicios, cuya actividad pretende la mejora de las actividades económicas, profesionales o artísticas de sus socios (en este caso empresarios o profesionales del sector del transporte) mediante la prestación de determinados servicios. De acuerdo con la normativa estatal vigente, un sector de la doctrina considera las cooperativas de transportistas reguladas por el artículo 100 LC integrantes de este tipo genérico, en el que también tienen sustantividad normativa las cooperativas agrarias, las de explotación comunitaria de la tierra y las del mar,³⁵¹ de forma que estas “cooperativas derivadas o sectoriales [...] constituyen una aplicación a estos sectores del esquema de la Cooperativa de Servicios”.³⁵²

A lo largo de la historia cooperativa española, las cooperativas de transportistas no han recibido un trato homogéneo en la normativa que las ha regulado.³⁵³ En el Reglamento para la aplicación de la Ley de cooperativas de 2 de octubre de 1931,³⁵⁴ se regulan las “cooperativas profesionales” que, atendiendo a la naturaleza de la industria ejercida o servida, se subdividen en diferentes tipos, uno de los cuales se configura como “*de Transportes y Comunicaciones*” (art. 22.6º en relación con el art. 28 LC 1931³⁵⁵).³⁵⁶ La Ley de 27 de octubre de 1938, que modifica la Ley de cooperativas de 1931 y su Reglamento, no cambia la estructura y denominación de estas entidades, pero

³⁵¹ Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 151.

³⁵² Se refiere a las cooperativas de transportistas, agrarias y del mar, bajo la vigencia de la precedente LGC 1987, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 560-561.

³⁵³ Respecto a la evolución histórica de la sociedad cooperativa vinculada a la normativa reguladora del transporte, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., *Las sociedades cooperativas...*, op. cit., pp. 39-44.

³⁵⁴ Decreto de 2 de octubre del 1931 que aprueba el Reglamento para la aplicación de la Ley de cooperativas (Gaceta de 21 de octubre de 1931).

³⁵⁵ Decreto-ley de 4 de julio de 1931 determinando lo que ha de entenderse por Sociedad Cooperativa y fijando sus condiciones legales y las normas para su régimen. Fue “ratificado con fuerza de ley” por el art. único de la Ley de 9 de septiembre de 1931 (Gaceta de 10 de septiembre de 1931).

³⁵⁶ La Ley de cooperativas de 1931 (al igual que su Reglamento de ejecución y la Ley de 28 de octubre de 1938 (BOE núm. 132, de 9 de noviembre de 1938), que modifica ambas) subdivide además las cooperativas de consumidores en varias subcategorías. Una de ellas es la “cooperativa de servicios diversos”, que podía prestar, de acuerdo con el art. 18 de la Ley, servicios de transportes. No parece que este tipo de cooperativa sea precedente de la cooperativa de transportistas actual, puesto que la de 1931 es una cooperativa que presta servicios de transporte a los propios socios consumidores. Posteriormente, el Reglamento de 1978 vuelve a considerar esta cooperativa de servicios diversos como una de las formas que puede adoptar la cooperativa de consumo (art. 115.2), al tiempo que regula, como se señala a continuación, las cooperativas de servicios de empresas transportistas. La doctrina hace hincapié en la separación jurídica existente entre estas figuras, pues “jurídicamente nada tienen que ver estas Cooperativas [las de transportistas] (salvo la utilización de vías comunes y de medios análogos) con las que puedan organizar los propios clientes de la actividad transportista como objeto de una Cooperativa de Consumidores y Usuarios” (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 803).

posteriormente³⁵⁷ no es hasta el Reglamento de cooperativas de 16 de noviembre de 1978,³⁵⁸ por remisión de la Ley general de cooperativas de 1974, cuando vuelve a regularse este tipo concreto de cooperativas de un modo expreso, si bien de una manera que puede parecer en un primer instante un tanto confusa, pues el artículo 96.1, que contiene la clasificación de las cooperativas de primer grado, reconoce las “*Cooperativas de Transportes*” (núm. 13º) de forma separada de las “*Cooperativas de Servicios*” (núm. 8º), pero posteriormente, el artículo 117.2 considera “*especialmente clasificadas*” en el grupo de las cooperativas de servicios, las “*Cooperativas de Servicios de Empresas Transportistas que asocien a Empresas – individuales o colectivas – del ramo para realizar alguna o algunas, o todas las operaciones y actividades descritas en el apartado anterior, referentes al transporte de personas o cosas, o mixto, por cualquiera de los espacios naturales*”.

La Ley general de cooperativas de 1987 parece regular finalmente de forma independiente las “*Cooperativas de Transportistas*”, aunque mantiene la remisión a las cooperativas de servicios en lo relativo a las actividades que pueden desarrollar, en relación con las explotaciones de la entidad y de sus socios (art. 142.2). La doctrina opina que las cooperativas de transportistas reguladas en esta norma no son sino una modalidad sectorial de la cooperativa de servicios, ya que con la ley cooperativa de 1987 se parte de la base de que “estamos ante una clase o modalidad desgajada del tronco de las cooperativas de servicios”.³⁵⁹ Y como modalidad separada la reconoce la Ley de cooperativas de 1999, en la que, de acuerdo con el apartado segundo del artículo 98, no se permite clasificar bajo la categoría de cooperativa de servicios aquellas en cuyos socios y objeto concurren circunstancias y peculiaridades que hagan posible su clasificación conforme a lo establecido en otra de las secciones del capítulo X (dedicado a las clases de cooperativas).³⁶⁰

³⁵⁷ Ley de cooperación de 2 de enero de 1942 (BOE núm. 12, de 12 de enero de 1942) y su Reglamento de cooperación de 13 de agosto de 1971 (Decreto 2396/1971, de 13 de agosto, BOE núm. 242, de 9 de octubre de 1971) contemplan las “cooperativas industriales” entre las que se encuentran, de acuerdo con la norma reglamentaria, aquellas “*que asocien comerciantes, industriales y profesionales para la realización de servicios o actividades tendentes al mejoramiento técnico y económico de las explotaciones de los socios[...]*” (art. 48), pero sin expresa mención de los ámbitos o sectores en los que pueden actuar, como el de los transportes.

³⁵⁸ RD 2710/1978, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de las cooperativas (BOE núm. 275, de 17 de noviembre de 1978).

³⁵⁹ Cfr. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 802-804.

³⁶⁰ *Vid.*, al respecto, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Aspectos legales...”, op. cit., pp. 48-49; asimismo en “Las sociedades cooperativas de transportistas en España”, en *REVESCO*, núm. 74, 2001, p. 51. Cierta

Como regla general, la normativa cooperativa vigente establece un inventario de cooperativas posibles entre las que adquiere sustantividad propia, independiente de cualquier otra (al menos al dictado de la ley estatal y de la mayoría de las autonómicas), la cooperativa de transportistas. El apartado primero del artículo 100 LC define este tipo cooperativo como el que asocia “*personas físicas o jurídicas titulares de empresas de 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*”. Añade la ley en un segundo párrafo que estas cooperativas pueden asimismo “*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*”.³⁶¹ De este modo (y sin entrar en detalle puesto que se analiza posteriormente), la norma estatal señala como objeto de la sociedad las actividades (prestación de servicios y suministros y realización de operaciones) que ésta realice dirigidas a facilitar el ejercicio de la actividad empresarial del propio socio (con el consiguiente mejoramiento económico y técnico de sus explotaciones). Las cooperativas de transportistas pueden asimismo llevar a cabo las actividades para las que la normativa de ordenación de los transportes terrestres las faculta expresamente, esto es, “*las de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios*” (art. 61.1 LOTT).

De conformidad con la norma sectorial, la contratación de los servicios que la entidad cooperativa realice en beneficio de los socios – y de los que posteriormente

doctrina, sin embargo, considera erróneo la regulación de la cooperativa de transportistas como categoría independiente de las de servicios, DÁVILA MILLÁN, E., “As clases de cooperativas. As cooperativas de transportistas”, en BELLO JANEIRO, D. (DIR.), *Estudios sobre a Lei de Cooperativas de Galicia*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1999, p. 262, en relación no sólo con la LC estatal sino también con la LCG 1998; y más recientemente, GARCÍA CACHAFEIRO, F., “Las cooperativas de transportistas”..., op. cit., p. 424.

³⁶¹ En la tramitación parlamentaria de la LC 1999, este segundo párrafo fue objeto de varias enmiendas, que no prosperaron, justificadas en la idea de que no aportaba claridad el reconocer expresamente que las cooperativas de transportistas hubieran de estar sujetas a la normativa sectorial aplicable en función de la actividad que realizaran. Asimismo, se pretendía salvaguardar la libertad de actuación cooperativa para que pudiera realizar cualquier actividad económica y social, a salvo de la existencia de prohibiciones expresas basadas en la incompatibilidad con los principios del cooperativismo (BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 125-7, de 17 de noviembre de 1998. Enmiendas, pp. 72, 140, 164 y 184; BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 125-9, de 15 de diciembre de 1998. Índice de enmiendas al articulado, p. 201).

organice el reparto, salvo en los supuestos de colaboración, entre los mismos – habrá de celebrarla, al igual que la cooperativa de trabajo asociado de transporte, en nombre propio, adquiriendo con ello la condición de porteador en el contrato de transporte con el usuario o cargador. Así pues, la cooperativa organiza su explotación con plena autonomía económica, gestionando los servicios de transporte público o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, de acuerdo con las condiciones en cada caso establecidas, a su riesgo y ventura. Asimismo, aunque en la práctica parece resultar algo controvertido, la cooperativa – que ha contratado con el cargador y bajo cuya dirección y responsabilidad habrán de prestarse los servicios de transporte – deberá facturar al usuario del transporte en nombre propio (art. 48.2 ROTT).

La constitución de una sociedad cooperativa sirve, en este caso, a los intereses de los empresarios (generalmente pequeñas empresas de transporte), que necesitan poner en común sus esfuerzos para poder competir en el mercado. Así, los socios (personas físicas o jurídicas³⁶²) de esta sociedad cooperativa son transportistas – un mínimo de tres, en general, salvo en el caso de las cooperativas de transportistas a las que alcanza la normativa extremeña de 1998, que habrán de ser mínimo cinco (art. 123.2 LSCE) –, habilitados para la prestación de los servicios de transporte, que no pierden tal condición por el hecho de pasar a formar parte de la entidad. Es más, la ley no sólo permite que los transportistas se agrupen mediante este tipo de organización empresarial, sino que, más allá, exige que sus socios sean transportistas y, para ello, titulares de la autorización administrativa correspondiente, permitiéndoles, en su caso (y siempre que no les esté vedado por imposición de los estatutos de la propia cooperativa), actuar al margen de los servicios que la sociedad comercialice para ellos.

De conformidad con lo establecido en la normativa de transporte, la relación jurídica que vincula la sociedad cooperativa con su socio transportista – en particular con aquel “poseedor del título habilitante que materialmente realice el transporte” (art.

³⁶² La doctrina no siempre ha sido unánime a la hora de considerar la admisibilidad de las sociedades mercantiles como socios de las cooperativas. Vigente el Reglamento de cooperación de 1971, la opinión mayoritaria recogida en la Encuesta sobre la vigente legislación cooperativa de la Asociación de Estudios Cooperativos (Conclusión núm. 13) apuntaba que “no podrán ser socios de las Cooperativas entidades que se gobiernen y repartan sus resultados económicos con base fundamental en el capital de sus socios” (VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit, p. 462). Asimismo, al respecto, GARCÍA GALLARDO, M., “Análisis y consideraciones en torno a la encuesta-informe de la Asociación de Estudios Cooperativos sobre la vigente Legislación cooperativa”, pp. 3-31; DEL ARCO, J. L., “Breve glosa a las conclusiones de la Encuesta-Informe”, pp. 39-44; ambos en *REVESCO*, núm. 22, 1970.

61.1 LOTT) – se someterá a las normas que regulan la cooperativa, dando a entender en principio (si bien cabe una interpretación alternativa, *vid.* apartado relativo la posición de porteador contractual y de porteador efectivo en las sociedades cooperativas de transporte) que se trata de una relación basada en el vínculo societario y no en un posible contrato (o subcontrato) de transporte.

Al estar los socios transportistas “*en todo caso*” en posesión del título administrativo habilitante para la prestación de servicios de transporte y poderse prestar los mismos al amparo de una autorización legalmente requerida, no se le exige a la entidad cooperativa que a su vez sea titular de la preceptiva autorización; es más, no es que no se le reclame esta titularidad, sino que la normativa sectorial les prohíbe expresamente su obtención (art. 53.3 *in fine* ROTT). Esto no significa, sin embargo, que ostentando el socio la tarjeta de transporte correspondiente, la sociedad esté libre de cualquier requerimiento administrativo al respecto, pues, dado que ésta realiza ciertas actividades sujetas a la normativa de transporte, se le imponen determinadas condiciones para poder actuar como tal en el tráfico mercantil. En concreto, las sociedades cooperativas de transportistas deberán cumplir el requisito de capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte (art. 61.3 *in fine* LOTT) así como cierta capacidad económica, distinta de la impuesta para los restantes operadores en el sector (art. 53.3 ROTT).

Presentado este panorama se plantea una relevante cuestión que se tratará de ir deslindando a medida que avanza el trabajo, cual es, si la sociedad cooperativa de transportistas es un porteador, un intermediario o una figura especial, bien un porteador de características especiales o bien un *tertium genus* entre las dos primeras figuras, con un tratamiento asimilado en parte a cada una de ellas. Es menester señalar que, como se ha visto, la normativa obliga a la cooperativa a contratar los servicios de transporte en nombre propio, adquiriendo así la condición de porteador en el contrato de transporte con el cargador, a lo que consecuentemente va unida la responsabilidad de la entidad como tal en base al régimen de responsabilidad legalmente configurado. Siguiendo la tradición jurídica española, porteador es aquel que se compromete a asumir la realización del transporte.³⁶³

³⁶³ Tradición jurídica que proviene ya del Código de comercio de SAINZ DE ANDINO, en el que la noción de porteador se había concebido en atención al criterio de la asunción del compromiso del transporte

Sin embargo, todo transportista que realiza sus funciones en el tráfico mercantil está obligado a estar en posesión del correspondiente título administrativo que lo habilite para la prestación de servicios de transporte o actividades auxiliares o complementarias del mismo; cosa que no sucede en el caso de las cooperativas de transportistas, a las que sólo se les exige cierta capacitación profesional y capacidad económica y a las que se inscribe en una sección especial del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte. Por su parte, las actividades que llevan a cabo estas empresas, desde el punto de vista del cargador con el que contratan la prestación de los servicios de transporte, bien podrían asimilarse a las actividades de mediación que las agencias de transporte efectúan como intermediarios entre cargador y transportista. Pero la normativa no las considera como tales, siendo además especialmente significativa la especial vinculación existente entre la cooperativa y el transportista que materialmente lleva a cabo el transporte, socio de la sociedad (situación que en cualquier caso se analiza más adelante en profundidad).³⁶⁴

Finalmente, en las contadas ocasiones en las que la normativa ordenadora de los transportes terrestres menciona expresamente este tipo cooperativo (fuera de los preceptos especialmente dedicados a la regulación de su concreto régimen jurídico), parece que, con el fin de salvaguardar la aplicación de la norma a este supuesto (como si en principio no pudiera subsumirse en ninguna de estas dos categorías), quiera incluirlas de forma expresa como un supuesto distinto de la figura del transportista y del intermediario,³⁶⁵ con una finalidad y funciones que obedecerían a razones especiales.

(EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Ed. Comares, Granada, 2003, pp. 161, 133-151).

³⁶⁴ En el Ordenamiento jurídico francés se establece de forma expresa, como se verá en más detalle, que no existe entre las *coopératives d'entreprises de transports* y sus *coopérateurs* un contrato de transporte, ni un contrato de comisión, ni de arrendamiento de vehículo con conductor en el sentido del art. 1 de la *Loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises (JO du 1 janvier 1993)*. Vid. *Rapport sur les coopératives d'entreprises de transport du Conseil National de Transports du 4 mai 2004* en su apdo. 3.2.4.1, p. 24. Asimismo, el *Annexe II. 3. Décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants (JO du 30 décembre 2003)* y el *Décret n° 99-752 du 30 août 1999*. Sin embargo, en el caso de las cooperativas españolas no existe una norma expresa en este sentido.

³⁶⁵ A modo de ejemplo, art. 48.2 ROTT, respecto de la realización de los transportes bajo la dirección y responsabilidad del transportista, intermediario, cooperativa o sociedad de comercialización que los haya contratado como porteador con el cargador; o el art. 198 ROTT, relativo a la infracción grave por la contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados.

Ya la Exposición de Motivos de la Ley de ordenación de los transportes terrestres y la de su Reglamento considera las cooperativas una de las posibles formas de colaboración entre transportistas, como instrumento efectivo para paliar la problemática situación de atomización que caracteriza el sector transportes. Y así, consecuentemente, la sistemática que sigue la LOTT para su regulación hace que la incluya en el capítulo II, en la sección II, dedicada a la agrupación y cooperación entre empresas. La razón final de la existencia de las cooperativas de transportistas no parece que sea pues la realización de actividades de intermediación (lo que no resta importancia a estas operaciones), sino la posibilidad de establecer un instrumento jurídico que permita “crear canales de comercialización y oferta de transportes” (EM LOTT) a través de la unión y la colaboración efectiva entre transportistas.

1.3. Figuras cooperativas de transporte alternativas a las previstas por la normativa sectorial

Como se ha analizado, la normativa cooperativa en combinación con la normativa ordenadora de los transportes terrestres permite la creación de dos clases de sociedades cooperativas dedicadas al transporte: la cooperativa de trabajo asociado de transporte y la cooperativa de transportistas. La cuestión que se plantea es si es posible la creación de entidades cooperativas distintas de las anteriores que presten asimismo servicios de transporte o se desenvuelvan en este concreto sector, en base a la libertad de objeto social que permiten las normas cooperativas (a salvo de lo ya comentado respecto a las opiniones doctrinales que entienden establecido un sistema de *numerus clausus* en la tipología legal), aunque teniendo presente desde el primer momento que la normativa de transportes parece ofrecer cobertura legal expresa únicamente a las clases citadas.

La Ley de cooperativas estatal regula la figura de las cooperativas integrales como aquellas en las que, con independencia de su clase, su actividad cooperativizada es doble o plural, cumpliendo en una misma sociedad las finalidades propias de diferentes clases de cooperativas. En estos casos, el objeto social de la entidad será

plural y se beneficiará del tratamiento legal que corresponda por el cumplimiento de dichos fines (art. 105 y DA 8^a).³⁶⁶

Es frecuente, sobre todo en las sociedades cooperativas de transportistas de cierto tamaño, que además de los habituales servicios y operaciones de captación de cargas y comercialización de servicios propios del objeto de estas entidades de conformidad con la normativa ordenadora de los transportes terrestres, se realicen otras actividades y se preste a sus socios servicios diversos que faciliten el desarrollo de la actividad empresarial que ellos mismos realizan, de forma que les permita así reducir costes. En ocasiones son, como más adelante se analiza, servicios de taller, de reposición de recambios, suministro de carburantes, asistencia o seguros. Estas prestaciones bien podrían considerarse propias de las cooperativas de consumo, por lo que cabría la posibilidad de entender que las cooperativas de transportistas cumplen finalidades de distintas clases de cooperativas, por un lado, las correspondientes a la categoría de las de producción (o comercialización) y, por otro, en su caso, aquellas pertenecientes a las cooperativas de consumo o de consumidores y usuarios (de acuerdo con la denominación que le otorga la ley cooperativa estatal). Precisamente, el precepto dedicado a la regulación de estas sociedades cooperativas de transporte de la Ley 27/1999 conviene que éste es su objeto – la prestación de servicios y suministros y la realización de operaciones enfocadas al mejoramiento económico y técnico de la actividad profesional de sus socios –, por lo que siendo todas estas actividades propias de este tipo cooperativo específico, no parecería lógico que en atención de la diversa naturaleza de las prestaciones se considerara que la actividad cooperativizada es plural para de este modo considerarlas cooperativas integrales.³⁶⁷

Por otro lado, algún autor admite que bajo el paraguas de las sociedades cooperativas integrales se pueda constituir una cooperativa de transporte que combine

³⁶⁶ No todas las leyes cooperativas autonómicas contemplan esta clase de cooperativas integrales y las que lo hacen en ocasiones la denominan “cooperativas mixtas” (distintas de las mixtas del art. 107 LC, en las que existen socios con un derecho de voto determinado por el capital aportado), fomentando de este modo un innecesario confusiónismo. Como cooperativas integrales en el sentido de la LC: LCCLM 2010 (art. 153), LCIB 2003 (art. 140), LCLR 2001 (DA 4^a), LFCN 2006 (art. 80) y LSCM 2006 (art. 129). Las denominan “cooperativas mixtas”: LCAr 1998 (art. 71.3) y LCC 2002 (art. 119).

³⁶⁷ En este sentido, la doctrina no se manifiesta en relación con las cooperativas de transportistas, pero sí en relación con las cooperativas de explotación comunitaria de la tierra, a las que considera, en sustancia, cooperativas integrales con disciplina *ad hoc*, pues aúnan la actividad propia de una cooperativa de trabajo asociado y de una cooperativa agraria (PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 156).

las figuras de la cooperativa de trabajo asociado de transporte y de la cooperativa de transportistas, de modo que la entidad posea socios transportistas autónomos y socios conductores y pueda asimismo ser titular de vehículos y de las consiguientes autorizaciones administrativas.³⁶⁸ Podría plantearse así la cuestión de si es posible que formen parte de la sociedad dos tipos de socios diferenciados: unos socios transportistas, con su título habilitante propio, y otros, personas físicas que prestaran su trabajo de transporte (sin autorización administrativa de transporte propia) al amparo de la autorización de la que fuera titular la cooperativa. De esta manera, la cooperativa llevaría a cabo las actividades de dos clases de cooperativas distintas: la de trabajo asociado (de transporte) y la de transportistas; por lo que se constituiría como la llamada cooperativa integral del artículo 105 LC.

Podría incluso proyectarse una cooperativa de trabajo asociado de transporte, que asociara personas físicas a las que procurara trabajo, que estuviera al mismo tiempo integrada por socios colaboradores (transportistas con vehículo y título), que, de acuerdo con el artículo 14 LC, *“sin poder desarrollar o participar en la actividad cooperativizada propia del objeto social de la cooperativa, pueden contribuir a su consecución”*. Si, como se ha comentado, se opta por considerar la prestación del trabajo (y no la actividad empresarial de transporte) como la actividad cooperativizada de la cooperativa de trabajo asociado, queda claro que aquellos transportistas que llegaran a adquirir la condición de socio colaborador – aportando vehículos y títulos de transporte e incluso llevando a cabo servicios de transporte – contribuirían a la consecución de la actividad cooperativizada, pero sin llegar a desarrollarla.³⁶⁹

A la vista de la normativa reguladora de las sociedades cooperativas y desde una perspectiva teórica, parece posible defender estas opciones, pero no lo es de acuerdo con la legislación sectorial de transportes. El problema surge, como bien señala la

³⁶⁸ Cfr. BORTOLOTTI, L., “Cooperativas de transporte...”, op. cit., pp. 168-169.

³⁶⁹ Sin embargo, la opción del transportista como socio colaborador es quizá un tanto artificial, pues esta figura está pensada para ser sobre todo un financiador externo. Al respecto, MARÍN LÓPEZ, J. J., “Notas sobre la Ley...”, op. cit., p. 1800. Sin embargo, en las cooperativas de trabajo asociado de transporte, es imprescindible contar con vehículos de transporte, de elevado coste, por lo que la posibilidad de hacer uso de los mismos a través de la aportación (no dineraria) de un socio colaborador, transportista, podría flexibilizar los costes. Por otro lado, vigente la LGC 1974, se acepta la posibilidad (aunque con dudas no sólo derivadas del ajuste legal de esta opción) de que una persona jurídica pueda constituirse en socio de una cooperativa de trabajo asociado, pues aunque no pueda intervenir directamente en el “objeto social cooperativizado”, puede colaborar en su consecución prestando servicios de diversa índole (VALDÉS DAL-RÉ, F., “Notas sobre el nuevo régimen...”, op. cit., pp. 78-79).

doctrina,³⁷⁰ con la aplicación de la normativa ordenadora de los transportes terrestres, que exige requisitos diversos tanto para cooperativas como para socios y requiere y exhorta, por un lado, a los socios transportistas que quieran formar parte de una cooperativa de trabajo asociado de transporte que transmitan o renuncien a sus propios títulos habilitantes y, por otro, prohíbe de forma expresa que las cooperativas de transportistas ostenten el título administrativo para la prestación del transporte. Esta problemática se puede generar en la práctica en el momento en el que se pretende hacer uso de la tipología cooperativa de determinadas normas cooperativas autonómicas, en especial, la cooperativa de transporte mixta regulada por la Ley de cooperativas de Castilla-La Mancha de 2010 y la Ley de cooperativas de la Comunidad Valenciana de 2003, que se analizan en detalle en el apartado siguiente.

Distinta de las sociedades cooperativas de transporte previstas en la normativa sectorial serían aquellas que, dentro de la categoría de las de consumo, asociaran personas físicas o jurídicas cuyo interés y necesidad a alcanzar fuera la de ver satisfecha su demanda de servicios de transporte como consumidores. En este sentido, aunque surgen ejemplos que se ajustarían más al transporte de viajeros, es posible también encontrar casos en el transporte de mercancías, como podría ser el ofrecer unos servicios complementarios por parte, por ejemplo, de las cooperativas agrarias o de explotación comunitaria de la tierra para el mejoramiento de las explotaciones de sus socios.³⁷¹ La legislación cooperativa histórica preveía este tipo cooperativo como la “cooperativa de servicios diversos” del artículo 18 de la Ley de cooperativas de 1931 o del artículo 115.2 del Reglamento de 1978, como una de las formas que podía adoptar la cooperativa de consumo. Actualmente, esta opción no tiene reflejo expreso en la normativa ordenadora de los transportes terrestres, lo que no significa, como pone de manifiesto la doctrina, que no puedan articularse los mecanismos adecuados que la hagan compatible con la misma.

³⁷⁰ Al exponer BORTOLOTTI la posibilidad de la cooperativa integral “de transporte”, considera necesario una reforma de la legislación de transportes pues “hoy en día no permite a las Cooperativas de Transportistas ser titulares de vehículos y de autorizaciones administrativas de transportes” (BORTOLOTTI, L., “Cooperativas de transporte...”, op. cit., p. 169).

³⁷¹ Así por ejemplo, el art. 93.2.b) LC señala que las cooperativas agrarias, para el cumplimiento de su objeto, pueden desarrollar, entre otras, actividades de transporte o distribución, incluso directamente al consumidor. Asimismo, el art. 94.1 LC remite al previo 93.2 LC para las actividades que pueden desarrollar las cooperativas de explotación comunitaria de la tierra.

Algún autor se hace eco de la posible constitución de cooperativas de transporte englobadas en otros tipos de cooperativas, como puede ser en las cooperativas de consumidores y usuarios, de servicios (que no sean de transportistas), agrarias, de explotación comunitaria de la tierra, educacionales o de enseñanza, etc, siendo de aplicación la regulación general de estos tipos cooperativos junto con la legislación sectorial.³⁷²

Sin dejar estos supuestos no previstos de forma expresa por la normativa sectorial, surge la cooperativa cuyos socios, siendo empresarios y profesionales transportistas habilitados para el ejercicio de la actividad del transporte, no pretenden la comercialización del transporte por parte de la entidad cooperativa, sino únicamente beneficiarse de unos servicios comunes que repercutan en un ahorro en gastos: servicios de taller, aparcamiento, abastecimiento de combustible, seguro, etc.

La sociedad se constituiría como una cooperativa de servicios (más que como una cooperativa de transportistas en el sentido que recoge la normativa de ordenación de los transportes),³⁷³ que quedaría al margen completamente de las actividades de transporte y en ningún caso podría desarrollar las funciones de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para socios previstas en el artículo 61.1 LOTT (de otro modo pesaría sobre ella la obligación de la contratación del transporte en nombre propio). Al no realizar en realidad actividad alguna relacionada con el ámbito del transporte, no le serían de aplicación las normas sectoriales, siendo los socios transportistas, en un sentido estricto, los responsables directos (portadores contractuales) de los requisitos administrativos exigidos y de la contratación de los transporte que ellos mismos ejecutarían al amparo de sus propias autorizaciones, así como beneficiarios, por su parte, de las actividades prestacionales que la cooperativa pondría a su disposición.

³⁷² Cfr. VILLAFÁÑEZ PÉREZ, I., “Problemas actuales...”, op. cit., p. 20. Vid. asimismo, GARCÍA VILLALOBOS, J. C. / LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, G. R., “Las sociedades cooperativas...”, op. cit., pp. 113-128.

³⁷³ El art. 100.1 LC en realidad da pie a que este tipo de cooperativa pueda integrarse en la cooperativa de transportista que regula, puesto que, aparte de la prestación de servicios y suministros, etc. encaminados al mejoramiento económico y técnico de las explotaciones de sus socios, “*también podrán realizar*” las actividades para las que se encuentran facultadas por la LOTT (100.1 párr. segundo LC). Sin embargo, incluirlas en este precepto podría conllevar consecuencias graves al poder confundirse ambas, por lo que resultaría más conveniente considerar la cooperativa que no presta servicios de comercialización a sus socios simplemente como una cooperativa de servicios del art. 98 LC, categoría a la que, por otro lado, esta entidad en concreto se ajustaría perfectamente.

1.4. Marco comparado autonómico

Las normas cooperativas autonómicas configuran su propia clasificación de las sociedades cooperativas en base a su competencia exclusiva en la materia. El problema puede presentarse en el momento en que no se consigue conjugar correctamente dicha competencia con la que en materia de transporte de mercancías por carretera corresponde al Estado de acuerdo con el artículo 149.1.21 CE, que, como se ha señalado, reserva al Estado la competencia exclusiva en materia de *“ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma [...]”*. En la actualidad todos los Estatutos de Autonomía, sin excepción, han procedido a incluir en sus respectivos listados de materias sobre las que poseen competencia exclusiva los transportes terrestres que se desarrollen o transcurran íntegramente dentro del territorio de la respectiva Comunidad Autónoma, aunque de momento parece haberse aceptado, como se ha analizado previamente, el sistema común de transporte establecido por la Ley de ordenación de los transportes terrestres y la Ley Orgánica de delegación 5/1987.

Por su parte, pese a que los Estatutos de Autonomía y la doctrina del Tribunal Constitucional subrayan que el ejercicio de las competencias legislativas autonómicas en materia cooperativa se ha de llevar a cabo en el respeto a la legislación mercantil (y, como es lógico y sin necesidad de manifestarlo expresamente, al resto de materias cuya competencia esté reservada al Estado), lo cierto es que en ocasiones las disposiciones autonómicas no se ajustan a las prescripciones legales estatales, de forma que se producen desajustes sustanciales que conducen a situaciones de cierta inseguridad jurídica o incluso de dudosa legalidad.

En lo que respecta a las cooperativas de trabajo asociado, las normas cooperativas autonómicas no parecen disponer en principio ninguna especialidad que pueda afectar sustancialmente a aquellas que en particular presten servicios de transporte en el mercado, puesto que, al prever todas ellas la existencia de esta figura asociativa, admiten la posibilidad de que pueda realizar cualquier actividad económica, social o profesional de producción de bienes y servicios destinados a terceros.

Como original ha de tratarse la nueva incorporación de la Ley de cooperativas de Aragón de 1998, mediante la reforma operada por la Ley 4/2010, de 22 de junio.³⁷⁴ El nuevo artículo 75 LCAr crea un nuevo tipo cooperativo denominado “*cooperativa de trabajo asociado de transporte*”, que se define como aquella cooperativa de trabajo asociado “*cuyo objeto social consista en organizar y prestar servicios de transporte*”. Su regulación incide no sólo en la posibilidad de que las aportaciones de los socios estén formadas por vehículos de transporte, en el modo en que se procederá en su momento a su reembolso y en la constitución de una unidad de gestión respecto de los gastos e ingresos que correspondan a cada vehículo, sino que introduce además una norma jurídico privada (ajustada a la normativa de la contratación del transporte) relativa a la adquisición de la posición de porteador por parte de la entidad, pues advierte que, en cualquier caso, frente a terceros debe “*garantizarse la actuación unitaria de la cooperativa, siendo ésta última a todos los efectos la responsable como transportista frente al usuario*” (art. 75.4 *in fine* LCAr.).

Tampoco parece plantear ninguna problemática las cooperativas de transportistas que, como tales, se regulan por las Comunidades Autónomas, aunque puedan clasificarse bajo variadas denominaciones. La cuestión surge en el momento en que se permite la creación de figuras distintas o, dicho de otro modo, combinadas, a medio camino entre las cooperativas de trabajo asociado de transporte y las cooperativas de transportistas.

En el panorama cooperativo autonómico,³⁷⁵ las sociedades cooperativas que prestan servicios de transporte bajo la forma de una cooperativa de transportistas pueden venir denominadas y reguladas de manera similar a lo establecido por la Ley de cooperativas de ámbito estatal, si bien, en la mayoría de casos añaden o puntualizan

³⁷⁴ Ley 4/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley 9/1998, de 22 de diciembre, de cooperativas de Aragón (BOE núm. 195, de 12 de agosto de 2010). El art. único.37 incorpora esta nueva clase de cooperativas de trabajo asociado de transporte, que responde a la pretensión de atender a las necesidades concretas de un sector específico que precisa de la creación de un modelo de empresa en el que se permita, internamente, un cierto grado de autonomía a los distintos socios, sin perjuicio de que, de cara a terceros, se mantenga la necesaria unidad empresarial (EM Ley 4/2010).

³⁷⁵ *Vid.* respecto al marco legislativo autonómico de las cooperativas de transporte, en el contexto legal previo y posterior a la LC 1999, respectivamente, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Aspectos legales...”, op. cit., pp. 50-52 y “Las sociedades cooperativas...”, op. cit., pp. 51-52; asimismo, DÁVILA MILLÁN, E., “As clases de cooperativas...”, op. cit., pp. 264-265. Más recientemente, GARCÍA CACHAFEIRO, F., “Las cooperativas de transportistas”..., op. cit., pp. 422-424, que clasifica las diversas normas cooperativas autonómicas según contengan una regulación específica de las cooperativas de transportistas, reconozcan su existencia pero remitan a otra clase para su regulación o simplemente no las contemplan.

algún rasgo especial. Regulan la figura de forma prácticamente idéntica a como lo hace la Ley estatal de 1999, la Ley de cooperativas de Castilla y León de 2002 (art. 115), la Ley de cooperativas de La Rioja de 2001 (art. 124, aunque la denomina “*cooperativa de transporte*”), la Ley Foral de cooperativas de Navarra de 2006 (art. 74, bajo la denominación de “*cooperativa de transportes*”), la Ley de sociedades cooperativas de Murcia de 2006 (art. 123) y la Ley de cooperativas del Principado de Asturias de 2010 (art. 174).

Se regulan como una figura autónoma bajo la denominación de cooperativa de transportistas, si bien las consideran por definición como cooperativas de servicios o se remiten (en mayor o menor medida) en la regulación de su régimen jurídico a esta gran categoría cooperativa, la Ley de sociedades cooperativas de Extremadura de 1998 (art. 123), la Ley de cooperativas de Aragón de 1998 (art. 79) y la Ley de cooperativas de las Illes Balears de 2003 (art. 130, que aunque las regula bajo el título “*de las cooperativas de transporte*”, las define como “*cooperativas de transportistas*”).

Por su parte, algunas de las normas cooperativas no configuran la cooperativa de transportistas como una figura autónoma y desgajada del tronco común de las cooperativas de servicios, sino que aluden a las mismas (o ni siquiera apuntan su existencia de forma expresa) como un subtipo más de esta gran categoría. Es el caso de la Ley de cooperativas del País Vasco de 1993 (art. 124, que las define como un subtipo especial de las cooperativas de servicios empresariales), la Ley de cooperativas de Cataluña de 2002 (art. 113.4, que permite la denominación como cooperativa de transportes de acuerdo con el sector económico al que pertenecen las explotaciones de las que son titulares los socios), la Ley de cooperativas de Madrid de 1999 (art. 111, que prevé la posibilidad de que las empresas privadas de transportes sean socios de las cooperativas de servicios empresariales y cooperativas de servicios profesionales) y la Ley de sociedades cooperativas andaluzas de 1999 (art. 150, que regula las cooperativas de servicios, que, para el cumplimiento de su objeto social, pueden desarrollar, entre otras, actividades de comercialización de servicios y productos de la actividad profesional o de las explotaciones de los socios, sin mención expresa de las de transportistas).

Finalmente, hay un grupo reducido de normas autonómicas que establecen su propia clasificación de las cooperativas dedicadas a la prestación de servicios de transporte, que pueden generar importantes dudas sobre su correcto engranaje en la normativa ordenadora de los transportes terrestres. De esta forma, la Ley de cooperativas de Galicia de 1998, al regular las cooperativas de transportistas como figura autónoma pero con aplicación del régimen relativo a las cooperativas de servicios, introduce un matiz confuso para cuando estas cooperativas *“estén formadas por personas naturales con capacidad legal y física para prestar a la cooperativa su trabajo personal, realizando la actividad del transporte y/o complementarias”* (art. 116.2), a las cuales se aplicará lo establecido para las cooperativas de trabajo asociado y se las denominará *“cooperativas de transportistas de trabajo asociado”*. La interpretación lógica en conjunción con la normativa de transportes sería la de considerar estas entidades como cooperativas de trabajo asociado, lo que no parece ajustarse demasiado bien con el apelativo otorgado.

Por su parte, la Ley de cooperativas de Castilla-La Mancha de 2010 define las *“cooperativas de transportes”* de manera similar a como la Ley estatal configura las cooperativas de transportistas y se remite a lo previsto en las cooperativas de servicios. Sin embargo, el apartado segundo del propio artículo 129 que las regula, establece que *“se considerarán como cooperativas de transportes, o de transportistas de trabajo asociado cuando estén formadas por personas naturales con capacidad legal y física para prestar a la cooperativa su trabajo personal, realizando la actividad del transporte y/o complementarias”*. A ello hay que añadir que el apartado tercero del precepto legal instaura una nueva institución cooperativa en el sector, la cooperativa de transportes mixta, que incluye *“socios de servicios y otros que, no disponiendo de título de transportista, puedan ejercer la actividad con vehículos propios de la cooperativa o aportados por el socio”*. De este precepto parece deducirse que, de conformidad con la norma autonómica, las cooperativas de transporte que caen bajo su ámbito de aplicación pueden adoptar tres posibles formas: la denominada *“cooperativa de transportes”* (que se correspondería con la cooperativa de transportistas de la Ley cooperativa estatal), la que designa como *“cooperativa de transportistas de trabajo asociado”* (que parece coincidir con la de trabajo asociado de transporte, pero cuyo apelativo *“de transportistas”* no facilita su comprensión) y la *“cooperativa de transportes mixta”* (que claramente reúne condiciones de los dos tipos anteriores).

Por último, la Ley de cooperativas de la Comunidad Valenciana de 2003 congrega asimismo bajo el paraguas de las “*cooperativas de transportes*” (art. 97) – a las que encuadra en la categoría de las de producción de acuerdo con uno de los criterios clasificatorios que introduce en su artículo 86.1.b) – varios tipos de entidades similares a las reguladas en la norma manchega: la “*cooperativa de trabajo asociado o de transportes propiamente dicha*” (que aun siendo de trabajo asociado agrupa a transportistas, conductores u otro personal), la “*cooperativa de servicios o de transportistas*” (como la estatal del mismo nombre) y, de nuevo, la “*cooperativa de transporte mixta*” (que al igual que su homóloga en la legislación de Castilla-La Mancha puede incluir socios exclusivamente de servicio y otros que no dispongan de título de transportista).

La adecuación o no de estas peculiares clases de cooperativas dedicadas al transporte requiere un análisis conjunto de la normativa ordenadora de los transportes terrestres y de la normativa cooperativa que se va a centrar en la Ley de la Comunidad Valenciana por varias razones: por establecer la legislación manchega y la valenciana una regulación de características muy similares; porque, si bien los respectivos Estatutos de Autonomía han asumido la competencia exclusiva en transportes terrestres cuando éstos transcurran en el interior de la Comunidad, ninguno de los gobiernos autonómicos (al igual que sucede con el resto de Comunidades Autónomas) ha hecho uso de tal facultad y, por último, por la proximidad que nos une a esta Comunidad Autónoma.

Como se ha señalado, la Ley 8/2003 de cooperativas de la Comunidad Valenciana³⁷⁶ dedica su artículo 97 a las *cooperativas de transportes*, cuyo objeto es organizar y/o prestar servicios de transporte o bien realizar actividades que hagan posible dicho objeto. De conformidad con esta norma, estas sociedades cooperativas pueden adoptar alguna de las tres formas que se analizan a continuación. Por un lado, se puede constituir una *cooperativa de trabajo asociado o de transportes propiamente dicha*, que, según el apartado segundo a) del artículo 97, “*agrupa a transportistas, conductores u otro personal, con el fin de llevar a cabo el objeto social*”. En principio,

³⁷⁶ Ley 8/2003, de 24 de marzo, de cooperativas de la Comunidad Valenciana (BOE núm. 87, de 11 de abril de 2003).

que una cooperativa de trabajo asociado pueda ejercer la actividad de transporte no genera ninguna duda de aplicabilidad. Sin embargo, el hecho de que este tipo de cooperativa, de trabajo asociado, pueda estar compuesto por transportistas habilitados con un título de transporte (sin autorización administrativa no sería lógico denominarlos transportistas) parece no adecuarse a lo establecido en los artículos 60.3 de la LOTT y 52.2 y 52.3 del ROTT, puesto que es la propia sociedad cooperativa la empresa de transporte, debiendo el transportista que solicite su admisión como socio de la misma transmitirle todos los títulos habilitantes para el ejercicio del transporte que poseyera con anterioridad o renunciar a los mismos.

Si la Administración constata el incumplimiento de lo establecido (aunque sólo se refiere expresamente a la obtención de los títulos mientras se ostente la condición de socio, parece ser susceptible de aplicación analógica a los restantes supuestos), procederá de oficio de acuerdo con el artículo 43 ROTT relativo a la suspensión y revocación del título habilitante para el transporte público por carretera. Hay que entender que esta suspensión o revocación habrá de recaer sobre la autorización de la que es titular el socio infractor, no así la de la sociedad cooperativa, pues ésta ampara el transporte realizado por los restantes socios trabajadores que se hallan sujetos a la legalidad.

En segundo lugar se puede constituir una *cooperativa de servicios, o de transportistas*, cuyo objeto es “*facilitar la actividad empresarial realizando labores tales como organizar transporte, administración y talleres*”; supuesto que coincide en principio con la sociedad cooperativa de transportistas de la Ley de cooperativas de carácter estatal.³⁷⁷

Por último, la Ley 8/2003 recoge – además de estos dos tipos de sociedades cooperativas dedicadas al transporte y que concuerdan, en mayor o menor medida, con las dos reguladas por la Ley 27/1999 – una figura distinta, híbrido entre la dos

³⁷⁷ Es de suponer que en este apartado 2.b), el art. 97 LCCV se remite al art. 95 del mismo texto, dedicado a las cooperativas de servicios empresariales y profesionales, que define como aquellas que “*tienen por objeto la realización de toda clase de servicios empresariales o profesionales, no atribuidos a ninguna otra clase de cooperativas definidas en esta Ley, con el fin de facilitar la actividad empresarial o profesional realizada por cuenta propia por sus socios*” y en cuyo apartado segundo incluye, entre otras, las de transportistas.

anteriores, denominada *sociedad cooperativa mixta*.³⁷⁸ Esta sociedad puede incluir “*socios exclusivamente 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*”.

Como se ha apuntado en el apartado relativo al reparto competencial en materia de transportes, hay que tener en cuenta varias circunstancias. En primer lugar, la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana,³⁷⁹ en su artículo 49, apartado 15, establece la competencia exclusiva de la Comunidad en materia de “*ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable: puertos, aeropuertos, helipuertos y servicio meteorológico de la Comunitat Valenciana, sin perjuicio de lo que disponen los números 20 y 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución Española. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transporte*”. Por su parte, la Constitución señala, en el número 21 del apartado 1 del artículo 149 citado, que el Estado tiene competencia exclusiva sobre “*ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; [...]*”. Por lo que, en principio, – y de acuerdo con el artículo 5 de la 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 – la Comunidad Valenciana tendría competencias en servicios de transporte público discrecional de mercancías siempre y cuando éste se desarrollase íntegramente dentro de la Comunidad.

Por otro lado, las leyes cooperativas autonómicas, de acuerdo con lo establecido en relación a su ámbito de aplicación, se aplican a las sociedades cooperativas que desarrollan su actividad cooperativizada principalmente en el territorio de una Comunidad Autónoma. Esto implica que pueden llegar a desarrollar su actividad en más

³⁷⁸ Como se ha señalado, sólo la LCCLM 2010 recoge una figura similar a la cooperativa mixta de la LCCV. De las restantes leyes autonómicas, aquellas que hacen mención de una cooperativa mixta o bien se refieren a una cooperativa mixta similar a la de la LC estatal (en la que existen socios con derecho de voto en función del capital aportado) o bien a una cooperativa cuyo objeto social cumple finalidades propias de varias clases de cooperativas (similar a la cooperativa integral de la normativa estatal).

³⁷⁹ LO 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana (BOE núm. 164, de 10 de julio de 1982; DOGV núm. 74, de 15 de julio de 1982). Asimismo, la LO 9/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha (BOE núm. 195, de 16 de agosto de 1982), establece la competencia exclusiva en “*ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la región y, en los mismos términos, los transportes terrestres [...]*” (art. 31.1.4º).

de una Comunidad Autónoma (aunque en una lo haga de una forma preferente), con lo que la competencia en materia de transportes sería, en este supuesto, estatal. De este modo, las sociedades cooperativas de transportes reguladas por la Ley de cooperativas de la Comunidad Valenciana podrían desarrollar su actividad o bien *exclusivamente dentro* de la Comunidad Autónoma (aplicándoseles entonces en principio la normativa autonómica ordenadora de los transportes terrestres), o bien, *principalmente* en su territorio (quedando así bajo la influencia de la legislación estatal de transportes). Sin embargo, en el ámbito de esta Comunidad no se ha encontrado norma específica autonómica que regule el transporte terrestre, al no haber hecho uso la Comunidad Autónoma de esta facultad, por lo que tanto en el primer caso, como en el segundo – esto es, se desarrolle la actividad principalmente en la Comunidad o bien sólo en el interior de la misma –, será de aplicación la normativa reguladora de los transportes terrestres de ámbito estatal.³⁸⁰

Esto plantea en principio una importante cuestión de aplicabilidad en relación con la normativa de los transportes terrestres, puesto que la entidad que la norma autonómica denomina “cooperativa de transporte mixta”, para el ejercicio de la actividad del transporte, debería ser titular de una autorización administrativa de transporte y, al mismo tiempo, no serlo. En otras palabras, en su actuación como cooperativa de transportistas, en relación con sus socios transportistas, no debería poseer el título habilitante (por estarle legalmente prohibido), mientras que, como cooperativa de trabajo asociado de transporte, para que los socios trabajadores (no transportistas) pudieran realizar los servicios de transporte sujetos a la legalidad, la sociedad debería estar en posesión del título habilitante correspondiente.

A este inciso relativo a los títulos habilitantes respectivos, hay que añadir el hecho de que la normativa ordenadora de los transportes terrestres exige una capacidad económica dispar en función de la sociedad cooperativa de que se trate. La cooperativa de trabajo asociado de transporte habrá de ajustarse a las cantidades solicitadas para cualquier empresa transportista o de la actividad auxiliar y complementaria del transporte, mientras que a la cooperativa de transportistas se le impone

³⁸⁰ Al respecto, el Auto del TC núm. 934/1987 señala que “el Derecho estatal en vigor no pierde en ningún caso su carácter de Derecho supletorio. [...] El Derecho estatal será supletorio cuando no haya regla jurídica autonómica aplicable al supuesto de hecho, y no solamente cuando la Comunidad Autónoma no haya hecho uso de su competencia normativa” (FJ 3º).

reglamentariamente una capacidad económica especial variable en función del número de socios integrantes y distinta de la exigida a las empresas de transporte o a los operadores de transporte de mercancías.³⁸¹

Por lo tanto, si, tras el análisis realizado, se acepta que en la Comunidad Valenciana – y realizando un razonamiento paralelo también en la Comunidad de Castilla-La Mancha – es de aplicación, en cualquier caso, la normativa de transportes de ámbito estatal, entonces se debería llegar a la lógica conclusión de que la norma cooperativa autonómica, en este caso, la Ley de cooperativas de la Comunidad Valenciana, permite la creación de determinadas figuras (cooperativa de trabajo asociado compuesta por transportistas y cooperativa de transporte mixta) que podrían constituirse legalmente, de conformidad con lo establecido por la legislación societaria cooperativa, pero que no podrían llegar a desempeñar sus funciones legítimamente en el tráfico mercantil llevando a cabo actividades de transporte o auxiliares y complementarias del mismo, por no ajustarse a la normativa estatal aplicable a este sector.³⁸²

2. DIFERENCIAS Y SIMILITUDES RESPECTO A OTRAS FIGURAS AFINES

Como se ha puesto de manifiesto, en el sector del transporte operan, de conformidad con la normativa ordenadora del transporte terrestre, dos tipos diferenciados de sociedades cooperativas. Por un lado, la cooperativa de trabajo asociado de transporte es legalmente considerada un operador de transporte (en sentido amplio) como cualquier otra empresa de transporte o de las actividades auxiliares y complementarias del mismo, correspondiéndole los mismos derechos y obligaciones que a cualesquiera que presten servicios de transporte, organicen o intermedien en la contratación en el tráfico mercantil. De este modo, la mayoría de las particularidades que concurren en la estructura y funcionamiento de estas entidades corresponden más a la esfera societaria, imbuida del peculiar carácter cooperativo que les afecta, que al propio ámbito de la actividad empresarial de transporte que desarrollan, por lo que la

³⁸¹ La capacidad económica de las cooperativas de transporte se analiza en el apartado relativo a las condiciones previas al ejercicio de la actividad de transporte por parte de estas entidades.

³⁸² *Vid.* GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Aspectos legales...”, op. cit., pp. 51-52, 72, que considera que la aceptación de la alternativa de la cooperativa mixta de transporte o la cooperativa integral de transporte podría aportar ciertas ventajas y solventaría situaciones en ocasiones irregulares que se dan en el tráfico habitual en el marco de las cooperativas dedicadas al transporte.

diferenciación de esta figura con otras afines de este sector vendría a ser, desde una perspectiva del mercado del transporte, muy similar a la que afecta a una empresa de transporte estructurada bajo los esquemas propios de una sociedad mercantil capitalista. Sin embargo, el hecho de que se trate de una entidad de carácter mutualista otorga un carácter singular que trasciende la mera esfera societaria para matizar los rasgos característicos de la empresa de transporte. Por el contrario, en las sociedades cooperativas de transportistas afloran ciertos rasgos particulares más profundos que la conforman como una figura específica que requiere de una concreta delimitación respecto de otro tipo de entidades de características y funcionalidad similares cuyo objeto consiste también en la prestación de servicios de transporte o de actividades auxiliares y complementarias del mismo, especialmente aquellas dedicadas a la intermediación en la contratación del transporte terrestre de mercancías.

2.1. Sociedades de comercialización

Las sociedades de comercialización son entidades, que actúan en el tráfico mercantil del sector transportes, que pueden equipararse casi perfectamente a las sociedades cooperativas de transportistas, salvo por un detalle de naturaleza y consecuencias significativas. Del análisis de la normativa de los transportes terrestres, tanto de naturaleza privada como pública, se deduce claramente que el legislador ha optado por establecer una regulación paralela para ambos tipos de sociedades, haciendo coincidir ambas figuras en los mismos preceptos legales y reglamentarios. El régimen jurídico que caracteriza una y otra sociedad – pues ambas lo son a pesar del inciso distintivo – son prácticamente idénticos.

El artículo 5 LCTTM impone, como lo hace para las cooperativas de transportistas, la necesidad de que la contratación de los servicios de transporte que realicen estas sociedades de comercialización de transporte se lleve a cabo en nombre propio. Por su parte, el apartado tercero del artículo 61 LOTT, muy parco en comparación con los dos apartados previos dedicados a las sociedades cooperativas de transportistas, remite a la reglamentación futura que la Administración ha de llevar a cabo en orden a establecer los requisitos que habrán de reunir estas sociedades – a salvo del necesario requisito de la capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte que en cualquier caso deberá cumplir tanto la cooperativa de

transportistas como la sociedad de comercialización – y las reglas de funcionamiento bajo las que habrán de operar, dando en esta materia casi carta blanca a la potestad reglamentaria de que es titular la Administración.

De este modo, las empresas de transporte, esto es, las personas, tanto físicas como jurídicas, habilitadas para la prestación de servicios discrecionales de transporte de mercancías por carretera, pueden agruparse para la constitución de sociedades de comercialización de transporte, cuyas funciones consisten en la *“captación de cargas, contratación de servicios y comercialización para sus socios, [funciones] análogas a las legalmente atribuidas a las cooperativas de transportistas, estando sometidas [aquéllas] al mismo régimen jurídico de ordenación del transporte que éstas”* (art. 53.2 ROTT). Así pues, el único elemento que la normativa de ordenación de los transportes terrestres establece como diferenciador de ambas categorías es el que, referido a las sociedades de comercialización, señala que éstas *“revisten forma jurídica societaria”* (art. 53.2 ROTT). La afirmación contundente de esta disposición reglamentaria no ofrece duda alguna respecto a su significado, pero olvida el hecho de que en la actualidad casi nadie sostiene ya la tesis de que las cooperativas no sean verdaderas sociedades (*Vid.* apartado relativo a la naturaleza jurídica de las cooperativas), por lo que quizás hubiera sido más acertado matizar que las sociedades de comercialización revisten una forma jurídica societaria de carácter no cooperativo.

Esta singularidad relativa a la forma jurídica que adereza la sociedad de comercialización conlleva relevantes consecuencias de orden teórico y práctico, no sólo en cuanto a la diferenciación derivada de las particularidades propias del carácter esencial del fenómeno cooperativo que afectan al espíritu, funcionamiento y estructura de las cooperativas de transportistas (en su momento analizado), sino también en cuanto a las obligaciones que como figura societaria (no cooperativa) que actúa en el tráfico mercantil ha de cumplir la sociedad de comercialización.

La Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización apunta en su Exposición de Motivos el discurso reglamentario relativo al análogo régimen jurídico que afecta a ambas entidades jurídicas, a lo que añade que *“consecuentemente, [el Reglamento] establece*

para estas entidades [las de comercialización] idénticas obligaciones registrales, económicas y administrativas que para dichas cooperativas”. De este modo, al igual que para las sociedades cooperativas de transportistas, la norma reglamentaria establece la obligatoriedad de inscripción de las sociedades de comercialización de transporte en la correspondiente sección especial del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.³⁸³ Hecho que, sin embargo, no elimina las obligaciones registrales que como sociedad cooperativa y como sociedad mercantil que opera en el tráfico económico corresponden a cada una de ellas respectivamente.

Por un lado, la normativa cooperativa dispone la obligatoriedad de la inscripción de las sociedades cooperativas (y de los actos y negocios jurídicos societarios que se determinen en la Ley de cooperativas o se establezcan reglamentariamente) en el correspondiente Registro de sociedades cooperativas (art. 109 LC), estatal o autonómico en función del ámbito de la concreta cooperativa, eliminando con ello la necesidad de su inscripción en el Registro Mercantil, a excepción de las cooperativas de seguros y de crédito.³⁸⁴ Los efectos que se ligan a la inscripción en el Registro Mercantil en relación a las sociedades mercantiles, se trasladan al Registro de sociedades cooperativas cuando se trata de la inscripción de sociedades cooperativas,³⁸⁵ de forma que con su inscripción en el Registro de sociedades cooperativas, la entidad adquiere personalidad jurídica (art. 7 RRSC). Sin embargo, las sociedades de comercialización, no siendo entidades cooperativas a las que se dispense de la inscripción en el Registro Mercantil, les sujeta una obligación jurídica cierta y rigurosa, que además condiciona su posterior inscripción en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

³⁸³ Junto con la solicitud de inscripción en el RGT, el art. 5 de la Orden de 23 de julio de 1997 concreta la documentación que es obligatorio presentar por parte de las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización. En relación con el apartado e) de este precepto es de aplicación la Resolución de 31 de julio de 1997, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, mediante la que se establecen las características de la relación informatizada de socios que deben acompañar las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización a sus solicitudes de inscripción o modificación registral (BOE núm. 197, de 18 de agosto de 1997).

³⁸⁴ *Vid.* sección II, “De la inscripción de las cooperativas de crédito, de las mutuas y cooperativas de seguros y de las mutualidades de previsión social”, del RD 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil.

³⁸⁵ *Vid.* DE LA CÁMARA ÁLVAREZ, M., *Estudios de Derecho mercantil*, op. cit., 2ª ed., Vol. I, pp. 262-263.

Siendo así consecuentes con estas obligaciones registrales, la mencionada Orden de 23 de julio de 1997, fija, como uno de los documentos que las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización han de acompañar a la solicitud de inscripción en el Registro General de Transportistas, la “*certificación de su inscripción como cooperativa de transportistas en el registro de cooperativas regulado en la legislación general de cooperativas o como sociedad con personalidad jurídica mercantil en el Registro Mercantil*” (art. 5. b) Orden de 23 de julio de 1997).

2.2. Centros de información y distribución de cargas

En primer lugar, es menester hacer una precisión terminológica, pues las diferentes normas jurídicas hacen uso de locuciones diversas que pueden llevar a pensar que se están tratando figuras a las que se les ha de aplicar un régimen jurídico parcialmente dispar. Por un lado, la normativa de transportes denominaba estas entidades “*centros de información y distribución de cargas*”, al acometer su regulación en la Ley de ordenación de los transportes terrestres y en su Reglamento de desarrollo (en la actualidad derogada como se pone de manifiesto a continuación). Sin embargo, al asumir las Comunidades Autónomas la competencia exclusiva de los centros de esta clase localizados, o que tengan su ámbito, en el territorio autonómico respectivo, la mayoría de los Estatutos de autonomía se decanta por denominarlos “*centros de contratación y terminales de carga en materia de transporte*”, aunque también se opta por crear una categoría más amplia (en la que quedarían incluidos) bajo el nombre de “*centros de transporte, logística y distribución*” o “*centros [...] vinculados a la organización del transporte, logística y distribución*”.³⁸⁶ En esta amalgama de posibilidades, el Tribunal Constitucional emplea las dos primeras expresiones como sinónimas al señalar que no es posible equiparar las agencias de transporte y los centros de contratación de cargas, definiendo a continuación los centros de información y

³⁸⁶ La mayoría de los Estatutos de Autonomía hacen uso de la misma terminología y los denominan “*centros de contratación y terminales de carga en materia de transporte*”: el Estatuto de Autonomía del País Vasco 1979 (art. 10.32), del Principado de Asturias 1981 (art. 10.1.5), de Cantabria 1981 (art. 24.6), de la Comunidad Valenciana 1982 (art. 49.1.15), de Murcia 1982 (art. 10.1.4), de La Rioja 1982 (art. 8.15), de Canarias 1982 (art. 30.18), de Castilla La Mancha 1982 (art. 31.1.4), de Illes Balears 1983 (art. 30.7), de la Comunidad de Madrid 1983 (art. 26.1.6), de Extremadura 1983 (art. 7.1.4) y la Ley de Amejoramiento del Fuero de Navarra 1982 (art. 49.1 g)). Parecen incluirlos en las categorías de los “*centros de transporte, logística y distribución*” y en los “*centros vinculados a la organización del transporte, logística y distribución*”, el Estatuto de Autonomía de Castilla y León 2007 (art. 70.18), de Andalucía 2007 (art. 64.1.4) y de Cataluña 2006 (art. 169.4), por un lado, y el de Aragón 2007 (art. 71.15), por otro.

distribución de cargas en virtud de las funciones que los caracterizan según la normativa sectorial de transporte.³⁸⁷

En segundo lugar, se hace necesario atender a una importante modificación legal que sobre esta materia se ha llevado a cabo mediante la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas Leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (denominada Ley Ómnibus),³⁸⁸ cuyas intenciones efectivas al respecto parecían en un principio no quedar del todo claras. El artículo 21.5 del citado texto legal dispone la supresión del artículo 124 LOTT (precepto legal que regula los centros de información y distribución de cargas) y señala que el mismo “*queda sin contenido*”. En la Exposición de Motivos, sin embargo, se da a entender algo distinto – en relación únicamente a la autorización administrativa exigida para la instalación de estos centros, cuya regulación está contenida, en cualquier caso, en el artículo 191 ROTT, del cual la Ley 25/2009 nada establece, al menos de forma expresa –, al señalar que el título IV de la Ley “*elimina la intervención administrativa en materia de precios en el sector de los transportes, suprime la autorización administrativa específica para la instalación de estaciones de transporte y de centros de información y distribución de cargas, así como para el acceso y ejercicio de las actividades de arrendamiento de vehículos, que se declara libre*”. Por otra parte, nada prevía respecto del Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, que dedicaba cinco artículos a regular esta figura (capítulo VI, art. 188-192).³⁸⁹

Quedaba pues la duda acerca del alcance concreto de esta reforma. Finalmente, mediante Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el que se modifica la Ley de ordenación de los transportes terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, se procede a la derogación completa

³⁸⁷ STC 180/1992, de 16 de noviembre (FJ 5º); asimismo STC 118/1996, de 27 de junio (FJ 39ª).

³⁸⁸ Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (BOE núm. 283, de 24 de noviembre de 2009).

³⁸⁹ La Disposición sobre derogaciones y vigencias (1.A) ROTT derogó la norma reglamentaria que en su momento regulaba los centros de información y distribución de cargas – RD 2512/1981, de 19 de octubre, por el que se establecen las normas básicas sobre centros de información y distribución de cargas (BOE núm. 258, de 28 de octubre de 1981) –, pasando a regularse esta figura directamente por el ROTT, cuyas disposiciones introducían un régimen más flexible que el de su predecesora, que imponía además la falta de ánimo de lucro en la actuación de los centros en el mercado del transporte (art. 1 RD 2512/1981).

de la regulación reglamentaria de los centros de información y distribución de cargas de ámbito nacional (art. único.27).

Sin embargo, hay que tener en cuenta que esta figura se ha declarado de competencia autonómica³⁹⁰ en cuanto esté localizada en territorio autonómico o sea de ámbito de una Comunidad Autónoma que haya asumido tales competencias (haya procedido o no a aprobar la normativa correspondiente), por lo que habrá que atender a la regulación que en cada caso se haya llevado a cabo en cada Comunidad. Puesto que no es posible analizar todas y cada una de las particularidades que las normas autonómicas hayan podido acoger para los centros autonómicos y entendiéndose similares en principio las características básicas de éstos y de los previamente regulados por la normativa estatal, se ha considerado oportuno realizar la comparación de las características elementales de las sociedades cooperativas de transporte y de los centros de información y distribución de cargas de la normativa estatal.

Los centros de información y distribución de cargas venían definidos por la normativa de transportes en virtud de su finalidad y sus funciones, de forma que el artículo 124 LOTT (actualmente suprimido) permitía establecer tales centros cuando las circunstancias del mercado del transporte de mercancías lo aconsejaban, pues su finalidad era la de contribuir a un mejor ajuste de la oferta y la demanda de transporte, en las plazas o zonas económicas que así lo requirieran. Su función, de acuerdo con la Ley, era servir de punto de encuentro entre oferentes y demandantes de transporte, realizando funciones de información y canalización de ofertas y demandas y prestando servicios encaminados a propiciar las fases preparatorias del contrato de transporte, en cuya conclusión en ningún caso podrían participar directamente los centros en nombre propio (art. 124.2 LOTT).³⁹¹

El Tribunal Constitucional funda su afirmación acerca de la imposibilidad de equiparar las agencias de transporte y los centros de información y distribución de cargas precisamente en este último inciso, pues las agencias “son comisionistas que contratan en nombre propio tanto con el transportista [...] como con el usuario” y el

³⁹⁰ Vid. al respecto la STC 118/1996, de 27 de junio, que declara el art. 124 LOTT inaplicable en Cataluña, pero no inconstitucional (FJ 38 y 39).

³⁹¹ Vid. CARMONA PASTOR, F., *Manual del transportista*, Ediciones Díaz de Santos, 2005, p. 218.

centro es un “mero lugar que posibilita y fomenta la contratación, [y] agota sus funciones cuando el contrato de transporte se ha celebrado” (FJ 5º).³⁹² El artículo 192 ROTT, por su parte, únicamente señalaba, sin concretar las funciones específicas de esta figura, que la finalidad que persiguen estos centros es la puesta en contacto entre oferentes y demandantes de transporte, sin que puedan actuar como comisionistas ni contratar el transporte en nombre propio.

Si bien la finalidad y las actividades de los centros de información y distribución de cargas y las de las sociedades cooperativas de transportistas reflejan cierta semejanza, las diferencias que alejan la posibilidad de equiparar ambas figuras son ciertamente contundentes. Tanto el centro de contratación como la cooperativa de transportistas pretenden facilitar el desarrollo del transporte, constituyéndose en una suerte de nexo conector, la primera, en relación tanto con usuarios del transporte como con transportistas (demandantes y oferentes del transporte), y la segunda, más específicamente en relación con los pequeños transportistas socios, que buscan así captar mayor clientela y potenciar sus posibilidades de oferta al mercado. Los centros de información y distribución de cargas pueden ser tanto públicos como privados, establecidos en este último caso, por asociaciones o agrupaciones de transportistas, cargadores, agencias, transitarios o almacenistas distribuidores,³⁹³ y pueden hacer uso de los mismos, para la comercialización de sus cargas, cargadores, agencias, transitarios, almacenistas distribuidores y transportistas (art. 188 y 189 ROTT). Por su parte, las sociedades cooperativas de transportistas se constituyen únicamente por y para congregar transportistas, personas físicas y/o jurídicas (empresas, en su caso, que normalmente estarán caracterizadas por su reducido tamaño).

Las actividades que ambas figuras llevan a cabo – información, comercialización de cargas, etc., esto es, actividades similares a las de mediación – también se asemejan desde el momento en que los servicios que éstas prestan están encaminados a facilitar las fases preparatorias del contrato de transporte. Sin embargo, la similitud termina en este punto, pues, por imperativo legal, los centros en ningún caso

³⁹² STC 180/1992, de 16 de noviembre.

³⁹³ El ROTT disponía que los servicios de información que, en su caso, establecieran las asociaciones de transportistas exclusivamente para sus miembros (supuesto que podría asemejarse en mayor grado a los servicios que prestan las sociedades cooperativas en favor de sus socios transportistas) no tenían la consideración de centros de información y distribución de cargas (art. 188.3 ROTT).

pueden participar en la contratación directamente en nombre propio ni actuar como comisionistas (art. 124.2 LOTT y 192.1 ROTT), mientras que, por el contrario, las cooperativas están obligadas a celebrar el contrato de transporte con el usuario en nombre propio, debiendo constar en el mismo como porteador (art. 61.1 LOTT). Consecuentemente, con posterioridad a la contratación del transporte, como señala el Tribunal Constitucional, los centros de contratación dan por finalizadas sus funciones, sin asumir más responsabilidades que las derivadas de sus obligaciones prestadas en la fase preparatoria, en tanto que las cooperativas de transportistas, al asumir las obligaciones de custodia y transporte, son responsables del cumplimiento del contrato hasta la entrega en destino de las mercancías en base al régimen de responsabilidad al que está sujeto el transportista.³⁹⁴

2.3. Almacenistas-distribuidores

La figura de los almacenistas-distribuidores está regulada, al igual que las actividades de mediación reservadas a las agencias de transporte, los transitarios – y lo estaban los centros de información y distribución de cargas –, en el título IV de la LOTT dedicado a las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera. El artículo 125, apartado primero, de la Ley los define como “*las personas físicas o jurídicas que reciben en depósito en sus almacenes o locales mercancías o bienes ajenos, realizan en relación con los mismos las funciones de almacenaje, ruptura de cargas, u otras complementarias que resulten necesarias, y llevan a cabo o gestionan la distribución de los mismos, de acuerdo con las instrucciones de los depositantes*”.³⁹⁵ Las actividades que la normativa de ordenación del transporte

³⁹⁴ La SAP de Asturias 96/2005, de 17 de marzo (JUR 2005\138848) resuelve una controversia suscitada en el marco de un contrato de transporte en el que, tras calificar la demandada como una cooperativa de transportistas (con personalidad jurídica propia e independiente de las de sus socios) y no simplemente como un centro de información y distribución de cargas, considera que aquélla no ha sido una mera intermediaria en la contratación del transporte, sino precisamente la porteadora. La tesis de que la entidad demandada se limitó a facilitar la contratación del porte entre la agencia demandante y el socio cooperativista porteador no es compartida por la Audiencia que señala que, de acuerdo con los estatutos de la cooperativa, su objeto consiste, entre otros, en transportar toda clase de mercancías en transporte discrecional por carretera y realizar, en común, el transporte de mercancías que les confien, y no simplemente la puesta en contacto entre oferentes y demandantes del transporte (FJ 2º).

³⁹⁵ Vid. JUAN Y MATEU, F., *Los contratos de logística*, Marcial Pons – CEDIT, Madrid, 2009, pp. 36-37, que, en el marco analítico que ofrece de la figura del operador logístico, indica las similitudes y diferencias existentes entre éste y el almacenista-distribuidor. Asimismo, SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. / GAITÁN, J., *Factbook. Transporte de mercancías...*, op. cit., pp. 249-250, que manifiesta que actualmente las funciones de los almacenistas-distribuidores son asumidas mayoritariamente por las empresas de logística, cuya regulación parece estar bastante olvidada por el legislador español, incluso en la LCCTM.

reconoce como propias de estas entidades tienen un doble origen contractual, de un lado, un contrato de depósito – en virtud del cual se reciben ciertos bienes o mercancías ajenos, procediendo a efectuar operaciones de ruptura de cargas, almacenaje, custodia, manipulación, administración, control de existencias, preparación de pedidos y cualesquiera otras que se hubieran convenido – y, de otro, un contrato de transporte – por el cual tales bienes o mercancías son objeto de distribución en la forma, tiempo y lugar, y a las personas, que el depositante determine (art. 171.1 ROTT) –.

La distribución que de las mercancías llevan a cabo los almacenistas-distribuidores puede realizarse bajo dos modalidades diferenciadas, de acuerdo con los artículos 125.2 LOTT y 172 ROTT: bien con vehículos propios amparados por autorizaciones de transporte público de las que sean titulares o bien contratando la realización del transporte con transportistas debidamente autorizados. En cualquiera de los dos casos, la contratación de los servicios de transporte ha de llevarse a cabo, por imperativo legal, en nombre propio (art. 5.2 LCTTM), convirtiéndose de este modo el almacenista-distribuidor en porteador contractual y efectivo, en el primer caso, o sólo en porteador contractual, en el segundo. Por tanto, es requisito imprescindible que la entidad esté en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para la realización de la actividad de almacenista-distribuidor (art. 125.3 LOTT y 173 ROTT), para cuya obtención se exige el cumplimiento de requisitos y reglas análogas a las establecidas en relación con las agencias de transporte de mercancías con las particularidades, relativas a los locales y seguros, establecidas en las disposiciones reglamentarias.

Tras el Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres,³⁹⁶ se permite que las actividades de agencia de transporte de mercancías, transitario y almacenista-distribuidor puedan realizarse al amparo de un único título habilitante que no supone, de acuerdo con el Tribunal Supremo, “la desaparición de aquellas categorías, como actividades diferenciadas, sino exclusivamente la regulación simplificada de una

³⁹⁶ RD 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres (BOE núm. 175, de 23 de julio de 1997).

realidad que el propio Reglamento de la LOTT ya contemplaba anteriormente”.³⁹⁷ De esta forma, la “autorización de operador de transporte de mercancías” (DA1ª RD 1136/1997 y art. 2 Orden 21 de julio de 2000),³⁹⁸ cuya regulación se desarrolla mediante la ya citada Orden de 21 de julio de 2000 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores, habilita para desarrollar indistintamente cualquiera de las actividades realizadas por estos tres tipos de entidades jurídicas.

Si bien la figura de almacenistas-distribuidores presenta ciertas similitudes con la sociedad cooperativa de transportistas, las diferencias resultan mucho más acusadas de lo que lo son con respecto a las demás entidades ya analizadas. Hay que partir del hecho básico de que los sujetos que salen beneficiados de los servicios prestados por estas entidades son completamente distintos. Por un lado, los socios de las empresas cooperativas son transportistas con un título administrativo habilitante, mientras que los clientes de los almacenistas-distribuidores no sean quizá transportistas, sino más bien cargadores que demandan ciertas condiciones especiales respecto del tratamiento de sus mercancías. Aquellas entidades entran en contacto con los transportistas en el momento en que optan por la realización del traslado de los bienes y mercancías en depósito a través de medios ajenos a su organización, con lo que intermediarían en la contratación del transporte entre los cargadores y los transportistas que efectivamente realizaran el transporte; razón por la cual la normativa jurídico-privada del sector requiere de ellos una contratación en nombre propio. Las operaciones que en este caso lleven a cabo

³⁹⁷ STS de 24 de febrero de 1999 (RJ\1999\1045). El TS declara que la DA 1ª del RD 1136/1997 no altera el régimen general de autorizaciones, sino que “se limita a sustituir el otorgamiento de tres autorizaciones diferenciadas para el desempeño simultáneo de las tres actividades, por una autorización omnicomprendiva, única o conjunta, sometida a los mismos requisitos objetivos que la suma de aquéllas” (FJ 10º-12º).

³⁹⁸ Mientras en el tráfico mercantil (acorde con la terminología normativa) parece consolidarse el término operador de transporte para referirse a las entidades que realizan actividades auxiliares y complementarias del transporte (agencias, transitarios o almacenistas-distribuidores), cierta doctrina parece más conforme con el uso general más amplio de esta expresión, pudiendo así abarcar todo aquel que opera en el sector del transporte, incluida cualquier empresa de transporte que lo lleve a cabo materialmente. *Vid.* en relación con la denominación de estos sujetos en la normativa de transportes, LÓPEZ RUEDA, F. C., “Prestadores de servicios de transporte: del comisionista de transportes decimonónico al operador logístico actual”, en MARTÍNEZ SANZ, F. / PETIT LAVALL, M. V. (DIRS.), *Estudios sobre derecho y economía del transporte: reforma y liberalización*, Tecnos, Madrid, 2009, p. 720; BORTOLOTTI, L., “Unión de cooperativas...”, *op. cit.*, p. 183. Asimismo, respecto al uso de la palabra “operador”, que “no expresa la función intermediaria en que se actúa, no la identifica ni caracteriza”, *Vid.* SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. / GAITÁN, J., *Factbook. Transporte de mercancías...*, *op. cit.*, pp. 252-253.

pueden asemejarse (como lo hacen las de las cooperativas) a las actividades de mediación que las agencias de transporte realizan.

No obstante, las similitudes parecen acabar aquí, puesto que hay que recordar que a las sociedades cooperativas de transportistas no se les exige estar en posesión de un título administrativo habilitante para la realización del transporte, sino sólo la capacitación profesional exigible para el ejercicio de las actividades de agencia de transporte y cierta capacidad económica. Así, desde una primera aproximación en relación con las actividades de los almacenistas-distribuidores, puede parecer que aquellas derivadas del contrato de depósito poco o nada tienen que ver con las operaciones que las cooperativas de transportistas llevan a cabo (hecho básicamente cierto).

Sin embargo, la normativa cooperativa de ámbito estatal señala que el objeto de este tipo cooperativo consiste en la prestación de servicios y suministros y la realización de operaciones, encaminadas al mejoramiento económico y técnico de las explotaciones de sus socios (art. 100 LC), por lo que el hecho de que entre estas operaciones puedan encontrarse (aunque no sea algo habitual) algunas de las actividades de los almacenistas-distribuidores – como la recepción de las mercancías, operaciones de ruptura de cargas, almacenaje, custodia o manipulación (básicamente aquellas que son calificadas de actividades complementarias por el Tribunal Constitucional³⁹⁹) – es una posibilidad que podría tal vez llegar a darse en las cooperativas de transportistas de gran capacidad y dimensiones, como medio complementario para favorecer la captación, en favor de los socios transportistas, de nueva clientela con exigencias específicas más próximas a las prestaciones logísticas que a las meras tradicionales de los servicios de transporte.⁴⁰⁰ Habría que ver, en cualquier caso, cómo encajarían estas actividades con

³⁹⁹ La STC 180/1992, de 16 de noviembre, pone de manifiesto que las agencias de transporte de mercancías pueden incluso realizar “actividades complementarias tales como la manipulación, grupaje, clasificación, embalaje o distribución de mercancías acarreadas” (FJ 5º).

⁴⁰⁰ Como señala la doctrina, “los servicios de transporte han dejado de ser prestaciones aisladas para pasar a integrarse en el proceso de comercialización de los clientes a través de la asunción por el porteador de otras actividades conexas o complementarias al estricto desplazamiento como el embalaje, etiquetado, almacenaje o la facturación. Son servicios de valor añadido cada vez más demandados por las empresas en la medida que permiten aprovechar la eficiencia derivada de un flujo continuado de mercancías [...], bajo la filosofía del *just in time*” (LÓPEZ RUEDA, F. C., “Prestadores de servicios...”, op. cit., p. 707, cursiva del autor). El nivel de eficacia y competitividad de las actuales cooperativas de transporte de grandes dimensiones podría quizá verse incrementado con la asunción de actividades de corte logístico, de igual modo a como se planteaba en el entorno de la liberalización de 1998 la extensión del ámbito de

el carácter mutualista de la sociedad cooperativa y con las limitaciones legales establecidas respecto de las operaciones con terceros no socios y de las relativas a las autorizaciones administrativas que este tipo cooperativo tiene permitido obtener.⁴⁰¹

2.4. Distinción con otras figuras intermediarias del transporte

El transporte que contrata la sociedad cooperativa de transportistas frente al cargador y que asume *ex lege* en nombre propio, convirtiéndose en porteador contractual obligado a responder del diligente cumplimiento del contrato, podría aparentemente confundirse con otras figuras contractuales en las que un sujeto intermediario asume esta misma obligación, como el contrato unitario con subtransporte, el comisionista de transporte o la agencia de transporte.

En el primer supuesto concurre un único porteador (contractual) que se obliga frente al cargador a la realización del desplazamiento de la carga; traslado de mercancías que realiza, no con sus propios medios, sino por medio de otros, o lo que es lo mismo, subcontratando con uno o varios porteadores efectivos la ejecución del transporte contratado con el usuario del transporte. Este porteador contractual responde de la ejecución íntegra del transporte (art. 6 LCTTM).⁴⁰²

Como similitudes puede apreciarse que en ambos casos, tanto el porteador contractual que subcontrata como la cooperativa (porteador contractual *ex lege*),

prestaciones de la cooperativa al socio “más allá de la estricta comercialización de sus servicios (renovación de material, suministro de carburantes y repuestos, servicio de mantenimiento, seguros, etc.)” (SIDERA LEAL, E., “Perspectivas de las cooperativas...”, op. cit., p. 90).

⁴⁰¹ La doctrina no es ajena al problema que supone que la cooperativa de transportistas tenga prohibida la obtención de una autorización administrativa de operador de transporte, pero entienden que la realización de tales operaciones por parte de esta entidad aportaría un valor añadido a la carga, un cambio estratégico que fortalecería su posición en el mercado (GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las sociedades cooperativas de transportistas...”, op. cit., pp. 54, 66). En todo caso, aunque el contrato de logística es un contrato atípico, siempre que se pretenda llevar a cabo operaciones similares a las que corresponden a un almacenista-distribuidor será necesario estar en posesión de una autorización de operador de transporte. *Vid.* respecto a la consideración del operador logístico como un operador de transporte, DE LA VEGA GARCÍA, F. L., “Contrato de logística”, en MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *I Congreso internacional de transporte. Los retos del transporte en el siglo XXI*, T. II, Tirant lo Blanch-CEDIT, Valencia, 2005, pp. 1445-1149; DE ALVEAR TRENOR, I. / LÓPEZ QUIROGA, J., “Algunas notas para el estudio del contrato de prestación de servicios logísticos”, en MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *I Congreso Internacional...*, op. cit., T. II, pp. 1409-1411; GAITÁN REBOLLO, J., “El contrato de servicios logísticos: régimen jurídico español”, en AAVV, *Actualidad jurídica del transporte por carretera*, Fundación Francisco Corell, 2005, en esp. pp. 548-549; JUAN Y MATEU, F., *Los contratos...*, op. cit., pp. 36-37.

⁴⁰² *Vid.* al respecto, GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Intermediarios del transporte y porteadores contractuales”, en *RDM*, núm. 238, 2000, p. 1726.

responden del resultado del transporte. Además la subcontratación conlleva la ejecución del contrato con medios ajenos al porteador contractual, lo que en su caso sucede (aunque bajo una forma especial) en el contrato celebrado con la cooperativa de transportistas, ya que en puridad no se trata de medios propios de la sociedad sino pertenecientes a la organización propia de los socios transportistas. Es posible asimismo que la cooperativa encargue el transporte a varios de sus socios (en función por ejemplo del trayecto a realizar) si resulta de ese modo una actuación más eficiente. Así pues, la diferencia principal que se aprecia entre esta figura y la sociedad cooperativa de transportistas radica en la especial vinculación que media entre la entidad cooperativa y sus socios transportistas, en concreto, aquellos que llevan a cabo materialmente el transporte, que se basa en principio en un contrato societario (aunque posteriormente pueda deliberarse acerca de la posibilidad de que se materialicen unos contratos de transporte implícitos derivados de la concreta actividad realizada).

En el segundo supuesto, el comisionista de transporte regulado en el artículo 379 Ccom. es una figura que ha desaparecido con la nueva Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías, en la que el comisionista, intermediario entre cargador y porteador, asumía por imperativo legal el compromiso de realizar el transporte de las mercancías que se le habían confiado.⁴⁰³ Tras esta Ley de finales de 2009, no cabe duda de que se impone por ley la obligación a cualquiera que contrate habitualmente transportes o intermedie habitualmente en su contratación de hacerlo en nombre propio, pues además los contratos se presumen celebrados en nombre propio y sólo excepcionalmente se podrá alegar la contratación en nombre ajeno, cuando se acredite que así se hizo constar de forma expresa y suficiente en el momento de contratar, que se indicó la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata y, lo que

⁴⁰³ Han sido ampliamente debatidas por la doctrina dos figuras controvertidas distintas: el comisionista de transporte del art. 379 Ccom. y el mero comisionista o mandatario mercantil del art. 275 Ccom., en este caso, del cargador, que contrata el transporte de las mercancías como complemento al objeto principal de su negocio de comisión. *Vid.* EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 162-177; GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Intermediarios del transporte...”, op. cit., pp. 1726-1727, 1735-1742; PILOÑETA ALONSO, L. M., *Las agencias de transporte de mercancías*, Barcelona, 1997, pp. 119-132; RECALDE CASTELLS, A., *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa*, Civitas, Madrid, 1992, pp. 365-371. Con la aprobación de la LCTTM, por la que se produce la derogación de las disposiciones relativas al contrato de transporte terrestre contenidas en el título VII del libro II del Código de comercio, art. 349-379 (DD única), se ha procedido a consagrar, “en líneas generales, la solución que ya se ofrecía en la normativa de ordenación del transporte terrestre (y, en última instancia, también en el artículo 379 del Código de Comercio), que obligaba a tales intermediarios a contratar el transporte siempre en nombre propio y a asumir la posición de porteador” (Apdo. IV EM).

resulta más extraño en la práctica, que la intermediación se realizó a título gratuito (art. 5 LCTTM).

De acuerdo con la doctrina, la función típica y principal del intermediario comisionista es la de organizar y contratar el transporte de las mercancías de su cliente, a las que suelen sumarse ciertas prestaciones accesorias como embalaje, pesado, depósito, recuento, carga y descarga, despacho de aduanas, recepción y entrega, etc.⁴⁰⁴ Se produce así una doble relación jurídica que vincula, por un lado, el intermediario con el cargador y, por otro, aquél con el porteador; doble vínculo jurídico que se da de un modo especial en las cooperativas de transportistas.

Por un lado, la contratación de la entidad cooperativa con el usuario del transporte no ofrece singularidad respecto de la que podría realizar un porteador o intermediario de conformidad con la Ley 15/2009. Sin embargo, mientras que normalmente la obligación de transportar es de carácter genérico, por lo que tanto el porteador como el comisionista de transporte asumen la realización del transporte sin concretar la persona encargada de verificarlo (de modo que cualquiera puede hacerse cargo de efectuar dicha operación, sea personalmente el porteador contractual sea a través de terceros),⁴⁰⁵ la sociedad cooperativa, porteador contractual, por su parte, no es completamente libre de encargar el transporte a cualquier transportista, pues no puede confiárselo, en principio, más que a sus propios socios transportistas en función de la distribución de portes que se haya acordado por los mismos (art. 61.1 LOTT). La sociedad cooperativa, si bien posee personalidad jurídica propia e independiente de sus socios, salvo en determinados supuestos, no puede contratar la prestación de servicios al margen de éstos, que son los que materialmente han de llevar a cabo los portes contratados. Si bien, la denominación de porteadores efectivos de los socios transportistas supondría una ilustrativa forma de mostrar las funciones que éstos efectúan, todavía ha de discernirse si entre cooperativa y socios puede entenderse celebrado, siquiera de manera implícita, un contrato de transporte (*Vid.* apartado

⁴⁰⁴ Al referirse básicamente a la figura del transitario, GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Intermediarios del transporte...”, op. cit., p. 1744. Asimismo, EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 167-168, 178, en cuanto a las actividades vinculadas estrechamente al transporte de mercancías que puede asumir el comisionista de transporte.

⁴⁰⁵ *Vid.* EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 181-182; PILOÑETA ALONSO, L. M., *Las agencias de transporte...*, op. cit., pp. 125-132.

relativo a la posición de porteador contractual y porteador efectivo en las sociedades cooperativas de transporte).⁴⁰⁶

Finalmente, las agencias de transporte de mercancías se regulan en la normativa de ordenación de los transportes terrestres en el título IV, de las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, que incluye bajo tal denominación “*las empresas, individuales o colectivas, dedicadas a intervenir en la contratación del transporte público por carretera de viajeros o mercancías, como organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas [...]*” (art. 120.1 LOTT y 159.1 ROTT). La Ley establece una reserva expresa en favor de las agencias de transporte en relación con las actividades de mediación (art. 119.1 LOTT), entre las que están comprendidas “*todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas o servicios, necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes*” (art. 120.3 LOTT y 159.2 ROTT), por lo que aquellas otras actividades similares o auxiliares y complementarias del transporte, realizadas por sujetos diversos como transitarios, almacenistas-distribuidores o cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización no tendrán tal consideración (art. 119.2 LOTT).

Además de estas actividades denominadas legalmente de mediación, cuando la agencia se constituya bajo la modalidad de carga fraccionada, resultará preciso realizar actividades complementarias (no de mediación) tales como de recogida, manipulación,

⁴⁰⁶ El Ordenamiento jurídico francés establece que las sociedades cooperativas de transportistas francesas no pueden ser comisionista de transporte (*Circulaire n° 2005-55 du 22 août 2005. La coopération dans le transport public routier – II-2°-2-2-2*), pues, de acuerdo con el art. 35 quarter de la *Loi n° 83-657 du 20 juillet 1983*, ni estas sociedades, ni tampoco sus miembros, pueden ejercer ninguna de las actividades auxiliares del transporte de mercancías por carretera regulada en los art. L.132.3 a L.132.7 del Código de comercio (artículos dedicados, entre otros, a la regulación de los *Commissionnaires pour les transports*). Respecto al *Commissionnaire de transport* del Derecho francés y su relación con su homólogo español, v. EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 93-102; GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Intermediarios del transporte...”, op. cit., pp. 1727-1728. Asimismo, como mandatario particular que actúa siempre en su propio nombre, VILLE, S., “Le commissionnaire de transport”, en MARTÍNEZ SANZ, F. / PETIT LAVALL, M. V. (DIRS.), *Estudios sobre derecho...*, op. cit., pp. 768-781, que además lo diferencia de otros operadores del transporte así como de otros denominados comisionistas de transporte en el entorno europeo. Es además lógico considerar que, dado que uno de los objetivos de la cooperativa es contribuir a la satisfacción de las necesidades y a la promoción de las actividades económicas y sociales de sus miembros así como a su formación (art. 1 *Loi 47-1775*), las sociedades cooperativas no puedan ejercer respecto de transportistas terceros una actividad de intermediación, de la cual este modo de organización pretendía precisamente sustraer a sus miembros. Aun así, estas entidades cooperativas pueden, de conformidad con las normas generales de transporte por carretera y dentro de ciertos límites, intermediar para transportistas no socios cuando sus medios son momentáneamente insuficientes para hacer frente a la demanda (apdo. 2.2.1.2° *Rapport sur les coopératives d’entreprises de transport du Conseil National de Transports du 4 mai 2004*).

almacenaje, grupaje, clasificación, embalaje o distribución de mercancías (art. 121.4 LOTT).⁴⁰⁷ Bajo este panorama, las agencias de transporte de mercancías han de actuar amparadas por una autorización que habilite para la realización de actividades de agencia, previo cumplimiento de los requisitos relacionados en el artículo 48 LOTT (art. 121.1 LOTT y 161.1 y 162.1 ROTT); autorización que, como ya se ha manifestado, ostenta la denominación de operador de transporte de mercancías, de conformidad con la DA 1ª del Real Decreto 1136/1997 y el artículo 2 de la Orden de 21 de julio de 2000.⁴⁰⁸

Las funciones que la Ley considera propias de las agencias de transporte de mercancías son actividades de mediación contractual para cuya realización habrán de contratar en nombre propio tanto con el transportista como con el cargador, actuando así en nombre propio y ocupando la posición de transportista frente al cargador y de cargador frente al transportista (art. 120.2 LOTT y 159.2 ROTT).⁴⁰⁹ Una de las consecuencias más relevantes que se derivan de esta imposición legal supone la extensión a esta entidad jurídica del régimen de responsabilidad atribuido al transportista.

Planteado de una manera ciertamente básica el entorno jurídico en el que se desarrollan las actividades de la agencia de transporte de mercancías, pueden apreciarse las similitudes y las diferencias de esta figura respecto de la cooperativa de transportistas; diferencias, en su caso, que se reflejan principalmente en dos aspectos concretos de las entidades cooperativas – las no denominadas actividades de mediación y el no requerimiento legal de la prestación del transporte bajo una autorización

⁴⁰⁷ Así lo corrobora, como se ha puesto de manifiesto con anterioridad, el TC en su Sentencia 180/1992, de 16 de noviembre (FJ 5º). Respecto del análisis que el TS hace de las agencias de transporte, *vid.* RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 282, 293-294, 343. En relación a las cargas completas y cargas fraccionadas, *v.* SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. / GAITÁN, J., *Factbook. Transporte de mercancías...*, op. cit., p. 248.

⁴⁰⁸ Normas que hay que poner en relación asimismo con la Orden de 3 de diciembre de 1992, por la que se determinan las condiciones esenciales de las autorizaciones de transporte público de mercancías y de agencias de transportes, a efectos de lo dispuesto en el artículo 200, en relación con el 198, c), y 201.6, del Reglamento de ordenación de los transportes terrestres (BOE núm. 303, de 18 de diciembre de 1992).

⁴⁰⁹ La doctrina aprecia en el art. 159.2 ROTT cierto error que, en cualquier caso, no desvirtúa el art. 120 LOTT por ser la primera una norma de desarrollo reglamentario. El citado precepto señala que las agencias han de actuar como “*comisionistas en nombre propio*”, admitiendo asimismo que se trata de porteadores, pero las agencias no pueden ser al mismo tiempo transportistas y comisionistas frente a sus clientes, por tratarse de dos posiciones jurídicamente contradictorias y excluyentes (PILOÑETA ALONSO, L. M., *Las agencias de transporte...*, op. cit., pp. 147-151; EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., p. 166).

administrativa habilitante – que derivan de un elemento de carácter esencial relativo a la naturaleza del vínculo de la sociedad cooperativa respecto de sus socios transportistas.

De este modo, por un lado, el artículo 61.1 LOTT señala que, entre las funciones que la normativa específica sectorial atribuye a las cooperativas de transportistas, se encuentra la captación de cargas, la contratación de servicios y la comercialización para sus socios, debiendo contratar éstas en nombre propio. Tales funciones, como se ha visto, podrían en principio considerarse actividades de mediación entre los usuarios del transporte y los transportistas⁴¹⁰ (a salvo de la previsión legal que excluye esta posibilidad) pudiendo llegar a considerar las cooperativas de transportistas una especie de agencia de transporte que actúa únicamente en favor de un mercado delimitado legalmente, esto es, de sus propios socios. Por tanto, aunque pudiera decirse que materialmente las cooperativas de transportistas realizan actividades de mediación, formal y nominalmente éstas no tienen tal consideración.

Por otro lado, a este tipo de sociedades cooperativas no se les exige título administrativo habilitante para la prestación de servicios de transporte – título que, por su parte, poseen todos y cada uno de los socios transportistas – y tampoco autorización administrativa de operador de transporte, sino simplemente el cumplimiento de cierta capacidad económica y la capacitación profesional exigible para el ejercicio de la actividad de la agencia de transporte, cuya obtención, tras la aprobación del Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre,⁴¹¹ no requiere más que el cumplimiento de los requisitos generales de capacitación exigidos por la normativa ordenadora de los transportes terrestres.⁴¹²

Todo ello parece ser consecuencia de la diferente naturaleza del vínculo que une, por un lado, la agencia de transportes con los transportistas efectivos, y, por otro, la sociedad cooperativa de transportistas con sus propios socios. En tanto que la primera

⁴¹⁰ En palabras de SANZ JARQUE, “[...] esto es, lo que en la práctica se llaman servicios de agencia” (SANZ JARQUE, J. J., “Las cooperativas de transportistas en España”, en *El transporte, Duodécimas Jornadas Cooperativas, 1994*, Monografías Cooperativas, núm. 13, Lleida, 1994, p. 21).

⁴¹¹ RD 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres (BOE núm. 302, de 18 de diciembre de 1999).

⁴¹² Con la adaptación de las normas españolas a la normativa europea de transportes, los requisitos para la obtención de la capacitación profesional exigidos en general para cualquier empresa de transportes se equiparan a los requeridos a las agencias de transporte de mercancías. *Vid.* el apartado relativo a los requisitos de contratación de una sociedad cooperativa de transportistas.

entidad ejerce de intermediario entre los usuarios del transporte y los transportistas que van a realizar materialmente el transporte (a los que vincularía un contrato de transporte), ocupando la agencia la posición de transportista frente al cargador y de cargador frente al transportista, por su parte, la sociedad cooperativa ocupa la posición de porteador frente al usuario del transporte, pero la relación que le une a sus socios, transportistas que materialmente ejecutan el transporte, se deriva esencialmente de una relación societaria base, a la que más adelante se atiende en detalle.

CAPÍTULO IV – REQUISITOS PARA LA CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

1. INTRODUCCIÓN

Previamente al ejercicio de las actividades de prestación de servicios de transporte y auxiliares y complementarias del mismo, las sociedades cooperativas de transporte han de cumplir determinados requisitos de distinta naturaleza, no sólo aquellos derivados de la necesidad de constituirse en sociedades cooperativas (como cualquier otra sociedad ha constituirse con arreglo a las condiciones legalmente establecidas en función del tipo societario elegido), sino también aquéllos sin cuya observancia la sociedad cooperativa estaría actuando en el tráfico mercantil efectuando operaciones de transporte sin estar amparada bajo la correspondiente cobertura legal, esto es, los específicos requisitos legalmente exigidos previos a la prestación de las actividades de transporte.

De esta forma, desde un punto de vista estrictamente societario, la entidad cooperativa ha de acometer las diligencias oportunas que se establecen por la normativa cooperativa para considerar nacida la persona jurídica que posteriormente va a desarrollar en el tráfico económico la actividad mercantil consignada en sus estatutos sociales. En un ámbito manifiestamente marcado por la distribución de competencias, en función del ámbito territorial de actuación de la sociedad cooperativa en cuestión, la ley aplicable será la estatal o alguna de las promulgadas por las Comunidades Autónomas, de modo que, si bien siguiendo un patrón muy similar, el proceso de constitución de las entidades cooperativas va a estar marcado por la singularidad propia que imprima cada una de las legislaciones autonómicas, culminando el proceso la inscripción en el correspondiente registro de cooperativas autonómico (o estatal, en su caso), con el que consecuentemente la entidad logre la adquisición de personalidad

jurídica que le permita actuar legítimamente como sociedad cooperativa en el tráfico mercantil.⁴¹³

Posteriormente, la ya válidamente constituida sociedad cooperativa habrá de cumplir los requerimientos establecidos por la legislación sectorial con el fin de llevar a cabo las operaciones de transporte de mercancías por carretera dentro de la legalidad. En todo aquello que se refiera al ejercicio de la actividad de transporte, estas sociedades deben ajustarse necesariamente a la normativa de ordenación del transporte terrestre, sin olvidar que están sujetas (en su condición de cooperativas) a la normativa específica reguladora de este tipo de sociedades. Así lo aclara el artículo 53.5 ROTT respecto de ambos tipos de cooperativas dedicadas al transporte; precepto que prevé la aplicación subsidiaria, para todo lo no previsto en la norma mercantil, de la legislación cooperativa.

Por ello, al margen de lo señalado respecto a la constitución de la sociedad cooperativa de acuerdo con las normas sobre cooperativas, cuando esta sociedad actúa en el sector del transporte, tiene que cumplir las condiciones establecidas en la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en su Reglamento y en las demás normas de desarrollo, que regulan el ejercicio de las actividades de transporte, introduciéndose (en cumplimiento de la normativa comunitaria europea) exigencias cualitativas de carácter personal para el acceso a la profesión.⁴¹⁴

⁴¹³ Si bien, como se ha manifestado, la aplicación práctica de la Ley de cooperativas de ámbito estatal se ve necesariamente reducida por la obligatoria convivencia de ésta con sus homólogas autonómicas, el conciso análisis acerca de la constitución de la sociedad cooperativa va a centrarse en la normativa estatal (con anotaciones puntuales de especialidades autonómicas), pues pretender un análisis completo de toda la normativa cooperativa española en este particular tema (común a todas las entidades cooperativas y no exclusivamente relativo a las dedicadas al transporte) sobrepasa la intencionalidad de este estudio.

⁴¹⁴ Cfr. RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 361-363, que pone de manifiesto la apuesta de la LOTT (respecto de la ordenación precedente) por un modelo en el que se intenta proyectar el equilibrio de la intervención pública y la iniciativa privada, de forma que se abre un proceso simultáneo de liberalización o desregulación administrativa al tiempo que se exigen unos requisitos personales que garanticen unos niveles adecuados de confianza y credibilidad. La intervención administrativa se manifiesta en la exigencia de una capacitación oficial que se adquiere tras la superación de ciertas pruebas de aptitud, dentro del respeto debido al derecho reconocido por el art. 35 CE.

Por su parte, el TC señala, en la STC 118/1996 de 27 de junio, que “el de transportista no es un título profesional, sino un título administrativo -como por lo demás lo denomina la propia Ley- habilitante para el ejercicio de dicha actividad. Los arts. 42 a 46 de la LOTT no regulan, pues, las condiciones de obtención de un título profesional, sino las condiciones de obtención del título administrativo que habilita para la realización del transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo” (FJ 24 *in fine*).

Los requisitos, previos e inexcusables, que se exigen para la actuación de estas sociedades en el tráfico mercantil de transporte son distintos según se trate de las sociedades cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte y de las sociedades cooperativas de transportistas. Por un lado, la primera de ellas, en su calidad de empresa de transporte o de operador de transporte al que afecta el conjunto de derechos y obligaciones que a éstas como tales les conciernen, habrá de estar amparada por la correspondiente autorización administrativa habilitante para el ejercicio del transporte o de actividades auxiliares o complementarias del mismo. A la sociedad cooperativa de transportistas, por su parte, se le exigen otros extremos, que no conllevan la obtención del título administrativo habilitante, que en cualquier caso, poseen sus propios socios transportistas.

Asimismo, en virtud de una aplicación adecuada del primer principio cooperativo establecido por la Alianza Cooperativa Internacional, que declara la adhesión voluntaria y abierta a todas aquellas personas capaces de utilizar los servicios de la cooperativa y dispuestas a aceptar las responsabilidades de ser socios, las sociedades cooperativas se caracterizan por permitir, en principio, el acceso a la condición de socio de las personas, físicas y jurídicas, que cumplan los requisitos que las capaciten para su participación en las actividades que la sociedad desarrolla en cumplimiento de los fines sociales. Así pues, las condiciones legal y estatutariamente previstas para adquirir el estatus de socio serán de distinta índole en función de la clase de entidad cooperativa que se haya constituido: principalmente, el socio de una cooperativa de trabajo asociado de transporte habrá de estar capacitado legalmente para prestar su trabajo, mientras que el socio de una cooperativa de transportistas habrá de estar en posesión del correspondiente título administrativo habilitante que le permita ostentar la condición de transportista. Adquirida la condición de socio, los miembros de una u otra sociedad disfrutan de unos derechos y están sujetos a unas obligaciones específicas que los vinculan a la misma en una especial relación de naturaleza controvertida, no exenta de discusión doctrinal.

Una vez cumplidos por parte de los socios y de las empresas cooperativas los requisitos previos necesarios establecidos tanto por la normativa cooperativa, estatal o autónoma según el caso, como por la normativa ordenadora de los transportes

terrestres, es posible iniciar bajo el amparo de la legalidad las actividades propias del tráfico mercantil para el desarrollo de las cuales aquéllas se constituyeron.

2. REQUISITOS DE CONSTITUCIÓN DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE COMO SOCIEDADES COOPERATIVAS

La Ley de cooperativas estatal de 1999 establece que “*la sociedad cooperativa se constituirá mediante escritura pública, que deberá ser inscrita en el Registro de Sociedades Cooperativas previsto en la Ley*” (art. 7). Así, se entiende por la doctrina que el contrato de cooperativa es formal (la escritura de constitución es el documento o la forma jurídica que debe contener el contrato de sociedad⁴¹⁵) y su inscripción tiene carácter constitutivo, de forma que la sociedad cooperativa queda constituida y adquiere con ello personalidad jurídica desde el momento en que la escritura pública de constitución (requisito *ad solemnitatem* del negocio constitutivo) otorgada por los promotores se inscribe en el Registro de sociedades cooperativas.⁴¹⁶ La Ley es clara a este respecto, pues “*con la inscripción adquirirá personalidad jurídica*” (art. 7 LC).⁴¹⁷

Previamente a la formalización de la constitución, los socios fundadores han llevado a cabo una serie de actos que, como ha corroborado la doctrina, con la Ley de cooperativas estatal han supuesto una simplificación y flexibilización del procedimiento de constitución. La Ley de cooperativas estatal de 1999 únicamente regula la fundación

⁴¹⁵ Referido a las SA, realiza un análisis profundo del acto constitutivo de este tipo social en relación con el objeto social, SAÉNZ GARCÍA DE ALBIZU, J. C., *El objeto social en la sociedad anónima*, Civitas, Madrid, 1990, pp. 42-54.

⁴¹⁶ Es un contrato formal, “como lo es el de constitución de sociedad anónima y de sociedad limitada, puesto que la LC emplea idéntica expresión con la que el legislador, desde la LSA de 1951 [...] quiso expresar esta característica, a la que ha sido fiel la jurisprudencia del Tribunal Supremo” (VICENT CHULIÁ, F., “La Ley 27/1999...”, op. cit., pp. 14570-14572). Respecto al acercamiento de la normativa cooperativa al Derecho de sociedades en relación con la escritura de constitución como requisito *ad solemnitatem* o como requisito esencial (*ad substantiam*) y de las posibles interpretaciones del carácter constitutivo de la inscripción, requerida para que la entidad goce de personalidad jurídica, v. MARTÍN VIDAL, J. A., “Capítulo II. De la constitución de la sociedad cooperativa”, en GARCÍA SÁNCHEZ, J. A. (COORD.), *Cooperativas. Comentarios...*, op. cit., pp. 61-64; GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., p. 109; DE LA CÁMARA ÁLVAREZ, M., *Estudios de Derecho mercantil*, op. cit., 2ª ed., Vol. I., p. 263; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 137; estos últimos también en relación con el valor jurídico de la exigencia de “*su toma de razón en el Registro Mercantil*”, bajo la vigencia de la LGC 1974.

⁴¹⁷ Tal previsión se contemplaba en la normativa precedente, en la LGC 1974 (art. 41), en la LGC 1987 (art. 6) y en la LCoop. 1942, en la que la dicción era algo distinta (art. 5). Así, la doctrina considera que con la personalidad jurídica, la sociedad cooperativa adquiere una serie de derechos y deberes, consecuencia de poseer una entidad distinta de la de sus asociados (DÍEZ ARGAL, W., *Sociedades Cooperativas: Criterios Jurisprudenciales. (Sentencias de la Sala Primera del Tribunal Supremo en la década de los ochenta)*, Universidad de Deusto, Serie Derecho, Vol. 27, Bilbao, 1988, p. 186).

de la sociedad cooperativa por comparecencia simultánea de todos los promotores ante el notario (art. 10.1 LC), de forma que se elimina la previsión de la predecesora Ley general de cooperativas de 1987 acerca de la asamblea constituyente (art. 9 LGC). No sucede así con todas las normas autonómicas, muchas de las cuales prevén la (posible o necesaria) constitución de la sociedad mediante la celebración de esta asamblea (en cuyo caso, se asemeja en cierta medida a la fundación sucesiva de la SA), bien como única opción constitutiva, bien permitiendo la posibilidad de prescindir de la misma.⁴¹⁸

Consecuencia de la asunción de competencias en materia cooperativa por parte de las Comunidades Autónomas, las normas cooperativas autonómicas establecen sus propias disposiciones relativas al proceso de constitución de las entidades cooperativas cuyo ámbito territorial de actuación se ajuste al ámbito de aplicación de la norma correspondiente. Los requisitos y condiciones que se exigen suelen ser similares a los previstos en la Ley cooperativa estatal, aunque en ellas se contienen especialidades que han de ser necesariamente tenidas en cuenta por los socios fundadores que pretendan la constitución de una sociedad cooperativa de ámbito autonómico.⁴¹⁹

Desde una perspectiva societaria, el proceso formal de constitución de una cooperativa dedicada a la prestación de transporte no reviste en principio ninguna especialidad que las distinga del resto de entidades cooperativas. En algún caso, quizá la normativa autonómica establece alguna particularidad concreta, como puede ser la cooperativa de transportistas regulada por la Ley de sociedades cooperativas de Extremadura de 1998 que requiere, de acuerdo con su artículo 123.2, que ésta se constituya con un número mínimo de cinco socios, en lugar del mínimo de tres que como regla general establecen unánimemente todas las normas cooperativas; pero por lo

⁴¹⁸ Vid. entre otros, respecto al régimen actual, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., esp. pp. 104-106; ESCOLANO NAVARRO, J. J., “Capítulo II: Constitución: escritura y estatutos”, en ALONSO ESPINOSA, F. J. (COORD.), *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 55-57; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 118-120; respecto al precedente régimen de la LGC 1987, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 197-214.

⁴¹⁹ Vid., entre otros, MARTÍN VIDAL, J. A., “Capítulo II...”, op. cit., Vol. I, pp. 87-95, que pone de relieve las particularidades constitutivas de algunas de las normas autonómicas; SANZ SANTAOLALLA, F. J., “Tema IV. La constitución”, en MERINO HERNÁNDEZ, S. (DIR.), *Manual de Derecho...*, op. cit., pp. 43-58, que analiza el proceso previsto por la LCPV 1993 para la constitución de las cooperativas vascas, en las que se destaca la determinación del capital social mínimo y el compromiso de la participación mínima de los socios en la actividad de la cooperativa (EM II LCPV). A modo de ejemplo, la LCCV 2003 establece un régimen regulador más completo y preciso que el de su homóloga estatal, no sólo respecto a la inscripción constitutiva en el Registro de cooperativas de la Comunidad Valenciana, sino en cuanto al contenido mínimo de la escritura de constitución y de los estatutos sociales.

general, el proceso de constitución que han de seguir las cooperativas que van a actuar en el sector del transporte no presenta diferencias respecto del resto de sociedades cooperativas.⁴²⁰

Así pues, la escritura de constitución debe contener necesariamente determinados extremos (art. 10 LC), que se han agrupado con el fin de proporcionar una visión de conjunto de la información exigida. Respecto a los otorgantes: su identidad, manifestación de que reúnen los requisitos exigidos para adquirir la condición de socio (de conformidad con lo establecido en la ley y en los propios estatutos) y su voluntad de constituir una sociedad cooperativa, con expresión de la clase en concreto, en el presente caso, una cooperativa de trabajo asociado o una cooperativa de transportistas.⁴²¹ Respecto a las aportaciones: acreditación por los promotores de haber suscrito (y desembolsado al menos el porcentaje establecido estatutariamente) la aportación obligatoria mínima al capital social requerida para ser socio y de que el importe total de las aportaciones que han sido efectivamente desembolsadas no es inferior al capital social mínimo exigido estatutariamente. Asimismo, deben señalarse, de existir, las aportaciones no dinerarias realizadas por los distintos promotores (que en las cooperativas de transporte, especialmente en las de trabajo asociado, bien podrían consistir en vehículos de transporte como bien susceptible de valoración económica⁴²²), el valor asignado y sus datos registrales. En lo que concierne a los órganos sociales, han de identificarse las personas que han de ocupar los cargos del primer consejo rector y el del interventor o interventores; además de la declaración de no estar incurso en causa de incapacidad o prohibición para su desempeño. Es además necesaria la certificación expedida por el Registro de sociedades cooperativas que acredite que no existe otra

⁴²⁰ Los trámites constitutivos requeridos por la LC estatal y por las restantes normas cooperativas autonómicas, así como los trámites fiscales, laborales y otros requerimientos necesarios para la constitución de una sociedad cooperativa se revisan en detalle en TODOLÍ CERVERA, F., *Creación de empresas, paso a paso - 2009*, CISS, Madrid, 2009, esp. pp. 166, 493 y ss.

⁴²¹ La cuestión en este punto, como ya se ha comentado, es si el Registrador podría denegar la inscripción de una cooperativa que no concordara con ninguna de las clases legalmente establecidas, pues aunque se prevén categorías suficientemente amplias como para subsumir en ellas casi cualquier tipo de sociedad cooperativa, como se ha visto, pueden configurarse cooperativas dedicadas a la prestación de servicios de transporte distintas de las normalmente previstas.

⁴²² A modo de ejemplo cabe referirse a la nueva clase cooperativa creada a través de la modificación de la LCAr 1998 operada por la Ley 4/2010, la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte, en cuya regulación se establece que sus estatutos sociales pueden establecer que todas o parte de las aportaciones, obligatorias o voluntarias, estén formadas por uno o más vehículos, de las características que fije la cooperativa, cuyo tratamiento será el que rige para las aportaciones no dinerarias (art. 75.2 LCAr).

entidad con idéntica denominación.⁴²³ Y finalmente se requiere la aportación de los estatutos sociales.⁴²⁴

En cualquier caso, la Ley de cooperativas estatal permite, además de las menciones tasadas mínimas exigidas legalmente en el documento de constitución, la inclusión por parte de los promotores de cualquier pacto y condición que consideren conveniente, siempre y cuando no se opongan a las leyes ni contradigan los principios configuradores de la sociedad cooperativa (art. 10.1 *in fine*).⁴²⁵ Por otro lado, esta previsión legal enfocada a afianzar el principio de la autonomía de la voluntad, proviene de la intención del legislador de dotar a las entidades cooperativas de mayor flexibilidad a la hora de establecer su organización y funcionamiento, de forma que puedan incluir cualquier cláusula que les permita adaptarse a las exigencias del mercado con eficiencia a la vez que procuran una estructura de carácter cooperativo ajustado a sus necesidades e intereses.⁴²⁶ La doctrina pone asimismo de manifiesto la conveniencia de ubicar tales pactos y condiciones en los estatutos sociales en lugar de en la escritura de constitución, cuya modificación exige el consentimiento unánime de todos los socios fundadores.⁴²⁷ En las sociedades cooperativas de transporte, esta previsión resulta de especial importancia, pues, como se analiza más adelante, los pactos que podrían establecerse en las cooperativas de transportistas podrían permitir acreditar la posible existencia de contratos de transporte implícitos entre las entidades y sus socios transportistas.

⁴²³ La emisión de esta certificación negativa de denominación es un requisito *sine qua non* para autorizar la escritura de constitución. Es una de las funciones del RSC, que para ello debería previamente coordinarse con el RMC y los Registros de cooperativas autonómicas; hecho que no siempre sucede y que constituye objeto de graves críticas por parte de la doctrina.

⁴²⁴ La legislación cooperativa no es uniforme a la hora de requerir un contenido mínimo de la escritura de constitución. Al respecto, analiza en cierto detalle cada una de las menciones mínimas exigidas por la LC estatal y las confronta, con ocasión de su disparidad, con los requerimientos autonómicos, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 111-115.

⁴²⁵ Podría debatirse acerca de si este último inciso legal hace referencia a los principios cooperativos declarados por la ACI o si se alude a la versión que de los mismos recoge la propia norma legal. Como señala el inciso, los pactos y condiciones que los promotores introduzcan en la escritura no pueden oponerse a las leyes, por lo que la alusión a los principios acogidos por la norma ya vendría establecida en la primera parte del precepto. De este modo, la expresión podría venir referida directamente a los declarados por la ACI. Sin embargo, hay que recordar que, en cualquier caso, tal y como se deduce de la fórmula “*en los términos resultantes de la presente Ley*” del art. 1.1 LC, tales pactos y condiciones no podrán introducir remisiones a principios que, aunque puedan provenir de las más altas instancias cooperativas, resulten contrarias a las prescripciones legales.

⁴²⁶ La Exposición de Motivos de la Ley dispone al respecto que la Ley pretende ofrecer “*un marco de flexibilidad, donde las propias cooperativas puedan entrar a autorregularse, y establece los principios que, con carácter general, deben ser aplicados en su actuación, huyendo del carácter reglamentista que en muchos aspectos, dificulta la actividad societaria*”.

⁴²⁷ Vid. al respecto, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 115, 122; ESCOLANO NAVARRO, J. J., “Capítulo II: Constitución...”, op. cit., pp. 69-71; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 127-128.

Por su parte, la Ley exige un contenido mínimo en los estatutos sociales incorporados a la escritura de constitución, que podrá ser desarrollado mediante un Reglamento de régimen interno (art. 11 LC). Como una de las menciones más significativas que afecta a las sociedades cooperativas que realizan actividades de transporte, cabe señalar que la Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el ROTT en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización establece en su artículo 5.b) que para la inscripción de estas entidades en el Registro General de Transportistas se requiere original y copia de los estatutos, en los que debe constar como objeto social la captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios (funciones que literalmente se establecen en el art. 61.1 LOTT); lo que en cualquier caso no implica necesariamente que sean éstas las únicas actividades que puedan constar como propias del objeto social de tales entidades.

Asimismo, habrá de hacerse constar en los estatutos los requisitos que se exija a los socios que pretendan su admisión como miembros de la sociedad, por lo que, de nuevo en el caso de las cooperativas de transportistas, deberán expresar la obligación *ex lege* de que sus socios sean a su vez transportistas habilitados para el ejercicio de las actividades de transporte con el correspondiente título administrativo. Finalmente, y sin ánimo de exhaustividad, pues se irán concretando más adelante todos estos extremos, entre los derechos y deberes de los socios que han de constar en las cláusulas estatutarias, requiere especial mención el derecho-deber de participación en las actividades cooperativas, debiendo constar, de ser así, la participación exclusiva del socio transportista en la ejecución de los transportes contratados por la sociedad, pues de lo contrario, el socio estaría facultado para llevar a cabo transportes al margen de las operaciones cooperativas en virtud del artículo 53.1 ROTT.

Las Administraciones Públicas, así como las asociaciones de cooperativas, suelen poner a disposición de los interesados modelos de estatutos, agrupados en ocasiones por tipos de sociedades cooperativas. Los estatutos-tipo asignados a las cooperativas de trabajo asociado de transporte serían los correspondientes a las cooperativas de trabajo asociado y los de las cooperativas de transportistas, básicamente los relativos a las cooperativas de servicios. Si bien el uso de estos estatutos tipo permite asegurar en cierta manera la aceptación de los mismos por parte del responsable

del Registro, el caso es que se pierde la oportunidad de elaborar unos estatutos sociales propios, adecuados a las concretas necesidades e intereses de los socios, en virtud de la facultad de autoorganización de la que se benefician las sociedades cooperativas.⁴²⁸

Antes de proceder a otorgar la escritura de constitución y con el fin de comprobar que los estatutos han sido redactados de conformidad con la normativa cooperativa, se ofrece la posibilidad de que los promotores soliciten al Registro de sociedades cooperativas la calificación previa del proyecto de estatutos (art. 11.2 LC).⁴²⁹

Finalmente, otorgada la escritura pública de constitución, ésta debe inscribirse en el Registro de sociedades cooperativas de ámbito estatal (o en aquel autonómico que resulte competente en función del ámbito territorial de actuación de la cooperativa). La solicitud de inscripción de la escritura pública en el registro debe realizarse en el plazo de un mes desde que se produce su otorgamiento, requiriéndose ratificación en el caso de que transcurran seis meses o denegándose definitivamente si transcurren doce. La inscripción tiene así carácter constitutivo, dotando a la sociedad de plena capacidad para actuar en el tráfico jurídico. Sin embargo, esto no implica que no se haya previsto cierta responsabilidad por los actos que se realicen mientras la sociedad cooperativa se encuentra “*en constitución*”. De hecho, la Ley, adoptando un régimen similar al de la sociedad anónima en formación (art. 36-38 LSC, previo art. 15 LSA), prevé la responsabilidad solidaria de quienes hubieran celebrado actos y contratos en nombre de la proyectada cooperativa; responsabilidad que cesa tras la inscripción, al asumir la entidad las consecuencias derivadas de tales actos, si se dan determinadas circunstancias, que se concretan en que éstos hubieran sido necesarios para la

⁴²⁸ Vid. al respecto, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., *Las sociedades cooperativas...*, op. cit., p. 106. Como modelo de estatutos de la sociedad cooperativa, v. DE LA ROCHA GARCÍA, E., *Las sociedades cooperativas según la nueva Ley 27/1999 de 16 de julio*, Comares, Granada, 2001, pp. 14-38. Son numerosos los autores que analizan el contenido de los estatutos sociales, entre otros, desde un punto de vista notarial, ESCOLANO NAVARRO, J. J., “Capítulo II: Constitución...”, op. cit., pp. 71-80; y considerando también tanto las menciones obligatorias como las facultativas, PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 128-142.

⁴²⁹ Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 123-124, que plantea las críticas de la doctrina acerca de esta posibilidad, la falta de “diálogo jurídico” entre notarios y registros de cooperativas (que sí existe, por su parte, entre notarios y registradores mercantiles) o la eficacia que genera tal calificación previa.

constitución de la sociedad y se aceptasen expresamente en un plazo de tres meses o se hubieran realizado por personas designadas por los promotores.⁴³⁰

El hecho de que las sociedades cooperativas deban inscribirse en un registro especial (necesario para adquirir personalidad jurídica) y no en el Registro Mercantil, ha sido objeto de severas críticas por parte de la doctrina científica. Salvo en las cooperativas de crédito y de seguro, la Ley no prevé la inscripción adicional en el Registro Mercantil (ni siquiera la toma de razón en el mismo, tal y como se exigía en la Ley general de cooperativas de 1974⁴³¹).

El Registro de sociedades cooperativas, de estructura unitaria y dependiente del actual Ministerio de Trabajo e Inmigración, se regula en la Ley 27/1999 de Cooperativas – que contiene disposiciones relativas a las funciones del Registro, su organización y procedimiento registral, los principios por los que se rige y su eficacia (art. 109-112) – y por el Real Decreto 136/2002, de 1 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de sociedades cooperativas. Así, se trata de un registro público dependiente de las Administraciones Públicas (de la Administración General del Estado o, en el caso de los registros autonómicos, de la Comunidad Autónoma que corresponda), que – a pesar de que sus competencias y funcionamiento en base a unos principios y con unos efectos muy similares a los que caracterizan los registros jurídicos como el Registro Mercantil⁴³² – no deja de ser un registro de carácter administrativo que

⁴³⁰ Respecto a la sociedad “*en constitución*”, la no prevista legalmente cooperativa irregular o la sociedad nula, así como las consecuencias del incumplimiento de los plazos para la inscripción de la escritura de constitución en el RSC, la necesaria ratificación tras el transcurso de seis meses o el cierre registral tras doce meses, v. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 134; ESCOLANO NAVARRO, J. J., “Capítulo II: Constitución...”, op. cit., pp. 46-52; MARTÍN VIDAL, J. A., “Capítulo II...”, op. cit., Vol. I, pp. 65-67; MARTÍN VIDAL, J. A., “Capítulo II...”, op. cit., Vol. I, pp. 65-67; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 142-145.

Por su parte, algunas normas cooperativas autonómicas sí contemplan en su articulado los supuestos y los efectos de la cooperativa irregular y la nulidad de la cooperativa, respecto a la ley cooperativa del País Vasco, SANZ SANTAOLALLA, F. J., “Tema IV...”, op. cit., pp. 52-53, 56-58.

⁴³¹ Bajo la vigencia de la LGC 1974, se exigía además, en el art. 41, “*su toma de razón en el Registro Mercantil*”, cuyo valor jurídico, para cierta doctrina, resultaba nulo (DE LA CÁMARA ÁLVAREZ, M., *Estudios de Derecho mercantil*, op. cit., 2ª ed., Vol. I, p. 263), mientras que para otros mostraba, al menos, cierto interés en coordinar el Registro de cooperativas con el RM (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 137).

⁴³² La doctrina lo define desde un punto de vista doctrinal, bajo la LGC 1987, como un “Registro de régimen administrativo y de publicidad legal o jurídico-privada” (VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 393), pero considera esta materia como “*una lección pendiente en la legislación española*” (cursiva del autor), pues la función registral mercantil en sentido material debería estar unificada en un sólo “Registro de Empresas” y sometida a un mismo régimen jurídico, el actual del RM (VICENT CHULIÁ, F., *Introducción...*, op. cit., pp. 697-698). Señala DE LA CÁMARA que “todos los

genera una problemática de variada naturaleza respecto de la competencia estatal sobre ordenación de los registros reservada al Estado,⁴³³ la normativa relativa a las cuentas anuales,⁴³⁴ la publicidad legal o material⁴³⁵ o la falta de coordinación entre registros.⁴³⁶

3. REQUISITOS PREVIOS PARA EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE

3.1. Requisitos previos de una sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte

Las cooperativas de trabajo asociado de transporte tienen, a efectos de la normativa de ordenación del transporte, la consideración de empresas de transporte y/o de la actividad auxiliar y complementaria del transporte a la que se dediquen. Por lo que, de conformidad con el apartado 3 del artículo 52 ROTT, les corresponden los mismos derechos y obligaciones que a cualquier otra empresa de transporte. Las cooperativas de trabajo asociado, pues, pueden actuar en el ámbito del transporte

efectos que se ligan a la inscripción en el RM, cuando se trata de sociedades mercantiles, se trasladan al Registro de Cooperativas cuando la entidad pertenece a esta categoría” (DE LA CÁMARA ÁLVAREZ, M., *Estudios de Derecho mercantil*, op. cit., 2ª ed., Vol. I., p. 263). En este sentido también BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., p. 641; y de manera muy crítica, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 149; y URÍA, R. / MENÉNDEZ A. / VÉRGEZ, M., “Sociedades cooperativas”, en *Curso de Derecho Mercantil*, 2ª ed., tomo I, Thomson-Civitas, Madrid, 2007, pp. 1428-1429; pues no se ve razón fundada para excluir a las sociedades cooperativas del RM. Comparte esta opinión, MIRANDA SERRANO, L. M., “Las sociedades...”, op. cit., p. 286. Asimismo, VÁZQUEZ CUETO, J. C., “Las sociedades...”, op. cit., pp. 523-524; FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, C., *El Registro Mercantil*, Marcial Pons, Madrid, 1998, pp. 79-108.

⁴³³ El Estado posee la competencia exclusiva en ordenación de los registros (art. 149.1.8º CE), que comprende no sólo el RM sino todos los registros con efectos jurídico privados, como los Registros cooperativos autonómicos. Al respecto, MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., p. 4758; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 57; o vigente la LGC 1987, VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, esp. pp. 395-399. La STS de 21 de junio de 1996, por su parte, no entra siquiera a cuestionarse la realidad de la ordenación actual en materia registral.

⁴³⁴ Vid. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 140-144; ESCOLANO NAVARRO, J. J., “Capítulo II: Constitución...”, op. cit., p. 52; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 146-149, en relación asimismo con la obligación de inscripción y depósito de sus cuentas anuales en el RM de “*las entidades de cualquier naturaleza*” que se dediquen al comercio mayorista o minorista o a la intermediación por cuenta o encargo de los comerciantes al por menor, de conformidad con la DA 4ª de la Ley 7/1996, de 15 de enero, de ordenación del comercio minorista (BOE núm. 15, de 17 de enero de 1996), desarrollada por la Orden de 10 de junio de 1997 para la aplicación de la disposición adicional novena y otras normas complementarias del Reglamento del Registro Mercantil (BOE núm. 146, de 19 de junio de 1997).

⁴³⁵ Respecto de las consecuencias jurídicas derivadas del diferente estatus que poseen los encargados de tales registros, su falta de independencia respecto de las Administraciones Públicas y la no dependencia jerárquica a la DGRN, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 148-150; VARGAS VASSEROT, C., “El sistema de publicidad legal de las cooperativas. Un problema pendiente de resolución”, en *RDS*, núm. 33, 2009, pp. 138-139.

⁴³⁶ Falta de coordinación que afecta ya desde un principio, entre otros, al proceso de certificación negativa de denominación de la cooperativa así como a la función informativa de tales registros. Vid. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 144-148; VARGAS VASSEROT, C., “El sistema de publicidad legal...”, op. cit., pp. 134-138.

llevando a cabo actividades y servicios propios del sector cuando cumplan los requisitos generales que se exigen a las empresas de transporte, esto es, aquellos necesarios para la obtención del título administrativo que las habilite para el ejercicio de la actividad, en virtud del mandato establecido en los artículos 47.1 LOTT y 41.1 ROTT.

Por ello se precisa, para la realización de transporte de mercancías o de viajeros por carretera, tanto público como privado, así como de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, la obtención del correspondiente título que habilite para los mismos que, de conformidad con el apartado 5 del mismo precepto reglamentario, revestirá la forma jurídica de autorización administrativa otorgada a la persona física o jurídica titular de la actividad (art. 41.5 ROTT por habilitación normativa expresa dispuesta en el art. 47.2 LOTT).⁴³⁷

Así, expresamente se reconoce que el título administrativo habilitante para la prestación de servicios de transporte público por carretera o para la realización de actividades auxiliares y complementarias del mismo – que se documentará a través de la expedición de la correspondiente tarjeta de transporte (art. 4 FOM/734/2007)⁴³⁸ – se puede otorgar tanto a personas físicas como a personas jurídicas que revistan cierta forma jurídica, entre las que se prevé (además de la sociedad mercantil y la sociedad anónima laboral) la forma de cooperativa de trabajo asociado (art. 42.1 del ROTT).⁴³⁹

De acuerdo con lo anterior, los requisitos generales que la cooperativa debe cumplir se establecen en el título II de la LOTT y su homólogo del ROTT, que recogen las disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades

⁴³⁷ El hecho de que para la obtención del título habilitante para el ejercicio profesional de servicios y actividades de transporte se requiera el cumplimiento de unas condiciones previas de carácter personal los configura como títulos de naturaleza personal, otorgados *intuitu personae*. Vid. RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., p. 382.

⁴³⁸ Este precepto regula la documentación requerida para la obtención de las autorizaciones y establece las características que habrán de especificarse en las correspondientes tarjetas de transporte: el número de autorización, su titularidad, domicilio y demás circunstancias de la actividad que determine la Dirección General de Transportes por Carretera. Vid. SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. / GAITÁN, J., *Factbook. Transporte de mercancías...*, op. cit., pp. 345-347.

⁴³⁹ El citado Borrador de Anteproyecto de Ley por la que se modifica la LOTT para adaptarla a diversos Reglamentos de la Unión Europea, de 2 de marzo de 2011, no prevé de forma expresa en el art. 43.b) el otorgamiento de autorizaciones a las cooperativas de trabajo asociado, sino a las personas jurídicas, siempre que tengan personalidad jurídica propia e independiente de la de las personas que las integran (requisito que cumplen las cooperativas) y que contemplen en su objeto social la realización de transporte público o de la actividad auxiliar y complementaria de éste. El problema surge, como se ha comentado, al establecerse en su párrafo segundo que aquéllas no pueden otorgarse a las personas jurídicas sin ánimo de lucro; con lo que se vuelve a la discusión doctrinal respecto del *animus lucrandi* de las cooperativas.

auxiliares y complementarias del mismo. Estos títulos dedican su articulado, por un lado, a regular las condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional de la actividad (capítulo I del título II de la LOTT y del ROTT) y, por otro, a regular las condiciones relativas al título administrativo habilitante para el ejercicio de la actividad (capítulo I del título II de la LOTT y el capítulo II del título II del ROTT).

De esta forma, por un lado, se requiere que se cumplan determinadas condiciones previas de carácter personal, contenidas en el artículo 42 de la Ley. Entre ellas, consta en primer lugar, la exigencia de tener la nacionalidad española o la de un Estado de la Unión Europea (en virtud de la libertad de servicios) o de otro país bajo determinadas condiciones (bien porque, en virtud de lo dispuesto en Acuerdos, Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, este requisito no sea exigible, bien porque se esté en posesión de autorizaciones o permisos de trabajo que, de conformidad con la legislación sobre derechos y deberes de los extranjeros en España, amparen la realización de la actividad en nombre propio). Por otro lado, se establecen unas exigencias cualitativas de carácter personal, que se materializan en la necesidad de acreditar los requisitos de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica.⁴⁴⁰

Finalmente, es necesario atender, en relación a los requisitos de acceso y ejercicio de la profesión de transportista por carretera, al Reglamento (CE) nº 1071/2009, del Parlamento y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo,⁴⁴¹ cuyo artículo 3 establece como requisitos para ejercer la profesión de transportista por carretera (sin perjuicio de que los Estados miembros puedan decidir imponer condiciones adicionales, proporcionadas y no discriminatorias):

⁴⁴⁰ La doctrina pone de manifiesto el indudable paralelismo de estas exigencias con las condiciones requeridas en otros sectores de gran relevancia del tráfico económico, como pueden ser las entidades financieras. De esta forma, tales requisitos “tienden a lograr la solvencia y competencia de los profesionales, a fin de asegurar la seguridad, la moralidad en el ejercicio de la profesión, los derechos e intereses de los usuarios, la racionalización y mayor productividad del sistema, y la propia modernización del sector económico concreto.” *Vid.* RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 364-365.

⁴⁴¹ Reglamento (CE) nº 1071/2009, del Parlamento y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300, de 14 de noviembre de 2009).

tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro (uno de los requisitos novedosos que ha introducido la norma); gozar de honorabilidad; poseer la capacidad financiera apropiada; y tener la “*competencia profesional*” requerida.⁴⁴²

A pesar de la aplicación directa de esta norma de rango comunitario, éste es uno de los motivos alegados por la Exposición de Motivos del Borrador de Anteproyecto de Ley por la que se modifica la LOTT de 2 de marzo de 2011, pues con la adaptación de la Ley nacional se persigue seguridad y transparencia jurídica con el fin de evitar la apariencia de falsas discrepancias que puedan inducir a error sobre el contenido de las reglas que resulten de aplicación.

3.1.1. Requisitos de capacitación profesional y honorabilidad

En la sociedad cooperativa de trabajo asociado, como empresa de transporte, los requisitos de capacitación profesional y de honorabilidad (que son preferentemente de tipo personal, de carácter subjetivo por contraposición al carácter objetivo que caracteriza el requisito de la capacidad económica) se cumplen a través de las personas que realicen la dirección efectiva en los términos siguientes. La capacitación profesional viene definida por la LOTT como “*la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista*” (art. 43.1) y en el caso de las cooperativas (al igual que se establece para las “*sociedades*”⁴⁴³) se exige que tenga reconocida la capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de que se trate al menos una de las personas que realicen la dirección efectiva de la empresa titular de la correspondiente autorización administrativa (art. 42.3 LOTT⁴⁴⁴ y art. 35.b) ROTT en

⁴⁴² Esta norma comunitaria entró en vigor a los veinte días de su publicación en el DOUE, pero prevé una *vacatio legis* por la cual no será “*aplicable con efectos*” hasta el 4 de diciembre de 2011 (art. 30). La derogación de la Directiva 96/26/CE no impide, sin embargo, que durante este periodo de tiempo en los Estados miembros se siga aplicando la normativa que implementó tal norma; en el caso español (al menos en parte y tras la modificación operada por el Directiva 98/76/CE, del Consejo, de 1 de octubre de 1998) a través de la Orden de 28 de mayo de 1999 por la que se desarrolla el capítulo primero del título II del ROTT en materia de expedición de certificados de capacitación profesional.

⁴⁴³ El ROTT parece seguir anclado en la necesidad de distinguir la cooperativa de cualquier otra forma societaria. Parecen ser un buen ejemplo de este hecho, tanto este precepto, art. 35.b), como el 53.2 ROTT, en el que, como ya se ha manifestado al analizar las figuras afines, se diferencian las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización en el hecho de que las segundas “*revisten forma jurídica societaria*”.

⁴⁴⁴ La LOTT se refiere a “*empresas o entidades colectivas*” (art. 42.3, párrafo segundo), sin concretar (como lo hace el ROTT) que quedan incluidas en este apartado las cooperativas. Es obvio, sin embargo, que éstas no pueden subsumirse en el primer párrafo, relativo a las empresas individuales, porque no es posible la constitución legal de una cooperativa unipersonal de transporte (la normativa cooperativa exige en general un mínimo de tres socios). En el momento en que se produzca la unipersonalidad sobrevenida

relación con el art. 12.1.b) de la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera, y, en el caso de la actuación de la cooperativa como una verdadera agencia de transportes, con el art. 8 de la Orden de 21 de julio de 2000 por la que se desarrolla el ROTT en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores).

El artículo 35 ROTT establece la particularidad de que la capacitación profesional se cumpla a través de, al menos, una de las personas que realicen la dirección efectiva de la empresa titular cuando se trate de “*Sociedades o de Cooperativas, o de Empresas individuales cuyo titular no cumpla el requisito de capacitación profesional*”. La Orden FOM/734/2007, sin embargo, concreta que, en este aspecto, la normativa se está refiriendo a una cooperativa de trabajo asociado, al señalar que se trata de “*una sociedad o cooperativa de trabajo asociado, o una empresa individual que no cumpla el requisito a través de su titular*”. Esta norma parece olvidar que, si bien las sociedades cooperativas de transportistas no pueden solicitar ni estar en posesión de un título habilitante para el ejercicio de las actividades de transporte, sí han de cumplir con el requisito de la capacitación profesional.⁴⁴⁵

En lo que concierne al requisito de la honorabilidad, la normativa de ordenación de los transportes terrestres la configura (a los efectos previstos en la LOTT) en un sentido negativo, de forma que no lo cumplen aquellas personas que incurran en una

o se reduzca por debajo de los límites legales el número de socios, la LC estatal obliga, bajo sanción de disolución, a que esta situación se corrija en el plazo máximo de un año (art. 70.1.d) LC), en el intervalo del cual, es de suponer que si la empresa cooperativa continúa con el ejercicio de las actividades de transporte, son los socios remanentes los que han de seguir cumpliendo estos requisitos.

⁴⁴⁵ Ciertamente es que esta capacitación profesional es la exigida para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte, pero no es menos cierto que, como se verá a continuación, desde el RD 1830/1999, de 3 de diciembre, ésta se identifica con la que se demanda de cualquier operador de transporte (en su sentido más amplio). Con anterioridad, la derogada Orden de 7 de octubre de 1992 por la que se desarrolla el capítulo primero del título II del ROTT, sobre condiciones previas para el ejercicio de las actividades de transportista y auxiliares y complementarias del transporte (BOE núm. 249, de 16 de octubre de 1992), establecía tres modalidades diferentes de certificado de capacitación profesional: para el ejercicio de la actividad de transporte interior e internacional de mercancías, para el ejercicio de la actividad de transporte interior e internacional de viajeros y para el ejercicio de las actividades de agencia de transporte de mercancías, de transitario y de almacenista-distribuidor (art. 4). En aquel contexto, hubiera tenido sentido la aclaración de la Orden FOM/734/2007 en cuanto a las cooperativas de trabajo asociado. Respecto a este previo régimen regulador de la capacitación profesional, véase RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 364-371.

serie de circunstancias de relativa gravedad (art. 44 LOTT y art. 37 ROTT).⁴⁴⁶ En cuanto al modo en que esta condición *sine qua non* se entiende cumplida en las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte, el artículo 13 de la Orden FOM/734/2007 señala que “*cuando el titular de la autorización fuera una persona jurídica, el cumplimiento del requisito de honorabilidad habrá de acreditarse en relación con cada una de las personas que, de forma efectiva y permanente, dirijan la empresa*” (en relación con los art. 42.3 LOTT y, en su caso, art. 9 *in fine* de la Orden de 21 de julio de 2000).

Por su parte, el artículo 38 ROTT, *a sensu contrario*, establece las causas por las que las personas que dirigen una empresa pierden el requisito de honorabilidad al haber sido ésta sancionada, mediante resoluciones firmes que pongan fin a la vía administrativa, con ocasión de la comisión, única o reiterada, de determinadas infracciones tipificadas en la LOTT. De esta forma, la pérdida del requisito de honorabilidad por las causas previstas se producirá en relación con todas las personas que realicen la dirección efectiva de la empresa infractora, salvo que éstas justifiquen que no les son personalmente imputables de forma directa, ni en base a las funciones o responsabilidades que, como directivos, les corresponden; justificación que en ningún caso puede apreciarse respecto de las personas a través de las cuales la entidad cumpla el requisito de capacitación profesional (art. 38.3 ROTT).

La propia norma reglamentaria (no así la norma de rango legal) resuelve a continuación la cuestión acerca del alcance de la expresión, legal y reglamentariamente utilizada, relativa a “*las personas que, de forma efectiva y permanente, dirijan la empresa*”. De este modo, a los solos efectos del cumplimiento de los requisitos de capacitación profesional y honorabilidad, “*se entenderá que realizan la dirección*

⁴⁴⁶ El art. 37 ROTT establece que “*se entenderá que poseen el requisito de honorabilidad las personas en quienes no concurra ninguna de las circunstancias siguientes: a) haber sido condenadas, por sentencia firme, por delitos dolosos con pena igual o superior a seis meses, en tanto no se haya extinguido la responsabilidad penal; b) haber sido condenadas, por sentencia firme, a las penas de inhabilitación o suspensión, salvo que se hubieran impuesto como accesorias y la profesión de transportista no tuviera relación directa con el delito cometido, durante el tiempo por el que se hubiere impuesto la pena; c) haber sido sancionadas por la comisión de infracciones en materia de transportes en los términos señalados en el artículo siguiente; d) incumplimiento muy grave y reiterado de las normas fiscales, laborales, de Seguridad Social, seguridad vial o medio ambiente*”. La doctrina manifiesta sus dudas acerca de la adición de la letra d) de este precepto reglamentario pues, si bien es una novedad introducida en razón del Derecho comunitario y su justificación sea análoga a la del art. 48.2 LOTT y comporte asimismo la revocación del título, los mandatos legal y reglamentario no coinciden (RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 371-373).

efectiva de las correspondientes Empresas las personas que de forma real llevan a cabo dicha dirección en la práctica, representando a la Empresa en su tráfico ordinario” (art. 39 ROTT). Este precepto reglamentario matiza además que las personas que realizan la dirección efectiva, “salvo que se trate de las personas físicas a cuyo nombre estén los títulos habilitantes, habrán de tener poderes generales de representación de la empresa y disponibilidad de fondos en las principales cuentas de la misma, bien personal e independiente, o conjunta con otras personas, debiendo ser en este último caso su firma requisito indispensable para la retirada de fondos, así como cumplir los demás requisitos dirigidos a garantizar el ejercicio efectivo y legal de la dirección de Empresa que, en su caso, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones”.

De esta forma, la Orden FOM/734/2007 establece que una persona asume la dirección efectiva de la empresa cuando cumple tres requisitos de forma conjunta, los dos primeros ya previstos por el artículo 39 ROTT, relativos a los poderes generales de representación y el poder de disposición de fondos, a los que añade un tercero consistente en estar dado de alta en el régimen que corresponda de la Seguridad Social como personal directivo o bien, alternativamente, ser propietaria de, al menos, un 15 por ciento del capital de la empresa (art. 12.2).

A este respecto, la normativa española parece acomodarse (e incluso ser más detallada) al todavía no aplicable Reglamento CE nº 1071/2009, de 21 de octubre de 2009, cuya parte expositiva ya advierte de la necesidad de que las personas físicas que poseen la honorabilidad y la “competencia profesional” exigidas estén claramente identificadas, por lo que éstas (a las que denomina “gestores de transporte”) deben ser residentes en un Estado miembro y han de ser las que “dirigen efectiva y permanentemente las actividades de transporte de las empresas de transporte por carretera. Procede, por tanto, precisar en qué condiciones se considera que una persona dirige efectiva y permanentemente las actividades de transporte de una empresa” (apdo. 8 EM). A pesar de esta rotunda afirmación, en el articulado de la norma comunitaria de aplicabilidad directa, resulta difícil encontrar tal precisión, aunque podría deducirse de las características del gestor de transporte y de las condiciones que ha de cumplir la empresa cuando ésta no cumpla el requisito de la capacitación profesional y las autoridades competentes la autoricen a ejercer la

profesión de transportista por carretera sin haber nombrado a un gestor de transporte de conformidad con el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento.⁴⁴⁷

En el caso de las sociedades cooperativas, de conformidad con la normativa de carácter estatal reguladora del carácter societario de estas entidades, la función de gestión y representación se atribuye con carácter general al consejo rector (o al administrador único, si se contempla éste por los estatutos sociales en las cooperativas con un número de socios inferior a diez), además de que posee asimismo una “*competencia residual o vis atractiva*” por aplicación del párrafo tercero del artículo 32.1 LC,⁴⁴⁸ que atribuye a este órgano social “*cuantas facultades no estén reservadas por Ley o por los Estatutos a otros órganos sociales*”. Las facultades de representación se extienden a todos los actos relacionados con las actividades que integren el objeto social de la cooperativa (las actividades de transporte, en las cooperativas de transporte), sin que puedan invocarse frente a terceros las limitaciones que en cuanto a ellos pudieran contener los estatutos sociales (art. 32 LC).

Así pues, el consejo rector es el órgano colegiado al que, de acuerdo con la normativa cooperativa, corresponde, como mínimo, “*la alta gestión, la supervisión de los directivos y la representación de la sociedad*”. Este órgano social puede ejercer de forma directa la gestión y la representación social o puede conferir apoderamientos (al igual que proceder a su revocación) a cualquier persona, cuyas facultades

⁴⁴⁷ El “*gestor de transporte*” se define mediante el recurso a la dirección efectiva y permanente de las actividades de transporte de la empresa (art. 2.5) El art. 4, por su parte, establece la obligación de toda empresa que ejerza la profesión de transportista por carretera de nombrar al menos a un gestor de transporte que cumpla los requisitos de honorabilidad y capacitación profesional y además: dirija efectiva y permanentemente las actividades de transporte de la empresa; tenga un vínculo real con la empresa, como el de ser empleado, director, propietario o accionista de la misma o el de administrarla, o, en caso de que la empresa sea una persona física, sea esa persona; y, finalmente, resida en la Comunidad. La norma no define de manera clara y expresa qué ha de entenderse por “*dirección efectiva y permanente de las actividades de transporte*”, pero podría deducirse de las características del gestor de transporte y de las condiciones que ha de cumplir la empresa cuando ésta no cumpla el requisito de la capacitación profesional y las autoridades competentes la autoricen a ejercer la profesión; condiciones especialmente prevista en el art. 4.2.a) y b), que señalan que la empresa ha de nombrar una persona física que cumpla las condiciones del apartado a) – prácticamente idénticas a las del gestor de transporte – que esté vinculada a la empresa a través de un contrato en el que se precise las tareas concretas que ésta ha de ejecutar de manera efectiva y permanente e indique sus responsabilidades como gestor. Tales tareas han de incluir, “*en particular, las relacionadas con la gestión del mantenimiento de los vehículos, la verificación de los contratos y documentos de transporte, la contabilidad básica, la asignación de las cargas o de los servicios a los conductores y vehículos y la verificación de los procedimientos en materia de seguridad*”.

⁴⁴⁸ Vid. al respecto y en cuanto a las competencias de alta gestión y representación de este órgano social, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 263-270 (cursiva del autor).

representativas de gestión o dirección han de establecerse en la escritura de poder, y, en especial, tiene la potestad de nombrar y revocar al gerente, director general o cargo equivalente, como apoderado principal de la entidad cooperativa. Es de suponer que, en la medida en que los poderes otorgados a estas personas – que no necesariamente han de ser socios pues dice la Ley “*a cualquier persona*” – se correspondan con la dirección real y representación de la empresa en su tráfico ordinario, permitan el acceso a los fondos en las principales cuentas de la sociedad y se ejerzan de forma permanente⁴⁴⁹ (calificativo que únicamente utiliza de forma expresa la norma ordenadora del transporte terrestre de rango legal), aquéllas habrán de estar sujetas al cumplimiento de los requisitos de capacitación profesional y honorabilidad consignados más arriba (o como mínimo al segundo, pues éste ha de acreditarse de todas y cada una de las personas que dirijan la empresa de forma efectiva y permanente).⁴⁵⁰

3.1.2. Requisito de capacidad económica

La Ley de ordenación de los transportes terrestres define la capacidad económica como la “*disposición de los recursos financieros y de los medios materiales necesarios para la puesta en marcha y adecuada gestión de la actividad de que se trate en los términos que reglamentariamente se determinen*” (art. 45) y delega de este modo en la correspondiente norma reglamentaria la concreción y determinación de las condiciones que permitan cumplir con este requisito, que podrá ser establecido (al igual que la capacitación profesional) de forma variable según el específico carácter del transporte o de la actividad de que en cada caso se trate, atendiendo, fundamentalmente, a la naturaleza, clase, intensidad, volumen y ámbito territorial de los servicios o actividades que se pretenda desarrollar (art. 46 LOTT). De este modo, el apartado segundo del artículo 40 del ROTT es el encargado de materializar esta habilitación

⁴⁴⁹ En el caso de que el otorgamiento, modificación o revocación de los poderes de gestión o dirección por parte del consejo rector sea con carácter permanente, éste se inscribirá en el RSC (art. 32.3 LC).

⁴⁵⁰ La doctrina expone los aspectos característicos del director como responsable de la dirección de las cooperativas de transporte y pone de manifiesto las dificultades a las que éstas se enfrentan en cuanto a la carencia de profesionalización de la dirección y la problemática derivada de su incapacidad para satisfacer compensaciones monetarias apropiadas en términos de prestigio profesional, poder, etc. (GARCÍA VILLALOBOS, J. C., *Las sociedades cooperativas...*, op. cit., pp. 147-149, 159-161). Vid. asimismo, acerca del director o del gerente o del cargo de directivo o presidencial, vigente la LGC 1987, cuyo art. 53.1 definía el consejo rector como “*el órgano de gobierno, gestión y representación de la Sociedad Cooperativa*”, GARCÍA-GUTIÉRREZ FERNÁNDEZ, C., “El problema de la doble condición de los socios trabajadores (socios-proveedores y socios consumidores) ante la gerencia de la empresa cooperativa”, pp. 99-100; y MONTOLÍO HERNÁNDEZ, M. J., “Consejo Rector y Dirección en la Nueva Ley General de Cooperativas”, esp. pp. 136-146; ambos en *REVESCO*, núm. 56-57, 1988-1989.

normativa, fijando tales condiciones en función del tipo de actividad que se lleve a cabo por la empresa de transporte.

En el caso de que la entidad realice transporte de mercancías, es necesario disponer de un capital desembolsado y de unas reservas de, al menos, 9.000 euros cuando se utilice un solo vehículo, a los que se habrá de añadir 5.000 euros más por cada vehículo adicional. Si la empresa lleva a cabo actividades de agencia de transporte de mercancías, de transitario o de almacenista-distribuidor, la cantidad correspondiente al capital desembolsado y las reservas se eleva a 60.000 euros. La sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte, al igual que cualquier otra empresa de transporte, cumplirá el requisito de la capacidad económica cuando verifique tales exigencias.

A la normativa ordenadora de los transportes terrestres hay que añadir lo establecido por la legislación cooperativa en cuanto al capital social requerido para constituir una cooperativa de trabajo asociado dedicada al transporte. A falta de pronunciamiento expreso en sede de cooperativas de trabajo asociado, es de aplicación la norma general sobre el capital social establecida para este tipo social por el artículo 45.2 LC, que, en virtud del citado principio de autoorganicismo, establece que los estatutos sociales serán los que fijarán el capital social mínimo con que puede constituirse y funcionar la sociedad cooperativa, que deberá estar totalmente desembolsado desde su constitución. La combinación de ambas normas, de transporte y cooperativas, conlleva a que los fundadores (promotores) de una sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte no van a ser enteramente libres a la hora de fijar estatutariamente el capital social, sino que, como mínimo, habrán de establecerlo (junto con las reservas) en una cantidad de 9.000 euros, caso de realizar la cooperativa transporte de mercancías por carretera, o de 60.000 euros, en caso de constituirse como agencia de transporte de mercancías.

Si bien la norma cooperativa estatal se decanta por favorecer la autoorganización de las sociedades cooperativas, la mayoría de las normas autonómicas prefieren fijar expresamente un capital social mínimo con el fin de intentar “evitar la constitución de cooperativas con cifras simbólicas de capital estatutario y fortalecer así la solvencia

financiera y la imagen de las cooperativas en el tráfico”;⁴⁵¹ circunstancia que en las cooperativas dedicadas al transporte está en principio solventada por requerir la normativa sectorial un capital determinado para operar en el tráfico.

Como este requisito se refiere a la solvencia de la empresa de transporte (resaltando la vertiente industrial de esta actividad⁴⁵²), es más fácil su verificación en las personas jurídicas. En las sociedades cooperativas, sin embargo, surge una importante cuestión. Este particular tipo societario está caracterizado por tener un capital variable – en virtud del primer principio cooperativo, de puertas abiertas, que prohíbe la afiliación obligatoria o automática, así como las restricciones artificiales al derecho de abandonar la sociedad por lo que se faculta al socio a darse de baja de la sociedad con derecho al reembolso de las aportaciones que en su momento realizara –, lo que puede llevar a que ocasionalmente la cooperativa deje de cumplir con este requisito.⁴⁵³ La normativa ordenadora de los transportes terrestres no apunta especialidad alguna respecto a esta característica cooperativa, aunque, la Administración posee instrumentos de control que le permiten verificar el cumplimiento de éstos y otros requisitos y condicionamientos dispuestos en la normativa sectorial, sin cuyo cumplimiento se suspenderían o incluso revocarían los títulos habilitantes.⁴⁵⁴

⁴⁵¹ Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 361. A modo de ejemplo, la LCCV 2003 exige para la constitución de la sociedad un capital social mínimo de 3.000 euros, necesariamente integrado en esta cifra con aportaciones obligatorias totalmente suscritas y desembolsadas (art. 55.2). Este capital mínimo se considera incluido en los 9.000 euros previstos como requisito económico previo a la obtención de título habilitante correspondiente.

⁴⁵² Cfr. RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 373-375.

⁴⁵³ Acerca de la variabilidad del capital como rasgo diferenciador de las cooperativas frente a las sociedades de capital y las funciones del capital social en la entidad cooperativa, PASTOR SEMPERE, C., “El régimen económico: principales aspectos”, en ALONSO ESPINOSA, F. J. (COORD.), *La sociedad cooperativa...*, op. cit., esp. pp. 83-91; asimismo, como elemento técnico-jurídico que utiliza el legislador para dar efectividad al principio de puertas abiertas (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 369).

⁴⁵⁴ La LOTT prevé la revocación del título habilitante para el ejercicio del transporte público por carretera en determinados supuestos de incumplimiento de los requisitos previstos para su obtención (art. 48.2 LOTT). Asimismo, el ROTT establece que cuando la Administración constate el incumplimiento de tales circunstancias, procederá de oficio a dejar en suspenso los correspondientes títulos, o sus copias, en la medida en que se produzca un desajuste entre aquéllos y la situación real de la empresa, comunicándolo a su titular; manteniendo la suspensión en tanto no se subsane el incumplimiento constatado y pudiendo llegar a anular de forma definitiva los correspondientes títulos (art. 43.1 ROTT). Aunque hay que tener presente las eventuales modificaciones de la normativa ordenadora de los transportes terrestres, v. RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 382-383, 609-615. Asimismo, por todos, acerca de la ilegalidad sobrevenida por la desaparición de los requisitos generales y previos o por el incumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y sociales exigidas, v. GIMENO FELIU, J. M., “Capítulo II. Régimen Jurídico de la intervención administrativa: concesiones y autorizaciones”, p. 82, y acerca de la potestad inspeccionadora de la Administración, v. OLIVÁN DEL CACHO, J., “Capítulo IV. Potestad sancionadora y transporte terrestre”, pp. 111-114, ambos en BERMEJO VERA, J. (DIR.), *El Derecho de los Transportes...*, op. cit.

Dado que la variabilidad de capital es un rasgo caracterizador de la entidad cooperativa que da efectividad a uno de los principios fundamentales sobre los que se sostiene el fenómeno cooperativo (principio de puertas abiertas), parece oportuno hacer una referencia al proceso de cambio que se está operando en torno a los aspectos contables de las sociedades cooperativas y que, por ende, ha de afectar también a la contabilidad de aquellas que actúan en el mercado de los transportes.

En la actualidad, con la promulgación del Reglamento (CE) núm. 1606/2002, de 19 de julio de 2002,⁴⁵⁵ que adopta formalmente las Normas internacionales de contabilidad,⁴⁵⁶ se asiste a un profundo cambio cuyo fin descansa en la idea de homogeneizar la información financiera empresarial europea. Con la Norma Internacional de Contabilidad 32, *Instrumentos financieros: presentación*⁴⁵⁷ y su interpretación por parte del Comité de interpretación de las Normas internacionales de información financiera (CINIIF/IFRIC), publicada el 25 de noviembre de 2004,⁴⁵⁸ se ha generado un grave revuelo en el sector cooperativo, por las profundas implicaciones que derivan de su aplicación a este tipo de entidades. Esto es debido a que su aplicación significa básicamente que las aportaciones de los socios al capital social cooperativo deben ser calificadas como pasivo (deuda), y no como patrimonio neto, puesto que existe una obligación contractual (contrato de sociedad) que recae sobre la sociedad cooperativa (emisor), consistente en entregar efectivo al socio (tenedor), y aunque tenga la forma legal de patrimonio (capital social) en el fondo son pasivos, es decir, deuda, pues existe un derecho del socio en caso de baja de la cooperativa a reclamar su importe (derecho de reembolso). Así se desprende que las aportaciones de los socios al capital únicamente se reconocerán como patrimonio neto si la cooperativa tiene un derecho incondicional a rehusar su reembolso.⁴⁵⁹

⁴⁵⁵ Reglamento (CE) nº1606/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002, relativo a la aplicación de normas internacionales de contabilidad (DO L243, de 11 de noviembre de 2002).

⁴⁵⁶ Llamadas asimismo NIIF – Normas internacionales de información financiera, al sustituirse su denominación.

⁴⁵⁷ Llamada comúnmente por sus siglas NIC 32, especialmente su párrafo 18.b).

⁴⁵⁸ CINIIF 2 ó IFRIC 2, *Aportaciones de socios a entidades cooperativas e instrumentos similares*.

⁴⁵⁹ *Vid.* VARGAS VASSEROT, C., “Los previsible efectos de la NIC 32 en el sector cooperativo”, en *REVESCO*, núm. 91, 2007, esp. pp. 132-135, acerca del contenido de la citada NIC, aunque el artículo ofrece una visión completa y clara del significado de la Norma y su interpretación en el sector cooperativo español y los efectos potenciales que puede conllevar que las aportaciones de los socios aparezcan en el pasivo del balance como pasivo exigible.

En España, la adaptación de la normativa contable se realizó a través de la Ley 16/2007, de 4 de julio.⁴⁶⁰ En el caso de las sociedades cooperativas, además de modificarse alguna norma autonómica (LCPV 1993 y LFCN 2006), se procedió a reformar la Ley de cooperativas estatal para adaptar el derecho de reembolso y el régimen del capital social al contenido de la NIC 32 a través de la DA 4ª de la Ley 16/2007 que trata de armonizar el derecho de reembolso con los nuevos criterios contables con el fin de que las aportaciones al capital social puedan contabilizarse como recursos propios. Algunos autores califican esta reforma de mínimos y poco flexible y respetuosa con el derecho de los socios históricos, con lo que se ha perdido una magnífica oportunidad para modernizar y flexibilizar el obsoleto régimen económico y financiero de las cooperativas.⁴⁶¹

Finalmente es necesario señalar que el proceso de adaptación del sector cooperativo español se encuentra actualmente en un momento de incertidumbre y en suspenso. El apartado 4 de la DT 5ª del Real Decreto 1514/2007 estableció un régimen transitorio por el cual los criterios de delimitación entre los fondos propios y fondos ajenos en las normas sobre los aspectos contables de las sociedades cooperativas, aprobadas por la Orden ECO/3614/2003⁴⁶² podrían seguir aplicándose hasta el 31 de diciembre de 2009. Ante la ausencia de cambios en las legislaciones cooperativas (salvo la LCM 1999, modificada por Ley 10/2009, y la LCLR 2001, mediante Ley 6/2009) se vio la necesidad de prorrogar dicho plazo hasta el 31 de diciembre de 2010.⁴⁶³ En la actualidad son ya varias las normas autonómicas que han procedido a ajustar de manera expresa, como manifiestan sus Exposiciones de Motivos, sus esquemas cooperativos a

⁴⁶⁰ Ley 16/2007, de 4 de julio, de reforma y adaptación de la legislación mercantil en materia contable para su armonización internacional con base en la normativa de la Unión Europea (BOE núm. 160, de 5 de julio de 2007), cuyo desarrollo reglamentario se llevó a cabo a través del RD 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad (BOE núm. 278, de 20 de noviembre de 2007) y el RD 1515/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad de pequeñas y medianas empresas y los criterios contables para las microempresas (BOE núm. 279, de 21 de noviembre de 2007).

⁴⁶¹ Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 382-405, que asimismo analiza el proceso de adopción de la NIC 32 por el Derecho comunitario, los posibles efectos del cambio de calificación de las aportaciones de los socios y la reforma subsiguiente en la normativa española. Asimismo, GÁLVEZ VEGA, J. M., *El nuevo Plan General Contable y las sociedades cooperativas*, ASN Consulting, Málaga, 2008, esp. pp. 17-41, que señala las principales variaciones introducidas en la legislación española y las opiniones dispares sobre las repercusiones de estos cambios, reflejo de las distintas posturas que defiende al respecto la doctrina científica.

⁴⁶² Orden ECO/3614/2003, de 16 de diciembre, por la que se aprueban las normas sobre los aspectos contables de las sociedades cooperativas (BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 2003).

⁴⁶³ Real Decreto 2003/2009, de 23 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, que aprueba el PGC (BOE núm. 313, de 29 de diciembre de 2009).

la nuevas exigencias contables: LCAr 1998 (mediante Ley 4/2010), LSCA 1999 (mediante Ley 12/2010), LCCV 2003 (mediante Ley 16/2010), LCC 2002 (mediante Ley 1/2011) y la nueva LCCLM 11/2010, de 4 de noviembre.

3.1.3. Título administrativo para el ejercicio de las actividades de transporte y auxiliares y complementarias del mismo

Además del cumplimiento de los requisitos de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica, la cooperativa de trabajo asociado de transporte, como cualquier otra empresa que tenga por objeto las prestaciones de servicios en el sector de los transportes, ha de cumplir con las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social y aquellas otras que sean necesarias en función de las específicas clases de títulos habilitantes (art. 48.1.b) y c) LOTT). Entre ellos, la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, impone para la obtención de una autorización de transporte público nueva (además del cumplimiento de los requisitos ya expuestos) la acreditación de disponer, en alguna de las modalidades previstas en el artículo 5.2 a) y b) – esto es, que el titular de la autorización disponga de los vehículos en virtud del título de propiedad o usufructo, o arrendamiento financiero –, al menos, de tres vehículos, que representen como mínimo una capacidad de carga útil de 60 toneladas.⁴⁶⁴ Tales vehículos no podrán rebasar la antigüedad máxima de cinco meses contados desde su primera matriculación.⁴⁶⁵

Esto viene a significar que una cooperativa de trabajo asociado que realice transporte de mercancías por carretera habrá de disponer, en un momento inicial, de un capital desembolsado y unas reservas de al menos 9.000 euros (en los que ya viene contabilizado un vehículo), a los que habrá que sumar 10.000 euros más (5.000 por las copias de las tarjetas que correspondan a cada uno de los dos vehículos adicionales que impone la Orden de 2007) y ello teniendo en cuenta por otro lado que, para la obtención de la autorización nueva, los vehículos no han de contar con más de cinco meses. Cuestión distinta sería que el socio aportara en el momento de entrar a formar parte de la entidad cooperativa el vehículo de transporte junto con la autorización

⁴⁶⁴ Un sólo vehículo en el caso de solicitar una autorización que habilite exclusivamente para realizar transporte con vehículos ligeros.

⁴⁶⁵ Art. 19 y 17 Orden FOM/734/2007, respecto al modo de acreditar tal disponibilidad. *Vid.* SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. / GAITÁN, J., *Factbook. Transporte de mercancías...*, op. cit., pp. 355-356.

correspondiente, lo que en ocasiones sucede en la práctica y de hecho exigen los estatutos sociales de algunas cooperativas.

Cumplidos así todos los requisitos y obligaciones impuestos por la normativa en función de las específicas clases de títulos habilitantes, se otorgan dichos títulos administrativos que habilitan para el ejercicio de la actividad de transporte, que en estos supuestos revisten forma jurídica de autorización administrativa otorgada a la persona física o jurídica titular de la actividad, de acuerdo con lo establecido en el apartado 5 del artículo 41 ROTT (en relación con el art. 47.2 LOTT).⁴⁶⁶

Esta autorización administrativa, que como regla general se otorga con carácter indefinido, mantiene su validez en tanto en cuanto se realice el correspondiente visado periódico por parte de la Administración competente (art. 95.1 LOTT y art. 45 y 46 ROTT). De este modo, los títulos habilitantes, salvo determinadas excepciones, se otorgan sin plazo de duración prefijado, aunque su validez queda condicionada a que se lleve a cabo un visado periódico que se realizará cada dos años por parte de la Administración, en concreto, por el órgano competente para otorgar la autorización. Este visado (con independencia de que la Administración pueda comprobar en cualquier momento el adecuado cumplimiento de los requisitos de otorgamiento y validez de la autorización⁴⁶⁷) consiste en la comprobación de que se mantienen las condiciones exigidas originariamente para el otorgamiento de la autorización y aquellas otras, que, no siendo iniciales, sean de obligado cumplimiento. Su regulación se establece en la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera, básicamente en sus artículos 8 y 24.

⁴⁶⁶ La Ley declara el carácter reglado del otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la realización de los transportes y las actividades auxiliares y complementarias, por lo que, cuando se cumplan los requisitos previstos legalmente así como los exigidos por normas específicas reguladoras de cada servicio o actividad, la Administración estará obligada a dicho otorgamiento, salvo que se dé alguna de las causas de restricción o limitación determinadas legalmente (art. 51.1 LOTT), sin que sea admisible la apreciación discrecional en la actuación administrativa. *Vid.* RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 394-395.

⁴⁶⁷ A este respecto, la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, establece que la Administración puede solicitar en cualquier momento la documentación necesaria para realizar tal comprobación al titular de la misma (art. 8.2).

De este modo, en el caso de una cooperativa de trabajo asociado de transporte, la normativa ordenadora de los transportes terrestres prevé la obtención del título habilitante correspondiente para el ejercicio de las actividades de transporte o de las auxiliares y complementarias del mismo por parte de la entidad (60.2 LOTT y 52.1 ROTT); mientras que, por contra, el poseedor de una autorización administrativa de transporte que pretenda adquirir la condición de socio de una entidad de esta clase deberá transmitir los títulos que poseyera o renunciar a los mismos (art. 52 LOTT y 118 ROTT). Se establece además la obligación del socio de no obtener personalmente autorizaciones correspondientes a la actividad que realice la cooperativa mientras forme parte de la misma, a la vez que se contrapone la facultad del socio que cause baja de la misma de solicitar y recuperar, si se cumplen los requisitos legal y reglamentariamente exigidos (para su transmisión y adquisición en favor del socio), las que hubiera transmitido en el momento de su incorporación. De no ser así, el socio ostenta el derecho a ser compensado por parte de la sociedad cooperativa en los términos que se haya establecido en los propios estatutos sociales (art. 52 ROTT).

En este sentido, la norma reglamentaria concreta varios aspectos que no habían sido previstos por la Ley de ordenación de los transportes terrestres. El texto legal establece que *“los transportistas poseedores de los títulos habilitantes regulados en esta Ley deberán transmitirlos a las entidades cooperativas de trabajos asociados (sic) de las que formen parte, y en su caso posteriormente recuperarlos, cuando se produzca su baja en las mismas, con sujeción a los requisitos que se determinen por la Administración”* (art. 60.3 LOTT). De un lado, el citado precepto de manera genérica se refiere a *“los títulos habilitantes regulados en esta Ley”*, sin especificar en más detalle los títulos que deben transmitir los transportistas (por lo que en principio podría entenderse que se refiere a cualquier título). El Reglamento matiza esta afirmación y además incluye, aparte de la transmisión de tales títulos por parte de los transportistas ya poseedores, la posibilidad de renuncia y la prohibición de su adquisición posterior por parte de los ya socios de la cooperativa. Ampliando así la previsión de la Ley, la norma reglamentaria señala que *“las personas que formen parte de cooperativas de trabajo asociado de transporte [...] no podrán obtener personalmente, mientras formen parte de ellas, títulos administrativos habilitantes correspondientes a la actividad que realice la cooperativa”* además de tener que *“transmitir a ésta todos los que, en su caso, anteriormente poseyeran o bien renunciar a los mismos”* (art. 52.2 ROTT). En

cualquier caso, es necesario concretar que con “*todos*” el Reglamento no se refiere en general a cualquier tipo de título que ya poseyera el socio, sino sólo a “*todos los que*” previamente se mencionan, es decir, aquellos correspondientes a la actividad que realice la cooperativa.

De este modo, podría interpretarse que tanto la persona física que ya es miembro de la cooperativa, como la que pretende serlo, podrían adquirir o mantener una autorización que las habilitara para la realización de una actividad distinta de la propia de la sociedad cooperativa, por referirse la prohibición reglamentaria – basada quizá en la prohibición de competencia dispuesta por la normativa cooperativa – únicamente a aquellos títulos que permitan la ejecución de una actividad idéntica a la que realiza la cooperativa de la que forma parte el socio. Esta posibilidad, acorde con la disposición reglamentaria, no generaría dudas respecto de su validez si se entendiera que la habilitación legal del apartado tercero del artículo 60 LOTT se extiende tanto a la fijación de los requisitos necesarios para proceder a la recuperación de los títulos habilitantes cedidos, como a la propia transmisión previa.⁴⁶⁸

De aceptarse esta posibilidad, una cuestión conexa sería si esta permisividad supondría la vulneración de la prohibición de competencia que contiene la normativa cooperativa. La Ley de cooperativas estatal expresa, con un carácter relativamente abierto, la prohibición que pesa sobre el socio de cualquier cooperativa de realizar actividades competitivas con las actividades empresariales que desarrolle la entidad (art. 15.2.f) LC) por lo que queda claro que, en todo caso, los socios no podrán poseer un título habilitante para desarrollar estas mismas actividades. Por otro lado, de acuerdo con el artículo 52.2 ROTT, en principio tampoco parece haber razón que justifique la prohibición de posesión de un título administrativo habilitante para una actividad

⁴⁶⁸ Podría plantearse la cuestión de si el Reglamento está habilitado legalmente para realizar las concreciones citadas, pues la LOTT únicamente parece facultar a la Administración para determinar los requisitos necesarios que permitan la posterior recuperación de los títulos habilitantes por parte de los socios que causen baja (salvo que se entienda que tal habilitación no se refiere sólo a su recuperación sino también a la previa transmisión de los mismos a la entidad). Por un lado, el ROTT establece una prohibición no contenida en la LOTT, la de obtener autorizaciones de transporte por los ya socios de la sociedad cooperativa, pero en este caso, no tendría sentido prohibir conservar los títulos previamente obtenidos para permitir (aunque tácitamente) la adquisición posterior de nuevos títulos. Por otro lado, el ROTT, al concretar que se trata de los títulos administrativos habilitantes correspondientes a la actividad que realice la cooperativa, no prohíbe la actuación, ni recorta los derechos de los socios, todo lo contrario, amplía la posibilidad de actuación de los mismos en cuanto a las actividades que pueden realizar independientemente de la sociedad cooperativa.

distinta, análoga o complementaria, de la que realice la cooperativa (por ejemplo, la de transportista, si se tratara de una cooperativa de trabajo asociado que realiza funciones exclusivamente de operador de transporte, como agencia o transitario). Sin embargo, dada la amplitud de la formulación de la prohibición de competencia, habría que analizar cada caso concreto, pues aunque no se trate con exactitud de la misma actividad, podría igualmente provocar cierta competencia no permitida por la normativa cooperativa (salvo que fuera expresamente autorizada por el consejo rector).

En todo caso, la sociedad cooperativa de trabajo asociado podría concretar estatutariamente las autorizaciones (y, por ende, las actividades) de las que podrían ser o no titulares los socios (siempre que se entienda que efectivamente el socio podría obtener una autorización administrativa habilitante para llevar a cabo una actividad distinta de la que realiza la propia cooperativa, pues en caso contrario, estaría prohibido por la normativa sectorial). De no hacerlo correspondería al consejo rector autorizarlas de forma expresa, no sólo respecto a cada uno de los socios, sino también a cada actividad concreta.⁴⁶⁹

Por otro lado, cabría plantearse la posibilidad de que un transportista que decide entrar a formar parte de una cooperativa de trabajo asociado de transporte (y no de una cooperativa de transportistas), teniendo su propia autorización para el ejercicio de la actividad de transporte, pueda actuar al amparo de la autorización administrativa de la que es titular la sociedad cooperativa sin transmitir o renunciar a la suya propia, dejándola en todo caso inactiva o en suspenso durante el tiempo que dure su pertenencia a la cooperativa.⁴⁷⁰

⁴⁶⁹ La doctrina pone de manifiesto que esta prohibición de competencia hay que relacionarla con el carácter personalista y mutualista del tipo social y que, debido al carácter abierto con el que se establece, sería conveniente que los estatutos desarrollasen y concretasen su alcance *ex art. 11.1 k) LC* (PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 177). Hace hincapié en la necesidad de una autorización expresa por el consejo rector, socio a socio, actividad a actividad, ROMERO CANDAU, P. A., “Capítulo III. De los socios”, op. cit., p. 112. Por su parte, la STS de 13 de diciembre de 1999 (RJ\1999\8900), bajo la LGC 1987 (cuyo art. 34.2.e) recoge literalmente la misma prohibición de competencia de la LC 1999) contempla el caso de una sociedad cooperativa en cuyos estatutos se establece no sólo la obligación de los socios de no realizar actividades competitivas con los fines propios de la cooperativa, sino también la obligación de no colaborar con quien los realice, salvo que en este último caso se autorizase expresamente por el consejo rector y, si procediese, se ratificara por la asamblea (FJ 4º). *Vid.* el apartado sobre la exclusividad de la actuación de los socios respecto de la cooperativa.

⁴⁷⁰ Esta situación se perfila como posible en un primer momento a la vista de la legislación cooperativa valenciana y de la vigente en Castilla La-Mancha en cuanto a los controvertidos tipos cooperativos mixtos que prestan servicios de transporte y, de hecho, podría ayudar a resolver quizá alguna de las cuestiones de incompatibilidad de la legislación cooperativa autonómica y la sectorial del transporte.

Sin embargo, la normativa ordenadora de los transportes terrestres parece ser muy clara al respecto al establecer su obligatoria transmisión (art. 60 LOTT); obligación que el Reglamento de desarrollo refuerza y a la que añade no ya la posibilidad, sino la alternativa excluyente de renunciar a los mismos (art. 52.2 ROTT), por lo que los socios habrán de bien transmitir los títulos, bien renunciar a ellos. Asimismo, tras la modificación del Reglamento operada por el Real Decreto 1225/2006, el artículo 52.2 gana un nuevo párrafo por el cual se otorga a la Administración la facultad unilateral de suspender y revocar el título habilitante para el transporte según el artículo 43 cuando constate que el socio de la cooperativa ha obtenido – y aunque nada señala en el caso de no transmitir o renunciar a la que ya poseyera, han de entenderse igualmente incluidos – una de las referidas autorizaciones de transporte contraviniendo lo anteriormente señalado. Por contraposición a esta rigidez, la normativa prevé la posibilidad de recuperar los títulos transmitidos al dejar de formar parte de la entidad.

Así pues son las propias cooperativas de trabajo asociado de transporte las que, de conformidad con los artículos 60.2 LOTT y 52.1 ROTT, podrán obtener los títulos habilitantes para la realización de los servicios y actividades de transporte, siempre que cumplan los requisitos previamente señalados, mientras que los socios trabajadores que formen parte de las mismas tendrán vedada tal posibilidad, debiendo transmitirle los que en su caso poseyeran con anterioridad (o bien renunciar a ellos). Sin embargo, como se decía, se prevé por la normativa, la recuperación de los títulos habilitantes transmitidos a la sociedad por parte del socio que cause baja de la misma cuando se cumplan determinados requisitos (ciertas condiciones especiales para el supuesto de que las autorizaciones hubieran servido de base para el otorgamiento y realización de servicios regulares de los que la cooperativa fuera adjudicataria); aunque, en caso contrario, el socio tiene derecho a ser compensado en los términos establecidos en los estatutos sociales (art. 60.3 LOTT).

La jurisprudencia ha tenido ocasión de pronunciarse en diversas ocasiones al respecto, otorgando o denegando, en su caso, al socio este derecho de recuperación. La cuestión relevante, en todo caso, no consiste en la prueba de la propiedad de la tarjeta de

transporte, como se ha declarado en alguna ocasión,⁴⁷¹ sino el cumplimiento, en el momento en que el socio causa baja, por un lado, de los requisitos legal y reglamentariamente establecidos para que sea posible la transmisión a su favor y, por otro, los exigidos al propio socio para su adquisición.

En cualquier caso, hay que tener en consideración la modificación del actual artículo 52.4 ROTT operada a través del artículo único.25 del Real Decreto 1225/2006,⁴⁷² por el cual en el anterior artículo 52.3 ROTT únicamente se requería al adquirente el cumplimiento de las condiciones personales exigidas para el ejercicio del transporte o de la actividad a la que dicho título se refiriera. En la actualidad no hay lugar a dudas de que es imprescindible que se cumplan, *“en el momento del abandono, todos los requisitos legal y reglamentariamente exigidos para que resulte posible la transmisión por parte de la cooperativa del título habilitante de que se trate a favor del socio que la abandona y éste cumpla todas las condiciones exigidas para adquirir su titularidad”* (art. 53.4 ROTT). De esta forma, se produce una doble dimensión en las exigencias administrativas, pues además de las condiciones personales para el ejercicio del transporte, que habrá de cumplir el socio,⁴⁷³ será necesario dar cumplimiento a las exigencias que para la transmisión de tales títulos exige, en general, la normativa ordenadora de los transportes terrestres; en concreto, las dispuestas en el artículo 52

⁴⁷¹ En este sentido, en Sentencia 341/2009 del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción núm. 2 de Onteniente, de 23 de julio de 2009, cuya apelación se resuelve en SAP de Valencia 396/2010, de 6 de julio (JUR\2010\311325), se reitera que no procede la aplicación de la normativa en materia de transportes de mercancías, ni los requisitos exigidos por la Administración para ser titular de una autorización “sino que, el objeto del presente procedimiento es dilucidar quién es el titular desde un punto de vista del derecho civil de la tarjeta en cuestión, independientemente de si el propietario de dicha tarjeta reúne o no los requisitos, desde un punto de vista administrativo, para ser el titular [...]” (FJ 2º).

La SAP de Zaragoza 333/2002, de 27 de mayo (JUR\2002\175085) confirma en parte la sentencia de instancia por la que la cooperativa de trabajo asociado de transporte, en base al art. 60.3 LOTT y 52.3 ROTT (actualmente art. 52.4 ROTT), debía transmitir al socio que dejaba de formar parte de la entidad la autorización de transporte (que considera de propiedad del mismo al haberla adquirido con el vehículo a la que venía referida) o bien indemnizarle, caso de no ser posible lo anterior. No se plantea, sin embargo, como planteaba en la oposición a la demanda la cooperativa recurrente, que la imposibilidad de llevar a cabo la devolución se basaba en que el actor carecía de las condiciones necesarias para ser el titular de la autorización de conformidad con la normativa entonces de aplicación (FJ 1º).

⁴⁷² Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE núm. 273, de 15 de noviembre de 2006).

⁴⁷³ En este caso puede apreciarse el cambio en la SAP de Zaragoza de 27 de mayo ya citada en la que, en Primera Instancia se dictamina que la cooperativa (y no el socio) “está obligada a suscribir todos los documentos oficiales y cuantos trámites sea necesario realizar para formalizar oficialmente la transmisión de la tarjeta de transporte a favor del actor [...]” (FJ 1º). Qué duda cabe de que la entidad cooperativa viene obligada a realizar lo necesario para procurar la recuperación del título por parte del socio, pero es éste mismo el que deberá cumplir las condiciones que lo conviertan en sujeto susceptible de adquirir la titularidad de la autorización, pues, en caso contrario, resultará inútil cualquier actuación que pueda llevar a cabo la cooperativa.

LOTT (en relación con los art. 118 ROTT y 26 Orden 734/2007), entre los que se encuentra la previa conformidad por parte de la Administración, pues “*la transmisión estará en todo caso subordinada a que la Administración dé previamente su conformidad a la misma, realizando la novación subjetiva del título habilitante en razón al cumplimiento de los requisitos previstos en el punto 1 anterior*” (básicamente, pero no sólo, los señalados en el artículo 48 LOTT).

Así se pone de manifiesto en la jurisprudencia más reciente,⁴⁷⁴ en la que se ha resuelto la imposibilidad de transmisión del título administrativo al socio trabajador que se da de baja en razón a la denegación de la autorización previa por parte de la Administración, al no cumplir el socio los requisitos contemplados por la normativa ordenadora de los transportes terrestres, pues “ese requisito de la autorización administrativa para ostentar la titularidad de la tarjeta se convierte en un requisito «ad solemnitatem» y no sólo «ad probationem»”. En este sentido, en el caso de litis, el socio que pretendía la titularidad de la tarjeta de transporte acudió previamente a la jurisdicción contencioso administrativa, en la que se desestimó su pretensión primero por el juzgado de lo contencioso-administrativo, confirmándose la resolución posteriormente por la Sala de los Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, por lo que, aun cuando tal sentencia no produce efecto de cosa juzgada en su sentido negativo o excluyente, sí lo hace en el efecto vinculante, positivo o prejudicial.

Por su parte, cabe establecerse una compensación por parte de la sociedad cooperativa en favor del socio cuando no pueda realizarse tal transmisión. Así, de acuerdo con la norma reglamentaria, para que resulte posible la transmisión del título administrativo que aportó, el socio ha de solicitarla y han de cumplirse, como se ha dicho, los requisitos relativos tanto a la transmisión como a la adquisición por el socio; “*en caso contrario*”, tendrá derecho a ser compensado “*en los términos que, a tal efecto, señalen sus propios estatutos*” (art. 52.4 ROTT). La normativa no señala, sin embargo, las consecuencias de la ausencia de previsión en las cláusulas estatutarias (si no hay obligación de compensación o, de haberla, bajo qué parámetros ha de valorarse). En cualquier caso, parece que habrá de satisfacerse la compensación incluso en el supuesto

⁴⁷⁴ SAP de Valencia 396/2010, de 6 de julio, que, como se ha señalado, trae causa de la Sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Onteniente de 23 de julio de 2009.

de que la imposibilidad de transmisión se deba a causas imputables al propio socio (no quiera o pueda, por ejemplo, cumplir los requisitos que por su parte le corresponden), pues la norma reglamentaria señala la necesidad del cumplimiento de los requisitos de transmisión y adquisición o, “*en caso contrario*”, su compensación.⁴⁷⁵

3.1.4. Inscripción en el Registro General de Transportistas y de Empresas Auxiliares y Complementarias del Transporte

Es además requisito indispensable para el ejercicio de la actividad, de conformidad con los artículos 53 LOTT y 49 ROTT, inscribir al titular del correspondiente título habilitante – y, por tanto, en este caso, a la cooperativa de trabajo asociado de transporte – en el Registro General de Transportistas y de Empresas Auxiliares y Complementarias del Transporte, dependiente de la Dirección General de Transportes Terrestres.⁴⁷⁶ Como sucede con cualquier otra empresa transportista u operador de transporte, es la propia Administración la que debe efectuar o promover la inscripción, siendo el concreto órgano administrativo que haya expedido el título habilitante (o el que haya realizado la actuación administrativa que motive el hecho a inscribir) el que debe actuar. Por su parte, las empresas que estén inscritas en este registro deben comunicar cualquier modificación que se produzca en los datos que consten en el mismo, para lo cual se concede, salvo determinadas excepciones, un plazo máximo de dos meses. Se admite, sin embargo, la actuación de oficio por parte de la Administración, que podrá anotar las variaciones pertinentes sobre los datos cuando tenga conocimiento fidedigno (art. 49.2 del ROTT).

La Ley de ordenación de los transportes terrestres, y su Reglamento, establecen que las cooperativas de trabajo asociado de transporte pueden obtener directamente los títulos habilitantes para el ejercicio de la actividad de transporte, lo que significa que, una vez realizados todos los trámites e inscrita la sociedad en el Registro General de

⁴⁷⁵ Al respecto, la SAP de Zaragoza de 27 de mayo y la STSJ de la Comunidad Valenciana 185/2005, de 7 junio (AS\2005\2140). La segunda de ellas, por ejemplo, en orden a cuantificar la compensación a la que tiene derecho el socio tiene en consideración la valoración practicada por el perito en el acto del juicio a propuesta por la parte actora.

⁴⁷⁶ El Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte es un registro público, en los términos que se establecen el art. 53 LOTT y en el ROTT. La organización interna, en secciones, del Registro y su funcionamiento se establece en los art. 49 y 50 ROTT y se regirá por los principios y reglas que determine su reglamento. El Ministerio de Fomento, sin embargo, no ha hecho uso aún de esa facultad. *Vid.* al respecto, SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. / GAITÁN, J., *Factbook. Transporte de mercancías...*, op. cit., pp. 334-336.

Transportistas, es la propia cooperativa la que ostenta, desde un punto de vista administrativo, la consideración legal de transportista y no sus miembros. De hecho, como se ha puesto de manifiesto, los socios transportistas que posean títulos habilitantes para el ejercicio profesional tienen la obligación de transmitirlos a la cooperativa (o renunciar a ellos), teniendo derecho a recuperarlos (o a ser compensado, según el caso) en el momento en que se den de baja de la entidad (art. 60.2 y 60.3 LOTT).⁴⁷⁷ De esta forma, la cooperativa actúa y responde frente a terceros como transportista, mientras que la relación entre la entidad y sus socios trabajadores es societaria de conformidad con lo declarado en el artículo 80.1 *in fine* LC (lo que, en cualquier caso, no obstaculiza el debate doctrinal).

3.2. Requisitos previos de una sociedad cooperativa de transportistas

La Ley de ordenación de los transportes terrestres establece, en su artículo 61.1, que las personas que se hallen “*habilitadas para la prestación de servicios discrecionales de transporte de mercancías o viajeros podrán establecer cooperativas de transportistas*”.⁴⁷⁸ Esta afirmación implica la existencia (previa a la constitución de la sociedad cooperativa de transportistas) de unas personas, físicas y/o jurídicas, que ya se encuentran en posesión de un título habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte de mercancías por carretera, es decir, transportistas que, como tales, están cumpliendo, en el momento de la constitución de la sociedad cooperativa, los requisitos exigidos para el ejercicio del transporte, entre los que se encuentra, como ya se ha señalado, la obtención de la correspondiente autorización administrativa y la inscripción en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Por tanto, dado que poseen un título habilitante, los socios transportistas pueden en principio actuar por sí mismos en el ámbito del transporte, motivo por el cual podría pensarse que la Ley no exige a la cooperativa de transportistas que sea también titular por su parte de la preceptiva autorización administrativa. Sin embargo, puesto que en la práctica estas entidades cooperativas realizan ciertas actividades en el ámbito del

⁴⁷⁷ Vid. RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 402-403.

⁴⁷⁸ En relación con las sociedades cooperativas de transportistas, v. RAZQUIN LIZARRAGA, J. A., *Derecho Público del transporte...*, op. cit., pp. 403-404, teniendo, en todo caso, en cuenta que desde la fecha de su publicación se han aprobado ciertas normas de aplicación al respecto.

transporte (actividades que se analizan más adelante), la LOTT les exige el cumplimiento de determinadas condiciones para poder actuar como tales en el tráfico. De esta forma, por un lado, a la cooperativa de transportistas no se le exige ser titular de una autorización administrativa de transporte público (en principio parece que se les prohíbe su obtención de acuerdo con el artículo 53.3 *in fine* ROTT), pero sí es preceptivo el cumplimiento del requisito de capacitación profesional necesario para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte (art. 61.3 *in fine* LOTT) y cierta capacidad económica prevista reglamentariamente. Por otro lado, además este tipo de cooperativas deben estar inscritas en una sección especial establecida al efecto en el Registro General de Transportistas (art. 61.2 LOTT).⁴⁷⁹

3.2.1. La no exigencia de titularidad de una autorización administrativa

El artículo 61.1 de la LOTT señala que, entre las funciones que la normativa específica atribuye a las cooperativas de transportistas, se encuentra la captación de cargas, la contratación de servicios y la comercialización para sus socios, debiendo contratar éstas en nombre propio; funciones que en principio bien podrían considerarse

⁴⁷⁹ En Francia, el art. 6 del *Décret n° 99-752 du 22 décembre 1999* dispone que “*les entreprises de transport membres d’une coopérative d’entreprises de transport sont soumises aux mêmes conditions d’inscription au registre que la coopérative*”. A diferencia de lo que sucede en España, la inscripción de las cooperativas de transportistas francesas en el Registro de transportistas está sujeta a las condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica y conlleva la obtención de una licencia de transporte, que será de transporte interior o comunitaria en función del tipo de vehículos utilizados. Sin embargo, la situación de las cooperativas de transportistas varía en función de si los vehículos de que dispone la entidad son propios o puestos a su disposición por sus miembros. Si la entidad no dispone de vehículos propios, se le expide una licencia, sin copias, de transporte interior o comunitaria, según el tipo de licencias que poseen los socios. La cooperativa debe satisfacer la capacitación profesional requerida para el tipo de vehículos considerados y la capacidad financiera que se requiere de estas entidades, que únicamente funcionan con los vehículos puestos a disposición por sus socios, es igual a cero (dado que la capacidad financiera se calcula para las empresas de transporte sobre la base del número de vehículos de su propio parque). Así para los vehículos puestos a disposición de la entidad cooperativa, la condición de la capacidad económica se verifica en el seno de las empresas socias, que deben tener un capital propio que permita cubrir la puesta en circulación de los vehículos destinados a su propia actividad de transporte y aquellos dedicados a la cooperativa. Si, por el contrario, la cooperativa cuenta con un parque de vehículos propio, ésta debe asegurar con su propio capital la condición de capacidad económica. La expedición de copias de la licencia de transporte, sea comunitaria, sea de transporte interior, se realiza en función de la capacidad económica de la propia cooperativa de transportistas. *Vid. Circulaire n° 2005-55 du 22 août 2005* (V-1° y VII-1°) en relación con la *Circulaire n° 2000-17 du 10 mars 2000 relative aux titres administratifs et documents de transport détenus par les entreprises de transport routier de marchandises et de location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises* (NOR: EQUT0010035C); el *Décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises* y la *Circulaire n° 99-92 du 22 décembre 1999 d’application de l’arrêté du 18 novembre 1999 relative à la capacité financière des entreprises de transport public routier de marchandises, des entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destiné au transport de marchandises et de l’Arrêté du 3 septembre 1999 relatif à la capacité financière des entreprises commissionnaires de transport* (*Bulletin officiel du ministère chargé des transports n° 2000/1*).

actividades de mediación entre los usuarios del transporte y los transportistas, reservadas estas últimas legalmente, sin embargo, a las agencias de transporte por imperativo del artículo 119.1 LOTT. De esta forma, la LOTT establece al respecto, en el capítulo I dedicado a las actividades de mediación (incluido en el título IV regulador de las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera), que éstas sólo pueden ser realizadas por las agencias de transporte debidamente autorizadas y considera incluidas, entre las funciones propias de las agencias de transporte “*todas las actuaciones previas de gestión, oferta y organización de cargas o servicios, necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes, que dichas agencias realicen o procuren realizar en nombre propio [...]*” (art. 120 LOTT). Así, considera agencias de transporte a las empresas, sean individuales o colectivas, que estén dedicadas a intervenir en la contratación del transporte público por carretera de mercancías (o viajeros), como organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas.

La LOTT no se limita sólo a establecer la reserva legal de las actividades de mediación en favor de las agencias de transporte, sino que de forma expresa excluye las actividades que las cooperativas de transportistas realizan de la consideración de actividades de mediación a efectos de lo dispuesto en el artículo 119.1 del propio texto legal. Medida que parece lógica si se tiene en cuenta que – aparte de las especialidades entorno a la naturaleza de los vínculos jurídicos que caracterizan las relaciones contractuales y societarias que rodean la prestación de los servicios de transporte en uno y otro caso – a las agencias de transporte de mercancías (que realizan actividades de mediación y por tanto, de agencia) se les exige la correspondiente autorización administrativa que habilite para llevar éstas a cabo, previo cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 48 LOTT, que permiten la obtención del título correspondiente;⁴⁸⁰ mientras que, por su parte, las cooperativas de transportistas no requieren, en principio, autorización administrativa (que ya poseen los socios), sino simplemente el cumplimiento de la capacitación profesional exigible para la actividad de la agencia de transporte y una cierta capacidad económica.

⁴⁸⁰ Art. 121 LOTT y 161 y 162 ROTT. De acuerdo con ello, se expresa la Orden de 21 de julio de 2000 por la que se desarrolla el ROTT en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores, que establece la obligatoriedad de la obtención de la autorización de operador de transporte de mercancías para el ejercicio de las actividades de agencia de transporte de mercancías.

De acuerdo con lo anterior, sólo aquellas cooperativas de transportistas que se hallen inscritas como tales en el Registro General de Transportistas están exentas de la obligación de obtener la autorización administrativa de operador de transporte de mercancías para el ejercicio de las funciones de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios, esto es, para el ejercicio de las actividades típicas propias de estas entidades cooperativas, similares a las ejecutadas por las agencias de transporte (art. 3 de la Orden de 23 de julio de 1997, en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización).

De la lectura, *contrario sensu*, de este precepto sería fácilmente deducible que aquellas sociedades cooperativas de transportistas que no hayan procedido a inscribirse en el Registro General de Transportistas, mediante el procedimiento legal y reglamentariamente establecido de forma expresa para ellas como tales cooperativas, estarán obligadas a obtener la autorización administrativa correspondiente a un operador de transporte de mercancías. Sin embargo, el artículo 53.3, último párrafo, ROTT prohíbe expresamente a estas entidades cooperativas ser “*titulares de autorizaciones de transporte público*” y tanto la LOTT como su Reglamento consideran de manera expresa infracción grave la falta de anotación de alta, en el Registro a que hace referencia el artículo 53 LOTT (esto es, el RGT), incumpliendo lo establecido en el artículo 53.3 ROTT (art. 141.12 LOTT y 198.12 ROTT, responsable de la adición de este último inciso).

Tal prohibición reglamentaria se ha de poner en relación con el artículo 42.1 ROTT, por el cual para el otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la prestación de servicios de transporte público por carretera, o para la realización de las actividades auxiliares y complementarias del mismo (se incluye por tanto la autorización de transporte público discrecional y también la de operador de transporte), será necesario acreditar “*ser persona física [...] o persona jurídica, debiendo revestir en ese caso la forma de sociedad mercantil, sociedad anónima laboral o cooperativa de trabajo asociado*”; listado que no incluye las cooperativas de transportistas. Por tanto, en principio, el artículo 42.1 ROTT excluye la obtención de cualquier título administrativo por parte de las cooperativas de transportistas, mientras que de acuerdo con el artículo 53.3 ROTT, sólo parece prohibirse a estas entidades la obtención de la autorización de transporte público discrecional (y no la de operador de transporte). Si,

en todo caso, se entiende que la prohibición contenida en el artículo 53.3 ROTT alcanza a cualquier tipo de título habilitante, carecería en principio de sentido la suposición planteada respecto del artículo 3 de la Orden de 23 de julio de 1997, por la cual correspondería a la cooperativa de transportistas la obtención de la autorización administrativa de operador en caso de no estar inscrita la sociedad en este Registro General.

En orden a salvaguardar la aplicabilidad del artículo 3 de la Orden de 23 de julio de 1997, podrían estudiarse dos posibles interpretaciones. La primera de ellas engazaría con otra controversia relativa a si la cooperativa puede o no operar como agencia de transporte de mercancías. Así, cabría quizá interpretar literalmente la prohibición del artículo 53.3 ROTT únicamente respecto de las autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías por carretera, en sentido estricto, excluyendo las autorizaciones administrativas de operador de transporte. De esta forma, y de conformidad con el artículo 3 de la Orden, siempre que una cooperativa de transportistas no hubiera satisfecho el requisito de la capacitación profesional exigida para la actividad de agencia de transporte y no se hubiera inscrito como tal cooperativa en la sección especial del Registro General de Transportistas, estaría obligada a obtener esta última autorización administrativa (con la más gravosa consecuencia de tener que dar cumplimiento previo de todos y cada uno de los requisitos exigidos para su obtención⁴⁸¹).

Si se presta atención a la terminología y sistemática que utilizan las distintas normas de ordenación de los transportes, se puede apreciar que la Ley utiliza el término “título administrativo habilitante”, genérico, tanto para el ejercicio de las actividades de transporte público como para las actividades auxiliares y complementarias del mismo y distingue entre la autorización de transporte público discrecional y la autorización de agencia (DT 5ª y 7ª). Por su parte el Reglamento, se refiere a la “autorización administrativa” (en referencia ya a la forma jurídica de estos títulos habilitantes), aunque en la parte de disposiciones comunes en ocasiones rubrica los preceptos con los “títulos habilitantes para el transporte público por carretera” y, en ocasiones, añade “y

⁴⁸¹ No sólo por la necesidad de observancia del requisito de la honorabilidad, sino porque la capacidad económica de las cooperativas de transportistas en la actualidad, como se verá a continuación, depende de la cantidad de miembros que componen la sociedad y sólo en el caso de que el número de socios sea mayor de 30, la capacidad económica se equipara a la de la agencia de transporte.

actividades auxiliares y complementarias”, si bien tales disposiciones regulan los títulos habilitantes en general tanto para el transporte público por carretera como para las actividades auxiliares. A pesar de que en ocasiones pueda no quedar clara la terminología reglamentariamente empleada para unas y otras actividades, la normativa parece querer diferenciar las autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías de las correspondientes autorizaciones para el ejercicio de actividades auxiliares y complementarias, esto es, las de operador de transporte, puesto que además, por un lado, la Orden FOM/734/2007, que regula las autorizaciones de transporte de mercancías por carretera, entre ellas las de transporte público de mercancías, no incluye las actividades auxiliares y complementarias y, por otro, se regula en Orden ministerial aparte la autorización administrativa de operador de transporte; de igual forma que la LOTT separa la DT 5ª, sobre las autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías, de la DT 7ª, sobre las autorizaciones de agencia de transporte de mercancías.⁴⁸²

Por todo ello, cuando el artículo 53.3 ROTT prohíbe a las cooperativas únicamente ser “*titulares de autorizaciones de transporte público*”, podría entenderse que tal prohibición se refiere, bien a cualquier tipo de autorización administrativa, incluida la de operador de transporte (lo que parecería acorde con la “confusión” terminológica del ROTT, pero ajustado en cualquier caso al contenido del art. 42.1 del mismo texto) o bien únicamente a las autorizaciones de transporte público de

⁴⁸² La LOTT establece la obligatoriedad de la obtención del correspondiente “*título administrativo*” que habilite “*para la realización del transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo*” (art. 47.1, ubicado en el título II, sección 2ª del capítulo I, “*Condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo*”). Por otro lado, distingue entre la “*convalidación de las actuales autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros o mercancías*” (DT 5ª) de la “*convalidación de las autorizaciones de agencia de transportes de mercancías, de agencia de viajes, de arrendamiento de vehículos y las concesiones de estaciones*” (DT 7ª). Por su parte, el ROTT regula los “*títulos habilitantes para el transporte público por carretera*”, que revestirán la forma de autorización administrativa de acuerdo con el art. 41.5 ROTT (ubicado en el capítulo II, “*Títulos habilitantes*”, del título II, “*Disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos*”). Aunque tres de los artículos de este capítulo II, art. 41-43, llevan por título únicamente la referencia al “*título habilitante para el transporte público por carretera*”, otros tantos, art. 44-46, señalan que se refieren a los “*títulos habilitantes para el transporte público por carretera y actividades auxiliares y complementarias*”. El contenido de todos ellos, sin embargo, concreta que se refiere tanto a los títulos para el transporte público como para las actividades auxiliares y complementarias. El art. 2 de la Orden FOM/734/2007, que desarrolla el ROTT en materia de “*autorizaciones de transporte de mercancías por carretera*” regula en su capítulo I las “*disposiciones comunes a las autorizaciones de transporte público y de transporte privado complementario de mercancías*” (en el que no se hace ya referencia a las actividades auxiliares y complementarias del mismo). Por último, el art. 1 de la Orden de 21 de julio de 2000, que desarrolla el ROTT en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores, regula la autorización “*de operador de transporte de mercancías*”.

mercancías, eludiendo las de operador de transporte; por lo que, en este último caso, podría ser obtenida por las cooperativas de transportistas la autorización de operador de transporte, habilitándolas en principio para constituirse como agencia de transporte. De entenderse correcto este segundo caso, podría ser una forma de salvar la aplicabilidad del artículo 3 de la Orden de 23 de julio de 1997, pero chocaría de pleno con la declaración del artículo 61.1 LOTT (que, salvo supuestos de colaboración, sólo permite la operatividad de la entidad con sus socios) y con el artículo 42.1 ROTT.⁴⁸³

Es posible asimismo optar por una segunda interpretación en relación con este artículo 3 de la Orden de 1997, que parece adecuarse más a las características y circunstancias de las concretas cooperativas de transportistas. De acuerdo con la misma sólo aquellas cooperativas de transportistas que se hallen inscritas como tales cooperativas en el Registro General de Transportistas (cumpliendo por tanto únicamente el requisito de capacitación profesional exigido para las actividades de agencia de transporte y la correspondiente capacidad económica) estarán exentas de la obligación de obtener la autorización administrativa de operador de transporte. En caso contrario, estas entidades estarán obligadas a obtener la autorización administrativa de operador de transporte de mercancías, perdiendo consecuentemente la entidad la condición de cooperativa de transportistas – al menos, a efectos de la normativa de ordenación de los transportes terrestres (cuestión distinta serían las consecuencias que de ello pudieran

⁴⁸³ En contra, GARCÍA VILLALOBOS, que alude a la imposibilidad de que una sociedad cooperativa alcance la condición de operador de transporte, pues aunque la prohibición del art. 53.3 ROTT (que en el texto, no así en la nota al pie, erróneamente atribuye a la LOTT) “no se extiende explícitamente a la autorización de operador, no puede obtenerla”. En todo caso, a las sociedades cooperativas de transportistas que ejercían de operadores autorizados antes de la entrada en vigor de la normativa vigente se les ha reconocido el derecho a seguir disfrutando de esta condición”. En todo caso, a las sociedades cooperativas de transportistas que ejercían de operadores autorizados antes de la entrada en vigor de la normativa vigente se les reconoció el derecho a seguir disfrutando de tal condición (GARCÍA VILLALOBOS, J. C., *Las sociedades cooperativas...*, op. cit., pp. 205-206). Corrobora lo señalado en una obra posterior (GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las sociedades cooperativas de transportistas...”, op. cit., pp. 53-54, 62), aunque previamente había considerado que no se impedía su obtención para mediar respecto a no socios (GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Aspectos legales...”, op. cit., p. 74). Por su parte, IRIBARREN BLANCO considera que, actualmente este tipo cooperativo tiene prohibido obtener licencia de operador, pero la ley ha permitido mantener esa licencia a aquellas cooperativas que ya la poseían antes de su entrada en vigor (IRIBARREN BLANCO, M., “Cooperativas de transportistas...”, op. cit., pp. 892-893). A falta de remisión explícita a una norma concreta, es de suponer que estos autores se basan en la DT 7ª LOTT al reconocer que la “ley” prevé la convalidación de las autorizaciones de agencia de transportes de mercancías (y algunas otras entidades que realizan actividades auxiliares y complementarias del transporte, como las agencias de viajes o de arrendamiento de vehículos, entre las que, en cualquier caso, no se cita a las cooperativas de transportistas) otorgadas previamente a la entrada en vigor de esta norma. De esta forma, convivirían cooperativas de transportistas que no pueden ejercer de agencias de transporte con otras que sí pueden. Junto a ésta se plantea otra cuestión (que se analiza más adelante), relativa a si, como entidad cooperativa basada en ciertos principios cooperativos, este tipo societario puede o no en esencia actuar como agencia de transporte intermediando para otros transportistas no socios.

derivarse en materia fiscal y societaria)⁴⁸⁴ –, pasando a convertirse directamente en operador de transporte de mercancías y debiendo cumplir, por tanto, todos y cada uno de los requisitos exigidos a éstos.

Mediante esta última interpretación se estaría garantizando la aplicabilidad del citado artículo 3 de la Orden de 1997, sin necesidad de hacerla depender de la posible interpretación del artículo 53.3 ROTT. En cualquier caso, esta segunda opción (quizá más apropiada) no soluciona la dificultad de identificación de los títulos del precepto reglamentario, pues será igualmente necesario concretar y decidir acerca del alcance de la autorización administrativa que en esta última disposición reglamentaria se establece, pues si conforme al sentido literal de su texto parece indicar que únicamente se hace referencia a los títulos administrativos de transporte público de mercancías por carretera (siguiendo también en parte la terminología del art. 42.1 ROTT, aunque no su contenido), las cooperativas de transportistas podrían obtener autorizaciones de operador de transporte; y si, por el contrario, se interpretara que la entidad no puede obtener ningún tipo de título habilitante, se estaría admitiendo el poco acierto de los redactores del precepto e ignorando la literalidad del texto, pero favorecería la interpretación conjunta y finalista de los preceptos reglamentarios (opción que en cualquier caso parece más correcta).

Finalmente, es necesario hacer alusión a la reforma que se pretende en el Borrador de Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley de ordenación de los transportes terrestres para adaptarla a diversos Reglamentos de la Unión Europea de 2 de marzo de 2011.⁴⁸⁵ El nuevo sistema que se recoge para las cooperativas de transportistas (y las sociedades de comercialización) cambia completamente el

⁴⁸⁴ Desde una perspectiva societaria y fiscal, esta entidad reviste la forma de sociedad cooperativa, por lo que el hecho de que, en el ejercicio de las actividades de transporte, se le permita ejercer de operador de transporte, otorgando servicios a transportistas terceros, no impide la aplicación de las normas cooperativas y fiscales relativas, entre otras, a las operaciones con terceros no socios (cuestión que se analiza más adelante). De este modo, por ejemplo, por aplicación del art. 13.10 LRFC, si la entidad realiza operaciones con terceros no socios en un volumen superior al 50 por ciento del total de las de la cooperativa, perderá su condición de fiscalmente protegida.

⁴⁸⁵ Es considerable la modificación que se pretende en este Borrador en términos generales. De aprobarse esta ley en los términos establecidos en el borrador, todos los preceptos que de forma expresa se refieren en la LOTT a las cooperativas de transporte quedarían derogados, lo que no implica la desaparición de tales entidades, ni en realidad un cambio tan profundo en el modo de actuar de las mismas, pues muchas de las características reflejadas en la normativa de transportes parecen basarse en su naturaleza cooperativa. En cualquier caso, habría que analizarse en profundidad tal derogación, siendo uno de los cambios más significativos la obtención de la autorización de operador de transporte.

panorama respecto de las autorizaciones de transporte, pues la disposición transitoria tercera otorga la autorización de operador de transporte a todas aquellas cooperativas de transportistas que acrediten que hasta la fecha de entrada en vigor de la ley venían operando conforme a lo dispuesto en el artículo 100 LC,⁴⁸⁶ aun cuando en ese momento no cumplan los requisitos exigidos para su obtención. Es posteriormente, en el momento de su visado “*en el año 2012*”,⁴⁸⁷ cuando tendrán que acreditar el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos que se exigen con carácter general a los titulares de las autorizaciones de operador de transporte.

Esta modificación se asemeja, en cualquier caso, a las consecuencias que se han previsto respecto de la interpretación conjunta de los artículos 61.1 LOTT, 42.1 ROTT y 3 de la Orden de 23 de julio de 1997, relativa a la obligación de obtener la autorización de operador de transporte en el caso de que la cooperativa de transportistas no se halle inscrita como tal en el Registro General de Transportistas. Desde la perspectiva de la ordenación de los transportes terrestres, la entidad podrá intermediar para transportistas no socios, aunque, desde un punto de vista cooperativo y fiscal, habrá de ajustarse necesariamente a las normas que para este tipo social vienen establecidas, especialmente en lo que respecta a las características cooperativas de servicio a los socios y a las operaciones con terceros que no ostentan la condición de miembro de la entidad.⁴⁸⁸

3.2.2. Capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte

En relación con la capacitación profesional, entre los datos que deben constar en el escrito de solicitud de inscripción de las cooperativas de transportistas en el Registro

⁴⁸⁶ Habría de interpretarse que con la remisión al art. 100 LC, regulador de las cooperativas de transportistas de ámbito estatal, se está refiriendo asimismo a los homólogos preceptos dictados por las CCAA, pues de otro modo, se estaría dando, sin justificación alguna, un tratamiento diferenciado a las entidades de ámbito estatal y de ámbito autonómico.

⁴⁸⁷ Parece lógico dar a las cooperativas un cierto periodo de tiempo que les permita adaptarse a las nuevas circunstancias. Lo que no parece tener sentido es establecer una fecha expresa tan próxima para la obligación de cumplimiento de los requisitos correspondientes.

⁴⁸⁸ *Vid.* especialmente el apartado relativo a las operaciones con no socios. Brevemente, el art. 100.2 LC permite a este tipo cooperativo operar con terceros no socios siempre que una norma específica lo autorice. Si se considera que las normas que regulan, con carácter general, la obtención de la autorización de operador de transporte son esa norma específica, la cooperativa no tendría, en principio, impedimento para realizar tales operaciones. Sin embargo, será necesario conciliarlo con determinados aspectos cooperativos, con el derecho esencial del socio a participar en la actividad cooperativa y con los límites establecidos en algunas normas cooperativas autonómicas y los de la normativa fiscal (art. 13.10 LRFC).

General de Transportistas se encuentran los datos identificativos de la persona “*a través de la cual la cooperativa [...] cumple el requisito de la capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte, cuando aquélla se dedique a la actividad de transporte de mercancías*” (art. 4 Orden de 23 de julio de 1997). Consecuentemente, entre la documentación que debe acompañar dicha solicitud, se solicita la copia compulsada del certificado de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte de la persona por la cual la cooperativa cumple este requisito, así como la certificación acreditativa del cargo directivo que esta ocupa (art. 5 Orden de 23 de julio de 1997). De esta forma, una de las secciones en que se organiza internamente el Registro General de Transportistas es la de capacitación profesional, donde deben inscribirse las personas que la obtengan, con detalle de la clase y tipo de actividad para la que se haya obtenido dicha capacitación.⁴⁸⁹

Al igual que sucede en las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte, el hecho de que se hable de la “*persona a través de la cual la cooperativa cumple el requisito de la capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte*” es consecuencia del mandato expreso del artículo 35 ROTT (en relación con el art. 42.3 LOTT, que no menciona de forma expresa las entidades cooperativas), que requiere que tenga reconocido el requisito de capacitación profesional, al menos, una de las personas que realice la dirección efectiva de la empresa. Los artículos 39 ROTT y 8 de la Orden de 21 de julio de 2000 determinan cuándo se entiende, a efectos de la capacitación profesional exigible para el ejercicio de la actividad de agencia, que una persona realiza la dirección efectiva de una empresa de transporte (requerimientos que no difieren de los establecidos en el art. 12 de la Orden FOM/734/2007, ya citado con ocasión del análisis de la capacitación profesional y la honorabilidad en la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte).⁴⁹⁰

⁴⁸⁹ Vid. SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. / GAITÁN, J., *Factbook. Transporte de mercancías...*, op. cit., pp. 335-336.

⁴⁹⁰ El art. 8 de la Orden de 21 de julio de 2000 requiere el cumplimiento de las tres circunstancias, ya señaladas para las cooperativas de trabajo asociado de transporte, relativas a los poderes generales de representación, al poder de disposición de fondos y al requisito alternativo relativo al alta en el régimen de Seguridad Social como personal directivo o a la propiedad de, al menos, un 15 por ciento del capital social. Los preceptos de la normativa ordenadora de los transportes terrestres hay que ponerlos en relación con el art. 32 LC, dedicado, como se ha señalado, a la regulación de un concreto órgano social cooperativo, el consejo rector. Vid. el apartado relativo a la capacitación profesional y honorabilidad de las cooperativas de trabajo asociado de transporte.

En el caso de las cooperativas de transportistas, es menester tener presente la particularidad que caracteriza a sus propios socios, que ya poseen por sí mismos la condición de transportistas, por lo que todos ellos cumplen los requisitos de capacitación profesional y de honorabilidad (este último no se requiere de este tipo cooperativo como persona jurídica independiente de sus socios).

La normativa de transportes española no parece prever de forma expresa una posibilidad reconocida en la normativa de transportes francesa relacionada con la persona titular de la capacitación profesional. La Orden de 21 de julio de 2000 no permite que una misma persona capacite profesionalmente al mismo tiempo a más de una empresa, salvo en el supuesto de empresas cuyo capital pertenezca en más de un 50 por ciento a un mismo titular (art. 8.1.b) segundo párrafo). Este precepto es de aplicación a las cooperativas de transportistas, al no existir norma expresa en contrario y requerirse con carácter general que éstas cumplan el requisito de capacitación profesional exigible para el ejercicio de la actividad de agencia.⁴⁹¹ En las cooperativas de transportistas es necesario contar como mínimo con tres socios, por lo que – aunque en principio el capital social no es el eje central de la organización cooperativa y, como se señala a continuación, la participación del socio en el mismo deberá ser proporcional a la capacidad de carga de los vehículos amparados por las respectivas autorizaciones – no será muy habitual que uno de los socios transportistas esté en posesión de, como mínimo, el 50 por ciento del mismo para poder cumplir la máxima dispuesta por la Orden de 2000 citada.⁴⁹²

La normativa de transportes francesa, por su parte, también recoge la norma relativa a la “exclusividad” de la persona que aporta la capacitación profesional, que ha de limitar sus actividades de dirección a una sola empresa con el fin de garantizar la dirección “permanente y efectiva”. Esta exigencia de “*direction effective et permanente de l’activité transport d’une entreprise*” por una persona titular de la capacitación profesional es también aplicable a las sociedades cooperativas de transportistas francesas y a las empresas miembro de las mismas. Sin embargo, la *Circulaire n° 95-85*

⁴⁹¹ Esta norma no es una excepción, puesto que también está prevista, literalmente, en la Orden FOM/734/2007 para las autorizaciones de transporte de mercancías por carretera (art. 12.1.b) segundo párrafo).

⁴⁹² Ha de ponerse en relación con el art. 53.3 ROTT que establece que la participación de cada socio en el capital social no puede guardar desproporción manifiesta con la capacidad de carga de los vehículos amparados por autorizaciones de las que sean titulares.

*du 6 novembre 1995*⁴⁹³ prevé la flexibilidad de esta norma para los grupos de empresas de transporte, y se aplica por analogía a las cooperativas de transportistas y a uno de sus miembros. De esta forma, una cooperativa y uno de sus socios pueden tener el mismo “*capacitaire*”, que, como en los grupos de empresas, ha de estar en condiciones de demostrar que garantiza la dirección efectiva y permanente de la actividad de transporte de las empresas respectivas.⁴⁹⁴

Por último, se plantea una cuestión de efectos hoy simplemente terminológicos. Como ya se ha señalado, numerosas disposiciones de la normativa de transportes exigen a la cooperativa de transportistas el cumplimiento de una capacitación profesional determinada, en concreto, la exigible para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte de mercancías. Sin embargo, si atendemos a la clasificación que actualmente se hace de los certificados de capacitación profesional, llegamos a la conclusión de que sólo existen dos modalidades: un certificado de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transporte interior e internacional de mercancías y un certificado de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transporte interior e internacional de viajeros.⁴⁹⁵

De hecho, como ya se ha analizado, la LOTT dispone que para realizar la actividad de agencia de transporte de mercancías será necesaria la obtención del título administrativo habilitante, previo cumplimiento de los requisitos del artículo 48 (art. 121.1 LOTT), entre ellos, las condiciones de carácter personal del artículo 42.1, lo que significa que se remite a las normas generales sobre la capacitación profesional. Asimismo, el artículo 6.c) de la Orden de 21 de julio de 2000 (en virtud del art. 34.1, párrafo segundo, ROTT) requiere que las agencias de transporte, para obtener la

⁴⁹³ *Circulaire n° 95-85 du 6 novembre 1995, relative à la direction permanente et effective des entreprises de transport public routier de marchandises et de commissionnaire de transport dans les groupes (Bulletin officiel du ministère chargé des transports n° 95/33).*

⁴⁹⁴ Cfr. *Circulaire n° 2005-55 du 22 août 2005 (VI-1°)* y *Circulaire n° 2000-43 du 22 juin 2000 relative à la capacité professionnelle et à l'honorabilité professionnelle des entreprises de transport public routier de marchandises et de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises (I.2)* (NOR: EQU0010092C). Respecto a la administración de una cooperativa de transportistas francesa sujetas a la Ley n° 83-657, la *Circulaire n° 2005-55 du 22 août 2005* establece que estas entidades han de tener como sujeto que ostente la dirección de la misma, *dirigeant* (presidente del consejo de administración, de director o de gerente único), una persona física que ostente bien a título personal la cualidad de socio, bien la cualidad de representante legal de una persona jurídica miembro de la cooperativa (VI-3°).

⁴⁹⁵ Art. 1 de la Orden de 28 de mayo de 1999 por la que se desarrolla el capítulo primero del título II del Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres en materia de expedición de certificados de capacitación profesional.

autorización de operador de transporte de mercancías, cumplan con el requisito de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transporte interior e internacional de mercancías de conformidad con lo establecido por la Orden de 28 de mayo de 1999 (es decir, la primera de las modalidades que se establecen con carácter general).

Surge entonces la cuestión de por qué se exige una capacitación profesional relativa al ejercicio de la actividad de agencia de transporte de mercancías, si finalmente se remite a las normas generales de capacitación. La Exposición de Motivos del Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, aclara el nuevo tratamiento que, con la aprobación de esta norma, se da a la capacitación profesional exigida para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte de mercancías. La redacción original del artículo 162 ROTT exigía una capacitación profesional específica. Sin embargo, la modificación sufrida por la Directiva 96/26/CE, del Consejo, de 29 de abril,⁴⁹⁶ a través de la Directiva 98/76/CE, del Consejo, de 1 de octubre⁴⁹⁷ (cuya transposición fue uno de los motivos que impulsó la aprobación del Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre) introdujo nuevas materias en las pruebas de acceso a la capacitación profesional exigidas en general a las empresas de transporte; materias que eran en gran medida las que se exigían hasta el momento a las agencias de transporte en la normativa española. Con ello, dejaba de tener sentido la diferenciación entre la capacitación profesional específica exigida para el ejercicio de la actividad de agencia y la capacitación profesional exigida a cualquier empresa de transporte; razón por la cual estas disposiciones se remiten finalmente a las normas generales de capacitación.

⁴⁹⁶ 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, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales (DO L 124, de 23 de mayo de 1996).

⁴⁹⁷ Directiva 98/76/CE del Consejo, de 1 de octubre de 1998, por la que se modifica la Directiva 96/26/CE relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales (DO L 277, de 14 de octubre de 1998).

3.2.3. Capacidad económica

Se entiende por capacidad económica la disposición de recursos financieros y materiales necesarios para garantizar la correcta puesta en marcha y gestión de la actividad que desarrolle la empresa (art. 45 LOTT y 40 ROTT).⁴⁹⁸ Con carácter general, el artículo 40.2 ROTT establece la cantidad mínima de capital desembolsado y de reservas que se requiere, por un lado, para el ejercicio de la actividad de transporte de mercancías (o viajeros) – al menos, 9.000 euros cuando se utilice un solo vehículo y 5.000 euros más por cada vehículo adicional – y, por otro, para llevar a cabo actividades de agencia de transporte, de transitario y de almacenista-distribuidor – al menos, 60.000 euros – (en relación asimismo con el art. 10 Orden de 21 de julio de 2000).⁴⁹⁹

Por su parte, con carácter particular, el apartado tercero del artículo 53 ROTT dispone, en relación con las sociedades cooperativas de transportistas, que el capital social de las mismas (ya nada señala acerca de las reservas o de la cantidad mínima del capital social que ha de estar desembolsada⁵⁰⁰) debe ser superior a las siguientes

⁴⁹⁸ El ROTT faculta a la Administración para que, a través de determinados medios (evaluación de cuentas anuales, de fondos disponibles, activos disponibles, propiedades...) pueda comprobar “*el adecuado estado financiero de las empresas y la disposición por parte de las mismas de los recursos necesarios [...]*” (art. 40.4 ROTT).

⁴⁹⁹ En este punto, nos remitimos, *mutatis mutandis*, a lo expuesto respecto de las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte, especialmente en lo relativo a la problemática derivada del principio cooperativo de puertas abiertas y de la característica cooperativa de variabilidad del capital.

⁵⁰⁰ Al contrario de lo que sucede en general con cualquier tipo de operador de transporte (en sentido amplio), y, en particular, con las cooperativas de trabajo asociado de transporte, la normativa ordenadora de los transportes terrestres nada establece acerca de la cantidad del capital social que ha de estar desembolsado en las cooperativas de transportistas. Tampoco el art. 100 LC, que regula esta clase de cooperativas, señala nada al respecto, por lo que habrá que acudir de nuevo a las normas generales reguladoras del capital social establecidas por la normativa cooperativa. Del análisis conjunto de ambas normativas, se resuelve que el hecho de que la de transportes no señale el capital desembolsado no evita la aplicación del art. 45.2 LC, por el cual, el capital social mínimo estatutariamente fijado (que por aplicación de la normativa de transportes habrá de corresponderse con las cifras que se señalan a continuación) deberá estar totalmente desembolsado desde su constitución. Parece producirse en este punto una discordancia importante en relación con alguna de las normas cooperativas autonómicas que fijan el capital mínimo social en una cantidad concreta. Para seguir con el ejemplo que previamente se estableció para las cooperativas de trabajo asociado de transporte, la LCCV 2003 señala como capital social mínimo 3.000 euros, “*necesariamente integrado en esta última cifra con aportaciones obligatorias totalmente suscritas y desembolsadas*” (art. 55.2 LCCV); lo que interpretado literalmente parece implicar que la cantidad obligatoriamente suscrita y desembolsada, no es la cifra del capital social (que como mínimo ha de ser de 3.000 euros), sino específicamente esos 3.000 euros. Puesto que el art. 53.3 ROTT nada señala acerca del capital desembolsado para las cooperativas de transportistas – salvo que se entienda que no existe razón que justifique el trato desigual de este tipo cooperativo respecto de las restantes empresas de transporte (que, por otro lado, podría justificarse en cuanto que los socios ya cumplen el requisito de capacidad económica en todos sus efectos como transportistas que son) y, por tanto, se considere de aplicación analógica lo relativo al desembolso que se establece con carácter general –, las cooperativas de transportistas valencianas podrían establecer el capital social mínimo requerido por

cantidades: cuando la cooperativa esté compuesta por un número de socios no superior a 15, el capital social no será menor de 10.000 euros; si la cooperativa tiene entre 15 y 30 socios, el capital social mínimo será de 30.000 euros; finalmente, si el número de socios de la cooperativa es superior a 30, el capital social mínimo será de 60.000 euros.⁵⁰¹ La participación de cada socio en el capital debe ser medianamente proporcional a la capacidad de carga de los vehículos cubiertos por las respectivas autorizaciones administrativas de las que sean titulares.

El requisito de la capacidad económica se exige a la cooperativa de transportistas como persona jurídica independiente de sus socios (a los que también se les requiere como transportistas que están en posesión de un título administrativo). Esto implica que, tanto socios como sociedad deben acreditar cierta solvencia. De ahí quizá que la normativa de transportes no exija a las cooperativas de transportistas de tamaño pequeño y mediano (menos de 15 ó 30 socios) una capacidad económica como la que requieren los operadores de transporte (estas cooperativas realizan funciones que podrían calificarse como propias de una agencia de transporte, aunque dirigidas a un mercado interno, sus propios socios). Los operadores de transporte deben disponer de un capital desembolsado y de reservas de, al menos, 60.000 euros, cantidad que se exige sólo para las cooperativas de transportistas integradas por más de 30 socios.

3.2.4. Inscripción en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte

La normativa ordenadora de los transportes terrestres impone a las cooperativas de transportistas, al igual que sucede con las cooperativas de trabajo asociado de transporte, la obligación de inscribirse en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte. Esta exigencia

la normativa de transportes (en función del número de socios), del cual íntegramente suscrito y desembolsado debería estarlo únicamente la cantidad de 3.000 euros.

⁵⁰¹ Estas cifras de capital social son posiblemente resultado de una reivindicación formulada por los representantes del sector cooperativo operador de transportes, en concreto, de la Unión de Cooperativas de Transportes, que presentó en 1997 una oposición formal (por entender discriminatoria, además de no favorecer la necesaria reestructuración del sector) al entonces vigente art. 53.2 ROTT, que establecía en 10.000.000 de pesetas el capital social mínimo de las cooperativas de transportistas; cifra que se consideraba excesiva para las cooperativas pequeñas o las que se dedicaban al transporte nacional o local (distinción entonces todavía vigente). *Vid.* BORTOLOTTI, L., “Unión de cooperativas...”, op. cit., pp. 184-185. Tras la modificación parcial operada en el ROTT mediante el RD 1830/1999, de 3 de diciembre (BOE núm. 302, de 18 de diciembre de 1999), se pasa a diferenciar a este respecto a las cooperativas de transportistas en función del número de socios integrantes.

legal, sin embargo, reviste características particulares específicamente dirigidas a las sociedades cooperativas de transportistas, pues, de conformidad con el artículo 61.2 LOTT, éstas habrán de inscribirse en una sección especial del citado Registro, debiendo cumplir, asimismo, las condiciones especiales que se determinen por la Administración.

Por ello, como se ha señalado en el apartado relativo a la autorización de transporte, únicamente aquellas cooperativas de transportistas que se hallen inscritas en el Registro General de Transportistas están exentas de la obligación de obtener la autorización administrativa de operador de transporte de mercancías para ejercer las funciones de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios. Tal afirmación hay que compaginarla con las sanciones que acarrear el incumplimiento de dichas obligaciones, de forma que se señala que aquella cooperativa de transportistas que no se halle inscrita en el Registro como tal será responsable, desde un punto de vista administrativo, por la infracción grave de no darse de alta como tal cooperativa en el Registro General de Transportistas (art. 141.12 LOTT), incumpliendo lo establecido en el artículo 53.3 ROTT (art. 198.12 ROTT).⁵⁰²

La habilitación normativa establecida por la LOTT en favor de la Administración, en orden a determinar las condiciones especiales a las que las cooperativas de transportistas han de sujetarse para su inscripción en el Registro General de Transportistas, se materializa a través de la Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el ROTT en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, que precisa el procedimiento de solicitud de inscripción, la documentación que es necesario aportar, las modificaciones posteriores y demás trámites que deben cumplir las cooperativas de transportistas en relación con este registro.

⁵⁰² El incumplimiento de las obligaciones registrales por parte de las cooperativas de transportistas no derivan en el régimen sancionador común establecido para cualquier empresa de transporte, sino que conlleva la imposición de las sanciones administrativas relacionadas en los artículos 143 e) LOTT y 201 e) ROTT. El régimen sancionador común previsto por la normativa de transportes no prevé infracción alguna relativa a la falta de inscripción en el RGT de una empresa transportista distinta de una cooperativa de transportistas, consecuente con el hecho de que tal inscripción queda fuera del alcance de las actuaciones de la empresa, al deber ésta efectuarse o promoverse por el órgano administrativo que expida el correspondiente título habilitante o que realice la actuación administrativa que motive el hecho inscribible (art. 53 LOTT). Cuestión aparte es que ésta no conste inscrita porque no esté en posesión del correspondiente título administrativo habilitante; actuación que se considerada infracción muy grave (art. 140.1 LOTT y 197.1 ROTT). *Vid.* apartado relativo a la responsabilidad administrativa de la cooperativa de transportistas.

Como se ha expuesto, el artículo 53.3 LOTT señala, con carácter general para los transportistas, que la inscripción en el Registro General de Transportistas debe efectuarse o promoverse por el órgano administrativo que expida el correspondiente título habilitante o que realice la actuación administrativa que motive el hecho a inscribir. Sin embargo, de acuerdo con la citada Orden ministerial son las propias sociedades cooperativas de transportistas las que deben solicitar su inscripción al órgano de la Administración General del Estado o de la Comunidad Autónoma que sea competente, según el domicilio fiscal, para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte público discrecional.⁵⁰³ Esta especialidad relativa a la solicitud a instancia de parte parece lógica si se tiene en cuenta, como se ha señalado más arriba, que estas empresas no pueden ser titulares de autorizaciones administrativas que habiliten para la prestación de transporte público (siéndolo los socios), por lo que el órgano administrativo correspondiente no tiene medio efectivo de conocer la constitución de una nueva cooperativa de transportistas, salvo que lo comunique la propia cooperativa al solicitar su inscripción en el Registro General de Transportistas.⁵⁰⁴

⁵⁰³ Si, por ejemplo, el domicilio fiscal está ubicado en el territorio de la Comunidad Valenciana, en este caso, el órgano administrativo competente para otorgar autorizaciones administrativas de transporte es el Servicio Territorial de Transportes, dependiente de la Dirección General de Transportes y Logística, de la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana.

⁵⁰⁴ El escrito de solicitud de inscripción debe contener determinados datos, entre los que se encuentra:

- la denominación y datos identificativos de la cooperativa;
- datos identificativos de la persona que ha de representar la cooperativa frente a la Administración;
- las actividades que conforman su objeto social y
- los datos identificativos de la persona a través de la cual se cumple el requisito de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte.

Asimismo, a dicho escrito de solicitud deben adjuntarse determinados documentos:

- certificación de la inscripción de la cooperativa de transportistas como tal en el registro de cooperativas correspondiente (estatal o autonómico, de acuerdo con su ámbito de actuación territorial y la legislación general de cooperativas);
- original y copia de los estatutos (de los que, de conformidad con el art. 53.4 ROTT, después de visado el original por parte del órgano administrativo competente para otorgar las autorizaciones administrativas de transporte del territorio donde tenga su domicilio fiscal, éste se devuelve a la cooperativa), en los que deben constar como objeto social la captación de cargas o contratación de servicios y la comercialización para los socios;
- certificación de que el capital social es superior a 10.000.000 de pesetas expedida por el Secretario con el visto bueno del Presidente de la cooperativa (cifra de capital social que ha de entenderse modificada para ajustarla a las cantidades exigidas actualmente por el ROTT tras la modificación parcial operada mediante el RD 1830/1999, de 3 de diciembre);
- copia compulsada del certificado de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte de la persona por medio de la cual la cooperativa cumple este requisito y certificación del cargo directivo que ostenta;
- relación certificada de los socios de la cooperativa y sus datos identificativos (*Vid.* al respecto la Resolución de 31 de julio de 1997, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, mediante la que se establecen las características de la relación informatizada de socios que

De conformidad con la Orden de 23 de julio de 1997, el procedimiento que sigue el órgano administrativo competente para proceder a la inscripción de la cooperativa en el Registro General de Transportistas implica examinar la documentación aportada y comprobar que se cumplen los requisitos exigidos, en primer lugar, por la solicitud de inscripción y la documentación que se acompaña y, en segundo lugar, por la entidad que lo solicita respecto de las funciones propias de las cooperativas de transportistas en relación con la comercialización de transportes por carretera para sus socios. De forma que si se cumplen las condiciones legales, el órgano administrativo procede a inscribir la sociedad cooperativa en el Registro General de Transportistas. Por el contrario, en el caso de que no se reúnan todos los requisitos exigidos o falte algún documento de presentación preceptiva, la entidad solicitante dispone de un plazo de diez días para subsanar los defectos, transcurridos los cuales sin que se produzca actuación de la entidad se archiva la solicitud sin más trámites (art. 6 Orden de 23 de julio de 1997).

Inscrita ya la sociedad cooperativa, la norma prevé dos formas posibles de verificar los eventuales cambios que puedan producirse en los datos inicialmente aportados. Por un lado, es la sociedad cooperativa la que proporciona la información que ha sido objeto de variación, y, por otro, es el propio órgano competente el que, de oficio, procede a la revisión periódica de los detalles obrantes en su poder. Así, en el supuesto de que se lleven a cabo modificaciones en los datos inscritos – por ejemplo, modificación de los estatutos, sustitución de la persona que cumple el requisito de capacitación profesional o el alta de nuevos socios o la baja de los que formaban parte de la sociedad –, éstas deben ponerse en conocimiento del órgano que realizó la inscripción para que lleve a cabo, tras las comprobaciones oportunas, en su caso necesarias, las actuaciones y anotaciones pertinentes (art. 8 Orden de 23 de julio de 1997).

Por su parte, la administración competente debe proceder de oficio cada dos años a la actualización de los datos obrantes en el Registro General de Transportistas. De esta forma, el órgano administrativo con competencia en cada territorio sobre

deben acompañar las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización a sus solicitudes de inscripción o modificación registral).

Vid. en relación a estos trámites administrativos, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Aspectos legales...”, *op. cit.*, p. 55.

autorizaciones de transporte público discrecional debe comprobar la adecuación de la documentación remitida a tal efecto por la entidad cooperativa⁵⁰⁵ – relativa al capital social, a la persona a través de la cual la cooperativa cumple el requisito de la capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte y la relación por escrito de los socios – de acuerdo con un calendario fijado por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, o, en su caso, por las Comunidades Autónomas, y proceder finalmente a la anotación registral de los nuevos datos aportados.

4. REQUISITOS DE LOS SOCIOS DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

4.1. Requisitos del socio de la cooperativa de trabajo asociado de transporte y su estatuto jurídico

Como se ha señalado al introducir las características esenciales de las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte, los miembros de estas entidades son principalmente personas físicas – a salvo de aquellos socios colaboradores o asociados personas jurídicas permitidos según el caso por la normativa cooperativa – que aportan su propio trabajo dirigido a dar cumplimiento al objeto social, cual es, en este concreto tipo cooperativo, el de ofrecer al mercado servicios de transporte. Los socios trabajadores de la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte no pueden ostentar la condición de empresa transportista, por lo que no se les exige – es más, se les prohíbe – estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa de transporte.⁵⁰⁶

⁵⁰⁵ Ante la falta de aportación por la cooperativa de la documentación requerida en el plazo establecido, el órgano competente debe anotar la baja de la sociedad en el RGT y notificarle que debe cesar de inmediato en el ejercicio de la actividad de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios, bajo pena de sanción por realizar la actividad de intermediación sin autorización. Este art. 9 de la Orden de 23 de julio de 1997 ha de ponerse en relación con los art. 140.1 LOTT y 197.1 ROTT, que consideran infracción muy grave la realización de transportes públicos o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la preceptiva autorización, y sus respectivos art. 143.1.j) LOTT y 201.1.a) ROTT.

⁵⁰⁶ En el contexto europeo, asimismo han de ser personas físicas los socios de las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte por carretera francesas. En este sentido, la *Circulaire n° 2005-55 du 22 août 2005 (La coopération dans le transport public routier – II-2°-1)* señala que éstas están formadas por personas físicas, trabajadores, que no ostentan personalmente la cualidad de comerciantes. Como pertenecientes a la categoría de *sociétés coopératives ouvrières de production* (o *de travailleurs*), de acuerdo con la Ley 78-763 de 19 de julio 1978, los socios pueden ser de cualquier categoría profesional, asociados para ejercer en común sus profesiones en una empresa que puede llevar a cabo cualquier actividad profesional (art. 1 *Loi 78-763 du 19 juillet 1978*).

Esto no implica, sin embargo, que cualquier persona física sea libre de entrar a formar parte de una entidad cooperativa de esta clase, sino que – en virtud de una aplicación equilibrada y adecuada del primer principio cooperativo de adhesión voluntaria y abierta, ajustada a las finalidades concretas de cada sociedad cooperativa – es menester cumplir una serie de requisitos, legal y, muy probablemente, estatutariamente establecidos, que permitan constituir una sociedad eficaz y competente dirigida a satisfacer las necesidades e intereses de sus integrantes y alcanzar los objetivos económico-sociales previstos por aquélla.⁵⁰⁷

En las sociedades cooperativas de trabajo asociado, legalmente se consagra la exigencia de que los socios trabajadores, personas físicas, tengan la capacidad legal necesaria para contratar la prestación de su propio trabajo (art. 80.2 LC), lo cual remite a la aplicación del artículo 7 del Estatuto de los Trabajadores. La doctrina reconoce así la intencionalidad del artículo 80.2 LC de equiparar la exigencia de capacidad jurídica para ser contratado como asalariado por cualquier empresario con la necesaria para ingresar en una cooperativa de trabajo asociado.⁵⁰⁸ Es necesario además que el socio reúna las condiciones de capacidad necesaria para la realización de la aportación correspondiente al capital social como acto de enajenación a título oneroso.⁵⁰⁹

Sin embargo, los estatutos sociales – respetando el modelo cooperativo no discriminatorio por razón social, política, racial o religiosa – pueden añadir un segundo nivel de condicionamientos a cumplir por las personas físicas que soliciten su admisión

⁵⁰⁷ La doctrina reconoce los conflictos que puede plantear la libre entrada de nuevos socios entre la voluntad del aspirante y la capacidad económica y estabilidad organizativa y de convivencia social en la cooperativa. No parece razonable exigir a la sociedad que asuma todas las solicitudes de admisión, pero tampoco se debe permitir que la cooperativa quede cerrada de modo injustificado (TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., pp. 1347-1348).

⁵⁰⁸ Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por RD Legislativo 1/1995, de 24 de marzo (BOE núm. 75, de 29 de marzo de 1995). Por todos, DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., pp. 107-109, que concreta los supuestos específicos derivados del art. 7 ET.

Por otro lado, resulta absurdo tratar de aplicar a las personas jurídicas el régimen de derechos y deberes del trabajador, por lo que también lo es la posibilidad de que las personas jurídicas se conviertan en socios trabajadores. En este sentido, DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., pp. 104-106; ESCOLANO NAVARRO, J. J., “Capítulo II: Constitución...”, op. cit., pp. 61-62; VALDÉS DAL-RÉ, F., “Notas sobre el nuevo régimen jurídico de las cooperativas de trabajo asociado”, en *REDT*, 1980, pp. 77-79, este último respecto a tal posibilidad vigente la LGC 1974.

⁵⁰⁹ Cfr. DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., pp. 104-109. Se parte de que, de acuerdo con el art. 322 Cc., tienen plena capacidad para obligarse los mayores de edad no incapacitados, y se analizan los diferentes casos relacionados con los menores de edad emancipados, los mayores de 16 y menores de 18 sujetos a tutela o sujetos a patria potestad, las personas casadas en función del correspondiente régimen económico matrimonial, o los extranjeros.

como socio; requisitos de carácter estatutario que se concretan de acuerdo con las circunstancias particulares de la actividad económica que la cooperativa desarrolle. En general y no únicamente para las sociedades cooperativas de trabajo asociado, es lo que la doctrina ha venido a denominar el “principio de puerta abierta entornada”, que se concreta en el establecimiento de unas cláusulas estatutarias de admisión en las que se fijan ciertas limitaciones de carácter objetivo (e incluso de tipo subjetivo en tasadas circunstancias), cuyo fundamento se encuentra en lo que se ha calificado como “razones de empresa”, “que obedecen a elementales necesidades objetivas de eficiente gestión económica de la cooperativa”.⁵¹⁰

En el caso de una cooperativa de trabajo asociado de transporte, la normativa ordenadora de los transportes terrestres prevé asimismo una serie de condiciones que las personas físicas han de cumplir para poder entrar a formar parte de la misma. Se trata principalmente, como ya se ha apuntado previamente, de la obligación del poseedor de una autorización administrativa de transporte que pretenda convertirse en socio de una entidad de esta clase de transmitir los títulos que poseyera o de renunciar a los mismos, de conformidad con las condiciones previstas en los artículos 52 LOTT y 118 ROTT. Esta obligación se complementa con la prohibición que recae sobre los socios de no obtener personalmente autorizaciones correspondientes a la actividad que realice la cooperativa mientras formen parte de la cooperativa. A lo que finalmente, se contraponen, como se ha apuntado en el apartado anterior relativo al título administrativo requerido para el ejercicio de la actividad de transporte por parte de la cooperativa de trabajo asociado de transporte, la recuperación de los títulos transmitidos a la sociedad por parte del socio que deje de formar parte de la misma cuando se cumplan los requisitos que permitan tanto la transmisión de la autorización administrativa, como la adquisición de la misma por parte del socio saliente (art. 60.3 LOTT y 52.4 ROTT).

Así pues, al socio candidato de una cooperativa de trabajo asociado de transporte no se le exige, al contrario de lo que sucede en una cooperativa de transportistas, la condición de transportista. Es más, incluso parece incuestionable la prohibición de

⁵¹⁰ Cfr. VALDÉS DAL-RE, F., “Notas sobre el nuevo régimen...”, op. cit., pp. 80-84. Asimismo, aunque en relación con las cooperativas de transportistas, PAZ CANALEJO, N., “Principios cooperativos...”, op. cit., pp. 27-28, en cuya opinión no existe “inconveniente para indicar en los Estatutos que la «Sociedad de Servicios A» sólo admitirá a los empresarios del sector «Z» siempre que, además de estar establecidos dentro del ámbito territorial correspondiente, puedan asumir un compromiso anual mínimo (de compras, de ventas o de demanda de servicios) de «X» miles de pesetas”.

ostentar tal condición de acuerdo con la normativa ordenadora de los transportes terrestres,⁵¹¹ si bien, en algunos casos autonómicos, como las cooperativas de transporte mixtas valencianas o de Castilla-La Mancha ya vistas, surgen importantes dudas al respecto. Sin embargo, no por ello está el socio exento del cumplimiento de determinados requisitos, siempre condicionados al específico puesto de trabajo que en la organización cooperativa va a desarrollar.

Cualquier empresa que pretenda el ejercicio eficiente y lucrativo de una actividad en el mercado va a demandar trabajadores que posean los conocimientos adecuados a las actividades concretas que en su puesto de trabajo van a desarrollar. Del mismo modo, la sociedad cooperativa de trabajo asociado puede condicionar la admisión de nuevos socios al cumplimiento no sólo de un nivel de conocimientos necesario para un específico puesto sino también los títulos administrativos requeridos (de ser ese el caso) para el desempeño de las funciones del socio trabajador. A modo de ejemplo, en una empresa transportista, al igual que en esta cooperativa, hay determinadas actividades que requieren de los sujetos que las llevan a cabo condiciones administrativas específicas: las personas físicas cuya función sea la de transportar las mercancías en los vehículos de transporte habrán de estar en posesión del permiso o licencia de conducción específico en función del vehículo y de la masa máxima autorizada de conformidad con la normativa correspondiente;⁵¹² si la sociedad además tiene por objeto el transporte de mercancías peligrosas, los conductores de los vehículos habrán de obtener además una autorización especial para la conducción de vehículos que transporten este tipo de mercancías y la sociedad habrá de cumplir las condiciones de seguridad aplicables según el caso concreto (instalaciones, vehículos, empresas subcontratadas, etc.) y contar asimismo con el personal adecuado para el desempeño de las funciones específicas relacionadas con este tipo de mercancía, en especial, con el consejero de seguridad para el transporte por carretera de mercancías peligrosas.⁵¹³

⁵¹¹ Aunque, como se ha apuntado en el apartado relativo al título administrativo de este tipo cooperativo y teniendo en cuenta todas las implicaciones ya mencionadas, podría llegar a considerarse, de acuerdo con la dicción literal del art. 52.2 ROTT, la posibilidad de que el socio, en una cooperativa de trabajo asociado que realizara exclusivamente actividades de operador de transportes (agencia, transitario, etc.), tuviera la condición de transportista (efectuando tal actividad al margen de la cooperativa y de su condición de socio).

⁵¹² En este caso, el RD 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (BOE núm. 138, de 8 de junio de 2009).

⁵¹³ En lo relativo al transporte de mercancías peligrosas, la acomodación de la normativa española a la prevista en las Directivas comunitarias (principalmente a la Directiva 94/55/CE, del Consejo, de 21 de noviembre, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte

Aunque la aportación del socio trabajador consista en la prestación de su propio trabajo, la relación jurídica que vincula la cooperativa de trabajo asociado con el socio se califica de forma expresa por parte de la normativa cooperativa como “*societaria*” (art. 80.1 *in fine* LC). Parece, por tanto, que el vínculo legal existente entre la entidad y su socio no puede ser calificada de relación laboral, ni siquiera, de relación laboral de carácter especial;⁵¹⁴ cuestión controvertida ésta que ha contribuido a la publicación de numerosa literatura interdisciplinar, tanto en el ámbito de Derecho mercantil como en el de Derecho laboral. Los socios trabajadores no son asalariados de su propia cooperativa y tampoco ostentan una doble condición de socios y de trabajadores.⁵¹⁵ El debate que durante años ha mantenido la doctrina al respecto no ha cesado tras la declaración expresa inequívoca de la Ley de cooperativas estatal de 1999 (y de algunas de las normas autonómicas⁵¹⁶) de que “*la relación de los socios trabajadores con la cooperativa es societaria*” (art. 80.1 *in fine* LC).

de mercancías peligrosas por carretera, DO L 319, de 12 de diciembre de 1994) ha llevado a la promulgación de variada normativa relativa al transporte de este tipo de sustancias. La principal norma vigente actualmente es el RD 551/2006 de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español (BOE núm. 113, de 12 de mayo de 2006), que establece la aplicación, con algunas especialidades, a los transportes que se realicen íntegramente dentro del territorio español del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías por carretera (ADR), celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, con sus modificaciones periódicas (actualmente se encuentra en vigor el ADR 2011, aunque convive con el ADR 2009 hasta el 30 de junio de 2011, fecha a partir de la cual aquél deviene obligatorio). La figura del consejero de seguridad, con el que ha de contar toda empresa dedicada a esta actividad, está regulada por el RD 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE núm. 251, de 20 de octubre de 1999) y por otras normas de rango inferior relativas, entre otras materias, a su capacitación profesional. Al respecto, en relación con el apunte de naturaleza jurídico-privada que supone el art. 24 LCTTM, v. PUETZ, A., “Artículo 24. Transporte de mercancías peligrosas”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, op. cit., pp. 303-314.

⁵¹⁴ Parte de la doctrina descarta la calificación del trabajo asociado cooperativo como relación laboral de carácter especial desde la promulgación de la Ley 16/1976, de 8 de abril, de Relaciones Laborales (hoy derogada), cuyo proyecto consideraba el trabajo de los socios trabajadores de cooperativas de producción o de trabajo asociado una relación laboral de carácter especial; mención que no se mantuvo en el texto definitivo (GONZÁLEZ DEL REY RODRÍGUEZ, I., *El Trabajo asociado: Cooperativas y otras Sociedades de Trabajo*, Aranzadi, Navarra, 2008, pp. 70-71). En relación con el artículo 3.1.c) del citado Proyecto de Ley de Relaciones Laborales, v. ÁLVAREZ ALCOLEA, M., “La condición jurídico-laboral de los socios de las cooperativas de producción”, en *RPS*, núm. 107, 1975, pp. 73-122.

⁵¹⁵ *Vid.* PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 586-587, quien calificaba esta relación de “especial y societaria, pero no laboral” todavía vigente la LGC 1987 (que no contenía pronunciamiento expreso al respecto). Asimismo, VARGAS VASSEROT considera que “los socios trabajadores no tienen la doble condición de socios y de trabajadores, sino que la prestación social básica consiste en trabajar, y por eso la pérdida de la condición de socio provoca automáticamente el cese definitivo de la prestación de trabajo en la cooperativa” (VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., p. 182).

⁵¹⁶ Las normas cooperativas autonómicas que reconocen de forma expresa el carácter societario de la relación de los socios trabajadores con la cooperativa son LCPV 1993 (apdo. X EM, que la califica de “peculiar relación, societaria autogestionada y no laboral”); LCAr 1998 (art. 72.1); LCCL 2002 (art.

Las posturas que adopta la doctrina científica pueden resumirse básicamente en tres, los que apoyan el carácter laboral de la relación, por ser una relación contractual surgida de un contrato laboral; aquellos que consideran que se trata de una relación societaria; y los que finalmente, sin convencerles ninguna de estas opciones, abogan por una posición mixta, laboral-societaria, o un *tertium genus*.⁵¹⁷

99.1); LCCV 2003 (89.3); LCLR 2001 (103.1); LCM 1999 (art. 106.2) y LSCM 2006 (art. 104.3). Las restantes no declaran expresamente la naturaleza del vínculo, aunque al regular el régimen jurídico de la prestación de trabajo convienen, en general, la aplicación preferente de las normas cooperativas y estatutos sociales dejando la normativa laboral de aplicación subsidiaria o proclamando el respeto a los derechos y garantías del derecho laboral común, a excepción de la LFCN 2006 que declara, sin ir más allá, la aplicación de los estatutos y de los acuerdos de la Asamblea general a la “*relación de trabajo en régimen cooperativo*” (art. 67.7). Expresamente discordante se muestra la LSCE 1998 que remite a las “*normas legales y reglamentarias del Estado reguladoras de la relación laboral nacida del contrato de trabajo*” (art. 115.1); aunque, como señala VARGAS VASSEROT, en el art. 118, al fijar las fuentes para resolver las cuestiones contenciosas suscitadas entre la cooperativa y el socio trabajador, por su condición de tal, la norma considera preferente la aplicación de la Ley cooperativa y de los estatutos sociales (VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 179-180).

⁵¹⁷ Sin entrar en mayor detalle y citando sólo algunos ejemplos de la doctrina que trata el complejo aspecto de la relación jurídica entre este tipo cooperativo y el socio trabajador, *Vid.* ÁLVAREZ ALCOLEA, M., “La condición jurídico-laboral...”, op. cit., pp. 73-122; DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., pp. 95-104 (opina que se basa en una relación societaria y se manifiesta al mismo tiempo en la prestación de una actividad de trabajo, que en muchos aspectos tiene un tratamiento laboral); GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 437-449 (que niega el carácter laboral de la prestación de trabajo en las cooperativas de producción, pues es indudable la conexión entre el origen del trabajo que realiza el socio y el contrato de sociedad y no hay ajeneidad en el trabajo cooperativo, a pesar de concurrir las notas de voluntariedad, personalidad y dependencia); GONZÁLEZ DEL REY RODRÍGUEZ, I., *El Trabajo asociado...*, op. cit., esp. pp. 70-76; LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 191-205 (que rechaza la calificación laboral de la relación entre el socio trabajador y la cooperativa); MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “La relación cooperativizada entre la sociedad cooperativa y sus socios: naturaleza y régimen jurídicos”, en *RDS*, núm. 25, 2005, pp. 203-234; ORTIZ LALLANA, M. C., *La prestación laboral de los socios en las cooperativas de Trabajo Asociado*, Bosch, Barcelona, 1989, pp. 31-49; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 109-111 (que defiende, como cuestión de normativa aplicable, que no de naturaleza jurídica, que la relación entre la cooperativa de trabajo asociado y sus socios está configurada como una prestación de trabajo o servicios, aunque no sea un contrato de trabajo en sentido estricto, en un contexto o marco societario); PRIETO JUÁREZ, J. A., “Las operaciones con terceros...”, op. cit., pp. 97-99 (que considera que si bien la relación es “ante todo, societaria”, es también laboral por concurrencia de las notas propias del art. 1.1 ET en el seno de la cooperativa); SANTIAGO REDONDO, K. M., “Algunos viejos debates...”, op. cit., pp. 31-48; y *Socio de cooperativa y relación laboral*, Ed. Ibidem, Madrid, 1998, especialmente, pp. 153-265; SEGALÉS FIDALGO, J., “Derecho procesal en las cooperativas”, en PRIETO JUÁREZ, J. A. (COORD.), *Sociedades Cooperativas...*, op. cit., pp. 164-181 (a propósito de la jurisdicción en cuestiones conflictivas relacionadas con la prestación de trabajo del socio trabajador); TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 111-121 (considera que por su origen societario no se ajusta a los esquemas de una relación de cambio ni de un contrato de trabajo); VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 264-282 y “Notas sobre el nuevo régimen...”, op. cit., pp. 85-87 (partidario de la calificación de la relación de trabajo cooperativo como relación nacida del vínculo asociativo); VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 177-198 (señala que la relación socio-sociedad es estrictamente interna y societaria, y no se dan los caracteres de ajeneidad de las relaciones laborales propiamente dichas).

Asimismo, la jurisprudencia se ha pronunciado en numerosas ocasiones acerca de las cooperativas de trabajo asociado y la naturaleza de su vínculo con los socios; pronunciamientos que han sido asimismo objeto de análisis por parte de la doctrina. *Vid.* al respecto, SANTIAGO REDONDO, K. M., “Algunos viejos

De la relación societaria que vincula los socios trabajadores con la sociedad cooperativa de trabajo asociado se derivan un conjunto de derechos y deberes que configuran el estatuto del socio, entre los cuales se encuentran no sólo los legalmente impuestos sino también aquellos otros que se hayan hecho constar en las cláusulas estatutarias de la correspondiente entidad cooperativa. Sin pretender realizar un análisis exhaustivo – pues las cooperativas de trabajo asociado de transporte funcionan como una empresa cooperativa más sin mayores particularidades que las que reflejan la particular actividad empresarial que llevan a cabo y que se mencionan a continuación –, las obligaciones y derechos que la normativa societaria conviene en general para cualquier clase de sociedad cooperativa se especifican en los artículos 15 y 16 LC (u homólogos autonómicos).

Asimismo, en particular para la cooperativa de trabajo asociado de transporte, es necesario acudir a las normas concretas que regulan este tipo cooperativo como sociedad y como empresa transportista, de forma que el estatuto del socio dispuesto con carácter general en los artículos mencionados habrá de completarse, por un lado, con las particularidades que para los socios trabajadores se concretan en los artículos 80-87 LC y, por otro, con aquello previsto en particular por la normativa de transporte para las cooperativas de trabajo asociado de transporte, principalmente en los artículos 60 LOTT y 52 ROTT. El estatuto jurídico del socio trabajador que surge de la combinación del elenco de los derechos y deberes formulados por estas normas se caracteriza por este doble entorno en el que se mueve, como sociedad cuya esencia está influenciada por unos valores y principios cooperativos universalmente aceptados y como empresa que desarrolla su actividad en el delimitado ámbito del transporte terrestre.

Además de aquellos que estatutariamente se haya previsto, los derechos y obligaciones sociales legales mínimos de los que son titulares y que han de cumplir los socios y que configuran, bajo condiciones de igualdad, su estatuto como cooperativista, se podrían agrupar según la clasificación tradicional de cualquier tipo societario en

debates...”, op. cit., pp. 37-38; DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., pp. 101-103; VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 178-179.

Finalmente, aquellos que abogan por la naturaleza societaria de la relación jurídica entre la cooperativa de trabajo asociado y el socio trabajador, consideran de aplicación preferente el Derecho cooperativo (Ley, estatutos y acuerdos sociales) y sólo de manera supletoria el Derecho laboral (ente otros, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 449).

función de la naturaleza de su contenido económico o patrimonial; político o relativo a la participación en la organización social; y de contenido distinto de los anteriores,⁵¹⁸ derivados en ocasiones de la especial esencia cooperativa.

Como derechos políticos se consideran básicos los relativos a la asistencia, participación en los debates, formulación de propuestas y voto en la asamblea general y demás órganos colegiados de los que formen parte,⁵¹⁹ ser elector y elegible para los cargos de los órganos sociales; y el derecho a darse de baja de la cooperativa de forma voluntaria.⁵²⁰ Los derechos económicos de los socios están en relación con las aportaciones al capital realizadas por éstos y su participación en el desarrollo de la actividad societaria, entre ellos, derecho a la liquidación de las aportaciones al capital social, a su actualización y, en su caso, a la percepción de intereses por las mismas; y derecho al retorno cooperativo (y, como socios trabajadores, al anticipo societario, en función de su participación en la actividad cooperativizada). Los socios están asimismo facultados para recibir la información necesaria para el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones; y para recibir la formación profesional adecuada que les permita el desarrollo adecuado de su trabajo.⁵²¹

En contraposición, los socios han de cumplir determinadas obligaciones esenciales de contenido político – como la de cumplir los acuerdos válidamente adoptados por los órganos sociales; o la de aceptar los cargos para los que fueren elegidos (salvo que medie justa causa) –; obligaciones de contenido económico – a las

⁵¹⁸ Por todos, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 152-183, que, agrupados bajo esta clasificación, examina todos los derechos y obligaciones que en general corresponden a las distintas categorías de socios de las sociedades cooperativas. *Vid.* asimismo, PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 175-180, para el cual el “adelgazamiento” que se pretendía con el Proyecto de ley de julio de 1998 y que afectaba especialmente, en la normativa reguladora de los derechos y obligaciones sociales, al derecho de información, se vio frenado durante la tramitación parlamentaria al incorporarse numerosas enmiendas que suponían una vuelta a la LGC 1987.

⁵¹⁹ Los derechos políticos han de hacerse valer en base a los valores cooperativos de igualdad y no discriminación y el principio cooperativo, no capitalista, de “un socio, un voto”, consagrado en el segundo principio de gestión democrática por parte de los socios (como de hecho establece el art. 26.1 LC).

⁵²⁰ La baja voluntaria no es un derecho que sea ejercitable de manera absoluta, pues ha de conjugarse con la posibilidad de las entidades cooperativas de establecer estatutariamente limitaciones al mismo (plazo de preaviso y/o obligación de un periodo de permanencia) en orden a salvaguardar la estabilidad y la continuidad de la actividad empresarial (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 160-161).

⁵²¹ Aunque este derecho se reconozca legalmente sólo para socios trabajadores y socios de trabajo (art. 16.2.h) LC), podría asimismo predicarse respecto del resto de socios, representantes elegidos y directivos en virtud, en especial, del quinto principio cooperativo: educación, formación e información.

que la Ley de cooperativas de 1999 simplemente alude sin especificar en el listado mínimo de deberes, pero que pueden extraerse del articulado concreto de la norma, como la de cumplir con la aportación obligatoria mínima al capital social; o la de satisfacer, en su caso, las cuotas de ingreso o las cuotas periódicas, etc. –; y finalmente otras obligaciones de contenido diverso – como la de guardar secreto sobre aquellos asuntos o datos de la cooperativa cuya divulgación pueda perjudicar los intereses sociales lícitos y la de no realizar actividades competitivas con las actividades empresariales que desarrolle la cooperativa (salvo autorización expresa del consejo rector) –.

En este contexto existe un elemento esencial del estatuto del socio cooperativista que se configura como las dos caras de una misma moneda, esto es, el derecho-obligación del socio de participar en la actividad de la sociedad cooperativa, que la doctrina entiende como “fundamento de la existencia de la cooperativa misma como tipo distintivo de otras sociedades”.⁵²² Esto es así, al menos en cuanto derecho, dado que en su condición de obligación, tal afirmación ha sido puesta en duda,⁵²³ en parte, al considerarse por algunos autores que en principio se requiere una previsión estatutaria, que, de faltar, permitiría al socio renunciar al disfrute de los servicios cooperativos. Sin embargo, esta interpretación es más adecuada a la función de las cooperativas de consumo (aunque en algunos supuestos concretos sea necesario establecer una participación mínima), pero no es así en las cooperativas de producción, caracterizadas por un deber connatural del socio de participar en la actividad cooperativizada, incluso sin necesidad de previsión estatutaria, pues la prestación laboral del socio es la forma esencial de su aportación social.⁵²⁴

⁵²² Cfr. ROMERO CANDAU, P. A., “Capítulo III. De los socios”, en GARCÍA SÁNCHEZ, J. A. (COORD.), *Cooperativas. Comentarios...*, op. cit., p. 118.

⁵²³ Vid. respecto a las críticas en Derecho comparado, PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 175-176. Asimismo, desde 1973, su reconocimiento como obligación y posteriormente también como derecho, LAMBEA RUEDA, A., *Cooperativas de viviendas. Promoción, construcción y adjudicación de la vivienda al socio cooperativo*, 2ª ed., Comares, Granada, 2007, pp. 94-95.

⁵²⁴ Vid. TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 215-219, 121-124. Este autor niega la calificación como prestación accesoria del trabajo que presta el socio trabajador de una cooperativa de trabajo asociado, en base a que siendo la prestación laboral la forma esencial de su aportación social (la aportación social típica, que equivaldría al deber principal del socio de una sociedad de naturaleza capitalista, es decir, la aportación al capital social), nunca podría ser una aportación accesoria. De similar opinión, LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 206-214, quien, compara las prestaciones accesorias en sede de sociedades de capital y las que se derivan de la relación socio trabajador-cooperativa y considera que la naturaleza de este vínculo sociedad-socio en el derecho cooperativo es todavía un problema abierto. Sin embargo, la doctrina no es pacífica a la hora de calificar la obligación de trabajar del socio de una cooperativa de trabajo asociado como la principal aportación

De esta forma, el interés y el derecho a disfrutar de las prestaciones sociales (en este caso, básicamente interés y derecho a la retribución) pasa a través de la obligación del socio de prestar su propia actividad, cuando la sociedad lo reclama; lo que significa que el socio trabajador se obliga a poner a disposición de la sociedad su capacidad de trabajo. Así, se concluye de la exégesis del conjunto de los preceptos que regulan el tema en el ordenamiento jurídico español que los socios tienen tanto el derecho como el deber de participar en la actividad de la cooperativa.⁵²⁵

La Ley de cooperativas estatal lo impone como una obligación al considerar el deber del socio de “*participar en las actividades cooperativizadas que desarrolla la cooperativa para el cumplimiento de su fin social, en la cuantía mínima obligatoria establecida en sus Estatutos*” (deber del que puede ser dispensado el socio, según las circunstancias, por el consejo rector, art. 15.2.b) LC), al tiempo que lo conforma como la facultad del socio de “*participar en todas las actividades de la cooperativa, sin discriminaciones*” (art. 16.2.c) LC).

Es necesario tener en cuenta que, como señala la norma legal, lo que se pretende es la participación del socio en las actividades cooperativas que desarrolla la cooperativa para el cumplimiento de su fin social,⁵²⁶ y dado que, en virtud de la esencia

social o como una prestación accesoria. Entre otros, VALDÉS DAL-RÉ defensor de su consideración como prestación accesoria, pues, entre otros motivos, la condición de socio se adquiere con la realización de las aportaciones a capital estatutariamente fijadas (VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 277-282); idea que mantiene posteriormente (VALDÉS DAL-RÉ, F., “Notas sobre el nuevo régimen...”, op. cit., p. 87). Por su parte, ÁLVAREZ ALCOLEA, M., “La condición jurídico-laboral...”, op. cit., pp. 94-95, considera la aportación que el socio realiza para la integración del capital social como *prius* a adquirir la condición de socio, pero no culminan ahí las obligaciones que del negocio jurídico concertado se derivan para el trabajador asociado. “El capital social por sí solo no es instrumento adecuado para la producción de bienes y servicios, de ahí que el sentido mismo del concepto de cooperativa de producción indique la necesidad de que los trabajadores que se asocian presten sus servicios a la sociedad cooperativa. Asimismo, SANTIAGO REDONDO, K. M., *Socio de cooperativa...*, op. cit., pp. 127-143, que concluye que no entra en juego la regla *accessorium sequitur principale*, por lo que ostentando esta prestación idéntica importancia que la aportación de capital, el régimen jurídico aplicable a la misma dependerá de la existencia o no de las notas clave de la laboralidad.

⁵²⁵ Vid. LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 182-190, aunque esta autora apunta al derecho y deber de participar en la actividad que constituye el objeto social de la cooperativa (como se verá, no se comparte la idea de que la actividad constitutiva del objeto social sea equiparable a la actividad cooperativizada).

⁵²⁶ El hecho de que el precepto utilice la noción de fin social, en lugar de la de objeto social (como hace alguna ley cooperativa autonómica), permite evitar la “polémica entre objeto social y actividad social y, más concretamente entre el objeto configurado en los Estatutos sociales y el desarrollado por la sociedad en las sociedades mercantiles, así como los problemas que causa su no coincidencia, [pues] esta dificultad

del fenómeno cooperativo, estas entidades no persiguen un único fin económico (relacionado, en este caso, con la actividad empresarial de prestación de servicios de transporte), sino una pluralidad de fines, también de naturaleza cultural y social, sería lógico considerar que los socios tienen el derecho y la obligación de participar asimismo en aquellas actividades que la cooperativa desarrolle tendentes a alcanzar tales fines, inspirados en los valores cooperativos de la solidaridad y de la vocación social.⁵²⁷ Sin embargo, es necesario apreciar la diferenciación que la norma realiza en función de la consideración de este elemento bien como derecho bien como deber. En tanto la participación se configura como una facultad de la que el socio es titular, ésta lo es respecto de “*todas las actividades de la cooperativa*” (cualquiera que sea la actividad, forme parte o no del objeto social o de la actividad cooperativizada, etc., la norma dice “*todas*”); mientras que en su vertiente obligacional la Ley únicamente se refiere a la participación del socio en “*las actividades cooperativizadas*”.⁵²⁸

4.2. Requisitos del socio de la cooperativa de transportistas y su estatuto jurídico

Los socios son el principal elemento personal de las sociedades cooperativas de transporte, al ser los partícipes de la actividad cooperativizada. En una sociedad cooperativa de transportistas, en la condición de socio resulta inherente la condición de transportista y, de acuerdo con la doctrina, el socio cooperador por excelencia es el transportista autónomo,⁵²⁹ aunque ello no significa que únicamente se permita ser socios

sube de punto cuando se está ante una cooperativa” (ROMERO CANDAU, P. A., “Capítulo III. De los socios”, op. cit., p. 111).

⁵²⁷ Según la doctrina esta vinculación de la cooperación a las necesidades de la comunidad social no debiera despojar a la cooperativa, como tipo legal, del carácter de “figura organizativa de naturaleza privada, que persigue objetivos de ese mismo carácter privado sin que esta dimensión jurídica le impida, por otra parte, realizar funciones que se anudan de forma mediata al objetivo público de promover el interés social” (LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., p. 25).

⁵²⁸ Es importante pues concretar el alcance de los términos empleados, la relación entre éstos y su equivalencia o no (cuestión que se analiza más adelante al tratar la actividad cooperativizada), pues si consideramos que ciertas actividades que puedan ser realizadas por la sociedad cooperativa no son parte de la actividad cooperativizada, el socio estará facultado para su participación en las mismas, pero no le alcanzará ese deber legalmente establecido (cuestión aparte sería la concreción que al respecto pudiera establecerse en las cláusulas estatutarias).

⁵²⁹ Cfr. GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Aspectos legales...”, op. cit., pp. 56-57, 66-69, que además traza los rasgos principales del transportista autónomo como fenómeno socio-económico y como empresa. Si bien encierra en ocasiones cierta dificultad delimitar la figura del transportista autónomo (debido principalmente a las “zonas grises” derivadas de la calificación laboral o extralaboral de la relación del transportista autónomo con su cliente), la doctrina lo ha venido a definir básicamente como “la persona física que disponiendo generalmente de un único vehículo, habilitado mediante autorización administrativa para prestar el servicio público de transporte, lo pone a disposición de terceros” (ZORZANO TOVILLAS, J. J., “La figura del transportista autónomo”, en *RL*, núm. 24, 1994, pp. 1472-1476).

transportistas a empresarios individuales, sino que, debido a las características que priman en el sector transportes y a la finalidad que cumple la agrupación de transportistas bajo esta estructura cooperativa, es habitual que ésta esté compuesta más bien por pequeños que por grandes empresarios transportistas (que por si solos no pueden competir en el mercado de manera eficiente y rentable).

De conformidad con la normativa ordenadora de los transportes terrestres y la expresión concreta de sus motivaciones, los transportistas pueden agruparse bajo esta forma de organización empresarial cooperativa con el fin de lograr estructuras empresariales más eficientes y competitivas en el mercado. Esta previsión normativa se configura de manera que en principio sólo aquellas personas físicas o jurídicas titulares de una autorización administrativa habilitante para la prestación de servicios de transporte pueden ser miembros naturales de las sociedades cooperativas de transportistas (a salvo de lo ya comentado acerca de los socios colaboradores o asociados⁵³⁰), para lo cual han de cumplir previamente todos los requisitos legalmente establecidos previstos en los artículos 42 LOTT y 42 ROTT.⁵³¹

⁵³⁰ Los miembros de una cooperativa de transportistas francesa – *coopérative d'entreprises de transport* – han de ser asimismo principalmente transportistas, que han de satisfacer las condiciones que les permitan su inscripción en el Registro de transportistas de conformidad con el Decreto nº 99-752, de 30 de agosto, relativo al transporte de mercancías por carretera (art. 6), y mantienen su inscripción tras la creación de la cooperativa. Este tipo cooperativo puede contar igualmente con asociados no cooperadores (*associés non-coopérateurs*) que no son transportistas y que no participan en el ejercicio en común de la actividad. La Ley nº 83-657, de 20 de julio, reguladora de las cooperativas de transportistas francesas, establece, sin embargo, que tales asociados no cooperadores no pueden representar más del 25 por ciento del número total de asociados (art. 6). *Vid. la Circulaire nº 2005-55 du 22 août 2005 (III-1º)*.

En el caso español, el art. 100 LC, de las cooperativas de transportistas, no permite ni prohíbe expresamente la posibilidad de contar con “asociados no cooperadores”, pero con carácter general para cualquier tipo de cooperativa se establece, en el art. 14 LC, el estatuto jurídico del socio colaborador aquella persona física o jurídica, que sin poder desarrollar o participar en la actividad cooperativizada propia del objeto social de la cooperativa, pueda contribuir a su consecución. La posibilidad de intervención de estos socios colaboradores es algo más elevada en las cooperativas españolas que en las cooperativas de transportistas francesas, estableciéndose que las aportaciones de esos socios, en el caso español, no podrán exceder del 45 por ciento del total de las aportaciones al capital social, ni el conjunto de los votos a ellos correspondientes, sumados entre sí, podrán superar el 30 por ciento de los votos en los órganos sociales de la cooperativa. En esta categoría de socios pueden encontrarse los socios que por causa justificada no realicen la actividad que motivó su ingreso en la cooperativa, pero que no hayan solicitado su baja.

⁵³¹ Condiciones ya mencionadas con ocasión del estudio de la cooperativa de trabajo asociado de transporte y que se resumen en los requisitos relativos a la nacionalidad española (de un Estado miembro de la Unión Europea o de un país tercero con el cual existan Tratados o Convenios internacionales que lo permitan, o estar en posesión de una autorización o permiso de trabajo que ampare el ejercicio de tales actividades), el cumplimiento de las condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica necesaria, las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, y aquellas otras necesarias para la adecuada prestación de los servicios específicos.

De forma expresa, el artículo 53.3 ROTT señala que “*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*”. Acorde con la finalidad agrupadora que persigue este tipo de organizaciones cooperativas, en principio parece razonable considerar que podrán ser socios las empresas transportistas (caracterizadas normalmente por sus reducidas dimensiones), excluyéndose aquellas otras que lleven a cabo actividades auxiliares o complementarias del mismo (pues no parece lógico que realizando ya actividades similares a las de la cooperativa de transportistas, decidan forma parte de una de ellas).

Sin embargo, siendo coherente con el razonamiento que previamente se ha aportado en el momento de analizar la posible obtención de la autorización de operador de transporte por parte de este tipo cooperativo, si se llega a la conclusión, como es el caso, de que la norma reglamentaria al mencionar las “*autorizaciones de transporte público*” incluye tanto las autorizaciones de transporte público discrecional como las de operador de transporte – prohibiendo a las cooperativas de transportistas obtener cualquiera de éstas –, el resultado es que podrían ser socios tanto transportistas como agencias de transporte de mercancías, almacenistas-distribuidores o transitarios. Si por el contrario, se concluye que las referidas autorizaciones únicamente aluden a las primeras, consecuentemente (dado que se dispone que “*deberán ser en todo caso titulares*”) los socios habrían de ostentar, como mínimo, la condición de transportistas en un sentido estricto, pudiendo asimismo ser empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte sólo si, además de la autorización de transporte público discrecional, fueran titulares de la autorización administrativa de operador de transporte.

De acuerdo con lo establecido en la normativa de ordenación de los transportes terrestres, la relación jurídica que vincula la sociedad cooperativa con su socio transportista – en particular con aquel “*poseedor del título habilitante que materialmente realice el transporte*” (art. 61.1 LOTT) – ha de someterse a las normas que regulan la cooperativa, dando a entender de esta forma que, en principio, se trata de una relación fundamentada en un vínculo societario⁵³² y no en un posible contrato (o

⁵³²Vid. VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., p. 178.

subcontrato) de transporte. De hecho así se consideraba por la Orden Ministerial de 23 de mayo de 1985, sobre normalización de situaciones en materia de agencias de transporte, transitarios, cooperativas y otros, en relación con la contratación de servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera,⁵³³ cuyo artículo primero señalaba que no se entendían incluidas en las actividades de contratación de transportes a que se referían los artículos 143 y siguientes del entonces vigente Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera,⁵³⁴ las actividades realizadas por las cooperativas de servicios de transportes de conformidad con sus propios estatutos y exclusivamente para sus socios, siempre que además concurrieran una serie de circunstancias.⁵³⁵ En la actualidad, sin embargo, derogada esta norma, no existe precepto alguno que declare con tanta claridad el carácter del vínculo que media entre la sociedad y el socio que ejecuta materialmente el transporte y de la actividad derivada (cuestión que se analiza en detalle en el apartado relativo a las actividades cooperativas de este tipo societario).

De esta relación basada en principio en el contrato societario entre los miembros de la sociedad cooperativa de transportistas y la propia entidad se deriva un estatuto jurídico particular para el socio transportista que se concreta en una serie de derechos y obligaciones que responden tanto a la vertiente específicamente societaria cooperativa de la relación (prevista en la normativa sobre cooperativas, estatal o autonómica según el caso) como a la perspectiva del sector transportes (prevista en la normativa ordenadora de los transportes terrestres). Formulados en otras palabras, los derechos y deberes de los socios que ejecutan materialmente el transporte en una cooperativa de transportistas se caracterizan por la doble cualidad del socio partícipe – como sujeto que ostenta la condición de socio de la cooperativa y como participante en las actividades

⁵³³ Orden Ministerial de 23 de mayo de 1985, sobre normalización de situaciones en materia de agencias de transporte, transitarios, cooperativas y otros, en relación con la contratación de servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera (BOE núm. 127, de 28 de mayo de 1985).

⁵³⁴ Decreto de 9 de diciembre de 1949 por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera (BOE núm. 12, de 12 de enero de 1950).

⁵³⁵ Las circunstancias que debían concurrir se centraban en que la totalidad de los socios fueran titulares de vehículos provistos de autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías por carretera; que cada uno de los socios hubiera participado en la constitución del capital social de la cooperativa con aportaciones efectivamente desembolsadas de cuantía no inferior a 100.000 pesetas y que dicho capital en ningún momento fuera inferior a 700.000 pesetas; y finalmente que la cooperativa se hallara inscrita en el Registro Especial de Empresas Cooperativas, del Registro General de Empresas de Transportes, de este Departamento, en la forma que dispusiera la Dirección General de Transportes Terrestres (art. 1 A) Orden de 23 de mayo de 1985). Eventualmente estas cooperativas podían recurrir a las formas de colaboración entre transportistas previstas en los asimismo derogados Decreto de 6 de julio de 1972 (BOE núm. 172, de 19 de julio de 1972) y Orden de 24 de abril de 1973 (BOE núm. 115, de 14 de mayo de 1973).

que desarrolla la entidad –, es decir, que la relación societaria que vincula socio y sociedad viene condicionada por su esencia societaria y se concreta por la especial actividad que la entidad desarrolla en el tráfico mercantil, esto es, la prestación de servicios de transporte de mercancías por carretera.

Sin ánimo de exhaustividad,⁵³⁶ las obligaciones y derechos que desde un punto de vista societario vienen establecidos en general para cualquier clase de sociedad cooperativa se recogen en los artículos 15 y 16 LC. Pero la norma indica únicamente un elenco mínimo legal de derechos y deberes que pueden ser ampliados estatutariamente de acuerdo con la voluntad de los fundadores y socios, a través de los mecanismos adecuados. Asimismo, en particular para la cooperativa de transportistas, al establecer el artículo 100 LC el objeto y ámbito de esta sociedad, únicamente se deduce de su definición la obligación de las personas físicas o jurídicas que asocian este tipo cooperativo de ser titulares de empresas de transporte o profesionales que puedan ejercer en cualquier ámbito la actividad de transportistas. De la combinación de las normas cooperativas y de las normas sobre transporte terrestre previstas expresamente para esta entidad societaria, se puede concretar un catálogo de derechos y deberes, delimitados sintéticamente a continuación, que están en gran medida configurados a partir de los principios cooperativos universalmente aceptados que informan la vida de estas entidades.

Como se ha mencionado ya para las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte, aparte de aquellos que se hayan previsto por los estatutos sociales, los derechos y obligaciones societarios legales mínimos de los socios (en este caso, socios transportistas) se podrían clasificar en función de la naturaleza de su contenido económico o patrimonial; político o relativo a la participación en la organización social; y de contenido distinto, derivados, según el caso, de los principios establecidos por el fenómeno cooperativo. Respecto a los derechos políticos son igualmente básicos los relativos a la asistencia, participación en los debates, formulación de propuestas y voto

⁵³⁶ Algunos de los aspectos derivados del estatuto jurídico del socio de una cooperativa de transportistas y vinculados a la relación jurídica existente entre el socio y la cooperativa – como la doble condición de socio-usuario, la exclusividad en la actuación del socio respecto de la sociedad u otras cuestiones conexas – son objeto de análisis más detallado al considerar en todos sus aspectos la actividad cooperativa.

en la asamblea general y demás órganos colegiados de los que formen parte;⁵³⁷ ser elector y elegible para los cargos de los órganos sociales; y el derecho a darse de baja de la cooperativa de forma voluntaria. Los derechos económicos de los socios están en relación asimismo con las aportaciones al capital realizadas por éstos y su participación en el desarrollo de la actividad societaria (derecho al retorno cooperativo; derecho a la liquidación de las aportaciones al capital social, a su actualización y, en su caso, a la percepción de intereses). Finalmente, los socios están asimismo facultados, de acuerdo con el quinto principio de la ACI, para recibir la información necesaria para el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones y para recibir la formación profesional que les permita desarrollar de forma adecuada su trabajo.

Respecto a las obligaciones básicas que han de cumplir los socios, las de contenido político se concretan en cumplir los acuerdos válidamente adoptados por los órganos sociales; o la de aceptar los cargos para los que fueren elegidos (salvo que medie justa causa); las obligaciones de contenido económico pueden igualmente deducirse de los preceptos legales (aportación obligatoria mínima al capital social; las cuotas de ingreso o las cuotas periódicas, que en su caso se establezcan, etc.); y finalmente otras obligaciones, impuestas también a cualquier clase de sociedad cooperativa, como la de guardar secreto sobre los asuntos o datos de la cooperativa cuya divulgación pueda perjudicar los intereses sociales lícitos y la de no realizar actividades competitivas con las actividades empresariales que desarrolle la cooperativa, salvo autorización expresa del consejo rector (prohibición esta última que habrá de conjugarse con el hecho de que los socios transportistas puedan ofrecer servicios de transporte independientemente de la sociedad cooperativa al amparo de sus propias autorizaciones administrativas de transporte⁵³⁸).

⁵³⁷ El principio cooperativo de “un socio, un voto” (establecido asimismo por el art. 26.1 LC) puede verse atenuado en determinados supuestos por el voto plural ponderado. Este es el caso de las sociedades cooperativas de transportistas en las que los estatutos, fijando con claridad los criterios de proporcionalidad, pueden prever esta posibilidad en proporción al volumen de la actividad cooperativizada del socio, que no podrá ser superior en ningún caso a cinco votos sociales, con el límite máximo atribuible a un solo socio de un tercio de los votos totales de la cooperativa (art. 26.4 LC).

⁵³⁸ Las cooperativas de transportistas revisten la particularidad de que los socios, como titulares de autorizaciones administrativas propias, están habilitados legalmente para la prestación de servicios de transporte independientemente de la actuación de la sociedad (53.1 ROTT), por lo que ha de encontrarse un punto de equilibrio adecuado entre la libertad de actuación de los socios al amparo de sus propios títulos y la citada obligación impuesta por la normativa cooperativa relativa a la no realización de actividades competitivas por parte del socio. La doctrina señala que no es lo habitual dejar total libertad al socio para contratar por su propia cuenta “y parece difícil que se cumpla esta obligación [la de no competencia] si no se imponen limitaciones a la actuación independiente de los miembros de la

Por su parte, el derecho-obligación del socio de participar en la actividad de la sociedad cooperativa que la Ley de cooperativas estatal configura como una obligación – al establecer el deber del socio de participar en las actividades cooperativizadas que desarrolla la cooperativa para el cumplimiento de su fin social, en la cuantía mínima obligatoria establecida en sus estatutos (art. 15.2.b) LC) – al tiempo que lo conforma como un derecho – de participar en todas las actividades de la cooperativa, sin discriminaciones (art. 16.2.c) LC) – posee rasgos diferenciados en el caso de las sociedades cooperativas de transportistas.

En este sentido, para que los socios puedan cumplir con esta obligación y disfrutar de este derecho y de los derivados del mismo – recuérdese que del volumen de las operaciones realizadas por el socio dependen otros factores, como la cuantía del retorno cooperativo que le corresponde (art. 58.4 LC) o, en caso de establecerse estatutariamente, el voto plural ponderado (art. 26.4 LC), etc. –, éstos han de cumplir los requisitos y obligaciones impuestos por la normativa de transportes para la obtención del correspondiente título habilitante para la prestación de servicios de transporte; cuya posesión constituye la única obligación que se impone a los socios de manera explícita por la normativa sectorial y que conlleva una sucesión de exigencias ya consideradas con ocasión del estudio de la obtención del título habilitante.

Es necesario tener en cuenta, como se ha señalado a propósito de las cooperativas de trabajo asociado, que, de acuerdo con parte de la doctrina, las cooperativas de servicios y las cooperativas de comercialización quedan incluidas en la categoría de cooperativas de consumo y, como tales, no parece establecerse en principio una carga sobre sus socios que les imponga el deber de participar en la actividad cooperativizada, con lo que sólo existiría si consta en los estatutos sociales. Se matiza esta interpretación en el sentido de que en determinados supuestos, atendiendo a circunstancias concretas en las que se convierte en fundamental la actividad de todos los cooperativistas, se revela necesaria la participación del socio en la actividad

cooperativa”. Así, los estatutos de la mayoría de las sociedades cooperativas de transportistas imponen socios exclusivos (IRIBARREN BLANCO, M., “Cooperativas de transportistas...”, op. cit., p. 892).

desarrollada por la misma, de forma que se le puede exigir una participación mínima.⁵³⁹ Otro sector doctrinal, sin embargo, apunta por el contrario que aunque es innegable que la obligación de participación resulta más nítida en las cooperativas de producción, ésta también se da “en las cooperativas de consumo y de comercialización de productos del socio, en las que estatutariamente siempre se fija un mínimo de participación de los socios en dicha actividad”,⁵⁴⁰ pues aunque en la práctica la exigencia de este deber no se plantea con idéntico rigor en todas las clases de cooperativas, esto no significa la inexistencia en las cooperativas de consumo de tal obligación legal.⁵⁴¹

No hay que olvidar en cualquier caso que si se aprecia esa doble naturaleza que subyace en las cooperativas de transportistas – a grandes rasgos, como cooperativa de consumo y como cooperativa de producción –, resulta evidente la esencialidad de la participación del socio cooperativista para la eficaz organización de la empresa e incluso para su supervivencia como tal en el mercado, que se materializa con más fuerza en su vertiente de cooperativa productiva (en este caso de servicios para el mercado externo). Algún autor conviene con la doctrina italiana que el mecanismo jurídico de la mutualidad es distinto en las cooperativas de producción y de trabajo asociado, en el sentido de que el socio trabajador se obliga a poner a disposición de la sociedad su

⁵³⁹ En este sentido, TRUJILLO DÍEZ señala que en ocasiones la inactividad del socio puede también suponer un riesgo elevado para la sociedad, de forma que su obligación a participar en la actividad cooperativizada se puede deducir de más amplios deberes de fidelidad y buena fe en el desarrollo de las relaciones negociales. Se trata de supuestos en los que se convierte en fundamental la actividad de todos los cooperativistas al darse circunstancias concretas como “el reducido número de socios, la importancia de su participación económica en las actividades cooperativas en relación con sus aportaciones al capital o el desarrollo complejo y prolongado de la actividad cooperativizada”; circunstancias que pueden concurrir, por ejemplo, en determinados tipos de cooperativas agrícolas o de servicios industriales o en las de viviendas (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 217-218).

⁵⁴⁰ Así, VARGAS VASSEROT, con objeto del estudio de las cooperativas de agrarias, señala que nuestro Derecho positivo no deja lugar a dudas acerca de la configuración de la participación de la actividad cooperativizada del socio como una obligación, así como la legitimidad de la cooperativa de sancionar a aquellos socios que no den cumplimiento a tal obligación en la forma prescrita por los estatutos, de acuerdo con el art. 18.4 LC (VARGAS VASSEROT, C., “Los derechos y obligaciones del socio. Especial referencia a su posible responsabilidad por las deudas sociales”, en PULGAR EZQUERRA, J. (DIR.), *Cooperativas agrarias y sociedades agrarias de transformación*, Dykinson, Madrid, 2006, pp. 334-339).

Aunque son tipos cooperativos diferentes, puede apreciarse la similitud entre las cooperativas de transportistas y las cooperativas agrarias, cuyo objeto viene establecido por la ley como “*la realización de todo tipo de actividades y operaciones encaminadas al mejor aprovechamiento de las explotaciones de sus socios [...]*” (art. 93.1 LC). El apartado segundo de este mismo precepto incluye un listado de actividades que las cooperativas agrarias podrán desarrollar, muy similares a las de una cooperativa de transportistas, si bien entendiendo que el “producto” que éstas últimas comercializan es un servicio de transporte que no se presenta a la cooperativa previamente a la comercialización, sino cuya prestación se efectúa *a posteriori* por parte del socio transportista, como colofón al contrato celebrado en nombre propio por la sociedad.

⁵⁴¹ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 104, que señala que esta interpretación es resultado de la voluntad de importar las ideas vertidas por la doctrina italiana.

capacidad de trabajo y el socio productor, a satisfacer la totalidad o parte de los bienes producidos, de forma que el interés y el derecho a disfrutar de las prestaciones sociales (en este caso, interés y derecho a la retribución) pasa a través de la obligación del socio de prestar su propia actividad, cuando la sociedad lo reclama.⁵⁴² Así, el socio de una cooperativa de transportistas (considerada en su dimensión productiva), para poder hacer valer su derecho a la retribución, quedará sujeto a la necesidad de prestar su propia actividad, esto es, la realización material de los servicios de transporte contratados.

Esta cuestión conduce a otra también controvertida, pues si se considera que no pesa sobre el socio un deber de participación o colaboración en la actividad económica cooperativa, el socio transportista podría rehusar, sin necesidad de alegar justa causa, los transportes que le fueran asignados por la cooperativa. Circunstancia tal que podría dificultar, no sólo la convivencia con el resto de cooperativistas, sino también el eficiente desarrollo de la actividad empresarial, si todos y cada uno de los socios decide individualmente en cada uno de los servicios contratados cuestionarse, sin justificación razonable, la aceptación o no de la ejecución del transporte encargado.⁵⁴³ Aunque la naturaleza de las situaciones es diversa, del mismo modo que el socio trabajador en una cooperativa de trabajo asociado debe prestar su trabajo para el desarrollo de la actividad empresarial o el socio productor, aportar su producción, supone un factor esencial el deber del socio transportista de prestar su pericia profesional o su empresa para dar cumplimiento efectivo a los contratos celebrados por la cooperativa de transportistas, génesis de la actividad empresarial destinada al mercado que desarrolla la entidad como medio para alcanzar sus fines comunes. Sin la ejecución material del transporte por parte del socio transportista de acuerdo con los parámetros organizativos decididos y gestionados por la propia entidad en base a una estrategia empresarial determinada, la empresa cooperativa estaría abocada al fracaso.

⁵⁴² Cfr. LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., p. 188.

⁵⁴³ Sin embargo, nos hallamos en un punto en el que es necesario conocer el alcance del término “actividad cooperativizada”, pues si se considera que los servicios de transporte en sí mismos considerados no están incluidos en la misma por considerarse simple “producto” parte de la actividad instrumental (como ha sido puesto de manifiesto con ocasión de la STC 88/1989, de 11 de mayo), difícilmente podrá decirse que la participación material del socio en la conclusión del envío estipulado constituye parte del deber esencial de participación en tal actividad (pues como se ha dicho, legalmente tal obligación alcanza únicamente a la actividad cooperativizada, pero no a “todas” las actividades desarrolladas por la cooperativa). *Vid.* apartado relativo a las actividades de la cooperativa de transportistas.

Este elemento de doble condición (derecho-obligación) que es la participación del socio en la actividad de la sociedad se formaliza, así, en la principal obligación que pesa sobre el socio de contribuir con su actividad concreta al desarrollo de la actividad económica de la cooperativa; hecho que se materializa, en este caso, en la realización material de las operaciones de transporte acordadas por la sociedad con los clientes cargadores y asignadas por la entidad a cada socio en función de los parámetros que se hayan establecido estatutariamente o en el reglamento de régimen interno. Sin embargo, hay que contar asimismo con que tales entidades persiguen el cumplimiento de una pluralidad de fines de naturaleza tanto económica como social y, en su caso, cultural (consecuencia de la recepción legal de los principios cooperativos), por lo que, en principio (si bien en función del alcance que se da a la noción de actividad cooperativizada), los socios habrían de participar también en las actividades, de esta índole, que la cooperativa desarrolle.

Por otro lado, la participación en las actividades de la sociedad cooperativa se reviste asimismo del carácter de un derecho, pues no hay que olvidar que el fin último del desarrollo de las actividades cooperativizadas es la satisfacción de las necesidades y aspiraciones económicas, culturales y sociales de los socios, y que en la cooperativa de transportistas se concreta en el mejoramiento económico y técnico de las explotaciones de sus socios, para lo cual se establece como objeto de tal sociedad la prestación de servicios y suministros y la realización de operaciones encaminadas a tal fin (art. 100 LC).

De este modo, la facultad de que es titular el socio transportista se configura entorno a dos aspectos diferenciados procedentes en este caso de la sociedad, de un lado, la recepción o el encargo de operaciones en forma de portes o servicios de transporte de mercancías por carretera a prestar materialmente por el socio, que han sido previamente contratados y gestionados por la sociedad cooperativa;⁵⁴⁴ y, de otro, la

⁵⁴⁴ No hay que olvidar que una de las razones por las que el socio transportista pretende formar parte de la cooperativa es precisamente la posibilidad de ser más eficaz a la hora de desarrollar su empresa (por ejemplo evitando los retornos en vacío) o de aumentar su capacidad productiva realizando un mayor número de transportes (al tener la cooperativa una mayor capacidad operativa). Por ello, el socio puede reclamar a la cooperativa su derecho a que se le encarguen envíos (en las mismas o similares condiciones que al resto de sus socios, por vigencia del principio de igualdad de trato); más incluso si se tiene en

posibilidad de disfrutar de otros servicios y actividades prestados por la entidad para sus socios cuando sean propios de la actividad de transporte de mercancías o sean consecuencia de la misma o de los principios cooperativos,⁵⁴⁵ servicios como los de suministro de combustible, de reparaciones o de piezas de recambio, entre otros, que más adelante se analizan.

Finalmente, aunque tras el análisis de las circunstancias se llegue a una conclusión negativa, cabría plantear en un primer momento la posibilidad de relacionar los socios transportistas con los trabajadores autónomos económicamente dependientes (TRADE). La Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo⁵⁴⁶ trató de introducir un cierto orden en un tema controvertido, que durante años ha ocupado (y sigue haciéndolo) la jurisprudencia, la doctrina y los legisladores: el relativo a la diferenciación entre los contratos de trabajo y de transporte.⁵⁴⁷ La disposición adicional 11ª LETA establece que tienen la consideración de TRADE en el sector del transporte, *“las personas prestadoras de servicios 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*

cuenta que la satisfacción de sus necesidades económicas relativas a la retribución o remuneración implica necesariamente su participación en tal actividad.

⁵⁴⁵ GARCÍA VILLALOBOS clasifica los derechos y obligaciones surgidos de las relaciones específicas y genuinas entre socios y cooperativa en tres grupos distintos en función de su relación con la autorización administrativa de transporte, su contenido económico y un tercer grupo de naturaleza variada; clasificación que previamente había organizado diferenciando las procedentes de la normativa ordenadora de los transportes terrestres (de acuerdo con las autorizaciones de transporte) de las derivadas de la normativa cooperativa (según su naturaleza económica o no económica). *Vid.* GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Aspectos legales...”, *op. cit.*, pp. 128-132, 69-73, respectivamente.

⁵⁴⁶ La Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo (BOE núm. 166, de 12 de julio de 2007).

⁵⁴⁷ En cuanto a la problemática entorno a la figura del transportista autónomo, sujeto a una relación jurídica de naturaleza laboral o como transportista, y la evolución jurisprudencial y legal al respecto, VALDÉS DAL-RÉ, F., “Los inciertos criterios de diferenciación jurisprudencial entre los contratos de trabajo y de transporte” (I), (II) y (III), en *Relaciones Laborales: Revista crítica de teoría y práctica*, núm. 2, 1992, pp. 54-74; ZORZANO TOVILLAS, J. J., “La figura del transportista...”, *op. cit.*, pp. 1469-1490; PILOÑETA ALONSO, L. M., “El subtransporte...”, *op. cit.*, pp. 1421-1431; VALDÉS ALONSO, A., “La regulación del trabajo autónomo económicamente dependiente en la Ley 20/2007: Apuntes para un debate”, en *REVESCO*, núm. 96, 2008, pp. 158-162; LUJÁN ALCARAZ, J., “La problemática calificación jurídico-laboral de la actividad de transporte”, en *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, núm. 16, 1998, pp. 139-153; que asimismo analiza cómo se conjuga la exclusión del ámbito laboral operada por el art. 1.3.g) ET con el TRADE transportista de la Ley 20/2007, pues no todos los transportistas excluidos del ámbito de aplicación del ET han de ser necesariamente TRADE (LUJÁN ALCARAZ, J., “Los transportistas en las fronteras del contrato de trabajo: calificación jurídico-laboral de la actividad de transporte”, en *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, núm. 83, 2009, esp. pp. 115-123). En relación con la modificación de la LETA a través de la LCTTM, v. GRAS PARDO, E., “Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajador Autónomo”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, *op. cit.*, pp. 953-958.

disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador”, que además cumplan los requisitos de los artículos 11.1 y 11.2 a), esto es, que dependan económicamente del cliente en porcentaje igual o superior al 75 por ciento de los ingresos por rendimientos de trabajo y no tener el transportista a su cargo trabajadores por cuenta ajena ni contratar o subcontratar toda o parte de su actividad con un tercero; de forma que las restantes exigencias enunciadas en los apartados b) a e) del artículo 11.2 de la Ley no le son de aplicación.⁵⁴⁸

La disposición adicional 11ª LETA sale al paso de la letra g) del artículo 1.3 ET introducida por la disposición final 7ª de la Ley 11/1994, de 19 de mayo,⁵⁴⁹ que procedía a excluir del ámbito laboral determinada actividad de transporte, pero que, de acuerdo con la doctrina, no logró resolver de manera definitiva el problema de la distinción entre contrato de trabajo y contrato de transporte que durante largo tiempo fue tratado jurisprudencialmente y del cual representa un hito importante, por el giro que supone, la Sentencia del Tribunal Supremo de 26 de enero de 1986,⁵⁵⁰ llamada, de los *mensajeros*.⁵⁵¹

Así, hasta la mitad de la década de los años ochenta, la jurisprudencia social calificaba cualquier relación de transporte como ajena al Derecho laboral, dando valor decisivo a la aportación del medio de transporte por parte del transportista para negar la concurrencia de los requisitos esenciales que califican un contrato como de trabajo y calificar así de extralaboral la relación concertada entre el cargador y el propio transportista. Tras la sentencia citada, se produce un giro en el tratamiento

⁵⁴⁸ Estudios que se realizan periódicamente por el Ministerio de Fomento revelan que en el mercado de transportes español una gran mayoría de los transportistas sostienen relaciones de larga duración con sus clientes. De ellos, más del 75 por ciento mantienen una relación contractual de exclusividad o preferencial con uno o más cargadores o intermediarios, relación que se remonta a un mínimo de cinco años en más del 80 por ciento de los casos (SIDERA LEAL, E., “Artículo 5. Contratación del transporte en nombre propio”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, op. cit., pp. 90-92).

⁵⁴⁹ Ley 11/1994, de 19 de mayo, por la que se modifican determinados artículos del Estatuto de los Trabajadores, y del texto articulado de la Ley de Procedimiento Laboral y de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (BOE núm. 122, de 23 de mayo de 1994).

⁵⁵⁰ STS de 26 de enero de 1986 (RJ\1986\834).

⁵⁵¹ Respecto a los transportistas como supuesto especial de TRADE, MEANA CUBERO comenta la STSJ de Cataluña 3844/2009, de 12 de mayo, (AS\2009\1812). La autora expone los requisitos y normas de derecho transitorio dispuestas en la Ley 20/2007 que afectan de forma específica a los transportistas que cumplen determinadas condiciones referidas en la DA 11ª de la Ley en relación con los art. 11.1 y 11.2 a) y la DT 3ª (MEANA CUBERO, M. T., “Los transportistas como trabajadores autónomos económicamente dependientes. Normas de derecho transitorio en la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo Autónomo”, en *RAS*, núm. 18 (febrero), 2010, pp. 25-31).

jurisprudencial de la naturaleza jurídica de la relación del transportista, basándose en variados elementos, de los cuales el hecho definidor y delimitador del contrato, cuando concurren las notas de retribución por unidad de tiempo o tarea, habitualidad y dependencia propias de la relación laboral, se encuentra, como señala el Tribunal Supremo en su sentencia de 20 de octubre de 1989,⁵⁵² en lo que constituye su fundamental objeto, pues será laboral cuando lo es el trabajo personal del que presta el servicio, siendo la aportación del vehículo un elemento secundario utilizado como medio auxiliar de la prestación de ese trabajo personal, y merecerá la calificación de contrato mercantil, cuando el objeto principal lo constituya, más que el trabajo personal del conductor, la obtención de rendimiento de una importante inversión económica del propio conductor, excluyente de la nota de ajenidad, cuyo trabajo pasa a ser así un mero factor de la explotación de la inversión (FJ 2º). La cuestión es conocer cuándo la aportación del medio de transporte debe entenderse un “elemento auxiliar y secundario del trabajo personal”, lo que lleva al análisis casuístico.⁵⁵³

Tras esta aproximación general al TRADE en el sector del transporte, podría entenderse en un principio que los socios de una cooperativa de transportistas (los pequeños transportistas individuales), que prestan este servicio a un único “comercializador”, la sociedad cooperativa, se asemejan a los TRADE transportistas, especialmente en el caso de que estuviera prevista estatutariamente la exclusividad de la prestación por parte del transportista socio en beneficio de la sociedad (si bien, exclusividad no implica necesariamente dependencia). Sin embargo, al menos desde una perspectiva teórica, son grandes las diferencias, no sólo en cuanto a la configuración de cada una de estas figuras, sino también en cuanto a la finalidad o propósito que persiguen. En el caso de los trabajadores autónomos económicamente dependientes, se trata de ajustar una realidad controvertida en la que el transportista y el

⁵⁵² STS de 20 de octubre de 1989 (RJ 1989\7303).

⁵⁵³ La jurisprudencia maneja tres variables relativas a la relevancia económica no significativa del vehículo aportado (el valor económico del vehículo, su tamaño o envergadura, y su coste de mantenimiento y uso); ofreciendo éstas un valor indiciario, ponderable mediante otros elementos relativos al método retributivo, a los gastos de mantenimiento y explotación del vehículo, a la dedicación (exclusiva o no) del porteador con el cargador, a la sustituibilidad del trabajador, a la existencia de una organización empresarial, a la disposición de empleados o a la responsabilidad de la carga.

Vid. asimismo, la STS de 5 de junio de 1996 (RJ\1996\4994), para la unificación de doctrina, aunque en cualquier caso, previa a la LETA. Como ejemplo de la jurisprudencia reciente, STSJ de Andalucía 3475/2009, de 13 de octubre (AS\2009\2937); STSJ de Murcia 935/2009, de 9 de noviembre (AS\2009\2683); STSJ de País Vasco 129/2010, de 19 de enero (AS\2010\311); STSJ de Cataluña 3246/2010, de 5 de mayo (JUR\2010\306162).

cargador o comercializador están vinculados mediante un contrato de transporte, pero la relación base que vincula la cooperativa de transportistas con sus socios no se asienta, en principio, en un contrato mercantil cuyo objeto es la prestación de un servicio de transporte, sino que se entiende esencialmente basada en una relación societaria (si bien con ciertas particularidades a las que más adelante se atiende), de la que derivan una serie de derechos y obligaciones que configuran el estatuto jurídico del socio transportista.

Expresamente la LETA, en el apartado 3 del citado artículo 11, excluye en cualquier caso de la consideración de TRADE a “*los profesionales que ejerzan su profesión conjuntamente con otros en régimen societario o bajo cualquier otra fórmula permitida en derecho*”. Este precepto se completa con la disposición adicional 8ª, párrafo 2º, del Real Decreto 197/2009, de 23 de febrero,⁵⁵⁴ por la que esta exclusión se entiende sin perjuicio del contrato de TRADE que pueda celebrar el profesional con un cliente distinto de la sociedad o persona jurídica en la que esté inserto. Para el cálculo del porcentaje del 75 por ciento que dispone el artículo 2.1, párrafo segundo, de este Real Decreto 197/2009, en este supuesto se incluye en el cómputo de los ingresos totales, los que el profesional perciba procedentes de la sociedad o persona jurídica de la que forme parte.

En una cooperativa de transportistas eso significaría, en primer lugar, que considerando que el vínculo entre el socio y la cooperativa es societario, aquél no podría ser considerado TRADE en virtud del artículo 11.3 LETA. En segundo lugar, que el socio transportista, independientemente de la sociedad, habría de prestar las tres cuartas partes de sus servicios de transporte para otra empresa transportista o un cliente cargador, para considerarse TRADE en virtud de la DA 8ª RD 197/2009; actuación no muy probable si se tiene en cuenta la práctica habitual en relación con la exclusividad, contraria aquélla al deber de no competencia con las actividades empresariales que desarrolle la cooperativa y asimismo extraña a la naturaleza misma de la relación cooperativa.

⁵⁵⁴ RD 197/2009, de 23 de febrero, por el que se desarrolla el Estatuto del Trabajo Autónomo en materia de contrato del trabajador económicamente dependiente y su registro y se crea el Registro Estatal de asociaciones profesionales de trabajadores autónomos (BOE núm. 54, de 4 de marzo de 2009).

En cualquier caso, la situación en la realidad resulta ciertamente complicada⁵⁵⁵ y, en ocasiones, tiene su origen en una práctica realizada por alguna de las grandes empresas transportistas que pretendían prescindir de los conductores empleados para contratarlos después como autónomos (de forma muy simplificada, éste supone una de las causas del nacimiento de los TRADE transportistas, cuando estos nuevos autónomos consiguen obtener una autorización de transporte y convertirse en pequeños transportistas). Paralelamente, la cuestión revierte también en las cooperativas (de transportistas e incluso con mayor habitualidad en las de trabajo asociado de transporte) cuando estas empresas transportistas “convencen” a sus conductores para dejar de ser empleados y convertirse en socios de una cooperativa de transportistas o de trabajo asociado de transporte (sin necesidad, por tanto, en este segundo caso, de obtener una tarjeta de transporte por sí mismos), cuya actividad lleva a cabo en favor de un único (o un principal) “cliente”, la citada empresa transportista de la que provienen los socios. La propia cooperativa se convertiría en la práctica en una especie de sociedad autónoma económicamente dependiente de la empresa transportista “madre”. Aunque, por otro lado, en la teoría esto no impide que la cooperativa no pueda buscar por sí misma nuevos clientes. Si bien la situación de los TRADE y de estas sociedades cooperativas parecen tener un inicio y circunstancias en parte similares, la calificación jurídica es distinta, pero la realidad de nuevo refleja la complejidad de estas relaciones.⁵⁵⁶

⁵⁵⁵ *Vid.* a modo de ejemplo de la confusión que estas circunstancias pueden generar en la práctica, la STSJ de Cataluña, de 16 de noviembre de 2004 (AS\2005\54), en todo caso, previa a la aprobación de la Ley 20/2007, respecto de una controversia suscitada entre una cooperativa de servicios de transporte (no de trabajo asociado) y uno de sus socios (transportista, no trabajador), que había sido declarada por el juzgador de instancia como despido improcedente. En este supuesto se mezclan variados elementos de distinta naturaleza, incluso incompatibles entre sí: la socia está de alta en el RETA (Régimen especial de trabajadores autónomos) y en el IAE, titular de un vehículo furgoneta, constaba durante el ejercicio previo al conflicto en la declaración de operaciones con terceras personas de la cooperativa, facturaba a la cooperativa, tenía asignada una ruta determinada de entrega y recogida, y en la decisión de expulsión del consejo rector se declara que no “se presentó al trabajo”.

⁵⁵⁶ Como situaciones similares aunque más complejas, STSJ de Navarra 302/2003, de 9 de octubre (AS\2003\302) y STSJ de Cataluña 342/2002, de 18 de enero (JUR\2002\87190), en las que además la cooperativa arrendaba en exclusiva el vehículo de transporte a la SA para la que posteriormente el socio (que en algunos casos había sido empleado de la empresa transportista) ejecutaba los transportes, declarándose por el tribunal la inexistencia de relación laboral entre la SA y el socio.

CAPÍTULO V – ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

1. INTRODUCCIÓN. PRECISIONES TERMINOLÓGICAS

En este capítulo se abordan cuestiones previas acerca de la operatividad y de las distintas actividades que realizan en general las sociedades cooperativas, pero éste supone un paso previo ineludible, debido al hecho de que en el mundo cooperativo las nociones básicas generales no han sido delimitadas con claridad, ni por el legislador, ni por la doctrina, su evolución no está exenta de malentendidos y confusión, lo que lleva a la actualidad a que tales conceptos, que han de servir de base para estructurar y analizar las distintas actividades que llevan a cabo las cooperativas que actúan en el sector de los transporte, no tengan un contenido definido ni exento de controversia.

No es por eso ilógico que, en función de la doctrina que se tenga entre manos, a los mismos términos generales (objeto social, actividad cooperativizada, relaciones mutuales, terceros no socios, etc.) se les de contenidos, significados y alcance distintos, lo que lleva a generar tal confusión que resulta inaplazable sentar unas bases claras sobre las que construir unos esquemas generales aplicables a cualquier tipo cooperativo. La cuestión de la delimitación, por ejemplo, de las actividades que constituyen la actividad típica cooperativa, denominada especialmente por la normativa, actividad cooperativizada es un tema de gran relevancia; y, sin embargo, sobre el que se desconoce el contenido (o, si se prefiere, sobre el que cada autor ofrece una opinión propia y generalmente diversa). Tampoco ayuda a esta situación el hecho de que en la actualidad se cuente con una cantidad excesiva de normas reguladoras de la realidad cooperativa, de ámbito estatal y autonómico, que contribuyen a aumentar la inseguridad y la pluralidad de versiones conceptuales.

Por todo ello, especialmente en este capítulo, probablemente uno de los más controvertidos y amplios, se ha considerado necesario introducir el análisis de las distintas actividades económicas que llevan a cabo las sociedades cooperativas de

transporte con la delimitación inicial de unas cuestiones previas de contenido más general que permitan fijar unas ideas básicas acerca de los conceptos esenciales que se van a aplicar posteriormente al tipo cooperativo concreto de transporte, y sin las cuales, la concreción de las actividades desarrolladas por éstas resultaría una tarea confusa y desorientadora.

La determinación y concreción de la actividad cooperativizada es, como se ha puesto de relieve en el capítulo II, el punto de conexión, la clave que permite la concreción y delimitación de importantes aspectos relativos a las sociedades cooperativas, entre otros, la *lex societatis* aplicable a las relaciones jurídico-societarias cooperativas, bien de ámbito estatal bien autonómico; el registro, también estatal o autonómico, competente para la inscripción de la sociedad y de los actos y documentos requeridos; el ámbito territorial de actuación de la entidad cooperativa; o, en su caso, el domicilio de la sociedad. Con el fin de acotar y demarcar los ámbitos de aplicación de las leyes y los ámbitos territoriales de actuación de las diversas sociedades cooperativas (en general y en particular para aquellas dedicadas a la prestación de servicios en el sector de los transportes), se ha considerado necesario proceder a la selección de unos criterios de conexión o hechos indiciarios, analizados en el citado capítulo, que permitan simplificar la comprensión y concreción de unas expresiones legales en general indeterminadas. Ahora bien, tal actividad es asimismo sumamente relevante para la sociedad en un plano interno, pues es el medio de alcanzar los fines sociales y alcanzar la satisfacción de las necesidades e intereses de los socios, que tienen el derecho y la obligación legal de ser partícipes activos en el desarrollo de las operaciones que la integran. Así pues se configura como una necesidad vital conocer el contenido y el alcance del conjunto de las operaciones que conforman la actividad de las entidades cooperativas para luego poder determinar las de aquellas que en particular se dedican a la prestación de unos servicios enmarcados en el sector económico de los transportes terrestres de mercancías.

En primer lugar, resulta preceptivo, poner en común la variada y, en cierta medida, confusa terminología utilizada en los distintos ámbitos, jurisprudencial, doctrinal y de Derecho positivo. Como se ha señalado, el Tribunal Constitucional⁵⁵⁷

⁵⁵⁷ Principalmente en la ya citada Sentencia núm. 72/1983 de 29 de julio.

utiliza como términos sinónimos de la actividad cooperativa las expresiones siguientes: la “actividad societaria típica” y las “funciones típicas” de la sociedad cooperativa, que “se reflejan en las relaciones de las cooperativas con sus socios”, que son las “relaciones societarias internas”. Estas relaciones societarias típicas que se desarrollan entre la entidad cooperativa y sus socios son las que, por realizarse dentro del ámbito territorial de una Comunidad Autónoma (de acuerdo con la doctrina del Alto Tribunal) o “principalmente” en el mismo (de conformidad con la mayoría de normas cooperativas), predispondrán la aplicación de la norma cooperativa autonómica en detrimento de la ley estatal. El establecimiento de relaciones jurídicas o la realización de actividades de “carácter instrumental” – esto es, las “relaciones jurídicas externas con terceros que no pueden encuadrarse dentro de las «funciones» típicas de las mismas [de las cooperativas] y que tienen un valor instrumental y necesario para la consecución del fin social” –, aun en el caso de llevarse a cabo fuera del territorio de la Comunidad Autónoma en la que se realiza la actividad cooperativizada, no impedirá la aplicación de la ley autonómica.

De este modo, la doctrina constitucional adopta “el ámbito territorial de la actividad cooperativizada” como criterio de delimitación del espacio de aplicación de la ley autonómica. Sin embargo, aun cuando, en abstracto, el significado de estos términos pueda parecer relativamente claro, la adaptación de los mismos a los tipos o clases de cooperativas en concreto no resulta tan sencillo, y así lo pone de manifiesto tanto jurisprudencia como doctrina. Sería preciso analizar, pues, las operaciones vinculadas a las relaciones internas desarrolladas entre cooperativa y socios que permitan, de conformidad con las declaraciones jurisprudenciales, definir la “actividad cooperativizada” para cada uno de los específicos tipos cooperativos; y lo es, en particular, en lo que aquí respecta, para el supuesto concreto de las cooperativas que desarrollan su actividad económica en el sector de los transportes.

Por otro lado, la jurisprudencia del Tribunal Supremo ya analizada señala que el ámbito de la cooperativa (al menos a efectos del registro en que ha de inscribirse la entidad) “hay que fijarlo en función de las actividades realizadas por la cooperativa con sus socios, es decir, las relaciones internas o típicas, sin que ese ámbito territorial afecte a las relaciones que la cooperativa establezca con terceros fuera del territorio de la

Comunidad”.⁵⁵⁸ Sin embargo, plantea (sin parecer percatarse de ello) una interesante precisión a la doctrina constitucional, si bien, con tan liviana contundencia, que, a pesar de su mención, no parece suponer siquiera un matiz de valor en la tesis sentada por el Tribunal. La expresión “actividad societaria”, señala el Tribunal a los efectos de fijar el ámbito territorial de la sociedad cooperativa, integra “el conjunto de relaciones internas o típicas de cooperación que dimanen de la realización preferente de las actividades con sus socios, así como de la centralización de la gestión administrativa y la dirección empresarial”. Por el contrario, “otra cosa han de ser las relaciones empresariales o instrumentales con terceros que [...] no inciden a la hora de determinar la aplicación de la normativa estatal o autonómica”.

A pesar de que el pronunciamiento jurisprudencial deja sutilmente indicado que la actividad societaria es el conjunto de relaciones internas que la cooperativa realiza de modo “preferente” con sus socios, dando pie a la posibilidad de considerar que también tengan cabida algunas actividades realizadas con terceros no socios, lo cierto es que reitera sin duda la distinción entre las relaciones empresariales o instrumentales que las cooperativas mantienen con terceros de las que mantiene con sus socios (las relaciones societarias internas). Todo ello lleva a cierta doctrina a criticar el hecho de que la jurisprudencia olvida que cierta actividad societaria puede llevarse a cabo, de conformidad con la ley, por terceros no socios y confunde, por ello, identificando de manera absoluta, por un lado, la actividad cooperativizada y la actividad con los socios, y, por otro, la actividad instrumental y la actividad con terceros. Lo que sucede, de hecho, es que se está dando a los mismos términos un alcance distinto.

Por su parte, la normativa cooperativa, tanto estatal como autonómica, no aporta demasiada claridad a la hora de conceptualizar legalmente la actividad cooperativizada, pues la única norma cooperativa de rango legal que se pronuncia al respecto es la Ley de cooperativas de la Comunidad Valenciana de 2003, que entiende por actividad cooperativizada, a efectos propios, “*la constituida por el conjunto de las prestaciones y servicios que, sin mediar ánimo de lucro, realiza la cooperativa con sus socios, en cumplimiento del fin de la cooperativa*” (art. 2 párrafo tercero). De este precepto se

⁵⁵⁸ Vid. STS de 21 de junio de 1996.

puede deducir, además de la sin par referencia al ánimo de lucro,⁵⁵⁹ la conformidad con la doctrina que identifica tal actividad como parte de las operaciones realizadas por la sociedad cooperativa con los socios, con el propósito, eso sí, de dar cumplimiento al fin social.

La vigente Ley 27/1999 no proporciona un concepto de actividad cooperativizada, pues ni siquiera recoge la mención de la Ley general de cooperativas de 1987, en relación con el ámbito de aplicación de este derogado cuerpo legal, que entendía por “*relaciones de carácter cooperativo interno que resulten definitivas del objeto social cooperativizado*” – diferenciándolas de las relaciones jurídicas con terceros o de las actividades de carácter instrumental o personales accesorias al referido objeto social – “*las relaciones de la Cooperativa con sus socios*” (DF 1ª), las cuales excluía de la aplicación de la Ley general cuando se llevaran a cabo dentro del territorio de una Comunidad Autónoma que, en uso de su competencia legislativa exclusiva, hubiera regulado tales entidades. De esta manera, el precedente normativo estatal acogía la diferenciación jurisprudencial entre las relaciones de carácter cooperativo interno definidoras del “objeto social cooperativizado” de la cooperativa con sus socios (equivalente a la actividad cooperativizada si se realiza una comparativa con los términos utilizados por la doctrina jurisprudencial) y las relaciones jurídicas con terceros o las actividades instrumentales o accesorias al objeto social cooperativizado, proporcionando un indicio certero al recurrir al carácter interno de las relaciones e introduciendo una nueva expresión, el objeto social cooperativizado, que quedaba definido por las relaciones internas de la cooperativa con sus socios; o lo que es lo mismo, incorporaba una nueva conexión al puzzle de la actividad cooperativizada que, con acierto o no, ha sido acogida en numerosas opiniones doctrinales vertidas acerca de la actividad cooperativa: el objeto social (cooperativizado o no⁵⁶⁰).

⁵⁵⁹ Como ya se apuntaba al hablar del *animus lucrandi* en la sociedad cooperativa, la referencia al mismo que introduce aquí el legislador valenciano parece atender al lucro mercantil intracooperativo, no permitido en ningún caso en el ámbito cooperativo, pues nadie puede enriquecerse en la cooperativa a costa de los demás miembros (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 5). Asimismo, GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., pp. 320-323.

⁵⁶⁰ La utilización por parte de la norma cooperativa precedente, no del concepto de objeto social, en puridad, sino de un singular objeto social “cooperativizado”, permite apreciar que el legislador de 1987 intuía cierta desconexión entre objeto social y actividad cooperativizada que impedía equiparar el contenido de ambas expresiones.

De acuerdo con el artículo 1.2 de la Ley de cooperativas de ámbito estatal, una sociedad cooperativa constituida al amparo de esta norma puede organizar y desarrollar cualquier actividad económica lícita;⁵⁶¹ pero la norma no aclara qué debe entenderse por actividad cooperativizada y únicamente señala, al presentar el concepto de sociedad cooperativa, que tal entidad se constituye por personas que se asocian para la realización de actividades empresariales, encaminadas a satisfacer sus necesidades y aspiraciones económicas (art. 1.1 LC), sin precisar si tal referencia lo es a la actividad propia del objeto social, a las operaciones cooperativizadas o a ambas. No obstante, ya en el segundo artículo de las disposiciones generales – relativo a una cuestión de tanta relevancia en el sistema cooperativo español como es el ámbito de aplicación de la Ley –, la norma comienza el empleo de tan vaga expresión, usándola como criterio de determinación del ámbito territorial que fijará la aplicabilidad de la norma estatal, o en su caso su retirada en favor del amparo de las normas autonómicas.

A lo largo del articulado, el legislador estatal es bastante homogéneo al utilizar el término de actividad cooperativizada, como tal (si bien es más discutible la homogeneidad en su contenido), o alguna variante, como pueden ser las “operaciones cooperativizadas” o las “actividades y servicios cooperativizados”. En cualquier caso, en ocasiones parece que la norma entienda que tal actividad es la “*propia del objeto social de la cooperativa*” (art. 14, relativo a los socios colaboradores),⁵⁶² mientras que en otros, no deja claro que así sea, a no ser que se considere, como más adelante se discute, que el trabajo personal de los socios constituye el objeto social de tales entidades.⁵⁶³

Dado el silencio de la ley actual al respecto, es necesario acudir a la normativa reglamentaria estatal vigente, la cual resulta de aplicación limitada en ciertos aspectos,

⁵⁶¹ De manera similar así lo establecen las restantes normas cooperativas españolas, incluyéndose en ocasiones alguna variante, como el art. 1.3 LCG 1998 o el art. 2 LCCV 2003, que dispone que “*cualquier actividad económico-social lícita podrá ser objeto de la cooperativa*”.

⁵⁶² También el art. 105 LC parece hacer un leve amago en tal dirección, aunque la conecta especialmente a la finalidad cooperativa. Por su parte, algunas normas cooperativas autonómicas vinculan también tal actividad al objeto social al considerar la obligación de los socios de “*participar en la actividad cooperativizada que desarrolla el objeto social de la cooperativa*” (art. 24.c) LCG 1998; art. 26.c) LCLR 2001).

⁵⁶³ El art. 13.4 LC dispone que en determinadas cooperativas “*los Estatutos podrán prever la admisión de socios de trabajo, personas físicas, cuya actividad cooperativizada consistirá en la prestación de su trabajo personal en la cooperativa*”. En esta línea también muchas de las normas autonómicas: sin ánimo de exhaustividad, la LSCM 2006 (art. 24); LCIB 2003 (art. 26); LCCL 2002 (art. 25); LCCLM 2010 (art. 24); LSCA 1999 (art. 32); LSCE 1998 (art. 20).

no sólo en orden a su carácter reglamentario y/o estatal, sino también en razón de la materia específica que regula. En concreto, el Real Decreto 136/2002 por el que se aprueba el Reglamento del Registro de sociedades cooperativas, a pesar de las críticas doctrinales acerca del correcto uso de la habilitación normativa,⁵⁶⁴ únicamente recoge una vaga e indeterminada remisión a la norma con rango legal que poco o nada facilita la comprensión de la expresión, pues habrá de acudir a aquellos inciertos preceptos en los que supuestamente se manifiesten las “fórmulas estables” representativas de la actividad cooperativizada (art. 2.2 RRSC). Aunque este precepto – de efectos, en todo caso, limitados a la determinación del ámbito de aplicación de la propia norma – no resuelve la cuestión, como mínimo señala, siguiendo la estela de la jurisprudencia constitucional, que no debe tenerse en consideración el domicilio social de la entidad, ni las relaciones que establezca con terceros en orden a proceder a la determinación de la actividad cooperativizada.

Por su parte, con anterioridad a la promulgación de la Ley 27/1999 de cooperativas, ya en su redacción original, el Real Decreto 84/1993 por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/1989 de cooperativas de crédito⁵⁶⁵ definía, con mayor denuedo, la actividad cooperativizada como “*el conjunto de operaciones que la entidad debe realizar, con carácter preferente, con sus socios, y que dan lugar a los derechos y obligaciones económicos propios del vínculo cooperativo*” (art. 7.2 RLCC). De esta redacción es posible extraer importantes impresiones. La actividad cooperativizada configura de esta manera el conjunto de derechos y obligaciones (aunque, de acuerdo con la norma, sólo económicos⁵⁶⁶) que conciernen a la entidad y a sus socios en esa especial relación jurídico-societaria que los vincula. Asimismo, a pesar de la poca relevancia atribuida por la jurisprudencia a la posibilidad de que las actividades típicas de la sociedad se realicen con personas que no ostentan la cualidad

⁵⁶⁴ Como ya se ha señalado, PANIAGUA ZURERA plantea sus dudas sobre si esta precisión reglamentaria está amparada por la habilitación reglamentaria que la LC 27/1999 recoge en la DA 1ª LC o en la DA 5ª LC (PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 63).

⁵⁶⁵ Real Decreto 84/1993, de 22 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/1989, de 26 de mayo, de cooperativas de crédito (BOE núm. 43, de 19 de febrero de 1993).

⁵⁶⁶ Hay que tener presente que se trata de la norma reguladora de una entidad de crédito. Con la LC 1999, la actividad cooperativizada determina derechos y obligaciones de variada naturaleza, y no únicamente económicos. V. gr., el voto plural ponderado (derecho político del socio), que puede estar previsto estatutariamente, entre otras, en las cooperativas de transportistas, que se configura en proporción al volumen de la actividad cooperativizada del socio (art. 26.4 LC). Con anterioridad, en la LGC 1987 sólo se preveía el voto proporcional a la participación del socio en la actividad cooperativizada en las cooperativas de segundo o ulterior grado (art. 47.2 LGC).

de miembro de la entidad, la norma reglamentaria señala con claridad que el desarrollo de tales actividades no es exclusivo de los socios, sino que, aunque relegado a un segundo plano en importancia y volumen, las operaciones que se realicen con terceros no socios pueden asimismo constituir parte de la actividad cooperativizada. Así, cada vez más la normativa evoluciona hacia la permisibilidad de la actuación de la empresa cooperativa con terceros no socios y se establece como una posibilidad real que las normas cooperativas actualmente vigentes ofrecen, aunque limitada según el tipo de cooperativa de que se trate, así como por la legalmente prevista consignación separada de la misma en la contabilidad de la entidad cooperativa.

Del anterior análisis conceptual y terminológico realizado en el plano jurisprudencial y normativo se extraen interesantes interconexiones entre la actividad cooperativizada y otras características societarias y aspectos propios de las entidades cooperativas que merecen un desarrollo más profundo, como son, por ejemplo, la relación de la actividad cooperativizada con el objeto social y los fines perseguidos por la entidad y los socios, la importancia de la mutualidad en el desarrollo de tales actividades, la consideración de las operaciones de terceros no socios como parte integrante (o no) de la actividad típica societaria, etc. Todo ello, con la finalidad de configurar un marco general en el que poder someter a un examen posterior la actividad propia específica de las sociedades cooperativas dedicadas a la prestación de servicios en el sector de los transportes, su actuación tanto en la esfera interna como externa, esto es, por un lado, las operaciones propias definitorias de estos concretos tipos cooperativos y, por otro, las posibles relaciones con personas ajenas a la condición de socio (tanto en relación con el mercado como en relación a la típica actividad cooperativa) así como con los propios socios, que actúen en este sentido como terceros.

2. CUESTIONES PREVIAS ACERCA DE LAS ACTIVIDADES DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS

2.1. Precisiones acerca del objeto social y fin común en las sociedades cooperativas

Aunque la doctrina no sea unánime acerca de la naturaleza jurídica de la sociedad cooperativa y se esté o no totalmente de acuerdo con el carácter mercantil de la misma, lo cierto es que, como se ha tenido ocasión de apreciar en el capítulo I, esta

entidad cooperativa posee rasgos que son propios de las sociedades mercantiles.⁵⁶⁷ Por lo tanto, es conveniente partir de un breve análisis de las notas definitorias del objeto social de las sociedades mercantiles con el fin de entender cómo se configura en este sentido el propio de las sociedades cooperativas, para poder concretar posteriormente en particular el de las dedicadas a la prestación de servicios de transporte, y cuál es la relación que existe, de existir alguna, entre el objeto social y la actividad cooperativizada.

La doctrina pone de manifiesto que el objeto social está constituido por la actividad o actividades empresariales que se van a desarrollar a través de la organización creada, la sociedad, como medio o instrumento para el logro del fin social último.⁵⁶⁸ De este modo, la noción de objeto social “viene referida, al menos de manera preferente, a la actividad que las sociedades se proponen desarrollar en el tráfico”, por lo que se hace necesario identificar las relaciones existentes entre objeto y actividad social, así como las características especiales propias de dicha actividad, entre las que se presenta el carácter económico como presupuesto imprescindible del régimen jurídico del primero. En este sentido, se deja traslucir “la idea de que detrás de la expresión objeto social se esconde una actividad económica organizada y ejercida profesionalmente a los efectos de actuar en el mercado de los bienes y servicios.”⁵⁶⁹ En este contexto se manifiesta el fin común que persigue la sociedad a través de la actividad propia de su objeto; fin común que se proponen los socios con la constitución de la entidad, que configura la causa del contrato de sociedad y que, si se defiende un

⁵⁶⁷ Vid. acerca de la evolución que experimenta el sector cooperativo hacia el Derecho mercantil, VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., p. 23.

⁵⁶⁸ En cuanto al objeto social como “fin común próximo”, elemento indisociable del fin común abstracto o último, junto con el que compone el fin común que persiguen las partes, esto es, la causa, PAZ-ARES, C., “Las sociedades mercantiles”, op. cit., p. 352. Respecto a las distintas acepciones del término objeto en el contrato de sociedad GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., pp. 202-225; en este sentido también, LEÓN SANZ, F. J., “El caso «Merleasing, S. A.» (I)”, en *RDM*, núm. 198, 1990, p. 816, que señala además que “en cuanto actividad, determina y concreta el fin social; es un medio, un instrumento para obtener el fin común”; idea esta última que reitera posteriormente en LEÓN SANZ, F. J., voz “objeto social”, en ALONSO LEDESMA, C. (DIR.), *Diccionario de Derecho de Sociedades*, Iustel, Madrid, 2006, p. 811. Mientras el fin común acota el fin último de la sociedad, que como tal es inamovible, el objeto social constituye el “fin común material”, que delimita la actividad que la sociedad se propone realizar, siendo susceptible de modificación (FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L., *Derecho de sociedades*, Vol. I, Tirant lo Blanch, Valencia, 2010, pp. 58-59). Vid. asimismo, entre otros, en relación a los elementos del contrato de sociedad, DÍAZ MORENO, A., “Las sociedades mercantiles”, op. cit., p. 151; BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., p. 286; LOJENDIO OSBORNE, I., “Las sociedades mercantiles”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G. J. (COORD.), *Derecho Mercantil I*, op. cit., p. 218.

⁵⁶⁹ Cfr. SAÉNZ GARCÍA DE ALBIZU, J. C., *El objeto social...*, op. cit., pp. 23-54, respecto del precedente art. 3 LSA, situando, por otro lado, el objeto social en la estructura del contrato de sociedad mediante el análisis de las distintas doctrinas elaboradas al respecto en distintos ordenamientos jurídicos.

concepto amplio de sociedad (cuestión discutida en la doctrina), no tiene por qué ser en todo caso de naturaleza lucrativa.⁵⁷⁰ De este modo, para parte de la doctrina puede sostenerse que la causa del contrato de sociedad consiste en “la obtención por parte de los socios de unas ventajas (beneficios posteriormente repartibles, en aquellos ordenamientos que acogen el fin lucrativo en el concepto de sociedad) como consecuencia del ejercicio en común de determinada actividad. Se advierte así, que el ejercicio en común que se concreta en el objeto social, posee un especial relieve dentro del concepto de causa”.⁵⁷¹

Los requisitos del objeto social de las sociedades cooperativas revisten ciertas particularidades, aunque, en términos generales, es aplicable *mutatis mutandis* la teoría general del objeto social que ha elaborado la doctrina y jurisprudencia de Derecho de sociedades.⁵⁷² El objeto social es una de las menciones mínimas obligatorias que han de consignarse en los estatutos sociales de una cooperativa de ámbito estatal o autonómico (art. 11.1 b) LC 1999 y sus homólogos autonómicos) y, de acuerdo con lo expuesto, el mismo ha de ser lícito, posible y determinado.⁵⁷³ Previamente, en la Ley general de cooperativas de 1987 se incluía como mención mínima de los estatutos, no el objeto social, bajo tal denominación, sino más bien, en clara referencia al mismo, “*la o las*

⁵⁷⁰ Vid. LOJENDIO OSBORNE, I., “Las sociedades...”, op. cit., p. 218; BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., p. 286. Respecto a la causa como el fin común que persiguen las partes, que se compone de dos subelementos: el fin común último o abstracto y el próximo o concreto, PAZ-ARES, C., “Las sociedades mercantiles”, op. cit., p. 352; como el interés social y como “la finalidad de los socios de *obtener beneficios sociales repartibles dentro de la sociedad*”, VICENT CHULIÁ, F., *Introducción...*, op. cit., p. 307 (cursiva del autor); en este mismo sentido, aunque reconoce las tesis del ánimo de lucro en sentido amplio o del concepto amplio de sociedad, DÍAZ MORENO, A., “Las sociedades mercantiles”, op. cit., p. 151; como la “obtención por los socios de las ventajas, resultado de su colaboración en la realización del fin social, GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., p. 200, que señala además que el fin, “del que desde el punto de vista dogmático interesa su carácter común, se convierte en el fin de la entidad y se concreta en su objeto social; es decir, en la actividad o empresa concreta, específica de la sociedad que individualmente se considere”.

⁵⁷¹ En el contrato de sociedad los conceptos de objeto y de causa son difícilmente separables. Si se utiliza la expresión objeto en el sentido de actividad que se realiza en común (atendiendo especialmente a este último término), o se dice que ese fin se encuentra preordenado a la obtención de beneficios, se está haciendo referencia a idea de fin. Si, por el contrario, se quiere significar la concreta actividad material que los socios se proponen desarrollar o se refiere a las concretas operaciones que se van a realizar dentro de dicha rama de actividad, se alude a la noción de objeto social (SAÉNZ GARCÍA DE ALBIZU, J. C., *El objeto social...*, op. cit., pp. 41-42).

⁵⁷² Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 119. Reconocimiento sumamente revelador pues permite enmarcar en su ámbito respectivo las actividades propias del objeto social, por un lado, y las propias de la actividad cooperativizada, por otro.

⁵⁷³ El objeto social como cláusula integrada en los estatutos sociales tiene idéntica naturaleza contractual, pero al mismo tiempo permite designar la finalidad concreta de la entidad; y como integrante del objeto del contrato, debe ser lícito, posible y determinado (art. 1261 y 1271-1273 Cc.). Vid., entre otros, SAÉNZ GARCÍA DE ALBIZU, J. C., *El objeto social...*, op. cit., pp. 53-54, 65-68; BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., pp. 286-287; VICENT CHULIÁ, F., *Introducción...*, op. cit., p. 305.

actividades empresariales a desarrollar por la cooperativa para el cumplimiento de su fin social” (art. 12.4 LGC). La doctrina señalaba entonces al respecto que esta omisión (al parecer no deliberada) de la expresión técnica “objeto social”, – que, sin embargo, sí utilizaba en la disposición final primera (relativa al ámbito de aplicación de la norma), si bien refiriéndose en concreto al “objeto social cooperativizado” –, contraponía con acierto, desde un punto de vista técnico, el objeto social (la o las actividades empresariales) y el fin o causa del contrato de la cooperativa.⁵⁷⁴

Como cualquier otro tipo societario, la sociedad cooperativa ha de tener pues un objeto lícito,⁵⁷⁵ licitud que debe caracterizar la actividad económica constitutiva del objeto social de una entidad cooperativa (art. 1.2 LC). En virtud de esta disposición, las cooperativas pueden desarrollar cualquier tipo de actividad empresarial (si bien hay que recordar la discusión doctrinal relativa a la existencia o no de un *numerus clausus* de clases cooperativas, elenco legal que parece ser, al menos, suficientemente amplio para subsumir en él casi cualquier actividad, pues algunas están legalmente reservadas a tipos sociales concretos). Sin embargo, es preceptivo matizar que cada clase de cooperativa parece estar facultada para el desarrollo de una actividad o conjunto de actividades concretas previamente determinadas por la normativa, ya que los preceptos dedicados a la regulación específica de cada una de ellas fija un marco delimitador de las operaciones que, de acuerdo con su naturaleza tipológica, pueden asumir.⁵⁷⁶

De este modo, las sociedades cooperativas de trabajo asociado (con un amplio margen, moldeable en función del sector concreto en el que desarrollan su actividad, como sería el caso de las cooperativas que actúan en el sector del transporte) o las

⁵⁷⁴ Vid. VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 269-280, que analiza los requisitos que debe reunir el objeto social de una cooperativa (posibilidad, determinación y licitud) apuntando similitudes y diferencias respecto de las sociedades de capital. Bajo la LC actual, respecto de la diferenciación entre el fin o causa del contrato de sociedad y el objeto social (actividades empresariales), MARTÍN VIDAL, J. A., “Capítulo II...”, op. cit., Vol. I, p. 74.

⁵⁷⁵ Vid., entre otros, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 119; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 134.

⁵⁷⁶ La LC 1999 (y otras normas autonómicas) utiliza el objeto social o la finalidad como criterio de clasificación de las distintas clases de cooperativas (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 85). La LCCL 2002 exige incluso como mención estatutaria mínima “*el objeto social que figura en la Ley en función de cada clase de cooperativas y actividad empresarial*” (art. 13.1.e) LCCL). Sin embargo, diversos autores consideran los listados clasificatorios presentados por las diferentes normas cooperativas como listas abiertas ejemplificativas dado que los propios textos legales reconocen la libertad de objeto social, v. MORILLAS JARILLO, M. J., *Las sociedades Cooperativas*, op. cit., p. 42; asimismo, MARÍN LÓPEZ, J. J., “Notas sobre la Ley...”, op. cit., p. 1799. Desde un punto de vista opuesto, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 91-92, que, no ve el sentido de establecer un sistema de número cerrado de clases.

sociedades cooperativas de transportistas habrían de delinear en principio el objeto social indicado en sus estatutos de acuerdo con las actividades económicas vinculadas *ex lege* a su clase.⁵⁷⁷ En la mayoría de los casos, el hecho de que el marco legal que reserva determinadas actividades en función de la clase cooperativa de que se trate sea relativamente amplio, permite que exista cierto juego de la autonomía de la voluntad en los estatutos sociales, en los cuales – aun cuando se requiere que el objeto social esté determinado, o lo que es lo mismo, se exige mencionar qué actividades en concreto constituyen el mismo, sin que quepa establecer una disposición indeterminada de cierre al estilo de “cualquier otra actividad que los socios acuerden”–, parece permitirse la inclusión de una cláusula que remita en general a las actividades enumeradas legalmente para la clase de cooperativa cuyos estatutos se redactan.⁵⁷⁸

El contenido del objeto social de una entidad cooperativa habrá de ser, de este modo, una actividad económica ejercida bajo la forma empresarial, pero sin dejar de prestar la adecuada atención a dos características cooperativas fundamentales. Por un lado, como corrobora la doctrina, “el objeto de una cooperativa consiste (debe consistir) en el ejercicio en común de una actividad económica”,⁵⁷⁹ lo que implica que la cooperativa debe actuar sobre la base de los esenciales principios económicos que rigen cualquier otro tipo de empresa. Por otro lado, la cooperativa es una entidad con un trasfondo cultural y solidario muy arraigado, derivado de una tradición y evolución ligada al interés de sus propios miembros y en general de su comunidad, del que participa el contrato de sociedad cooperativa por la recepción normativa de los principios cooperativos internacionalmente reconocidos, especialmente el quinto y el

⁵⁷⁷ En el caso de las cooperativas de transportistas, como se ha manifestado, en los estatutos sociales debe constar necesariamente como objeto social la captación de cargas o contratación de servicios o comercialización para sus socios, de acuerdo con el art. 5.b) Orden de 23 de julio de 1997 (actividades mínimas que podrían ampliarse a través de los estatutos).

⁵⁷⁸ Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 135. Vigente la LGC 1987, VICENT CHULIÁ considera que se entienden prohibidas las cláusulas de absoluta indeterminación, aunque pueden admitirse cláusulas que señalen actividades correspondientes a la clase cooperativa de que se trate, cuando dicha clase venga determinada por el sector de la actividad (VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 272-273); como es el caso de las cooperativas que ejercen su actividad en el sector del transporte.

⁵⁷⁹ Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 35, 119, que citan la doctrina mercantil más autorizada al señalar que el objeto social integra la actividad económica o empresarial que la cooperativa va a desarrollar en el tráfico. Asimismo, entre otros, GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., pp. 318-319; SANZ JARQUE, J. J., *Cooperación. Teoría general y régimen de las sociedades cooperativas. El nuevo derecho cooperativo*, Comares, Granada, 1994, p. 8.

séptimo principio.⁵⁸⁰ Por ello, cualquier empresa cooperativa persigue la satisfacción de los intereses y necesidades no sólo económicos sino también culturales y sociales de sus miembros y del entorno al que están ligados.⁵⁸¹ Así pues, la actividad económica desarrollada en forma empresarial por la cooperativa tendría asimismo un componente, un carácter o unos objetivos sociales o de interés general.⁵⁸²

Tal y como propone la doctrina, cabe distinguir pues, aunque en ocasiones pueda resultar confuso, entre el fin social (la causa, la razón última por la cual los socios deciden organizar la estructura cooperativa en común) y el objeto social (las actividades económicas que van a desarrollarse por la cooperativa para el cumplimiento de su fin social).⁵⁸³ Hay que partir del hecho de que son grandes las diferencias que separan las dos principales categorías cooperativas, las sociedades cooperativas de consumo y las cooperativas de producción, y que, a lo largo del tiempo, tanto legisladores como doctrina se han centrado en estudiar las características propias de las primeras (que son las que presentan una diversidad estructural frente a la sociedad lucrativa), predicando del conjunto de cooperativas atributos que son sólo propios de las de consumo.⁵⁸⁴

Si bien, definida con una gran amplitud, la finalidad esencial de la organización cooperativa es satisfacer las necesidades económicas, sociales y, en su caso, culturales de la colectividad integrante de este tipo societario, la concreción de la misma en estas

⁵⁸⁰ *Vid.* respecto al quinto y séptimo principio cooperativo y los valores en los que se asientan, entre otros, MARTÍNEZ CHARTERINA, A., “Los valores...”, *op. cit.*, pp. 44-45; MÜNKNER, H. H., “Ideas generales, principios...”, *op. cit.*, p. 147; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, *op. cit.*, p. 88.

⁵⁸¹ No hay inconveniente en admitir la posibilidad de la pluralidad de fines objetivos. *Vid.* ALBALADEJO, M., “La causa”, en *RDP*, abril 1958, p. 322. Esta pluralidad de fines puede manifestarse en las cooperativas, que pretenden la satisfacción de intereses de distinta naturaleza. En este sentido, MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, *op. cit.*, p. 59, que aprecia un “plus causal” necesario en la cooperativa consistente en la realización de fines de orden social, “lo que no desmerece su calificación societaria sino que la singulariza [...]. En definitiva, la cooperativa presenta la concurrencia de un objetivo lucrativo (predicable de toda sociedad) y otro social (que explica su especialidad como tipo societario)”.

⁵⁸² Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, *op. cit.*, p. 136. Este autor cita a VERRUCOLI, al mencionar la “doble alma de la cooperación”, pues se busca satisfacer los intereses económicos de los socios y además el desarrollo de una función social, de modo que, “también forman parte de esta finalidad económico-social (causa en sentido jurídico) los condicionamientos y las matizaciones que los principios cooperativos ejercen sobre el fin lucrativo en sentido amplio de los socios en la sociedad cooperativa” (PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, *op. cit.*, p. 505).

⁵⁸³ *Vid.* LEÓN SANZ, F. J., “El caso «Merleasing...»”, *op. cit.*, pp. 815-816, que cita importante doctrina española en lo que respecta a la confusión relativamente generalizada entre objeto y fin social. Asimismo, SAÉNZ GARCÍA DE ALBIZU, J. C., *El objeto social...*, *op. cit.*, pp. 41-42, 101-102, que asimismo alude a la simbiosis que ha trascendido a la jurisprudencia española respecto de identificar la expresión de objeto lícito con la idea de causa lícita procedente del art. 1833 del *Code* francés.

⁵⁸⁴ Es común “en la doctrina y en la legislación tomar la parte por el todo so pretexto de la unidad y extender, a menudo sin mayor justificación, a las cooperativas de producción construcciones elaboradas a propósito de las de consumo” (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, *op. cit.*, pp. 33, 44).

dos macro categorías cooperativas (de consumo y de producción) conlleva el estudio de sus rasgos diferenciados, que consecuentemente derivan en especialidades respecto de los fines específicos perseguidos, de las actividades cooperativas y del objeto social de unas y otras. De este modo, en una cooperativa de consumo, las nociones de causa y objeto se aproximarían bastante, aunque sin llegar a una identificación total.⁵⁸⁵ El fin común de una cooperativa de consumidores y usuarios (ejemplo de cooperativa de consumo, art. 88 LC) consistiría en facilitar a los socios bienes y/o servicios en condiciones más ventajosas (de calidad, información y precio) que las del mercado, mientras que su objeto social abarcaría la actividad económica de la misma en el mercado, cual es, el suministro de bienes y servicios, eso sí, para el consumo principalmente de sus socios.⁵⁸⁶ Por su parte, en las cooperativas de producción, los conceptos de causa y objeto social abarcan contenidos diferenciados, consistiendo la primera, por ejemplo en las sociedades cooperativas de trabajo asociado (la más característica de esta categoría), en la satisfacción de las necesidades, principalmente laborales, de los socios, mientras que, a pesar de la confusión de un sector de la doctrina, del objeto social formarían parte las actividades empresariales de la sociedad en el sector de la economía que en concreto decidieran los socios (por, ejemplo, fabricación y venta de productos determinados o prestación de servicios, como podrían ser los de transporte).

Desde esta perspectiva, ya el artículo primero de la norma cooperativa de ámbito estatal – de manera similar a como lo hacen el resto de normas autonómicas – señala que la sociedad cooperativa se constituye para la realización de actividades empresariales “*encaminadas a satisfacer sus [de sus socios] necesidades y aspiraciones económicas y sociales*”, de modo que la finalidad o la causa última para cualquier tipo de entidad cooperativa queda configurada, quizá no tanto por la obtención de un lucro repartible entre los socios (lucro en sentido estricto), sino más bien por la satisfacción de unas necesidades y aspiraciones tanto económicas (en las que se ubicaría la obtención de un lucro, de acuerdo con cierta doctrina, en sentido amplio, que será

⁵⁸⁵ Vid. respecto a la causa y objeto social de las cooperativas de producción y de las que no lo son, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 119-120.

⁵⁸⁶ La comparación entre el art. 88.1 LC y el precedente art. 127.1 LGC 1987 revelan la omisión en la norma vigente de la provisión del socio “*en las mejores condiciones de calidad, información y precio*”. Sin embargo, incluye como parte del objeto (y no lo hace así en todas las clases cooperativas) ciertos fines sociales y culturales derivados de los principios cooperativos quinto y séptimo (educación, formación y defensa de los derechos de sus socios y de los consumidores y usuarios en general).

ciertamente más semejante a los beneficios de las sociedades capitalistas en tanto la cooperativa se configure como una cooperativa de producción⁵⁸⁷ o en tanto esté compuesta por profesionales y empresas que pretendan con esta estructura común mayor eficacia y competitividad de sus propias explotaciones en el mercado⁵⁸⁸) como sociales.⁵⁸⁹

Esta causa o finalidad común que se propone la entidad, la colectividad de los socios predicable de cualquier sociedad cooperativa parecer concretarse cuando las normas cooperativas regulan específicamente el “objeto” de las distintas clases de sociedades cooperativas. Cabe la opción de considerar que la finalidad común que pretende la colectividad de socios, y que se entiende con carácter general como la satisfacción de las necesidades y aspiraciones económicas y sociales de los socios, se haya concretado por el legislador para cada clase de cooperativa en unas aspiraciones comunes determinadas dentro de esta generalidad, pues los socios de cada tipo concreto cooperativo no pretenden el cumplimiento de cualesquiera necesidades económicas y sociales, sino, enmarcadas en las mismas, aquellas específicas del tipo.⁵⁹⁰

Sin pretender más que un breve apunte en relación con la doctrina de la causa del negocio jurídico (tema de gran complejidad y profundamente debatido), podría considerarse que esta concreción del elemento causal en las sociedades cooperativas responde a lo que parte de la doctrina vino a denominar los motivos o fines subjetivos del negocio jurídico – por contraposición al fin objetivo típico, inmediato e invariable,

⁵⁸⁷ Entre otros, TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 170-177; MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 59, quien manifiesta que las leyes cooperativas aluden básicamente a la finalidad de la cooperativa, lo que, desde la perspectiva de los socios, significa que el fin de éstos es la cobertura en las condiciones más favorables y ventajosas de sus necesidades e intereses económicos y sociales: fundamentalmente, en las cooperativas de consumo buscan un mayor ahorro de gastos (lucro *lato sensu*), en las de producción, una mayor remuneración (lucro *stricto sensu*).

⁵⁸⁸ Cuando los cooperativistas son, a su vez, empresarios capitalistas y la necesidad común es el fomento de la actividad de la empresa capitalista, resulta que el fin de la cooperación es una potenciación de la actividad lucrativa empresarial capitalista de sus socios (GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., pp. 96, 110-111).

⁵⁸⁹ La ACI, al redactar el Informe que acompaña la Declaración sobre la identidad cooperativa, señala, aun en una primera referencia a los miembros cooperativistas, que las necesidades de los socios pueden ser diversas, sociales y culturales, así como puramente económicas. Así, aun cuando la mayoría de estas entidades existe para alcanzar fines económicos, también tienen metas sociales y culturales (ACI, *The International Co-operative Alliance...*, op. cit., p. 33). Asimismo, entre otros, SANZ JARQUE, J. J., *Cooperación...*, op. cit., p. 8); GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 119.

⁵⁹⁰ En las cooperativas de viviendas, por ejemplo, no se pretende satisfacer cualquier interés de sus miembros, en el que podría incluirse una necesidad sanitaria, laboral o de consumo, sino únicamente su aspiración en cuanto al tipo concreto, esto es, la necesidad de vivienda.

del mismo –, cuya consecución buscan los sujetos mediante el negocio y que resultan en principio jurídicamente irrelevantes para el Derecho, salvo que se incorporen al negocio.⁵⁹¹ El motivo, pues, sería “algo individual, subjetivo, interno” distinto de la causa,⁵⁹² una realidad extranegocial, que sólo puede tener relevancia en el negocio jurídico, si las propias partes los incorporan al mismo como una cláusula o como condición.⁵⁹³ En este sentido podría entenderse que la causa, el fin objetivo, de, por ejemplo, una cooperativa de trabajo asociado sería la satisfacción de tales intereses económicos y sociales (general e invariable para cualquier tipo de sociedad cooperativa), mientras que los motivos subjetivos serían las pretensiones laborales de los socios (que en este supuesto vendrían a coincidir en los socios, en el sentido de que se forma parte de la cooperativa para (con el fin de) tener un trabajo.⁵⁹⁴

Así, en las normas cooperativas, materializándose la confusión entre objeto social y causa advertida por la doctrina, si bien en el articulado legal se hace uso del término “objeto”, parece hacerlo, no en el sentido de la concreta actividad empresarial que los socios se proponen desarrollar (esto es, no como objeto social propiamente dicho), sino como fin común de cada tipo cooperativo, o como motivos o fines subjetivos, incluidos por expresa voluntad del legislador en la definición normativa del tipo concreto cooperativo.

En este sentido, el “*objeto*”, como fin común específico, o motivo, de las cooperativas de trabajo asociado consistiría en “*proporcionar a sus socios puestos de*

⁵⁹¹ Para cierta doctrina, los fines subjetivos hay que diferenciarlos de los motivos por los que el sujeto realiza el negocio jurídico, esto es, “las razones subjetivas, particulares y mudables de negocio a negocio, que impulsan a celebrarlo” (ALBALADEJO, M., “La causa”, op. cit., pp. 320-322). El autor diferencia entre la concepción objetiva de causa, la subjetiva y la unitaria; siendo en la objetiva, la causa el elemento objetivo invariable para cada tipo de negocio, diferenciable de los motivos y de los fines subjetivos concretos. Asimismo, ALBALADEJO, M., *Derecho Civil I. Introducción y parte general*, Bosch, 12ª ed., Barcelona, 2001, pp. 675-694.

⁵⁹² Cfr. DÍEZ-PICAZO, L. / PONCE DE LEÓN, “El concepto de causa en el negocio jurídico”, en *Anuario de Derecho Civil*, T. XVI, Fascículo I, 1963, p. 32.

⁵⁹³ Cfr. O’CALLAGHAN MUÑOZ, X., *Código Civil comentado y con jurisprudencia*, La Ley, 5ª ed., Madrid, 2006, p. 1269. Asimismo, acerca del sentido subjetivo de la causa y los motivos particulares y subjetivos que inducen a cada parte a celebrar el contrato, DE PABLO CONTRERAS, P., “Requisitos del contrato”, en MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ, C. (COORD.), *Curso de Derecho Civil (II). Derecho de obligaciones*, Colex, segunda ed., Madrid, 2008, p. 381.

⁵⁹⁴ TRUJILLO DÍEZ niega la posibilidad de dar una respuesta unitaria a la cuestión de la causa cooperativa y apunta que si se concluye que la característica del fin mutualista no es posible hallarla en la base de todas las cooperativas, es fácil negarle el valor de componente causal individualizador de la cooperativa, así la satisfacción de unas necesidades, la obtención de un ahorro en gastos o una mayor remuneración quedan relegados a la categoría de eventual motivo (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 184-186).

trabajo”, eso sí, “*a través de la organización en común de la producción de bienes o servicios para terceros*” (art. 80.1 LC) en un sector concreto de la economía, como puede ser el sector transportes; de forma que el objeto social vendría constituido por las operaciones de prestación de servicios de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del mismo. Desde un punto de vista económico, este concreto tipo cooperativo, no se diferencia de las restantes sociedades mercantiles en cuanto a su objeto social, pues, al igual que cualquier otra empresa, desarrolla una actividad económica dirigida al mercado. De este modo, la norma confirma que por medio de la organización en común del capital y trabajo para producir o mediar en el mercado de bienes y servicios, esto es, a través del desarrollo de la actividad empresarial (del objeto social) se pretenden satisfacer las necesidades laborales de los socios.⁵⁹⁵

Por su parte, la cooperativa de transportistas tiene 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*” (art. 100.1 LC). En este caso, la cooperativa de transportistas procede de la gran categoría de las cooperativas de servicios, cuyo objeto en la Ley de cooperativas estatal se configura con muy similar contenido (art. 98.1 LC) y recoge la herencia casi idéntica de su precedente artículo 139.1 LGC 1987, a raíz del cual la doctrina señala que la amplitud finalista de estas entidades (las de servicios) significa asimismo que éstas pueden asumir “tanto un papel prestacional (de bienes o servicios) a sus miembros como una función coordinadora de la actividad de éstos o ambas tareas”.⁵⁹⁶ Por ello hay que tener presente, por un lado, que en su faceta prestacional, la cooperativa asume funciones similares a las de una cooperativa de consumo, proporcionando servicios y bienes a sus socios (servicios de taller, seguros, de administración, recambios, combustible, etc.), por lo que, como se apreciaba más arriba, el objeto social y el fin común perseguido resultan sumamente afines. Por su parte, en el ejercicio de su función de coordinación y comercialización de

⁵⁹⁵ Lo propio esta clase cooperativa es cooperativizar el trabajo de sus socios, organizarlo de forma cooperativa, para obtener unos *outputs* dirigidos a un mercado externo (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 583-584), de forma que su finalidad mutualista consiste en satisfacer las necesidades laborales de los socios (proporcionarles empleo), mediante el desarrollo por la cooperativa de su objeto social; objeto social que no supone diferencia alguna respecto de las restantes sociedades mercantiles (CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T. I, pp. 577-580).

⁵⁹⁶ Vid. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 777. Heredera de la matriz de la que procede, la finalidad perseguida por la cooperativa de transportistas coincide casi literalmente con la de las cooperativas de servicios, por lo que asimismo puede aplicársele los razonamientos de la doctrina mercantilista acerca del objeto y la finalidad de estas últimas.

la actividad y de los productos (los servicios de transporte) de sus miembros, aquellos elementos del contrato social se distancian, pues, siendo el objeto social la actividad económica que se presta en el mercado de los transportes, la finalidad perseguida confluye en la satisfacción de las necesidades de mejoramiento económico y técnico de las explotaciones de sus socios (fin último que en cualquier caso aspira a satisfacer la cooperativa asimismo mediante su papel de suministradora de bienes y servicios).

Identificado el fin común – o los motivos o fines subjetivos que persiguen los socios, que habrían sido traídos a un plano relevante de forma expresa por voluntad del legislador – de, en particular, las cooperativas de trabajo asociado de transporte y las cooperativas de transportistas, es posible dar un paso más en dirección a la concreción de las actividades empresariales propias de estas específicas entidades cooperativas que actúan en el ámbito de los transportes terrestres, que configuran su objeto social, y que, asimilables o no a la actividad cooperativizada, son instrumento a través de las cuales se da cumplimiento a esta finalidad común. Previamente, sin embargo, parece recomendable apuntar las líneas generales de ciertos factores que moldean la estructura y funcionamiento de estas organizaciones empresariales como sociedades cooperativas, como la debatida característica de la mutualidad (que para algunos autores constituye parte definitoria de la finalidad común de la sociedad, mientras que para otros ha quedado relegada a la calidad de motivo sin relevancia causal), que necesariamente influye, y que en cualquier caso ha de servir de guía, para delimitar la actividad cooperativizada, las relaciones societarias internas y aquellas otras formalizadas con sujetos ajenos a la condición de socios.

2.2. Aproximación al controvertido carácter mutualista de las sociedades cooperativas

Resulta conveniente apuntar en primer lugar que las dudas y cuestiones surgidas acerca de la naturaleza jurídica de la cooperativa, como sociedad o tipo asociativo distinto; su carácter mercantil, civil o *sui generis*; la naturaleza y régimen jurídico de las relaciones que se generan entre cooperativa y socios; y la posibilidad o no de que la entidad cooperativa pueda llegar a operar con terceros no socios, provienen esencialmente del discutido contenido y alcance del carácter mutualista que caracteriza esta entidad; a lo que hay que añadir además en nuestro país la confusa y desafortunada

(en palabras de la doctrina) redacción del artículo 124 Ccom.⁵⁹⁷ De acuerdo con este precepto, “[...] *las cooperativas de producción, de crédito o de consumo, sólo se considerarán mercantiles, y quedarán sujetas a las disposiciones de este Código, cuando se dedicaren a actos de comercio extraños a la mutualidad o se convirtieren en sociedades a prima fija*”.⁵⁹⁸

La cuestión se plantea a la hora de calificar esos “*actos de comercio extraños a la mutualidad*” a los que la sociedad cooperativa debe dedicarse. Por un lado, es de suponer que se remite a los “actos de comercio” del artículo segundo del propio texto codificado y que al “dedicarse” a ellos se pretende el desarrollo de tales actividades de forma profesional y organizada.⁵⁹⁹ Por otro lado, en lo que a la expresión actos “extraños a la mutualidad” se refiere, el hecho de que el legislador no facilitara una definición de lo que debía entenderse por mutualidad aplicada al ámbito de la cooperación, dio lugar a la aparición de interpretaciones de diversa índole⁶⁰⁰ (analizadas en profundidad por la doctrina y brevemente apuntadas a continuación).

Con la aplicación de este precepto, la calificación de mercantil de una cooperativa parecía depender del desarrollo de la actividad cooperativa con terceros no socios, pues se entendió que el carácter mutua venía referido a la operatividad de la entidad exclusivamente con su base social; y, al considerarse la mutualidad como parte de la esencia del fenómeno cooperativo, la doctrina científica vino a considerar que con el artículo 124 Ccom. las sociedades cooperativas quedaban excluidas del ámbito del Código, salvo que se alejaran de su propia identidad.⁶⁰¹ Así, para cierta doctrina, no es

⁵⁹⁷ Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 297-298.

⁵⁹⁸ Con carácter general se considera que este precepto continúa vigente en nuestro ordenamiento aunque puntualmente se haya predicado su derogación por parte de la jurisprudencia o de la doctrina. A modo de ejemplo, la STS de 1 de febrero de 1992, así como, en un primer momento, VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., p. 440, aunque posteriormente este autor reconoció expresamente su vigencia (VICENT CHULIÁ, F., “Las empresas mutualísticas...”, op. cit., p. 80). Vid. asimismo LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 122-123, especialmente nota 176.

⁵⁹⁹ Vid. al respecto, GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., pp. 324, 327; respecto al sistema del Código de comercio basado en los “actos objetivos de comercio” del art. 2 del texto legal, entre otros, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., pp. 52-54.

⁶⁰⁰ Cfr. VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 54-58.

⁶⁰¹ Vid. VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 55-57, que considera ésta una conclusión precipitada. Asimismo, PRIETO JUÁREZ, J. A., “Las operaciones con terceros...”, op. cit., pp. 78-79; PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 93-131, Vol. 3º, p. 582, aunque con opiniones encontradas. En cuanto a la expresión “extraños a la mutualidad” en términos generales, la doctrina se decantó por considerar éstos como “los realizados con terceros no cooperativistas”, aunque para algunos habría de incluirse también los actos “ajenos al «específico objeto social cooperativo»” (GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., pp. 324-325); y para otros además que no se

posible la calificación societaria de la institución cooperativa y, mientras siga vigente esta disposición, no es posible tampoco conciliar tales entidades y el Derecho mercantil, salvo que se desnaturalice su función.⁶⁰² Sin embargo, esta opinión en su momento mayoritaria ha dejado de serlo, al menos en fechas relativamente recientes⁶⁰³ (aunque como se ha visto en el capítulo primero la doctrina no es pacífica ni a la hora de calificar el carácter mercantil de la entidad ni su naturaleza societaria). Para estos autores pues, tal artículo 124, el único del Código dedicado a las cooperativas, fija el criterio de mercantilidad de este tipo de sociedad de base mutualista, lo que significa que el Código de comercio no prohíbe la actuación con terceros no socios, sino que, de realizarse la actividad cooperativa con personas que no ostentan la condición de socio, la entidad habría de ser calificada de mercantil.⁶⁰⁴

En este sentido, se ha puesto de manifiesto la confusión terminológica que se ha dado en el ámbito cooperativo principalmente entre los términos cooperación y mutualidad, criticando la equiparación total del carácter cooperativo con el carácter mutualista, cuando en realidad es necesario diferenciar la especificidad de la primera como una especie de la segunda.⁶⁰⁵ Citando a la doctrina italiana – que ha aportado las más relevantes argumentaciones sobre el sentido jurídico del carácter mutualista – un autorizado sector de nuestra doctrina contrapone la noción general de mutualidad, que apela a la idea de intercambio recíproco de prestaciones entre dos elementos subjetivos,

tratará “de una actuación prevista dentro de los cauces de la legislación cooperativa” (VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., p. 441).

⁶⁰² Cfr. VICENT CHULIÁ, F., “Las empresas mutualísticas...”, op. cit., pp. 76-89; así también en “Análisis crítico...”, op. cit., pp. 429-432. Este autor analiza el devenir histórico del cooperativismo español consecuencia del “divorcio legal” entre el Derecho mercantil y las cooperativas desde el Decreto sobre Bases para la redacción del Código de comercio, de 20 de septiembre de 1869 (Gaceta del 24 de septiembre de 1869) y de la Ley de 19 de octubre de 1869 hasta la vigente entonces LC 1974. Asimismo, sobre el análisis de los elementos normativos históricos, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 20-24; LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 119-122; MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., pp. 36-39.

⁶⁰³ Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 33.

⁶⁰⁴ Vid. GÓMEZ CALERO, J., “Sobre la “mercantilidad”...”, op. cit., p. 303. Señala al respecto que “el Código, por tanto, no dice que las cooperativas sean mercantiles ni que no lo sean: se limita a señalar un criterio de «mercantilidad»; criterio que no es otro que el objetivo que aflora en otros preceptos del propio Código [...]”. De la misma opinión, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., p. 320; y, más recientemente, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 455.

⁶⁰⁵ Cfr. TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 49. Asimismo, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 13-19, 32-44, 490-505; LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., p. 22. Respecto al significado de la cooperación en su sentido socio-económico, SANZ JARQUE, J. J., *Cooperación...*, op. cit., pp. 11-13. Así, la noción general de mutualidad evoca la idea de cambio o intercambio entre sujetos, mientras que la de cooperativa supone una cooperación y operatividad con sus socios (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 451). En cuanto a la vinculación entre cooperativa y cooperación, v. GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., pp. 102-103.

con el carácter mutualista de un tipo social concreto, que viene a significar que los socios participan en la actividad económica propia de la sociedad; participación que, según este razonamiento, se caracteriza por ser diversa en función del objeto social de la sociedad mutualista; no implicar por sí misma que los socios sean los destinatarios exclusivos de toda o parte de la actividad económica de la sociedad; y que tampoco conduce a una nueva causa societaria distinta de la causa lucrativa general; planteándose el problema de la naturaleza y régimen jurídico de la relación entre la sociedad y el socio.⁶⁰⁶

En otras palabras, en el contexto cooperativo no es posible hacer uso del término “mutuo” en un sentido estricto (idénticas obligaciones recíprocas entre los socios, o entre los socios y la cooperativa), sino en el de que, con el fin de satisfacer unas necesidades comunes, la sociedad y los socios desarrollan una actividad económica, de forma que la actividad social de la cooperativa se dirige hacia los socios, destinatarios principales de las actividades económicas y sociales que la entidad lleva a cabo.⁶⁰⁷

En el contexto de la cooperación, esta relación jurídica entre la entidad y sus miembros ha venido a recibir por parte de la jurisprudencia la denominación de relación mutua o mutualista.⁶⁰⁸ De este modo, el Tribunal Supremo⁶⁰⁹ señala que existen tres tipos de relaciones jurídico-económicas posibles entre una sociedad cooperativa y su socio: las estrictamente societarias, las mutualistas y aquellas en las que el socio actúa como un proveedor (es decir, las relaciones externas, las que surgen al actuar éste como un tercero). De las relaciones societarias en sentido estricto forman parte las aportaciones obligatorias y voluntarias de los socios y de los asociados, que integran el

⁶⁰⁶ Planteamiento que refleja PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 33, 84-86. Este autor señala que a los fenómenos mutualistas más tradicionales (cooperativas, mutuas o mutualidades de seguros), se han adicionado otros que acogen el aspecto técnico del carácter mutualista, pero prescindiendo, del elemento teleológico, axiológico o ideológico o, si se prefiere, acogen otros valores.

⁶⁰⁷ Vid. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 451.

⁶⁰⁸ También la doctrina hace uso de la expresión “relaciones mutualistas”, relaciones jurídicas de contenido variable y naturaleza compleja, diferenciable de la relación jurídica asociativa y muy similar a las relaciones jurídicas de cambio, sólo a través de las cuales los socios pueden lograr sus ventajas económicas. El método mutualista actúa aquí de un modo diverso en función de la concreta naturaleza de las necesidades de los socios, pues en las cooperativas de consumo, la sociedad debe satisfacer necesidades de demanda (lo que exige de la entidad una actividad de oferta al socio), mientras que en las cooperativas de producción se satisfacen necesidades de oferta (exigiendo de la entidad una actividad de demanda al socio). Estas relaciones mutualistas reciben por parte de la legislación cooperativa la denominación de actividad cooperativizada, actividad esencial aunque no se oriente exclusivamente al socio (MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 60).

⁶⁰⁹ STS 529/2002, de 28 de mayo (RJ2002\7348).

capital social; mientras que al ámbito de las segundas pertenecen “las entregas de los socios, en cualidad de tales y aprovechando los beneficios de tal condición, como clientes, para la gestión – actividad comercial – de la cooperativa, las cuales no entran a formar parte del capital social de la entidad”.

El Tribunal considera que no es relevante la verdadera calificación jurídica de la controvertida relación litigiosa (como venta, gestión, representación indirecta, etc.), pues lo realmente trascendente en este caso es determinar su naturaleza jurídica de relación mutualista subsumible en el supuesto normativo del artículo 81.2 LGC 1987 (actual art. 52.3 LC), siéndole consecuentemente aplicables las previsiones estatutarias, derivadas de acuerdos sociales o específicamente pactadas (relaciones sujetas en el supuesto de litis a un acuerdo social de “pacto de no pedir”).⁶¹⁰

De este modo, a las relaciones estrictamente societarias les sería de aplicación el Derecho de sociedades; aquellas relaciones externas con terceros (incluidos los socios que actúan como aquéllos) quedarían sometidas al régimen contractual que en cada supuesto fuera de aplicación (v. gr. contrato de compraventa); y finalmente, como se pone de manifiesto más adelante, en cuanto a las relaciones mutualistas – si bien el Tribunal Supremo en el supuesto anterior considera irrelevante la naturaleza de la relación mutualista y, en el contexto del artículo 81.2 LGC, afirma la aplicabilidad de “las previsiones «ad hoc» (estatutarias, de acuerdos sociales, y específicamente pactado)” – los estudios doctrinales elaborados al respecto no ofrecen soluciones uniformes, ni en cuanto a la naturaleza de tales relaciones ni en cuanto al régimen jurídico consecuentemente aplicable.⁶¹¹

Así pues, la doctrina no es pacífica a la hora de considerar la existencia de una o dos relaciones entre la sociedad mutualista y el socio.⁶¹² Si se escoge la primera opción, la cuestión aborda la naturaleza societaria o no de la relación.⁶¹³ Si se escoge la

⁶¹⁰ Especialmente FJ 2º y 3º de la citada STS de 28 de mayo de 2002.

⁶¹¹ Vid. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 421.

⁶¹² Cuestión importante en las de transportistas en orden a evaluar la posibilidad, sobre la que más adelante se razona, de que entre la entidad y sus socios transportistas medie una relación estrictamente societaria o una relación que permita reconocer la existencia de un contrato de transporte implícito.

⁶¹³ Al respecto, LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., p. 213, que rechaza en un principio aquellas orientaciones doctrinales que descomponen jurídicamente el fenómeno cooperativo en una relación de sociedad, por un lado, y la multiplicidad de relaciones de cambio que tienen lugar entre la cooperativa y los socios individualmente considerados, por otro.

duplicidad de relaciones (es decir, una relación societaria y una de intercambio de bienes y servicios), la doctrina queda nuevamente dividida entre los que consideran la existencia de contratos de cambio autónomos, como de compraventa, seguro, arrendamiento, depósito, mandato, préstamo, de trabajo, etc. (los que defienden que las sociedades mutualistas son tipos sociales especiales con singularidad en su estructura organizativa dado su carácter mutualista) y aquellos otros que vinculan las relaciones existentes entre la sociedad y sus socios con la relación societaria o las subsumen todas en una relación especial (los que abogan por la diferencia causal y funcional entre las sociedades mutualistas y las sociedades lucrativas).⁶¹⁴

Expresado de otro modo, en el marco de las sociedades cooperativas (especialmente en aquellas en las que el legislador no ha dejado clara su opción, esto es, en las cooperativas que no son de trabajo asociado⁶¹⁵), las opiniones doctrinales fluctúan entre aquellos que defienden la tesis contractualista, por un lado, y los que optan por la tesis societaria o corporativista, por otro. En pocas palabras, los primeros sostienen que hay numerosos tipos de obligaciones de contratar, tanto legales como negociales, por lo que el hecho de que exista una obligación previa de la que resulte que la cooperativa deba permitir la participación del socio en la actividad cooperativizada no impide ni desnaturaliza el carácter contractualista de la relación. Por su parte, los corporativistas consideran que en la condición jurídica del socio cooperativista se incluye como una faceta más su participación en la actividad cooperativizada, de forma que la relación de cambio mutualista que aquél establece con la entidad cooperativa está inserta en una estructura causal más vasta de la que resulta difícil de separar.⁶¹⁶

⁶¹⁴ Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 86, que analiza estas vertientes doctrinales respecto del conjunto de las sociedades mutualistas, entre las que destaca la cooperativa.

⁶¹⁵ El legislador cooperativo reconoce de manera expresa la naturaleza societaria de la relación mutualista que vincula el socio trabajador y la sociedad cooperativa. En otros tipos sociales de carácter mutualista distintos del cooperativo, el ordenamiento jurídico, cuando así lo declara de forma expresa, opta por aplicar el régimen contractual frente al societario, permitiendo en el resto de casos configurar tal relación mutualista del modo que mejor convenga a la sociedad y sus socios (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 429-430, 434).

⁶¹⁶ Vid. respecto de ambas tesis, TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 56-66, también en una obra previa, analiza la contradictoria jurisprudencia española (TRUJILLO DÍEZ, I. J., “Las relaciones mutualistas entre socio y cooperativa desde el Derecho de sociedades y el Derecho de contratos: una jurisprudencia en construcción”, en *Cuadernos de Derecho y Comercio*, núm. 26, 1998, pp. 125-158). Asimismo, VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 126 y ss., que reconoce la influencia de la doctrina italiana en las tesis contractualistas de nuestro país; pero advierte que, aquélla tiene su base en un precepto que permite la interpretación favorable de la existencia de una relación de cambio diferente a la societaria.

Sin embargo, las diferencias entre una tesis y otra no son tan pronunciadas como en un principio pudiera parecer.⁶¹⁷ Algún autor entiende así que es posible la conjugación de ambas tesis en una que permita la superación de los obstáculos y carencias argumentativas con las que tropiezan los anteriores razonamientos individualmente considerados y que arrope una doble naturaleza o influencia contractual y societaria de las relaciones del socio cooperativista con la entidad cooperativa, esto es, una relación contractual desarrollada en un contexto societario o, dicho de otro modo, una relación de cambio influenciada y conectada en su nacimiento, duración y extinción por la relación societaria previamente existente.^{618 619}

Así, este vínculo mutualista se articula en unas relaciones intercambiadas entre la entidad y su socio en el desarrollo de la actividad económica cooperativa, hecho que implica un flujo de bienes, servicios y pagos procedentes tanto de la cooperativa como de sus miembros y que, aun siendo necesariamente distintos en función del tipo cooperativo concreto, quedan sujetos a un régimen general especial legalmente establecido.⁶²⁰ Por un lado, en cuanto a los “*bienes de cualquier clase entregados por los socios para la gestión cooperativa y, en general, los pagos para la obtención de los servicios cooperativizados*”, esto es, para las entregas realizadas por los socios a la entidad en el marco de las relaciones mutualistas, éstas “*no integran el capital social*” (son por tanto diferentes de las relaciones estrictamente societarias, de conformidad con lo apreciado por la jurisprudencia del Tribunal Supremo⁶²¹) y “*están sujetas a las*

⁶¹⁷ De esta opinión, entre otros, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 436; VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 174-175.

⁶¹⁸ Vid. TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 66-70. Este autor propone una tesis más compleja en la que la relación contractual se desarrolla en un contexto societario, de forma que el contrato de cambio no se independiza de su contexto societario, sino que se ve influenciado de manera continua en la determinación de su contenido, en su existencia y en su propia extinción. Asimismo, PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 106-107.

⁶¹⁹ En ocasiones la doctrina no se pronuncia de manera expresa, pero su posicionamiento puede deducirse de sus propias palabras. Así, FAJARDO GARCÍA, I. G., *La gestión económica de la cooperativa: responsabilidad de los socios*, Tecnos-Confederación de cooperativa de la Comunidad Valenciana, Madrid, 1997, p. 232, que señala que la regulación de las obligaciones del socio consecuencia de la actividad económica que desarrolla con la cooperativa se contiene, entre otros, en contratos celebrados por la cooperativa con sus socios. Por su parte, LLOBREGAT HURTADO, aunque en desacuerdo, aprecia la singularidad de las relaciones mutualistas entre socio y cooperativa, al menos, en el sector de la producción, cuya relación mutualista habrá de encuadrarse no tanto en el esquema de un contrato de cambio en sentido estricto, sino más bien en el del contrato de trabajo o el del arrendamiento de servicios (LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 186-188).

⁶²⁰ Vid. al respecto, PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 106.

⁶²¹ Vid. la STS de 28 de mayo de 2002 (FJ 2º). Vid. VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 305-312, que, en su análisis del precedente art. 81.2 LGC 1987 (de idéntica redacción) entiende que los bienes entregados por los socios no integran el capital social y tampoco ingresan, en

condiciones fijadas y contratadas con la sociedad cooperativa” (art. 52.3 LC); inciso este último que implica, de acuerdo con la doctrina, la sujeción de las mismas al régimen jurídico de los contratos utilizados, así como a las previsiones dispuestas por la legislación cooperativa, las previstas en los estatutos sociales y las pactadas en los acuerdos sociales (en virtud del vínculo existente entre estas relaciones mutualistas y la relación societaria que une al socio con la cooperativa).⁶²² En dirección contraria, “*las entregas de bienes y prestaciones de servicios proporcionados por las sociedades cooperativas a sus socios, ya sean producidos por ellas o adquiridos por terceros para el cumplimiento de sus fines sociales, no tendrán la consideración de ventas*” (DA 5ª.2 LC). Esta disposición se considera relacionada a la función de superación de la intermediación que la entidad cooperativa lleva a cabo en favor de sus socios y no impide la aplicación de la previsión general del citado artículo 52.3 LC.⁶²³

El factor mutualista de la sociedad cooperativa, como se ha visto, es un tema profundamente debatido que divide a la doctrina científica en diversas posturas y concepciones teóricas. Así, los hay quienes defienden que el intercambio de bienes y servicios concretamente prestados entre la sociedad cooperativa y sus socios – derivados de las relaciones mutualistas – depende del objeto social de la sociedad y que la posición del socio en esa participación en la actividad económica cooperativa varía

principio, en el patrimonio social, aunque están sujetos a las condiciones fijadas y contratadas con la sociedad. Por su parte, crítico con la postura que propugna un modelo de funcionamiento económico en el cual la entidad actúa, en las relaciones mutualistas, como representante, gestor o mandatario de aquéllos, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 408-423, pues en su opinión, el art. 81.2 LGC 1987 no prejuzgaba la relación jurídica por la cual se realizan estas entregas, sino que establecía el régimen jurídico aplicable a las mismas.

⁶²² *Vid.*, como se detalla más adelante, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 433-437; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 106-107; y asimismo, en parte, la citada STS de 28 de mayo de 2002 (FJ 2º). Precepto en el que asimismo se basa la doctrina para deducir que es posible la existencia de pactos particulares de la cooperativa con los socios (VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 174-175, aunque por error se refiere al art. 52.2 LC).

⁶²³ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 107. Vigente el anterior art. 155.2 LGC 1987 (de idéntica redacción), este precepto no puede apoyar la idea de la supresión de la personalidad jurídica de la cooperativa, ni la de una actuación de la cooperativa a modo de mandatario de los socios (PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 420-423). Posteriormente, pero aún vigente la LGC 1987, VICENT CHULIÁ apunta a que el fin que persigue tal disposición es “negar los efectos jurídicos que se derivarían del reconocimiento de estos dos contratos de compra a proveedores y reventa a los socios” (VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 312). Por su parte, ALONSO ANDRIO pone de manifiesto que, si bien las entregas de bienes y prestaciones de servicios de las cooperativas a sus socios plantean singularidades respecto de las habituales en la práctica mercantil, no se excluye la aplicación del régimen jurídico general de la figura de la compraventa entre cooperativa y socios, aunque con especialidades (ALONSO ANDRIO, F., “Disposiciones adicionales, transitorias, derogatorias y finales”, en GARCÍA SÁNCHEZ, J. A. (COORD.), *Cooperativas. Comentarios...*, op. cit., pp. 853-854).

según el tipo de cooperativa,⁶²⁴ y, por otro lado, los hay quienes señalan que la mutualidad hay que predicarla de la finalidad, de la causa (finalidad mutualista).⁶²⁵

Dicho esto, parece necesario diferenciar brevemente entre las relaciones mutualistas en las cooperativas de producción (principalmente las cooperativas de trabajo asociado) de las propias de las cooperativas no de producción (entre las que cabe señalar, integradas o no en una misma categoría, las cooperativas de consumo y las de comercialización). Acerca de las primeras, el legislador (y asimismo un importante sector doctrinal) se ha pronunciado expresamente para concederles una naturaleza societaria (tesis corporativista), pero la doctrina está lejos de aceptar unánimemente esta declaración y formula teorías diversas, algunas de ellas más próximas a las argumentaciones contractualistas, al abogar, como se ha visto en el apartado relativo al estatuto jurídico de los socios, por la existencia de un contrato de trabajo, esto es, por el carácter laboral de la relación jurídica que se desarrolla en el marco de la actividad económica y que vincula en un plano interno las operaciones que se desarrollan entre la sociedad cooperativa y sus socios, otorgando una doble condición al miembro de la entidad como socio y como trabajador (empleado).

Por su parte, tampoco es pacífica la naturaleza de las relaciones que las cooperativas de consumo entablan con sus socios en el desarrollo de su actividad típica; relaciones que para algunos autores se producen en el marco de una empresa de gestión de servicios de base mutualista, que lleva a cabo “una función de interposición gestora

⁶²⁴ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 85, 102-103. Este autor define el carácter mutualista como característica del objeto social y señala su trascendencia en la organización o estructura del tipo societario. Igualmente, vigente la LGC 1987, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 497-505. Haciendo hincapié en la mutualidad como modo de realización del fin social, “el método mutualista”, MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 60. En un sentido similar, como específico modo de cumplimiento de una función social, PASTOR SEMPERE, C. / CANO LÓPEZ, A., “Mutualidad y nuevo derecho cooperativo europeo: un apunte sobre la «desmutualización» de la sociedad cooperativa”, en VARGAS SÁNCHEZ, A. / LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, G. (COORD.), *Las empresas de participación...*, op. cit., pp. 117, 124).

⁶²⁵ “[L]o específico [de esta entidad societaria] está en el objeto – el fin cooperativo de servicio a los socios en la materia u objeto societario –” (GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., p. 104). En este mismo sentido, al analizar la relevancia causal de la mutualidad, LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 156-180). Crítico con ellos, por incurrir en el error de confundir el carácter mutualista con el cooperativo al tiempo que erosionan la distinción entre fin social y objeto social, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 297, 502-505. *Vid.* asimismo, con la mutualidad como principio ordenador con relevancia causal, MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., pp. 91-92; DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., pp. 56-57; CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T. I, p. 578.

respecto de la ayuda recíproca entre los cooperativistas”.⁶²⁶ De esta forma, se enfrentan las posiciones que consideran la existencia en las cooperativas no de producción de una relación sostenida y basada en el vínculo societario frente a las que suponen que el intercambio que se produce entre entidad y socio responde a unas relaciones contractuales autónomas de cambio (v.gr. compraventa), que, por otro lado, podrían igualmente quedar sujetas o influenciadas por el contrato social.

Como se ha indicado más arriba, la relevancia de la adopción de una u otra tesis gravita en la asunción de la aplicabilidad preferente bien del régimen de la sociedad cooperativa bien del relativo al concreto contrato de cambio que se haya celebrado. El hecho de que el artículo 52.3 LC *in fine* establezca con carácter general que las entregas de bienes y pagos de cualquier clase “*están sujetas a las condiciones fijadas y contratadas con la sociedad cooperativa*” (en los mismos términos en que lo hacía el precedente art. 81.2 LGC 1987 y similar asimismo a lo establecido por las normas autonómicas) implica, para la jurisprudencia del Tribunal Supremo, la aplicación de las previsiones estatutarias, las derivadas de acuerdos sociales o las específicamente pactadas. La doctrina, por su parte, entiende que el legislador no ha pretendido pronunciarse acerca de la naturaleza jurídica de la relación cooperativa, sino que sencillamente articula, aunque no sea de forma precisa, el sistema de fuentes aplicable, que concede un amplio margen de autorregulación, pues deja a la voluntad de las partes la determinación concreta de la relación.⁶²⁷

⁶²⁶En opinión de TRUJILLO DÍEZ, la cooperativa de consumo es una empresa de gestión porque se interpone entre la colectividad de socios y el socio que en particular hace la demanda de los servicios sociales, y no entre el socio y el mercado (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 43-66). Asimismo, LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 24-26, 144-145, para la cual lo característico radica en que la reciprocidad de prestaciones no tiene lugar de forma directa e inmediata entre los miembros del grupo sino a través del ente mismo. Posteriormente, sin embargo, se refiere a su función mediadora entre asociados y mercado. Por otro lado, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 323-326, 304-309, respecto a la argumentación de la empresa cooperativa como medio de superar, al menos de forma parcial, la intermediación respecto a terceros no socios y asimismo el planteamiento y las críticas a la teoría de la cooperativa como gestor o representante de los socios.

⁶²⁷ *Vid.* al respecto, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 432-433; VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 155-156. Considera este autor, al hilo del análisis de los antecedentes de este precepto, la importancia de la autonomía de la voluntad, pues “la sociedad puede decidir si fija o no pactos especiales con los socios. Pero si los hay, [...] tienen carácter preferente respecto al contrato social, que tendrá una aplicación subsidiaria”.

Así, la sociedad cooperativa puede decidir concluir pactos especiales con los socios,⁶²⁸ de forma que junto a tales pactos individuales el contenido contractual estará determinado por las normas legales, los estatutos y los acuerdos de los órganos sociales, dada la conexión entre las relaciones económicas cooperativas entre cooperativa y socio y la relación societaria que une la entidad con éste.⁶²⁹ Por tanto, atendiendo a la autonomía de la voluntad de que disfruta la sociedad, en el supuesto de que se hayan celebrado contratos independientes con cada socio (siempre que no se vulneren los valores cooperativos de equidad e igualdad que han de presidir la actuación de la cooperativa respecto de sus miembros, previstos en cierta medida a través del art. 16.2.c) LC), la relación quedará sujeta de manera preferente por tales pactos particulares, aplicándose posteriormente las condiciones generales procedentes de los estatutos, pues en definitiva se trata de relaciones que tienen lugar en el marco de un vínculo societario cooperativo. Sin la concurrencia de estos pactos, considerando así estrictamente la naturaleza societaria de la relación, ésta se regirá por las normas de Derecho de sociedades (estatutos, reglamento de régimen interno, acuerdos sociales, etc.) y, relegado a una aplicación subsidiaria, por analogía, por el régimen contractual más semejante al tipo de relación de que se trate.⁶³⁰

2.3. Precisiones acerca de la actividad cooperativizada en el tipo social cooperativo

La actividad cooperativa, o actividad cooperativizada si se prefiere, es un término ampliamente utilizado por la doctrina especializada y por la normativa

⁶²⁸ La STS de 27 de enero de 1986 (RJ\1986\334) corrobora la posibilidad de que las condiciones que rigen las entregas y pagos para la obtención de servicios sociales puedan venir establecidas tanto a través de condiciones de ámbito general (en los estatutos sociales), como individualmente mediante un acuerdo particular con cada cooperativista (FJ 8). En cualquier caso, es necesaria la observancia del principio de igualdad o paridad de trato en el derecho cooperativo que matiza o condiciona el de la relatividad de los contratos, v. gr., STS de 21 de octubre de 1982 (RJ\1982\5568).

⁶²⁹ Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 106-107, que apunta que a este respecto ha de atenderse, “en principio, al régimen jurídico de los contratos utilizados, sin olvidar las previsiones establecidas en la legislación cooperativa, en los estatutos y en los acuerdos sociales.” Opinión que ya mantenía en *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 418-423. Aunque en defensa de una interpretación distinta acerca de su naturaleza, v. VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 309, para el cual las entregas y los pagos realizados por el socio para la gestión cooperativa, “si expresamente se pacta la compraventa, lo acordado prevalecerá sobre lo establecido en la Ley”.

⁶³⁰ Vid. VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., en esp. pp. 130-132, 155-156; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 433-437. Consideran que para averiguar la voluntad de la sociedad y la existencia o no de estos contratos aislados es necesario conocer cómo se ha articulado la relación en cada caso concreto, cuestión en ocasiones difícil por faltar documentación o pronunciamiento expreso en estatutos. En este caso, defienden que ha de primar la naturaleza societaria de la relación. Cuestión que asimismo conectan a la causa de los contratos.

cooperativa, que la convierte en un parámetro o un criterio de gran relevancia para la determinación de aspectos cooperativos concretos, tanto vinculados al ámbito externo de la entidad como al interno (v. gr. la determinación del ámbito de aplicación de las normas cooperativas estatal y autonómicas; el registro cooperativo competente; los derechos y deberes del socio, en particular, respecto a su participación en la misma; la cuantificación de las ventajas y beneficios económicos; determinados derechos políticos, como, en su caso, el voto plural ponderado; para la constitución de la asamblea; en ocasiones para fijar la aportación obligatoria mínima; como causa de disolución; etc.). Sin embargo, salvo el texto legal cooperativo valenciano y alguna (ya citada) norma de rango inferior de ámbito de aplicación limitado, no queda fijado normativamente el contenido conceptual de tal expresión, ni siquiera de manera imprecisa, ni se ofrece una idea de su significación general o de las características esenciales que la identifiquen (en general o en particular para cada clase cooperativa), con lo que la utilización del término está lejos de ser uniforme⁶³¹ y ha de inducirse por parte de la doctrina a partir de los preceptos dispersos que la tratan o de las observaciones o experiencias particulares que se advierten en la realidad vigente e histórica.

Como se ha puesto de manifiesto al introducir este capítulo, la Ley estatal vigente elimina de su articulado la referencia a la actividad cooperativizada que se encontraba en la disposición final primera de la precedente Ley general de cooperativas de 1987, que la vinculaba a las relaciones internas, introduciendo un nuevo concepto, el del objeto social cooperativizado. Así, únicamente existe una norma cooperativa española de rango legal, de ámbito autonómico, cuyos redactores juzgaron necesario aclarar la significación y el alcance de la ya reiterada y eximia expresión (art. 2, párrafo tercero LCCV). De ambas es de destacar su atención al carácter interno y a los sujetos con los que se desarrolla la actividad, los socios, si bien en el primer caso, se apela al objeto social (eso sí, cooperativizado) y, en el segundo, al cumplimiento del fin cooperativo.

De ámbito estatal, sin embargo, únicamente es posible acudir, como ya se ha puesto de relieve, a dos normas de rango reglamentario – de efectos en principio

⁶³¹ Cfr. VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 64-67, que analiza las expresiones y significados que las normas y la jurisprudencia otorgan a estos términos.

limitados en función de sus respectivos ámbitos de aplicación –, como son el Reglamento del Registro de sociedades cooperativas de 2002 y el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/1989 de cooperativas de crédito; el segundo de los cuales resulta más esclarecedor que el primero en relación con ciertos elementos de relevancia clave de la actividad cooperativa: la relación con los socios y el origen de los derechos y obligaciones propios del vínculo cooperativo.

Es necesario volver brevemente de nuevo sobre las dos declaraciones jurisprudenciales de mayor relevancia en este aspecto, la del Tribunal Constitucional, realizada en su Sentencia 72/1983 y la del Tribunal Supremo de 21 de junio de 1996. En cuanto a las actividades cooperativas, habría que escoger determinados datos especialmente reveladores: la conexión de la función típica de la cooperativa con la mutualidad propia del contexto cooperativo, así como la importancia del especial vínculo interno entre sociedad y socio. Respecto a las relaciones externas, en el posterior capítulo VI, se definen éstas al diferenciar sus caracteres básicos de los de las confusas actividades cooperativas con terceros con no socios.

Más allá del Derecho positivo y de los pronunciamientos jurisprudenciales, aunque sin entrar a valorar todavía la certeza o posible confusión de las percepciones doctrinales vertidas acerca del contenido de la noción de actividad cooperativizada, hay que señalar que un importante sector de la doctrina patrocina el vínculo estrecho que une ésta al objeto social, de forma que no duda en afirmar, al menos en un primer momento y con carácter general para cualquier clase de cooperativa, la correspondencia de la actividad cooperativizada con la actividad propia de aquel elemento del contrato de sociedad. Consideran que es necesario atender al objeto social que desarrolla este tipo de organización empresarial “en cuanto delimitador de las «funciones típicas de la cooperativa»”,⁶³² de manera que la actividad cooperativa “no es otra cosa que la actividad económica propia del objeto social de la entidad”.⁶³³

Expresado en otras palabras, esta línea doctrinal constata las distintas formas de hacer referencia al objeto social de la cooperativa, que serían tanto la actividad

⁶³²Cfr. MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 45, que entiende que es el objeto social el responsable de dar forma y contenido a las funciones típicas (actividad cooperativizada). Sin embargo, asimila aquéllas a las “relaciones (mutualistas)” (segundo aspecto este de gran relevancia).

⁶³³ Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., p. 305.

cooperativizada, como los servicios cooperativizados, y así se entiende por tal actividad la empresarial, la económica, la organizada y desarrollada mediante la sociedad, negando en orden a su identificación la relevancia del sujeto que la realiza, de la actividad interna o la realizada con los socios (aunque este último aspecto apoya su motivación acerca de la posibilidad de que la entidad opere con terceros no socios).⁶³⁴

635

Sin embargo, esta línea doctrinal de opinión conlleva cierta problemática difícil de solventar en relación con diferentes aspectos cooperativos. Cuando se pretende equiparar las nociones de actividad cooperativizada y objeto social, se deriva consecuentemente la gran dificultad de sostener los criterios de aplicabilidad de las normas cooperativas autonómicas que se basan precisamente en la actividad cooperativizada (situación autonómica, en cualquier caso, en opinión de gran parte de la doctrina, de por sí insostenible).⁶³⁶ Por otro lado, algún autor ya empezaba a vislumbrar la confusión latente al tratar en profundidad las cooperativas de trabajo asociado, pues el factor trabajo era una parte de gran relevancia integrante de la actividad nacida de las relaciones internas entre sociedad y socios y si esta actividad cooperativa venía siendo definida por las actividades económicas propias del objeto social, consecuentemente el

⁶³⁴ Cfr. MORILLAS JARILLO, M. J., “El ámbito de aplicación...”, op. cit., pp. 4784-4785. Por otro lado, al igual que en la STS de 21 de junio de 1996, la autora parece considerar actividad instrumental aquella que necesariamente sirve de medio para la consecución del objeto social. Sin embargo, el TC no apreciaba la instrumentalidad y necesidad de tales operaciones respecto del objeto social, pues son instrumentales de la actividad cooperativa y asimismo necesarias para la consecución del fin social. En todo caso, la autora es consecuente, pues si equipara actividad cooperativizada con el objeto social, aquella que es instrumental para la primera lo es también para el segundo. En este sentido, respecto de las cooperativas de trabajo asociado, CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T.I, p. 580.

⁶³⁵ Es numerosa la doctrina que equipara de forma generalizada, sin diferenciar las distintas categorías cooperativas, la actividad cooperativa con el objeto social. *Vid.*, además de la ya citada, ESCOLANO NAVARRO, J. J., “Capítulo II: Constitución...”, op. cit., p. 75; MARÍN LÓPEZ, J. J., “Notas sobre la Ley...”, op. cit., p. 1798; PASTOR SEMPERE, C. / CANO LÓPEZ, A., “Mutualidad y nuevo derecho...”, op. cit., p. 117, que parecen identificar además, en las cooperativas de trabajo asociado, la actividad económico-empresarial propia del objeto social con la oferta o el suministro de puestos de trabajo a los socios; en esta línea también, GADEA, E., *Derecho de las cooperativas. Análisis de la Ley 4/1993, de 24 de junio, de cooperativas del País Vasco*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1999, pp. 107-108. Sin embargo, como ya se ha apuntado, el objeto social debería identificarse, como en cualquier otra empresa, por la actividad económica destinada al mercado de bienes y servicios.

⁶³⁶ Si se entendiera que la actividad cooperativizada se corresponde con el objeto social, muchas de las cooperativas sujetas a una normativa autonómica, habrían de devenir de ámbito estatal. A modo de ejemplo, en una cooperativa de transporte, cuya actividad de prestación de servicios de transporte puede desarrollarse en todo el ámbito nacional (de ahí los problemas del supuesto de litis de la STC núm. 88/1989 de 11 de mayo); también así la STS de 21 de junio de 1996, cuyo objeto social se desarrollaba en todo el territorio nacional, aunque los domicilios de los socios y los centros de gestión y administración se encontraban situados en una CCAA con normativa propia.

dar trabajo a los socios habría de constituir parte del mismo.⁶³⁷ Pero integrar el trabajo en el objeto social tampoco parece del todo satisfactorio, aunque aquél también tenga como finalidad la consecución de los fines sociales y a través del mismo se especifique el objeto social y los socios procuren la ejecución del mismo.

En la categoría de las cooperativas de consumo no se genera tal suerte de problemática, dado que la localización de la actividad cooperativa, o el modo en que ésta se lleva a cabo, es diversa de en las de producción. Es en esta primera categoría cooperativa en la única en la que el objeto social se desarrolla con los propios socios y coincide por tanto con la actividad cooperativizada,⁶³⁸ mientras que en las cooperativas de producción las actividades derivadas de las relaciones internas, mutualistas, entre la cooperativa y los socios se alejan completamente de la propia del objeto social (constantándose de ese modo las particularidades esenciales que separan ambos tipos cooperativos).

En relación con este segundo aspecto, los elementos esenciales que caracterizan el objeto social de las sociedades cooperativas han de ser, *mutatis mutandis*, equivalentes a los que lo configuren, en general, en cualquier sociedad.⁶³⁹ Así pues, de acuerdo con la teoría general elaborada por la jurisprudencia y la doctrina que estudia el Derecho de sociedades, el objeto social de una sociedad cooperativa habrá de estar constituido por la actividad o actividades económicas que se van a desarrollar en el tráfico a través de esta organización creada para la consecución del fin social.

De esta manera parece también entenderlo el legislador cooperativo cuando en la vigente Ley de cooperativas estatal contempla como mención mínima estatutaria el “*objeto social*” (art. 11.1.b) LC) en sustitución de la definición que se encontraba en la previa Ley general de cooperativas de 1987: “*la o las actividades empresariales a*

⁶³⁷ Vid. VALDÉS DAL-RÉ. F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 267-268, para el cual “el objeto social de la cooperativa es tanto la producción de bienes y servicios cuanto la puesta a disposición de los trabajadores-socios de los medios necesarios para ejercer el trabajo”.

⁶³⁸ “Así es propio de [...ésta] el desplegar con sus socios, en cuanto clientes, el objeto social” (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 33, 36).

⁶³⁹ Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 119. En caso contrario, habría de concluirse que no se está ante una verdadera sociedad, sino ante una organización distinta o *sui generis*, como defiende cierta doctrina, en base a la falta de ánimo de lucro (VICENT CHULIÁ, F., voz “Cooperativa...”, op. cit, p. 1722).

desarrollar por la Cooperativa para el cumplimiento de su fin social” (art. 12.4 LGC 1987).

Por tanto, como pone de relieve la doctrina, la sociedad cooperativa de trabajo asociado es igual a cualquier otra organización empresarial en lo relativo a su objeto social, que quedará constituido por las actividades empresariales que ésta desarrolle en el mercado de bienes y servicios para el logro de sus fines.⁶⁴⁰ En las cooperativas de producción, de la que la anterior es el modelo por excelencia, los clientes naturales de la actividad empresarial que configura el objeto social – circunscrito al sector del tráfico económico concreto en el que se desarrolla la actividad económica, por ejemplo, el sector del transporte – son los terceros, mercado en general; de tal modo que aquél es sólo un medio o instrumento para satisfacer el interés de los cooperativistas, convirtiéndose en principio en este tipo cooperativo en una actividad de naturaleza instrumental.⁶⁴¹

Entendido como tal el objeto social, lo propio de las cooperativas de producción es “cooperativizar el trabajo de sus socios; es decir, organizarlo cooperativamente, para obtener unos *outputs* dirigidos a un mercado externo”,⁶⁴² de forma que ha de distinguirse claramente entre aquél (actividad económica lícita desarrollada en el mercado) y la actividad cooperativizada (prestación de trabajo).⁶⁴³ La normativa cooperativa española, y de modo particular, alguno de los textos legales autonómicos, son especialmente sensibles a la idea de que la actividad cooperativa en las cooperativas de trabajo asociado consiste en la prestación del trabajo por parte del socio. Uno de los

⁶⁴⁰ *Vid.*, por todos, como se ha visto, DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas de trabajo asociado...*, op. cit., p. 56. Incluso aquellos que identifican objeto social y actividad cooperativizada consideran que aquél es la “actividad empresarial lícita” o “actividad empresarial” (ESCOLANO NAVARRO, J. J., “Capítulo II: Constitución...”, op. cit., p. 75, aunque después defina el ámbito territorial de la cooperativa en atención a la equiparación del objeto social y la actividad cooperativa).

⁶⁴¹ Cfr. TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 33-36.

⁶⁴² *Vid.* PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 584. Por ello, señala la doctrina que las sociedades cooperativas de trabajo asociado “no serán nunca mutualistas en cuanto a su objeto societario, puesto que como personas jurídicas productivas están abiertas a la mediación mercantil de todo tipo” (DIVAR, J., *Régimen jurídico de las sociedades cooperativas*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1987, p. 34). Así, sea cual sea la naturaleza del vínculo entre sociedad y socios trabajadores, “el objeto que se cooperativiza es el trabajo mismo” (LOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 191, 204, entre otras). En el mismo sentido, TRUJILLO DÍEZ, I. J., “Las relaciones mutualistas...”, op. cit., p. 148.

⁶⁴³ *Vid.* CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T.I, pp. 578-579; DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas...*, op. cit., p. 57. Así, el objeto social lo constituyen las actividades empresariales que desarrolla la cooperativa en el mercado (v. gr., fabricación y venta de determinados productos), mientras que la actividad cooperativa es proporcionar a sus socios puestos de trabajo (VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 61, 67-68, entre otras).

ejemplos más claros es la Ley de cooperativas de Cataluña de 2002, cuyo artículo 114, apartado segundo, dispone de manera expresa que “*se entiende por actividad cooperativizada en las cooperativas de trabajo asociado el trabajo que prestan en ellas los socios trabajadores y los trabajadores contratados [...]*”; idea que ya se había anunciado en la parte expositiva de la norma.⁶⁴⁴ Prácticamente la misma declaración recoge la Ley de cooperativas de Aragón de 1998 tras la reforma operada por la Ley 4/2010, de 22 de junio, que añade en este sentido un tercer párrafo al artículo 72.1.

En otras normas autonómicas, simplemente se dice que los socios se asocian en este tipo cooperativo para “*desarrollar la actividad cooperativizada de prestación de su trabajo*”; hablan del “*trabajo cooperativizado*” o de la “*relación laboral cooperativizada*”; o ubican el inicio de la actividad cooperativizada en el momento en que comience efectivamente la prestación de su trabajo.⁶⁴⁵ Mucho más difusa es la Ley de cooperativas estatal, que únicamente dispone de forma expresa respecto de los socios de trabajo (y por tanto en cooperativas que no son de trabajo asociado, aunque refiriéndose a una figura en esencia equivalente a los socios trabajadores), que su actividad cooperativizada consiste en la prestación de su trabajo personal en la cooperativa (art. 13.4 LC).

Como se ha manifestado, la cuestión es que, a pesar de la pretensión de uniformidad que persigue parte de la doctrina, en las distintas clases o categorías de sociedades cooperativas la actividad cooperativa no se presenta de igual manera. Algún autor ha expresado de forma clara e inteligible las distintas posiciones que ocupa la sociedad, la actividad cooperativizada y la actividad instrumental dentro de la cadena de producción-distribución-consumo.⁶⁴⁶ En una cooperativa de consumo, la actividad típica de la entidad en relación con sus socios es de oferta, de forma que la cooperativa ofrece a sus socios bienes y servicios, realizando una actividad de consumo frente al

⁶⁴⁴ Se observa como el precepto considera actividad cooperativa tanto la actividad (el trabajo) con los propios socios como con terceros no socios con similares necesidades (trabajadores contratados).

⁶⁴⁵ Entre otras, la precedente LGC 1987 (art. 118); LCCL 2002 (art. 108); LCCV 2003 (art. 89).

⁶⁴⁶ Vid. MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 67-69. Este autor considera para que una sociedad cooperativa sea empresario ha de ofrecer bienes y servicios al mercado. De ahí su análisis de la posición de oferente o demandante que asume la entidad respecto de las distintas actividades que desarrolla y respecto de los sujetos, socios o terceros (mercado), con los que las lleva a cabo. En este punto se sigue la argumentación expuesta por este autor. Asimismo, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 89-90.

mercado, que la abastece (actividad instrumental).⁶⁴⁷ En el otro extremo se encuentra la cooperativa de producción (considerándola en sentido estricto, la cooperativa de trabajo asociado), en la que la actividad típica que realiza la cooperativa para sus socios es de demanda. La sociedad demanda trabajo de los socios (que ofrecen trabajo), el resultado del cual posteriormente la sociedad debe ofrecer al mercado, realizando así el objeto social, la actividad instrumental cuyo destinatario es este mercado externo.⁶⁴⁸

Hay que tener en cuenta que se trata de situaciones que podrían llamarse puras, porque en la práctica es posible encontrar situaciones difusas o intermedias, como el caso, ampliamente permitido por la legislación cooperativa, en el que las cooperativas de consumidores y usuarios pueden realizar actividades de oferta sin limitaciones a terceros no socios;⁶⁴⁹ o el supuesto de las cooperativas de comercialización (o incluso de servicios, según se definan las distintas categorías). En éstas, en las que cabría incluir las cooperativas de transportistas, las actividades típicas cooperativas se nutren de ambos bandos, por una parte, son actividades de oferta a los socios de los productos o servicios que éstos demandan y que la sociedad adquiere del mercado (como en las cooperativas de consumo) y, por otra, actividades de demanda, pues los productos o servicios proporcionados por los socios se ofrecen al mercado externo, tras darse, en su caso, la demanda previa (o posterior) de la entidad a sus miembros (como en las de producción). De este modo, la actividad cooperativa se realiza tanto con los socios como clientes consumidores (en su calidad de socio-usuario), en el primer caso, como con los socios como proveedores o productores de los bienes y servicios destinados al mercado externo, en el segundo.⁶⁵⁰

En resumen, a la vista de los diversos tipos o categorías cooperativas, la actividad cooperativizada únicamente puede equipararse al objeto social en el caso de

⁶⁴⁷ Así, de acuerdo con el citado autor, esta entidad es empresario cuando realiza la actividad típica (aunque no hacia el mercado, sino hacia un “mercado interno”).

⁶⁴⁸ Así pues, la cooperativa de producción es empresario cuando realiza la actividad instrumental. No es por tanto, una situación uniforme, puesto que la actividad de oferta (que caracteriza al empresario) está en ambos tipos cooperativos, aunque de forma distinta.

⁶⁴⁹ Estas entidades pueden llevar a cabo una actividad que forma parte, al mismo tiempo, de la actividad cooperativa y del objeto social, destinada tanto a los socios como a terceros. Cuestión aparte sería la calificación que recibirían conforme a la normativa fiscal.

⁶⁵⁰ *Vid.* VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 69-73. Este autor realiza un análisis de las clases de cooperativas en función de su actividad cooperativizada, clasificándolas en cooperativas de consumo, de producción y de comercialización; aunque incluye las cooperativas de servicios en la categoría de las de consumo y las de transportistas en la categoría de las de producción.

las cooperativas de consumo, en las que, en puridad, hay una completa coincidencia; mientras que en las cooperativas de comercialización se da una coincidencia parcial (en la función que asume la entidad como estructura de consumo), y en las cooperativas de producción, por último, la actividad cooperativa y la constitutiva del objeto social se encuentran en planos completamente diferenciados, constituyéndose este último en medio para la consecución de la denominada por un sector de la doctrina finalidad mutualista y, por ende, de los fines sociales.⁶⁵¹

Al hablarse de la operatividad de la entidad cooperativa respecto de su actividad típica, es necesario apreciar así que en la primera categoría de cooperativas, cooperativas de consumo, las operaciones se realizan (principalmente) con y para los socios, mientras que en las cooperativas de producción tales operaciones cooperativas aun llevándose a cabo asimismo con y para los socios, son en ocasiones confundidas con otro tipo de actividades que la cooperativa desarrolla con destino al mercado externo de bienes y servicios, las actividades económicas propias del objeto social (aunque podrían asimismo intervenir socios, pero en calidad de terceros). Como advierten algunos autores, la razón de la confusión entre estas y otras nociones del ámbito cooperativo se produce al tratar de dar una explicación compleja y unitaria al fenómeno cooperativo partiendo de las premisas particulares del modelo de cooperativa de consumo; difícilmente exportable como se ha visto a la cooperativa de producción.⁶⁵²

Visto que el objeto social no puede ofrecer una explicación adecuada en orden a configurar la actividad típica desarrollada por la sociedad cooperativa de una manera unitaria, es necesario atender a las posibles alternativas, que han de pasar necesariamente por redefinir el término de manera que tenga un alcance distinto del

⁶⁵¹ Una aproximación breve y didáctica la proporciona CHAVES RIVAS, para el que “mientras las «cooperativas de consumo» cumplen su finalidad mediante el desarrollo de la actividad económica que constituye su objeto social, de forma casi exclusiva, con parte de sus socios (socios usuarios), pudiendo acudir, para realizar tal actividad, al trabajo tanto de otros socios (socios de trabajo), como de terceros no socios; sin embargo, las Cooperativas de Trabajo Asociado cumplen su finalidad mediante el desarrollo del objeto social con terceros y, para ello, debe acudir, de forma casi exclusiva, al trabajo de los socios trabajadores (los únicos socios existentes, a salvo los socios colaboradores), quienes, a su vez, prestan su trabajo únicamente para la cooperativa. Por tanto, en las Cooperativas de Trabajo Asociado el objeto social es un medio o instrumento para la consecución de la finalidad mutualista de la cooperativa consistente en proporcionar empleo a los socios” (CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T.I, pp. 578 – 580).

⁶⁵² En este sentido se expresa TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 33.

conformado por las actividades económicas propias del objeto social, circunscrito por tanto a nuevos parámetros (en cualquier caso ya brevemente apuntados).

La Ley general de cooperativas de 1987 y la jurisprudencia ofrecían un auxilio en la resolución de estas cuestiones, atendiendo a las relaciones de carácter cooperativo interno, esto es, las de la cooperativa con sus socios. A pesar de que el nexo con el objeto social ha resultado inadecuado, es posible entender que el apoyo de la doctrina, e incluso de la derogada norma general cooperativa, a esta tesis estuviera fundamentada en la constatación del carácter económico de una actividad que además había de realizarse de manera cooperativa. Por ello, la actividad relevante abarca un determinado tipo de actividades económicas, a veces coincidentes con el objeto social, otras ajenas al mismo, que en cualquier caso derivan de un especial vínculo societario, el cooperativo. Así, aunque cierta doctrina considere que la definición de la actividad cooperativa no depende necesariamente de los sujetos que la lleven a cabo, sino del objeto social, el concepto que se propone se determina en parte precisamente en función de las personas, físicas o jurídicas, que la realizan, es decir, los socios, pero por el especial vínculo que los une a la sociedad (sin que con ello se pretenda limitar, en principio, la actuación de la cooperativa respecto de terceros ajenos a su base social. *Vid.* el apartado relativo a las operaciones con no socios).

Con las normas vigentes, sin embargo, y atendiendo a las opiniones doctrinales, se hace necesario constatar el uso de un concepto de actividad cooperativa que reúne en sí mismo una vertiente interna y una vertiente externa de la misma. A una u otra vertiente hacen referencia las normas cooperativas según el supuesto de hecho, pero denominándolas en cualquier caso de una única forma, actividad cooperativizada o alguna de sus variantes usuales (actividad cooperativa o servicios u operaciones cooperativizados). La vertiente interna deviene en la actividad relevante que se constituye como criterio para delimitar el ámbito de aplicación de las normas cooperativas autonómicas y ciertos aspectos de la vida interna societaria (aquellos que se valoran en función de la participación del socio en la misma). La segunda de ellas, permite la incorporación al disfrute de los servicios prestados por la cooperativa de terceros ajenos a la base social. En un sentido similar, doctrina relativamente reciente confirma el uso por el Derecho positivo de dos diferentes nociones de actividad cooperativizada, un concepto amplio, consistente en la actividad económica

desarrollada por la entidad tanto con socios como con terceros, e íntimamente vinculada al objeto social; y otro estricto, limitado a la actividad interna operada entre la sociedad y sus socios.⁶⁵³

Es, en parte, a esta vertiente interna (o concepto estricto) a la que la actividad cooperativa debería ver circunscrito su ámbito efectivo. El problema ha surgido en el contexto español básicamente por la especial concepción que durante tiempo se ha defendido de la mutualidad – y por ello de la posibilidad (o imposibilidad mejor) de realizar actividades con terceros no socios – así como por la necesidad de encontrar un elemento clave o criterio que permitiera determinar cuándo una sociedad cooperativa había de quedar sujeta a alguno de los textos legales cooperativos autonómicos. Por ello, *de lege ferenda*, se propone el uso de la expresión actividad cooperativa (o si se prefiere actividad cooperativizada) como aquella actividad de carácter económico nacida de las relaciones jurídicas mutuales que se desarrollan entre la sociedad cooperativa y sus socios, y que tiene como objetivo la satisfacción de los fines sociales, o lo que es lo mismo, las operaciones realizadas por la cooperativa con o en beneficio de sus socios en un plano interno, mutual y desarrolladas en el marco cooperativo.

De esta concepción general pueden extraerse determinadas características básicas. En primer lugar, es una actividad de carácter económico e interno derivada de una relación jurídica compleja. En el caso del tipo societario cooperativo, con la adquisición de la condición de socio nacen vínculos de distinta naturaleza, entre ellos, como señala la jurisprudencia del Tribunal Supremo,⁶⁵⁴ las relaciones societarias en sentido estricto y las relaciones cooperativas o mutualistas (en el sentido de mutualidad aplicado al ámbito cooperativo). La relación mutual o mutualista existente entre cooperativa y socio posee un carácter jurídico (*Vid.* el apartado que analiza la relación que vincula socio y sociedad cooperativa de transporte) y, al mismo tiempo, supone una proyección que excede de este ámbito puramente jurídico y alcanza las actividades y operaciones que realiza la entidad con sus socios, las actividades cooperativas o cooperativizadas, la actividad societaria interna, típica, en palabras del Tribunal

⁶⁵³ Cfr. VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 67-68, que no considera correcta la identificación de la actividad cooperativizada con el objeto social, característica correspondiente al concepto amplio.

⁶⁵⁴ *Vid.* el análisis realizado respecto de la STS de 28 de mayo de 2002.

Constitucional.⁶⁵⁵ Se trata por tanto de los servicios basados en la oferta o la demanda (o ambos, en función de la clase de cooperativa) que presta la sociedad a sus miembros, expresión de los deberes societarios de colaboración,⁶⁵⁶ cuya finalidad es la satisfacción de sus específicas aspiraciones y necesidades económicas y sociales, de modo que esta actividad es el medio o instrumento directo a través del cual se pretenden conseguir los intereses y objetivos mutuales o comunes de la sociedad.⁶⁵⁷

Por ello, como actividad desarrollada en el ámbito interno, resulta relevante en función del sujeto con quien se realiza, de modo que habría de darse uso a la expresión actividad cooperativa sólo cuando en ella intervengan sujetos que ostenten la condición de miembros de la sociedad. Como se analiza posteriormente, la sociedad cooperativa puede entablar relaciones jurídicas de dos tipos con terceros ajenos a su base social. Por un lado, como empresa que actúa en el tráfico económico, ha de relacionarse al igual que cualquier otra organización empresarial con el mercado. Estas relaciones externas no están (ni lo han estado nunca) sujetas a límite alguno. Por otro lado, hay sujetos con similares o idénticas necesidades a las propias de los socios, a los que la sociedad cooperativa puede (con sujeción a determinados condicionamientos y límites, tanto desde un punto de vista teórico como de Derecho positivo) brindar las mismas actividades o servicios que ofrece a sus socios (*Vid.* el apartado relativo a las operaciones con terceros no socios). Desde una perspectiva normativa sería interesante

⁶⁵⁵ La doctrina advierte que no hay que confundir la actividad cooperativizada y la relación mutualista de la que nace, aun cuando están íntimamente relacionados en su génesis, pues la primera es una actividad económica, mientras que la relación mutualista de la que surge es una relación jurídica (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 400 y 422). Por otro lado, consideran que uno de los rasgos distintivos de las cooperativas es “el desarrollo de una actividad cooperativizada entre los socios y la sociedad, esto es, una actividad interna realizada por los socios e íntimamente ligada a la consecución del objeto social de la cooperativa” (aunque tal vez podría matizarse que está ligada a la consecución del fin social, más que del objeto social, que es, en su caso, medio o instrumento). Se deduce también este criterio de las palabras de PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 72, al hablar de la determinación del domicilio de la cooperativa de acuerdo con el art. 3 LGC 1987.

⁶⁵⁶ Cfr. TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 121. De esta forma, las actividades cooperativas son expresión del derecho-deber de participación y constituyen asimismo premisa o condición que determina el alcance de los derechos y obligaciones que han de configurar el estatuto del socio cooperativo.

⁶⁵⁷ “Estas necesidades y aspiraciones económicas y sociales comunes de los socios se satisfacen mediante el desarrollo de [... la] actividad *cooperativa* o *cooperativizada*” (VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., p. 63, cursiva del autor), y asimismo de las actividades propias del objeto social, pues, aun no siendo equivalentes en todo tipo de cooperativas, igualmente tienden a satisfacer las necesidades e intereses sociales. *Vid.* VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 269-270. Así, la actividad cooperativizada “es aquella fase del proceso productivo en cuya participación el socio encuentra el instrumento directo de satisfacción de su interés” (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 34).

incentivar la adhesión de estos sujetos, potenciales socios, dando así cumplimiento a los valores y principios cooperativos de puertas abiertas, de información, de solidaridad y de apertura a la comunidad, y fomentado a un tiempo las ideas del cooperativismo y su desarrollo.

Sin embargo, con el fin de evitar mayor desconcierto y evitar conceptos indeterminados, este segundo tipo de relaciones que entabla la sociedad con terceros, similares a las que despliega con sus propios socios, no deberían incluirse en el término actividad cooperativa o actividad cooperativizada; hecho que, en cualquier caso, no significa que puedan o no darse o que la cooperativa tenga o no prohibida su realización, sino que sólo las que de este tipo se desarrollen con socios se denominarán actividades y servicios estrictamente cooperativos. En esta línea de interpretación, la actividad cooperativa únicamente adquiere significado propio cuando se desarrolla con la intervención de socios en el marco de la relación mutualista produciendo efectos básicamente localizados en la esfera cooperativa interna.⁶⁵⁸

Por todo ello, aun cuando sigue siendo relevante para la consecución de los fines sociales, se descarta como elemento básico definitorio la relación de la actividad cooperativa con el objeto social, pues en las cooperativas de consumo ambas nociones cumplen funciones y poseen contenidos similares, pero en las de producción existen ciertas actividades económicas, parte del objeto social, que ostentan un claro carácter instrumental y necesario; calificativos que han de predicarse en relación con la actividad cooperativa y el fin social y no, como erróneamente se emplea, respecto del objeto social. En cualquier caso, esta diferenciación entre actividad principal y actividad instrumental o accesorio y necesaria podría considerarse vana si se optara por recomponer el estado fragmentado del sistema legal cooperativo español en aras, como mínimo, de garantizar la unidad de mercado. De ser así, los efectos o la influencia externa relativa a la delimitación de los ámbitos de aplicación de las normas cooperativas del término actividad cooperativa sería asimismo innecesaria y podría enfocarse con exclusividad al ámbito estrictamente interno de las relaciones societarias

⁶⁵⁸ La jurisprudencia del TC y del TS, como se verá, constatan la posibilidad de que la cooperativa ofrezca servicios cooperativos a terceros, sin embargo, la utilización de la expresión “actividad cooperativizada con terceros no socios”, ha dado lugar a la confusión de aspectos de ámbito interno y externo con caracteres y efectos diversos. *Vid.* al respecto, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 424-425.

cooperativas (especialmente en lo relativo a los derechos y deberes derivados de la participación del socio en la misma).

Por último, haciendo un análisis inverso, es útil reconocer aquellas operaciones, relaciones o categorías que siendo similares o cumpliendo alguna de estas características no es posible subsumir en la noción de actividad cooperativa presentada. Como así pone de manifiesto la doctrina de manera clara, han de valorarse como ajenas a este concepto las actividades instrumentales; las actividades extracooperativas; las extraordinarias;⁶⁵⁹ y, en general, aquellas otras propias del objeto social que no estén destinadas a su desarrollo en el específico marco cooperativo interno.⁶⁶⁰

Apuntalado el alcance y el marco general en el que han de clasificarse las distintas actividades, de cualquier tipo, que una sociedad cooperativa desarrolla como medio de alcanzar sus fines, a continuación se analizan en particular aquellas que en concreto van a realizar las cooperativas dedicadas a la prestación de servicios en el sector de los transportes, tratando de ubicarlas en el grupo en el que más se adecúen sus propias características – en el objeto social, en la actividad cooperativa, en las actividades instrumentales, etc. – entrando a considerar posteriormente la actuación cooperativa exclusiva respecto de sus miembros o la posibilidad de operar con terceros no socios, así como la exclusividad en la actuación de los propios socios respecto de su entidad, tanto en base a las normas cooperativas cuanto a las disposiciones procedentes de la normativa ordenadora de los transportes terrestres y de su contrato.

⁶⁵⁹ Actividades extracooperativas y extraordinarias en el sentido de la normativa cooperativa estatal, especialmente art. 57 LC. *Vid.* el apartado relativo a las operaciones con no socios.

⁶⁶⁰ De manera similar, TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 34-36, para el cual no constituyen actividad cooperativizada “a) las actividades instrumentales, que necesariamente habrá de realizar la cooperativa en cumplimiento de su fin social; b) las actividades extracooperativas, propias de la actividad cooperativizada pero desarrolladas con no socios; c) las actividades extraordinarias, distintas no ya de la actividad cooperativizada, sino del propio objeto social y d) las que quedan fuera de la específica actividad cooperativizada, aun constituyendo una actividad propia del objeto social”. *Vid.* asimismo, VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., p. 68.

3. ACTIVIDADES EN LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

3.1. Actividad de transporte como actividad delimitadora del objeto social en las sociedades cooperativas de transporte

3.1.1. Actividad empresarial del sector del transporte. Nociones de porteador contractual y porteador efectivo

Como se ha expresado a la hora de analizar la teoría general del objeto social elaborada por la doctrina y jurisprudencia del Derecho de sociedades, éste, como elemento del contrato de sociedad, está compuesto por las actividades económicas desarrolladas en el tráfico a través de la organización empresarial creada para el logro del fin social último. Se trata, de este modo, de la actividad material que los socios se proponen desarrollar en un sector económico determinado, que habrá de ser lícita, posible y estar determinada en los estatutos sociales.⁶⁶¹ Así pues en las sociedades cooperativas de transporte habrá de considerarse que las actividades empresariales de prestación de servicios de transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo que llevan a cabo y que están destinadas al mercado externo conforman las actividades propias del objeto social, con independencia de que posteriormente pueda identificárselas, total o parcialmente, de ser esto posible, con la actividad cooperativa interna desarrollada entre la cooperativa y sus socios.

La actividad empresarial desarrollada en el concreto sector del transporte podría organizarse en distintas etapas que posteriormente será necesario analizar con más detalle en orden a determinar cuáles de las operaciones que las integran han de ser realizadas (de existir imperativo legal) por o con destino a la sociedad, los socios o terceros. Entre ellas, someramente, cabe reconocer unas actividades iniciales de gestión, información, oferta y organización de servicios, en definitiva unas actuaciones preparatorias previas a la fase principal; fase ésta de gran relevancia que culmina con la celebración del contrato de transporte con los clientes cargadores, para así pasar a la fase ejecutiva del mismo que se materializa en la prestación efectiva de los servicios de transporte y que finaliza, si el contrato se ha cumplido de conformidad con lo pactado, con la entrega de las mercancías incólumes en destino.

⁶⁶¹ *Vid.* el apartado relativo a las precisiones acerca del objeto social y, en especial, SAÉNZ GARCÍA DE ALBIZU, J. C., *El objeto social...*, op. cit., pp. 23-42.

La fase central de las actividades de transporte es, en definitiva, la contratación del transporte por parte del porteador con sus clientes y es la que permite identificar los sujetos que intervienen en el mismo, las operaciones a realizar y el contenido de los derechos y obligaciones que ostentan y asumen aquéllos derivados de la normativa de transportes o de la autonomía de la voluntad expresada en las particulares cláusulas contractuales.

A diferencia del silencio mantenido por la anterior regulación dispuesta por el Código de comercio, la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre, tras delimitar el ámbito de aplicación de la norma a los contratos de transporte terrestre de mercancías realizados por medios mecánicos con capacidad de tracción propia (art. 1)⁶⁶² y concretar el ámbito de aplicación material de la norma, identifica este contrato como “*aquel por el que el porteador se obliga, a cambio de un precio, a trasladar las mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato*” (art. 2.1 LCTTM).⁶⁶³ De esta noción general del contrato de transporte, de procedencia y concepción dogmática, asumida finalmente por el legislador,⁶⁶⁴ se deducen una serie de rasgos fundamentales que lo caracterizan y le dan contenido.

Por un lado, el contrato de transporte es un contrato subsumible en la categoría de los contratos de arrendamiento de obra – y no, como erróneamente calificaba la Exposición de Motivos del Código de comercio, en el apartado dedicado a los transportes terrestres, un contrato de arrendamiento de servicios –, por lo que no se pretende la realización de una mera actividad (una actividad en sí misma considerada) por parte del sujeto que ostenta la cualidad de porteador, sino más bien la obtención de un resultado, pues pesa sobre éste una obligación calificada como de resultado y, a diferencia de la modalidad expresada por la norma decimonónica, asume el riesgo de su

⁶⁶² Vid. entre otros, en relación con el ámbito objetivo de aplicación de la norma, EMPARANZA SOBEJANO, A., “Artículo 1. Objeto”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, op. cit., en especial, pp. 55-57.

⁶⁶³ Por todos, SÁNCHEZ ANDRÉS, A., voz “transporte”, en *Enciclopedia Jurídica Básica*, IV, op. cit., p. 6651, que, con anterioridad al concepto legal, proporcionaba un concepto similar de contrato de transporte. Por otro lado, no se pretende realizar aquí un análisis exhaustivo del régimen de este tipo contractual, sino en cuanto permita ofrecer un marco en el que ubicar las actividades empresariales desarrolladas por las cooperativas de transporte y analizar sus particularidades.

⁶⁶⁴ Vid. EMPARANZA SOBEJANO, A., “Artículo 1. Objeto”, op. cit., p. 54, quien considera que no se ha incorporado ningún elemento novedoso en la configuración dogmática del contrato de transporte terrestre, aunque la definición legal supone que sus principales características quedan debidamente plasmadas evitándose así cualquier duda al respecto.

prestación.⁶⁶⁵ De este modo, el resultado cuya consecución asume el transportista consiste en desplazar las mercancías hasta el lugar fijado y entregarlas sin pérdidas ni averías,⁶⁶⁶ o lo que es lo mismo de acuerdo con el tenor literal de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, “*la mercancía transportada deberá ser entregada al destinatario en el mismo estado en que se hallaba al ser recibida por el porteador, sin pérdida ni menoscabo alguno, atendiendo a las condiciones y a la descripción de la misma que resultan de la carta de porte*” (art. 34.1 LCTTM).

Este resultado, como corrobora la doctrina y finalmente se dispone por la normativa jurídico-privada vigente, tiene un carácter “fungible”, de forma que puede llevarse a cabo de forma directa por el porteador, con sus propios medios, o puede acudir a un tercero para su ejecución,⁶⁶⁷ dando lugar a la diferenciación de las nociones de porteador contractual y porteador efectivo; distinción que se trata a continuación por reunir características que podrían llegar a aplicarse a supuestos en los que intervienen cooperativas de transporte y, especialmente, las de transportistas.

El contrato de transporte, consensual y de carácter no formal por no precisarse de especial forma para considerar válidamente emitidos los consentimientos de los

⁶⁶⁵ Respecto del contrato de obra (*locatio operis*), como contrato consensual y oneroso, en el que, también a diferencia del arrendamiento de servicios, el contratista trabaja “a riesgo y ventura”, DÍAZ MORENO, A., “El contrato de transporte terrestre”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G., J. (COORD.), *Derecho mercantil II*, Vol. II, ed. 13ª, Ariel, Barcelona, 2009, p. 636; CABANILLAS SÁNCHEZ, A., voz “Contrato de obra (D.º Civil)”, en *Enciclopedia Jurídica Básica*, op. cit., pp. 1597-1603; ROVIRA SUEIRO, M., “El contrato de obra”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (DIR.), *Tratado de contratos. Tomo III. Contratos asociativos, contratos de prestación de servicios y realización de obras, contratos aleatorios, contratos para evitar o dirimir conflictos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2009, pp. 3325-3344. Acerca del contrato de obra por empresa, DE CASTRO, J. L., voz “Contrato de obra por empresa (D.º Mercantil)”, en *Enciclopedia Jurídica Básica*, op. cit., pp. 1603-1605; y respecto del contrato de transporte como variedad de éste, PILOÑETA ALONSO, L. M., “El subtransporte...”, op. cit., pp. 1406-1408.

⁶⁶⁶ Por todos, RECALDE CASTELLS, A., “El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril: concepto, naturaleza y caracteres. La documentación del contrato”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. / RECALDE CASTELLS, A. (DIR.), *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor (Navarra), 2008, p. 48.

⁶⁶⁷ Vid. entre otros, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., pp. 241-242; RECALDE CASTELLS, A., *El conocimiento...*, op. cit., pp. 365 y ss., sobre el compromiso en nombre propio para transportar y la asunción de la responsabilidad derivada de la inexecución del resultado prometido, así como la irrelevancia de que el porteador tenga en propiedad o posea los vehículos, o que realice el transporte con medios propios o de terceros. Asimismo, GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Intermediarios del transporte...”, op. cit., p. 1739; VICENT CHULIÁ, F., *Introducción...*, op. cit., p. 986; ZURIMENDI ISLA, A., “Régimen jurídico de la pluralidad de porteadores en el CMR”, en *RDT*, núm. 1, 2008, pp. 99-100. “Jurídicamente, lo que constituye a una persona en porteador es la asunción contractual del riesgo del transporte y no el acto material de llevarlo a cabo” (PILOÑETA ALONSO, L. M., “En torno a la configuración jurídica de los contratos de expedición y transporte”, en *RDM*, núm. 239, 2001, pp. 139-141).

contratantes,⁶⁶⁸ supone el nacimiento de un elenco de derechos y obligaciones esenciales que dan contenido jurídico a la posición que ocupa cada una de las partes del contrato de transporte, el porteador y el cargador o remitente.⁶⁶⁹ Sin entrar a analizar en detalle el estatuto jurídico de cada uno de ellos por haber generado su estudio ya numerosa y relevante literatura, es necesario destacar en cualquier caso, respecto del primero, la esencial obligación de trasladar las mercancías objeto del contrato hasta el punto de destino acordado, bajo las condiciones pactadas y de conformidad con las disposiciones legales aplicables; y una segunda obligación *ex recepto* de custodia de aquellas mercaderías. Así lo pone de manifiesto en la actualidad la normativa jurídico privada vigente al señalar que el porteador “*asume la obligación de conducir a destino las mercancías objeto de transporte para su entrega al destinatario*” (art. 28.2 LCTTM) y asimismo “*está obligado a guardar y conservar las mercancías objeto de transporte desde que las recibe en origen hasta que las entrega en destino, de conformidad con lo estipulado en el contrato y las disposiciones de la Ley*” (art. 28.1 LCTTM).⁶⁷⁰

En contraposición y bajo la consideración del carácter bilateral y oneroso del contrato de transporte, a la otra parte, el cargador o remitente, le corresponde en principio, y como regla general, la obligación del pago del precio del transporte, salvo que otra cosa se pactara de forma expresa, como puede ser la realización del mismo a portes debidos de conformidad con el artículo 37.2 LCTTM. Como solución original de la reciente normativa y con el fin, como manifiesta la Exposición de Motivos de la norma legal, de “*poner fin a ciertos abusos de la práctica cometidos en perjuicio de los legítimos intereses del porteador*” (apdo. III EM LCTTM), el cargador habrá de hacerse cargo del mismo en el supuesto de incumplimiento por parte del destinatario, sobre la base de la responsabilidad subsidiaria que asume *ex* artículo 37.2, segundo párrafo, LCTTM.

Es en relación con el contenido jurídico-obligacional del compromiso asumido por el porteador en el marco del contrato de transporte que es posible delimitar los

⁶⁶⁸ Vid. entre otros, MARTÍNEZ SANZ, F., “Transporte de mercancías por carretera (I). Transporte interno”, en ID. (DIR.), *Manual de Derecho del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2010, p. 175; EMPARANZA SOBEJANO, A., “Artículo 1. Objeto”, op. cit., p. 54.

⁶⁶⁹ Al respecto, MARTÍNEZ SANZ, F., “Transporte...”, op. cit., pp. 178-181. Respecto a la normativa precedente, por todos, SÁNCHEZ ANDRÉS, A., voz “transporte”, op. cit., pp. 6653-6655.

⁶⁷⁰ En relación con la configuración y el contenido de las obligaciones de custodia y conducción de la mercancías, v. VELASCO SAN PEDRO, L. A., “Artículo 28. Custodia y transporte”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, op. cit., pp. 347-361.

rasgos esenciales que han de estar presentes en la configuración de la posición jurídica del mismo. En el contexto de las formas de organización empresarial cooperativas, es relevante la determinación del sujeto que ostenta la condición de porteador especialmente en el caso de las sociedades cooperativas de transportistas – aunque en ocasiones resulta también confuso en las cooperativas de trabajo asociado de transporte –, puesto que, como se ha podido comprobar, son dos las figuras que, implicadas en el transporte, podrían “rivalizar” en la asunción de tal posición: por un lado, la propia sociedad, aun no habiendo de cumplir ésta todos los requisitos administrativos necesarios relativos al título habilitante para la prestación de estos servicios en el mercado; por otro, los socios, que a su vez, son personas físicas o jurídicas, con la calificación administrativa de transportistas en virtud de su condición de titulares de la autorización administrativa correspondiente y que, en su caso, podrían contratar el transporte al margen de las actuaciones desarrolladas en el marco cooperativo.

La figura del porteador se define por el texto legal como el sujeto que “*asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos*” (art. 4.2 LCTTM). De esta forma, el porteador, como parte del contrato, es la persona física o jurídica que asume la obligación de traslado en nombre propio y en las condiciones pactadas.⁶⁷¹ Previamente a la promulgación de la Ley del contrato de transporte terrestre, en la LOTT ya se intuye, si bien en el marco de la ordenación de los transportes terrestres y por tanto desde una perspectiva en principio *iuspublicista*, la importancia del porteador contractual, al reconocer el artículo 54 de esta norma que “*la realización del transporte público se llevará a cabo bajo la dirección y responsabilidad de las personas que lo hayan contratado como porteadores*” (sin perjuicio de que a continuación considere que tal realización haya de efectuarse a través de su propia organización); así como, al exigir a la agencia de transporte la realización de la contratación en nombre propio, tanto con el transportista, como con el usuario o

⁶⁷¹ Vid. MARTÍNEZ SANZ, F., “Artículo 4. Sujetos”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, op. cit., p. 76, que analiza los elementos subjetivos del contrato, que no las partes, pues el art. 4 LCTTM aporta las definiciones legales de cuatro categorías (cargador, porteador, destinatario y expedidor), de las cuales sólo las dos primeras son parte del contrato en sentido estricto.

cargador, ocupando así la posición de usuario o cargador frente al transportista y de transportista frente al primero (art. 120.2 LOTT).⁶⁷²

Independientemente de la normativa de ordenación de los transportes terrestres, de naturaleza esencialmente administrativa – que requiere que el transportista (titular de una autorización administrativa de transporte) disponga de medios materiales para el desarrollo de la actividad de transporte y de hecho efectúe el transporte público a través de su propia organización, salvo los supuestos excepcionales de colaboración (en especial, art. 54 LOTT, cuyo mandato legal se concreta en el art. 48 ROTT y el art. 19 de la Orden FOM/734/2007)⁶⁷³ –, el hecho de que el traslado de las mercancías se efectúe materialmente a través de personas o medios distintos de los del sujeto con el que el cargador contrató en nombre propio representa la constatación de la existencia de dos posibles intervinientes en el contrato de transporte, pero no supone la pérdida de la condición jurídico-privada de porteador del contratante, sino sólo su precisión como porteador contractual y el reconocimiento de la existencia de otra figura, implícita en la legislación precedente, denominada porteador efectivo, con quien el primero subcontrata la prestación de los servicios de transporte.⁶⁷⁴

⁶⁷² Aunque se trate de la normativa administrativa, la doctrina aprecia que no faltan ocasiones (como podrían ser estos dos casos citados) en que la disciplina administrativa se refiere, más que al titular de la actividad de transporte, desde un punto de vista administrativo, a la parte contractual que asume la obligación característica. Paradigmático resulta además que el art. 54 LOTT utilice el término “porteador” en lugar de “transportista” (GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2001, pp. 244-248).

⁶⁷³ Las exigencias de carácter administrativo, carecen de relevancia para determinar los presupuestos que ha de reunir la figura del porteador en el ámbito del Derecho privado, como deudor de la prestación de transporte (EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 145-147). Las nociones de porteador y transportista, propias de la disciplina privada y pública, pertenecen a dos ámbitos diversos y autónomos, aunque concurren en una misma persona. La legislación pública considera transportista a la persona que ostenta la posesión de los títulos habilitantes exigidos para el ejercicio de la actividad, mientras que porteador, en la regulación jurídico privada, es una de las partes del contrato de transporte, la que asume su realización (GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., pp. 242-249). En la misma línea, GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Intermediarios del transporte...”, op. cit., p. 1732.

En cualquier caso, desde una perspectiva administrativa, el transportista ha de contar con los medios materiales para la obtención de una autorización de transporte público nueva y la realización del transporte, y efectuarlo a través de su propia organización (art. 54 LOTT, art. 19 Orden FOM/734/2007). *Vid.* STS de 5 de febrero de 2008 (RJ 2008\1592), para el que el legislador pretende una “coincidencia entre el titular de la empresa de transporte, del vehículo que lo realiza [...] y de la autorización administrativa necesaria”. Ello no obsta, sin embargo, a que la normativa privada considere porteadores a sujetos que no cuentan con medios materiales propios (v. gr., las agencias de transporte).

⁶⁷⁴ La condición de porteador no se pierde por el hecho de que el desplazamiento efectivo se realice materialmente recurriendo a un tercero. Se trata de la colaboración entre transportistas de los art. 97 LOTT y 121 ROTT (MARTÍNEZ SANZ, F., “Artículo 4. Sujetos”, op. cit., pp. 78-79).

La doctrina científica ha estudiado esta materia con detenimiento y plantea la evolución histórica de la figura desde la concepción de su responsabilidad *ex recepto* hasta su consideración asimismo *ex contractu*, así como las claves o los presupuestos esenciales que en la actualidad permiten identificar la posición del porteador, en su doble vertiente, la de porteador contractual y la de porteador efectivo.⁶⁷⁵ Hay que partir pues de la idea de que el porteador es la parte del contrato de transporte que asume la obligación en abstracto de traslado de las mercancías a destino. Asumido este resultado (el buen fin del transporte), es indiferente que la materialización del mismo la realice personalmente, confíe la ejecución a sus auxiliares o contrate terceros para que la lleven a cabo.

Así pues, los rasgos inherentes al concepto de porteador contractual pueden resumirse en que es necesaria, por un lado, la intervención directa del mismo en la celebración de un contrato de transporte a la vez que supone, por otro, la asunción del compromiso de transporte. En el primero de estos elementos hay que destacar que el porteador celebra un contrato que tiene por objeto realizar prestaciones de transporte ofrecidas en el marco de su actuación; contrato que debe realizarse a instancia del usuario que ha requerido dicha prestación.⁶⁷⁶ El calificado por la doctrina como elemento decisivo, derivado de la comprensión del contrato de transporte como subtipo del contrato de arrendamiento de obra, es la asunción por parte del porteador de la obligación de transporte de las mercancías objeto del mismo frente al cargador o sujeto que le ha solicitado dicha prestación; compromiso que debe asumir en nombre propio, por su cuenta y riesgo, respondiendo del buen resultado del mismo, aun cuando no lo lleve a cabo materialmente.⁶⁷⁷

⁶⁷⁵ Vid. en cuanto a la evolución y fundamento de la responsabilidad del porteador, PUETZ, A., “Artículo 47. Supuestos de responsabilidad”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, op. cit., pp. 554-555; y, en particular, respecto a la posición de porteador contractual y porteador efectivo, EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., especialmente pp. 333-400. Asimismo, PILOÑETA ALONSO, L. M., *Las agencias de transporte...*, op. cit., pp. 114-115; GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Intermediarios del transporte...”, op. cit., esp. pp. 1738-1742; GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., pp. 223-249.

⁶⁷⁶ Siguiendo a EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., p. 338, este autor considera que con ello quedan al margen los tratos que un porteador contractual acuerde con los sujetos encargados de ejecutar el transporte asumido, siendo posible que este tipo de acuerdos se configure libremente por propia voluntad de las partes sin que necesariamente revistan los rasgos propios de un contrato de transporte, como sucede con las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización. Cuestión sobre la que se profundiza más adelante.

⁶⁷⁷ Vid. PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador y la dualidad porteador contractual-porteador sustituto en las CIM-1999”, en *RDM*, núm. 264-265, 2007, pp. 539-542. Este autor identifica el porteador contractual con la asunción del compromiso de transportar y del consiguiente riesgo. Además, éste “ha de

Así pues, en el caso de que finalmente la ejecución total o parcial de la prestación de transporte a la que se ha obligado el porteador contractual no se realice por sus propios medios y encargue su realización a un tercero ajeno al contrato de transporte suscrito con el cargador, surge la figura denominada porteador efectivo o de hecho;⁶⁷⁸ cuya existencia supone de por sí la presencia previa de un porteador contractual. La caracterización de esta figura ejecutora material del transporte persigue en suma, en un extremo, la seguridad del tráfico y del cumplimiento de las eventuales responsabilidades sobrevenidas, en otro, la extensión en favor de este tercero de los beneficios del porteador propios del sistema de transporte (en particular, la limitación de la responsabilidad). De esta forma, mediante la figura del porteador efectivo se explica no sólo “que el destinatario de las mercancías pueda reclamar a aquél los perjuicios que han sufrido durante el tiempo que obran en su poder”, sino también que éste y el porteador contractual sean “responsables solidariamente de tales daños aunque no lo sean en el mismo grado”.⁶⁷⁹

Igualmente para la identificación clara de esta figura, es necesario determinar sus rasgos esenciales, entre los que puede contarse de forma resumida, aun a riesgo de sintetizar en exceso: la previa existencia de un vínculo jurídico-obligacional materializado en un contrato de transporte celebrado entre el porteador contractual y el acreedor del transporte, al que el porteador efectivo es ajeno;⁶⁸⁰ esta relación contractual previa es origen de la actuación del porteador efectivo, que interviene de forma voluntaria (asumiendo asimismo la ejecución del transporte por su cuenta y riesgo⁶⁸¹) a

actuar en nombre propio, exigencia que impide extender el concepto a las personas que como colaboradores, dependientes o independientes, actúen por cuenta del porteador” (PILOÑETA ALONSO, L. M., “El subtransporte...”, op. cit., pp. 1409-1410). Asimismo, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 241; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., voz “transporte”, op. cit., p. 6652.

⁶⁷⁸ Porteador efectivo, «de hecho», «ejecutor», etc. Vid. GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Intermediarios del transporte...”, op. cit., p. 1723.

⁶⁷⁹ Cfr. EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., p. 432.

⁶⁸⁰ Vid. PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., pp. 556-557, que aprecia el carácter independiente de las relaciones entre el cargador y el porteador contractual, por un lado, y entre éste y el porteador efectivo, por otro.

⁶⁸¹ Esta es la nota central del discurso del porteador efectivo. Delimitada la figura del porteador efectivo por la yuxtaposición de un elemento material (la acción del transporte efectivo) y de un elemento jurídico (la asunción de la prestación en nombre propio), “queda justificada su responsabilidad por las consecuencias de sus actos frente al acreedor del transporte y frente al porteador contractual” (PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., pp. 575-578).

requerimiento del porteador contractual,⁶⁸² actuación que debe desarrollarse en el marco de la obligación asumida por el porteador contractual frente al cargador, esto es, en la esfera jurídico-obligacional que vincula al porteador contractual con su acreedor.⁶⁸³

El régimen actualmente vigente regulador del contrato de transporte terrestre de mercancías reconoce, aun de forma indirecta, la figura del porteador efectivo, al admitir que un sujeto distinto del porteador que ha contratado originariamente el transporte con el acreedor lo ejecute en todo o parte. En particular, “*cuando el porteador que haya contratado directamente con el cargador contrate, a su vez, la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte con otro porteador, quedará obligado frente a éste como cargador conforme a lo dispuesto en esta Ley y en el contrato que con él haya celebrado*” (art. 6.2 LCTTM). De esta declaración pueden extraerse las primeras notas definidoras del porteador efectivo, esto es, lo relativo a la existencia previa de un contrato de transporte entre el porteador contractual y el cargador, al que es ajeno el sujeto que materialmente lo ejecuta, y cuya intervención asume de forma voluntaria a requerimiento del porteador contractual. Sin embargo, tras las modificaciones sufridas

⁶⁸² Como deudor principal, el porteador contractual responde frente al acreedor de la prestación de transporte de los perjuicios que pueda ocasionar la actuación de su auxiliar, siendo la relación que une al porteador efectivo con el contractual libremente configurada por ellos. No repercute sobre la responsabilidad debida, pero sí influye en el contenido de las relaciones internas entre ambos porteadores, principalmente cuando el segundo reclame al primero en vía de regreso (EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., p. 370).

La cuestión estriba en si para considerar la existencia de un “porteador efectivo” en los términos que se manejan, es necesario que entre éste y el porteador contractual exista un contrato de transporte o si también puede aplicarse a los que quedan unidos bajo otros vínculos jurídicos, como un contrato societario (*Vid.* el apartado que analiza estas figuras en las cooperativas de transporte).

La doctrina queda dividida en cuanto a la amplitud de la noción de porteador efectivo, dando cabida algunos a la contratación por parte de éste de otros transportistas ejecutores (EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 376-377, ZURIMENDI ISLA, A., “Régimen jurídico...”, op. cit., pp. 110-111, 142) y aquellos que defienden la necesidad de que el porteador efectivo (en un sentido estricto) sea el ejecutor material de la prestación (PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., pp. 575-578; GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 342).

⁶⁸³ Parece razonable que la ejecución del transporte tenga que desarrollarse en el marco que vincula al porteador contractual con su acreedor para que se entienda que el porteador contractual responde de los daños causados a las mercancías en la ejecución del mismo llevada a cabo por el porteador efectivo. Sin embargo, en sentido contrario, ya no resulta tan obvio incluir en ese marco al porteador efectivo sin que lo haya asumido expresamente, es decir, hacer responder al porteador efectivo de los pactos del contrato de transporte originario, salvo que él mismo los aceptara; en base a la máxima *res inter alios acta*, plasmada en la teoría general de las obligaciones y contratos (art. 1257 Cc.). *Vid.* EMPARANZA SOBEJANO, A., “Artículo 6. Responsabilidad de los porteadores efectivos”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, op. cit., p. 106. Así pareció entenderse en un principio en la elaboración de la Ley del contrato de transporte terrestre, pues ni el cargador efectivo, ni el porteador contractual, podían alegar frente al porteador efectivo el contrato acordado entre los dos primeros, salvo que el efectivo lo asumiera expresamente (art. 62 Anteproyecto de Ley del contrato de transporte terrestre, Boletín de Información del Ministerio de Justicia, Suplemento al núm. 2041, de 15 de julio de 2007).

por los artículos correspondientes del Anteproyecto de Ley⁶⁸⁴ y posteriormente del Proyecto⁶⁸⁵ no queda claro que la configuración legal de la noción de porteador efectivo recoja todos los caracteres antes mencionados, especialmente en lo que se refiere al último de los rasgos definidores, esto es, a su actuación en el marco de la obligación asumida por el porteador contractual con el acreedor del transporte,⁶⁸⁶ y menos aún, unas pautas que permitan configurar con claridad su régimen de responsabilidad (al que se hace referencia en el capítulo VII).

3.1.2. La contratación en nombre propio en las cooperativas de transporte

En el marco de las sociedades cooperativas que desarrollan sus actividades económicas en el ámbito de los transportes de mercancías por carretera, la normativa jurídica privada es muy clara al respecto. Las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte y las cooperativas de transportistas, al igual que los empresarios transportistas, las sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, *“así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, sólo podrán contratarlos en nombre*

⁶⁸⁴ El art. 62 del Anteproyecto de Ley del contrato de transporte terrestre, bajo el título de “responsabilidad de los porteadores efectivos”, señalaba que los porteadores efectivos responderían de la pérdida o avería de las mercancías así como del retraso en la entrega ocasionados durante la ejecución de su fase del transporte; situación en la que podrían invocar las causas de exoneración y los límites indemnizatorios establecidos en la ley. *Vid.* ZURIMENDI ISLA, A., “El Anteproyecto de Ley de contrato de transporte terrestre y pluralidad de porteadores”, en MARTÍNEZ SANZ, F. / PETIT LAVALL, M. V. (DIRS.), *Estudios sobre derecho...*, op. cit., pp. 390-391, 395-401, 403-405. En el ámbito internacional y comparado pueden hallarse normas de redacción similar, en las que este precepto se inspira: art. 27 RU CIM o art. 437 HGB. Al respecto, PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., pp. 533-596; ZURIMENDI ISLA, A., “Pluralidad de porteadores en las RU CIM”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. / RECALDE CASTELLS, A. (DIR.), *El contrato...*, op. cit., pp. 325-333.

⁶⁸⁵ En su ubicación definitiva como heredero, en parte, del art. 62 del Anteproyecto, el art. 6 del Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre (BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 11-1, de 31 de octubre de 2008) expresaba que el porteador efectivo *“únicamente quedará obligado como tal frente al primer porteador y el destinatario, en virtud del contrato que con aquél haya celebrado. El cargador efectivo no tendrá acción contra el porteador efectivo, ni éste contra aquél, por razón del contrato que el primero de ellos celebró con el primer porteador”*. A pesar de las dudas que derivan de la redacción, se seguía incluyendo un régimen de responsabilidad del porteador efectivo. Como señalaba la Exposición de Motivos, *“se consagra[ba] así definitivamente la posición del porteador efectivo”* (Apdo. IV EM). Afirmación que continúa presente en la parte expositiva de la LCTTM, si bien en realidad su régimen de responsabilidad, a pesar de la rúbrica del precepto vigente, parece haber quedado vacío de contenido.

LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA en su comparecencia ante la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados en relación con el art. 6 del Proyecto de Ley se cuestiona que no se haya seguido, como en el Anteproyecto, el modelo de los convenios internacionales que sirven de base, y de los que se deriva “una doctrina y una práctica de aplicación jurisprudencial muy consolidada en otros países” (Diario de Sesiones de la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados, Sesión núm. 12, de 10 de marzo de 2009, pp. 12-13).

⁶⁸⁶ Cfr. EMPARANZA SOBEJANO, A., “Artículo 6...”, op. cit., pp. 105-108.

propio” (art. 5.2 LCTTM).⁶⁸⁷ Previamente en el apartado primero del precepto se establece en general la presunción *iuris tantum* de la contratación de transporte en nombre propio y la excepcionalidad de la contratación en nombre ajeno, que además de hacerse constar “*de forma expresa y suficiente en el momento de contratar, indicando la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata*”, habrá de realizarse, tal intermediación, “*con carácter gratuito*”.⁶⁸⁸

En el Anteproyecto de Ley del contrato de transporte terrestre no se había previsto de forma expresa para las sociedades cooperativas su inclusión en el apartado relativo a que los empresarios de transporte y los intermediarios habituales sólo podrían contratar el transporte en nombre propio y constaba en párrafo aparte la consideración de las cooperativas de transportistas (sin mención del otro tipo cooperativo) como “*porteador en los contratos de transporte que celebren con sus clientes*” (art. 61 Anteproyecto, apartados segundo y tercero, respectivamente).

En el artículo 5 del Proyecto de Ley de 31 de octubre de 2008 – que cambia la ubicación de éste y otros preceptos (como el del art. 62 relativo a la responsabilidad de los porteadores efectivos) para reinstalarlos en el capítulo primero sobre Disposiciones generales –, se dieron cita expresa ambos tipos de cooperativas de transporte, quedando finalmente fijado el párrafo segundo de esta disposición en su versión definitiva. Por su parte, el apartado tercero fue modificado en la tramitación parlamentaria sólo en cuanto a la parte relativa a la relación de la cooperativa de transportistas y sociedades de

⁶⁸⁷ La referencia a la contratación o intermediación *habitual* parece reconducir a la idea de que el porteador ha de poseer la condición de comerciante, dedicándose profesional y habitualmente al ejercicio de esta actividad. En esta línea, EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 182-183. El elemento común a los sujetos o empresarios mencionados en el art. 5.2 LCTTM es el carácter habitual, en el sentido de profesional, con el que estipulan contratos de transporte o intermedian en su celebración (TOBÍO RIVAS, A. M., “Los intervinientes en el contrato de transporte con especial referencia a la problemática del art. 5 LCTTM”, en *RDT*, núm. 6, 2010, p. 41).

⁶⁸⁸ En el Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre se decía que “*únicamente*” podría alegarse la contratación en nombre ajeno cuando se acreditara “*que así se había hecho constar de forma expresa en el momento de contratar*”. Esta “*única*” posibilidad se tornó “*excepción*” en los trámites parlamentarios, pues además de requerirse no sólo su constatación de forma expresa, sino “*de forma expresa y suficiente [...], indicando la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata*”, se estableció la gratuidad de tal intermediación. *Vid.* a propósito de la justificación de la enmienda, BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 11-14, de 18 de marzo de 2009, Enmienda núm. 192, pp. 79-80.

La doctrina constata que el art. 5 LCTTM admite la posibilidad de que el contrato pueda celebrarse en nombre ajeno, pero “*estrecha tanto los márgenes para que ello resulte posible que prácticamente lo proscriba*” (SIDERA LEAL, E., “Artículo 5. Contratación...”, op. cit., p. 91). Incluso considera que al requerirse en el art. 5.2 LCTTM el carácter habitual, en el sentido de profesional, la intermediación habrá de ser onerosa, por lo que no podrá darse la condición de la gratuidad (TOBÍO RIVAS, A. M., “Los intervinientes...”, op. cit., p. 41).

comercialización con los socios que efectúen materialmente el transporte (como más adelante se señala), mientras que se dejó invariable el párrafo relativo a la contratación realizada por parte de los miembros de la sociedad cooperativa de trabajo asociado (novedad, por otro lado, en el Proyecto de Ley al no existir tal declaración en el texto predecesor).

Igualmente explícitas a la declaración del apartado segundo del artículo 5 LCTTM se revelan las normas de ordenación de los transportes terrestres que, previamente a la promulgación de la norma jurídico privada, ya exigían para ambos tipos de cooperativas la contratación de los transportes en nombre propio, revistiendo ésta los rasgos generales del contrato de transporte terrestre de mercancías y asumiendo consecuentemente la sociedad la condición de porteador y el compromiso del traslado incólume de las mercancías. De esta forma, en las cooperativas de trabajo asociado de transporte, la contratación (así como la facturación) a sus clientes habrá de realizarse en nombre propio en virtud de lo establecido – tras las modificaciones operadas por el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre – en el apartado tercero del artículo 52 del Reglamento de desarrollo, que a su vez remite al artículo 48 del mismo texto reglamentario.⁶⁸⁹ Asimismo la cooperativa de transportistas ha de contratar, esta vez por exigencia de rango legal, “*los referidos servicios discrecionales en nombre propio*”, de forma que “*en el contrato de transporte con el usuario*”, aparezca como porteadora la propia cooperativa (art. 61.1 LOTT en relación con el art. 48.2 ROTT).

Cuestión aparte se formula respecto a los propios miembros de estas entidades. Por un lado, como empresa transportista o de la actividad auxiliar o complementaria, a la cooperativa de trabajo asociado de transporte le corresponde asumir los derechos y obligaciones que igualmente atañen a las restantes entidades que asumen tal posición (art. 52.3 ROTT). Sin embargo, sus miembros – socios trabajadores sujetos a una relación societaria de conformidad con la opinión de relevante doctrina y la voluntad del legislador cooperativo (art. 80.1 LC) pero de carácter manifiestamente similar al laboral, como igualmente ha apreciado parte de aquélla y se percibe en la eventual

⁶⁸⁹ El RD 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el ROTT, da una nueva redacción tanto al art. 48.2 (a través de su art. único.23) como al art. 52.3 (por el art. único.25), ambos en relación a la contratación y a la facturación en nombre propio, el primero en general para el transportista, intermediario de transportes, cooperativa (han de entenderse ambos tipos) o sociedad de comercialización; y el segundo destinado únicamente a la cooperativa de trabajo asociado de transporte.

remisión legal a normas de esta naturaleza –, quedan inmersos en la organización empresarial a la que prestan su trabajo y mediante el cual participan en la actividad cooperativa, desarrollan el objeto social y contribuyen al logro de los fines sociales.

De este modo, los socios trabajadores de este tipo cooperativo no pueden (y decirlo puede parecer obvio pero se producen en la práctica situaciones complejas que aconsejan su confirmación⁶⁹⁰) contratar en su nombre transportes con los usuarios. Y así lo confirma la Ley 15/2009 al considerar de manera expresa que *“los socios de las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte sólo podrán contratar transportes en nombre de la cooperativa a la que pertenecen, quedando ésta obligada como porteador frente al cargador con quien contraten aquéllos”* (art. 5.3, segundo párrafo, LCTTM); afirmación que por otro lado supone que cualquier socio, independientemente de los cargos que haya asumido en el seno de la organización (y de las responsabilidades de orden interno que puedan derivarse de su actuación), puede obligar con sus actos a la asunción del transporte por parte de la cooperativa.⁶⁹¹

No existe declaración legal similar a la anterior atribuible a los miembros (empresarios del transporte) de las cooperativas de transportistas, principalmente por el hecho de que, como transportistas habilitados para el ejercicio de las actividades de transporte, pueden bien valerse de la sociedad para la comercialización de los servicios

⁶⁹⁰ Aunque parezca obvio que en las cooperativas de trabajo asociado de transporte, como organizaciones empresariales a las que les corresponden los mismos derechos y obligaciones que al resto de empresas de transporte, la contratación y también la facturación ha de llevarse a cabo en nombre propio, la práctica se revela más compleja. La falta de coordinación entre las competencias estatales de transporte y las correspondientes autonómicas cooperativas y, como consecuencia, el hecho de que algunas de las normas cooperativas autonómicas prevean la posibilidad de constituir tipos cooperativos distintos de los reconocidos por la legislación sectorial, conlleva la creación de situaciones de dudosa legalidad; circunstancias en las que, a modo de ejemplo, a cualesquiera socios (con o sin autorización administrativa de transporte) de una cooperativa mixta (de trabajo y de transportistas) se les haya permitido facturar (o contratar) directamente al usuario cargador o incluso tributar como autónomos (aquellos que no lo eran). Estas situaciones son las que parece que la reforma del ROTT mediante RD 1225/2006 y el artículo 5.3, segundo párrafo, LCTTM han tratado de superar.

⁶⁹¹ La afirmación del art. 5.3 LCTTM ha de llevar a la conclusión de que, cualquiera que sea el socio trabajador que contrate en nombre de la entidad, ésta quedará obligada frente al cargador contratante como porteadora (independientemente de las consecuencias que a nivel interno puedan derivarse para el socio). Aunque la norma no nombra expresamente a los socios trabajadores, esta limitación en su actuación no parece dirigida a cualquier socio, incluso el colaborador, sino sólo a los socios trabajadores que podrían aparecer a ojos de los cargadores como transportistas autónomos. Se plantean así dos cuestiones, la primera supone preguntarse si la cooperativa quedaría igualmente obligada cuando el socio trabajador contrata sin hacer constar que lo hace en nombre de la cooperativa; la segunda se circunscribe a la posibilidad del socio sin poderes de obligar con sus actos a la cooperativa. La doctrina considera que estas cuestiones (la invalidez o ineficacia de tales pactos) exceden del ámbito de la LCTTM (SIDERA LEAL, E., “Artículo 5. Contratación...”, op. cit., p. 98). *Vid.* el capítulo relativo a la responsabilidad.

de transporte o bien contratar otros portes al margen de las actividades cooperativas (salvo que se haya establecido estatutariamente una cláusula de exclusividad⁶⁹²). Así lo reconoce la norma, al expresar que *“las personas que formen parte de las cooperativas de transportistas [...], independientemente de los servicios comercializados a través de éstas, podrán realizar 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 cooperativa [...]”* (art. 53.1 ROTT).

La cuestión que puede plantearse, especialmente en caso de no regir la exclusividad en la actuación del socio, surge de la posibilidad de que el cargador usuario del transporte con el que el socio transportista contrata suponga que lo hace con la entidad cooperativa y no meramente con aquél como empresario independiente, por lo que habrá que considerar necesario que en la contratación se refleje con claridad si al contratar el socio lo está haciendo o no en nombre de la entidad y consecuentemente está obligando o no a ésta a asumir el transporte y las responsabilidades que del incumplimiento o cumplimiento defectuoso puedan eventualmente derivarse.⁶⁹³

Por último, hay que destacar la voluntad del legislador administrativo de dejar constancia expresa de la exigencia de que la facturación de los servicios de transporte contratados en nombre propio por las cooperativas de transporte se realice por la propia entidad, asimismo en su propio nombre, y no por los socios miembros, como en ocasiones venía sucediendo en la práctica (derivada quizá de la mezcla de tipos

⁶⁹² La doctrina constata que en la práctica los estatutos de la mayoría de las sociedades cooperativas de transportistas sólo admiten socios exclusivos (IRIBARREN BLANCO, M., “Cooperativas de transportistas...”, op. cit., p. 892). Pero incluso aunque el socio exclusivo contrate transporte al margen del marco cooperativo, el contrato habrá de reputarse válido por tener el socio transportista capacidad suficiente para obligarse en ese sentido. Cuestión aparte será, por un lado, si puede la cooperativa verse implicada en el contrato de transporte por entender el cargador de buena fe, conocedor de tal condición de exclusividad del socio, que contrataba con la propia cooperativa y, por otro, que la sociedad cooperativa pueda considerar que la actuación del socio vulnera las cláusulas estatutarias, en las que ésta se haya establecido como infracción sancionable incluso con la expulsión.

⁶⁹³ Esta situación de confusión e inseguridad jurídica puede producirse en efecto en la práctica, como muestra la SAP de Asturias de 17 de marzo de 2005, que versa sobre la calificación de la organización empresarial demandada como cooperativa de transportistas y no simplemente como un centro de información y distribución de cargas, y considera que ésta no ha sido mera intermediaria en la contratación del transporte, sino la propia porteadora. Así lo concluye la Audiencia tras la valoración de medios de prueba distintos de la carta de porte, que la falta de esta última no permitía la identificación de los nombres del cargador y del porteador; afirmando que “la oferta de porte estaba formulada aparentemente por [...la cooperativa] y no por uno de los socios a título privado, ya que esta última opción, basada en la posibilidad de que los socios contratasen en nombre propio no resulta convenientemente acreditada y pugna con el tenor de los Estatutos” (FJ 2º y 3º).

cooperativos de transporte propiciada por algunas de las normas cooperativas autonómicas vigentes). En un primer momento la LOTT únicamente ordenaba la contratación en nombre propio de la cooperativa que agrupa empresarios transportistas por expresa declaración de su artículo 61.1, sin embargo, especialmente tras la modificación del Reglamento de desarrollo operada por el citado Real Decreto 1225/2006, se confirma la necesidad no ya sólo de llevar a cabo la contratación, sino también la facturación al cargador o usuario en nombre propio tanto por parte de las cooperativas de trabajo asociado de transporte (en especial, art. 52.3 ROTT *in fine* y, en general, art. 48.2 ROTT) como por parte de las cooperativas de transportistas (art. 48.2 ROTT).⁶⁹⁴

Son trascendentales las consecuencias derivadas de la exigencia de que las sociedades cooperativas que desarrollan su actividad en el marco del sector de los transporte realicen la contratación en nombre propio, pues ello implica que asumen por mandato legal la condición de porteador y así el compromiso de transporte, no pudiendo por su parte los socios constar como intervinientes por cuenta y en nombre propio en el contrato celebrado entre cooperativa y usuario.⁶⁹⁵ De esta forma, desde el momento en que queda perfeccionado el contrato de transporte (por concurrir la oferta y la demanda en los términos legalmente establecidos) los contratantes quedan obligados a cumplir no sólo lo pactado, sino también cuanto se desprenda de la Ley, los usos y la buena fe (art. 1258 y 1262 Cc.).⁶⁹⁶ Por ello, en el caso de producirse los supuestos tipificados que dan origen a la responsabilidad del deudor de la obligación de transporte, son las entidades cooperativas las que habrán de responder frente a los legitimados por el cumplimiento defectuoso o incumplimiento del contrato de transporte (pérdida total o parcial de las mercancías, averías o daños derivados del retraso en la ejecución de acuerdo con el art. 47 LCTTM) y lo así harán por los actos u omisiones de los auxiliares, sean

⁶⁹⁴ La facturación por parte de la cooperativa es una consecuencia lógica de la realización de la contratación en nombre propio. Así lo pone de manifiesto la doctrina, años antes de la entrada en vigor de la modificación operada por el RD 1225/2006, cuando señalan que la cooperativa de transportistas factura a los cargadores y después los socios a la sociedad, que lleva una contabilidad separada para cada socio donde se incluye normalmente una relación de todos los servicios y cantidades correspondientes a cada uno, indicando las comisiones repercutidas, junto con las cuantías de los consumos del período (GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las sociedades cooperativas de transportistas...”, op. cit., p. 63).

⁶⁹⁵ Así lo declaran, entre otras, la citada SAP de Asturias de 17 de marzo de 2005, y la SAP de Granada de 14 de enero de 1991 (*Act. Civ. Audiencias* 250), que señala que la cooperativa de transportistas asume el carácter de porteadora en el contrato de transporte y no el de mera mediadora entre el cargador y el propietario del camión que materialmente verificó el porte (FJ 2º).

⁶⁹⁶ Cfr. GONZÁLEZ GOZALO, A., *La formación del contrato...*, op. cit., p. 97.

dependientes o independientes, a cuyos servicios recurran para el cumplimiento de sus obligaciones.

3.1.3. Las actividades propias del objeto social en las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte y cooperativas de transportistas

Tras la consideración de las actividades de transporte como integrantes del objeto social de las entidades societarias que operan en este sector económico y, entre ellas, en principio, las sociedades cooperativas dedicadas al desarrollo de aquéllas, resulta necesario conocer cómo se concibe y cuál es el reflejo legal que ha merecido tal extremo en las normas cooperativas y sectoriales. Como se ha visto, para dar sentido al “objeto” de cada uno de estos tipos concretos de entidades cooperativas tal y como se concibe principalmente por parte de la Ley de cooperativas estatal (como también en parte de las normas autonómicas⁶⁹⁷), se ha considerado adecuado partir de la idea – considerando la mezcla apreciada por la doctrina entre objeto social y finalidad– de que en ocasiones la norma cooperativa parece aludir no tanto a aquél en sentido estricto cuanto a la finalidad común específica de cada tipo cooperativo.

a) Cooperativas de trabajo asociado de transporte

De esta forma, en las cooperativas de trabajo asociado el “objeto” que la Ley les atribuye – “proporcionar a sus socios puestos de trabajo” – está lejos de poder consagrarse como la actividad económica que se desarrolla a través de la organización empresarial con destino al mercado de bienes y servicios, siendo ésta en su lugar “la producción de bienes o servicios para terceros” (art. 80.1 LC). Es a través de la organización en común del capital y trabajo para producir o mediar en el mercado de bienes y servicios, esto es, a través del desarrollo de la actividad empresarial que conforma el objeto social (los servicios de transporte ofertados al mercado) que se

⁶⁹⁷ En cuanto a las cooperativas de trabajo asociado, son varias las normas autonómicas que hacen uso del término “objeto” para referirse a la puesta a disposición de los socios de puestos de trabajo: v. gr. LSCE 1998 (art. 113); LCCL 2002 (art. 99); LCG 1998 (art. 104); LCR 2001 (art. 103); LCM 1999 (art. 105). Puede observarse la consideración del objeto social como la actividad económica de producción de bienes y servicios al mercado, entre otras, en la LCCV 2003 que define las cooperativas de trabajo asociado como “las que asocian a personas físicas que, mediante la aportación de su trabajo a tiempo parcial o completo, realizan cualquier actividad económica o profesional de producción de bienes y servicios destinados a terceros” (art. 89). De redacción similar también el art. 120 LSCA 1999; art. 67 LFCN 2006 o el art. 102 LCIB 2003.

pretenden satisfacer las necesidades, especialmente laborales, de los socios.⁶⁹⁸ La relación de carácter muy similar a la laboral – si se opta por conferir preeminencia a la naturaleza societaria del vínculo entre sociedad y socios o, sin entrar en la discusión, simplemente se aplica la decisión del legislador recogida en el art. 80 LC – surgida de este modo en el marco cooperativo se consolida como origen de la actividad cooperativa propia, interna y mutualista, desarrollada entre cooperativa y cooperativista que, desde una perspectiva interna, permite demarcar el estatuto jurídico de este último derivado de su derecho y deber de participación activa en aquélla, a la vez que, desde un enfoque externo, debería proporcionar la concreción necesaria de los elementos delimitadores del actual panorama cooperativo autonómico español. En un plano separado del anterior se encuentra así la actividad empresarial que puede desarrollar la sociedad cooperativa de trabajo asociado en el sector de los transportes.

Es común, como además pone de manifiesto la realidad de este tipo de cooperativas, que tales entidades se constituyan para prestar servicios de transporte en el mercado de bienes y servicios, ejecutando materialmente el transporte contratado principalmente a través de sus socios trabajadores, en especial aquellos que realizan funciones de conducción. Son así empresas de transporte titulares de una autorización habilitante para el transporte discrecional de mercancías por carretera.

Un pequeño porcentaje de las cooperativas de trabajo asociado se constituyen, sin embargo, con el objeto específico de desarrollar las concretas actividades de intermediación propias de las agencias de transporte, “*como organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas*” (art. 120 LOTT), contratando “*en nombre propio tanto con el transportista, como con el usuario cargador, ocupando por tanto la posición de usuario o cargador frente al transportista, y de transportista frente al usuario o cargador*” (art. 120.2 LOTT). En este caso, son operadores de transporte en un sentido estricto, sólo que en lugar de constituirse bajo la forma jurídica de una sociedad anónima o de responsabilidad limitada, lo hacen como una cooperativa de trabajo asociado, normalmente con un número reducido de socios cuya dedicación

⁶⁹⁸ Como ya se ha manifestado en el apartado relativo al objeto social, “la finalidad de la cooperativa consiste en satisfacer las necesidades laborales de los socios, es decir, proporcionar puestos de trabajo a esos socios [...], mediante el desarrollo por la cooperativa de su objeto social”; objeto social que hace que la cooperativa de trabajo asociado no suponga diferencia alguna respecto de las restantes sociedades mercantiles (CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T. I, pp. 577-578).

adquiere más bien un carácter administrativo, gestión u organización del transporte para transportistas terceros. Así pues, han de estar en posesión de la autorización propia de los operadores de transporte regulada especialmente por la Orden de 21 de julio de 2000 por la que se desarrolla el ROTT en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores.⁶⁹⁹

En este último supuesto, aunque no sea la mediación propiamente dicha la actividad empresarial más frecuente de las cooperativas de trabajo asociado de transporte, no por ello deja de ser una de las posibles actividades del objeto social que se permite desde un primer momento por parte de las normas sectoriales cuando el apartado segundo del artículo 60 LOTT señala que “*los títulos habilitantes para la realización de los servicios y actividades de transporte regulados en esta Ley podrán ser otorgados directamente a las entidades cooperativas de trabajo asociado*”, esto es, cualquiera de los títulos regulados en la Ley, tanto los que habiliten para la prestación de los servicios de transporte público discrecional como para la realización de las actividades auxiliares y complementarias del transporte.

De forma más clara se manifiesta el Reglamento de desarrollo de la Ley en su artículo 52 que empieza por encabezar el precepto con el título “*cooperativas de trabajo asociado de transporte o actividades auxiliares o complementarias*” y, en su apartado tercero, señala que, a los efectos de la normativa de ordenación del transporte, las cooperativas de trabajo asociado tienen la consideración “*de empresas transportistas o de la actividad auxiliar o complementaria a la que en cada caso estén dedicadas*”. Dicho lo cual es lógico concluir que este tipo cooperativo puede configurarse bien como una empresa de prestación de servicios de transporte público discrecional de mercancías bien como un operador de transporte de mercancías que realiza actividades auxiliares y complementarias del mismo. La cuestión es si la entidad cooperativa constituida bajo la forma de trabajo asociado podría desarrollar ambas actividades al mismo tiempo, por ejemplo, como empresa de transporte propiamente dicha y como agencia de transporte, y si los socios trabajadores podrían ser a su vez transportistas habilitados (siempre que

⁶⁹⁹ La práctica demuestra que no sólo se constituyen como agencias de transporte, sino que, con la correspondiente autorización habilitante de operador de transporte, pueden llevar a cabo tanto las actividades de las agencias como las de transitarios y almacenistas-distribuidores.

siguieran siendo personas físicas que aportaran su trabajo personal y directo de acuerdo con el art. 80 LC).

Respecto al primer punto, en principio parece posible que la cooperativa de trabajo asociado desarrolle actividades de transporte y al mismo tiempo de agencia de transporte, en tanto cumpla los requisitos que se exigen legalmente para la obtención de ambas clases de títulos administrativos (como de hecho así sucede en el caso de otras empresas que desarrollan tales actividades bajo una estructura societaria capitalista, agencias de transporte que pueden encargar el transporte contratado a otros transportistas o que pueden ejecutarlo mediante su propia flota de camiones).⁷⁰⁰

La segunda cuestión relativa a la condición de transportistas de los miembros de la sociedad, aun siendo personas físicas, resulta más discutible. La LOTT apremia a “*los transportistas poseedores de los títulos habilitantes regulados en esta Ley*” a transmitir éstos a la entidad de la que formen parte (art. 60.3 LOTT).⁷⁰¹ La duda se presenta, como ya se ha hecho mención en el apartado relativo a los requisitos de constitución de las cooperativas de trabajo asociado de transporte, en el momento en que la norma reglamentaria de desarrollo concreta que la transmisión (o la obtención mientras se forme parte de la misma) se refiere no a cualesquiera títulos habilitantes regulados en la Ley sino a aquellos previstos legalmente “*correspondientes a la actividad que realice la cooperativa*” (art. 52.2 ROTT).

Si la cooperativa se dedica, en calidad de agencia de transportes, a la actividad de intermediación, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento, y desde la perspectiva de las normas de ordenación del transporte (distinto sería desde la perspectiva del derecho cooperativo), no se impediría que fuera socio una persona física

⁷⁰⁰ Podría interpretarse que la conjunción disyuntiva del art. 52 ROTT implica que estas cooperativas sólo pueden ser bien empresas transportistas o bien empresas de la actividad auxiliar o complementaria, pero no necesariamente ha de ser así. La doctrina especializada así lo entiende al apreciar la diferencia entre las actividades de transporte que pueden realizar estas cooperativas como “empresas de transporte (que realizan una actividad de desplazamiento) o empresas de la actividad auxiliar o complementaria (actividades caracterizadas por la no intervención en la ejecución física del transporte, entre las que destaca la intermediación, que es realizada por las agencias de transporte) o ambas cosas a la vez” (GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Aspectos legales...”, op. cit., pp. 48-49).

⁷⁰¹ El hecho de que la norma se refiera justo a continuación a la recuperación de “*las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional*” no hace sino confirmar que en el primer grupo de títulos habilitantes mencionados, que parece ser ostentan un carácter más general, han de incluirse en cualquier caso estas últimas.

titular de una autorización de transporte discrecional, que aportara su trabajo y esfuerzo personal.⁷⁰² Entendiendo, en principio, correcta la habilitación legal, se presenta una nueva incertidumbre, pues con transportistas como socios, esta entidad cooperativa comenzaría a asemejarse, al menos de una manera aparente, a las cooperativas de transportistas.

Las diferencias, sin embargo, se acentúan cuando se observa en su conjunto el fenómeno cooperativo en el sector del transporte, empezando por que la finalidad que persigue cada uno de estos tipos cooperativos desde un punto de vista económico es distinta, como lo son también las razones e intereses que mueven a los socios a constituirlos y los requisitos que la normativa de ordenación de los transportes terrestres les exige. Es necesario recordar que estas normas – con la finalidad de permitir fácilmente el establecimiento de estructuras competitivas que canalicen la comercialización y oferta de transportes, dando a las cooperativas de transportistas una dimensión adecuada para paliar la situación de atomización del sector – reducen las cargas de estas cooperativas de empresarios de transporte (en especial las económicas) facilitando el cumplimiento de los requisitos previstos para el ejercicio de la actividad de transporte que tienen atribuida. Sin embargo, las cooperativas de trabajo asociado, también cuando actúen como verdaderas agencias de transporte, ostentan los mismos derechos y obligaciones que el resto de las empresas transportistas o de la actividad auxiliar o complementaria (art. 52.3 ROTT), estando obligadas al cumplimiento de todos los requisitos previos al ejercicio de la actividad correspondiente.^{703 704}

⁷⁰² De esta forma, como se ha visto, si el art. 60.3 LOTTestá habilitando a la Administración para llevar a cabo la concreción reglamentaria tanto de la transmisión como de la recuperación de las autorizaciones de transporte, no habría problema en admitir que, puesto que el precepto reglamentario se refiere a la transmisión de aquellos títulos relativos a las mismas actividades que la entidad realiza, los socios podrían conservar y utilizar los propios a otras actividades distintas, y por tanto, en este caso, títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte discrecionales de mercancías. De lo contrario, habría que entrar a cuestionar la validez de tal previsión reglamentaria.

⁷⁰³ En lo que respecta a la capacidad económica exigida por la normativa de ordenación de los transportes terrestres, por ejemplo, hay que recordar que a las empresas que realicen actividades de agencia de transporte de mercancías, transitario y almacenista-distribuidor se les exige disponer de un capital desembolsado y reservas de, al menos, 60.000 euros (art. 40.2 ROTT), mientras que la cantidad requerida a las cooperativas de transportistas sólo queda igualada a la anterior cuando forman parte de la entidad más de 30 socios (53.3 ROTT).

⁷⁰⁴ Distinto es que, en base a las características cooperativas de esta concreta forma de organización empresarial (tal y como se expresa en éste y en el capítulo VI al referirse a la mutualidad y a la posibilidad de realizar operaciones con terceros), se considere necesario el ejercicio de las actividades propias de la cooperativa de forma preferente con sus propios socios. La función de una cooperativa de trabajo asociado como agencia de transportes es la de intermediar entre cargadores y transportistas, por lo que es obvia su actuación en el ámbito de los transportes con terceros ajenos a su base social (tanto usuarios como transportistas). Si la cooperativa realiza funciones únicamente como agencia, la actividad

El problema surge desde el momento en que estos socios transportistas, como socios trabajadores, deberían aportar su trabajo personal y directo, circunscrito a la realización de los portes que la cooperativa les encarga, ostentado la entidad cooperativa frente al mercado no sólo la condición de agencia de transporte sino también de empresa transportista (titular por tanto de ambos tipos de autorizaciones); y siendo así el transporte una actividad propia de su objeto social, los socios habrían de renunciar o transmitir a la sociedad, por imperativo legal, los títulos administrativos habilitantes para la actividad de transporte, con lo que perderían la condición de transportistas.

A modo de resumen, la cooperativa de trabajo asociado de transporte puede realizar las actividades empresariales propias de este sector económico, adquiriendo la condición de empresa transportista o de empresa auxiliar o complementaria del transporte. De este modo, la cooperativa de trabajo asociado puede llevar a cabo operaciones de transporte público discrecional, para lo cual ha de cumplir los requisitos legal y reglamentariamente establecidos que le permitan obtener el título habilitante de transporte correspondiente; transporte que habrá de ejecutarse materialmente a través del trabajo prestado preferentemente por aquellos de sus socios encargados de la conducción de los vehículos.

Aunque con menor índice de presencia en el mercado, este tipo cooperativo puede asimismo realizar las actividades de intermediación propias de las agencias de transporte (o a un nivel internacional, como transitarios), como organización auxiliar interpuesta entre los usuarios y los transportistas; prestando sus socios su trabajo

relevante que ha de tenerse en cuenta para la limitación de las operaciones con terceros no socios es la correspondiente a su ámbito interno, esto es, la prestación del trabajo con sus socios (integran las operaciones con terceros, los contratos de trabajo de los asalariados de la cooperativa, pero no los contratos de transporte con transportistas). Sin embargo, si la cooperativa además de agencia, realiza operaciones de transporte por sus propios medios a través del trabajo de sus socios conductores (o, de ser posible, sus socios transportistas), el hecho de proporcionar “trabajo”, en este caso portes, a personas ajenas a su base social habrá que organizarla de forma que no limite los derechos de los socios a participar en la actividad cooperativizada, que en este supuesto, sí estaría vinculada a la actividad de transporte, pues en caso contrario podría vulnerarse ese derecho inherente del socio. En todo caso, hay que tener presente que en este aspecto confluyen planos de diversa naturaleza, por un lado, por las normas de ordenación de los transportes y, por otro, las de naturaleza societaria. Pero si se entendiera que desde una perspectiva jurídico pública esta actuación está permitida y al no existir prohibición absoluta desde un punto de vista cooperativo, sería posible alcanzar un equilibrio proporcionado mediante una organización adecuada y una distribución de tareas que diera preferencia a las actuaciones de los socios en su ámbito laboral y permitiera al mismo tiempo a la cooperativa llevar a cabo sus operaciones de intermediación de acuerdo a unos parámetros adecuados de competitividad. En la actualidad, sin embargo, existen obstáculos normativos insalvables.

básicamente en el aspecto organizativo de la empresa y de gestión de los transportes. Por último, parece asimismo posible que una cooperativa de trabajo asociado-agencia de transportes pueda igualmente ejecutar materialmente el transporte contratado por sus propios medios, a través de una flota de vehículos propia, conducida por sus propios asalariados o incluso por sus socios trabajadores, pero que no podrán ostentar la condición de transportista por haber tenido que cumplir la exigencia de transmisión (o renuncia) de los títulos que poseyeran habilitantes para la prestación de las actividades propias de la entidad a la que pertenecen.

Finalmente, es oportuno hacer un último apunte acerca de la prestación de servicios de logística, como parte de un proceso económico más amplio que el transporte de mercancías, que puede llegar a abarcar las operaciones relativas al suministro, almacenaje, manipulación y distribución de mercancías.⁷⁰⁵ La cooperativa de trabajo asociado de transporte, en su consideración de empresa transportista o de operador de transporte, como organización empresarial ciertamente similar en una proyección externa a cualquier otra empresa que desarrolle sus actividades económicas en el sector de los transportes terrestres, podría ofrecer al mercado otras actividades conexas o complementarias que darían un valor añadido a las prestaciones tradicionales de transporte.

De este modo, incluyendo en su objeto social actividades como embalaje, etiquetado, grupaje o almacenaje, entre otros,⁷⁰⁶ los servicios de logística podrían proporcionar a este tipo cooperativo un mercado más amplio en el que desarrollar sus

⁷⁰⁵ La logística como práctica que supone una mayor implicación en los procesos mercantiles de producción y comercialización y que logra así ventajas derivadas del ejercicio del integrado de ambas funciones, PILOÑETA ALONSO, L. M., “El subtransporte...”, op. cit., pp. 1402-1403.

⁷⁰⁶ Respecto a las actividades de embalaje, pesado, depósito, recuento, carga y descarga, despacho de aduanas, recepción, entrega, etc, como prestaciones accesorias que se suman a la función típica o principal del intermediario (refiriéndose en particular a la figura del transitario), v. GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Intermediarios del transporte...”, op. cit., p. 1744.

Asimismo, acerca de la indeterminación del concepto de logística en el ordenamiento jurídico español, que, salvo alusiones puntuales, no proporciona norma jurídica propia sobre la materia, v. DE ALVEAR TRENOR, I. / LÓPEZ QUIROGA, J., “Algunas notas...”, op. cit., pp. 1405-1407; o respecto de su inclusión en el marco de la LCTTM, que incorpora bajo su ámbito de aplicación (aunque en principio únicamente respecto de los derechos, obligaciones y responsabilidades) la obligación de transportar asumida en el marco de una operación logística de contenido más amplio, JUAN Y MATEU, F., *Los contratos...*, op. cit., pp. 31-33, en referencia al entonces art. 9 del Proyecto de Ley.

actividades de manera más eficiente y competitiva.⁷⁰⁷ La jurisprudencia constitucional ha manifestado sin género de dudas que las agencias de transporte de mercancías tienen posibilidad de desarrollar las actividades complementarias propias de las operaciones logísticas,⁷⁰⁸ por lo que no se ve obstáculo que impida el desarrollo de tales servicios por parte de las que de éstas revistan la forma jurídica cooperativa y posean por ello la autorización administrativa de operador de transporte. Por su parte, las cooperativas de trabajo asociado que prestan servicios de transporte discrecional de mercancías al amparo de una autorización de transporte discrecional de mercancías requieren un análisis adicional, pues en el caso de considerarse la autorización de operador de transporte requisito imprescindible en la actuación del operador logístico,⁷⁰⁹ la cooperativa habría de ser titular a un tiempo de ambas modalidades de títulos habilitantes (posibilidad que no se descarta⁷¹⁰).⁷¹¹

b) Cooperativas de transportistas

Dejando a un lado las actividades de las cooperativas de trabajo asociado, por su parte, las actividades que las normas cooperativas entienden desarrolladas por las

⁷⁰⁷ En cuanto a los beneficios competitivos que proporcionan las prestaciones de servicio logístico a las empresas de transporte en el mercado y como factor diferenciador de éxito, v. por todos, LÓPEZ RUEDA, F. C., “Prestadores de servicios...”, op. cit., p. 707.

⁷⁰⁸ Vid. STC núm. 180/1992, de 16 de noviembre (FJ 5º).

⁷⁰⁹ Vid. al respecto, DE LA VEGA GARCÍA, F. L., “Contrato de logística”, op. cit., pp. 1445-1449, que señala que la consideración del operador logístico como operador de transporte exige la autorización administrativa que habilite para el ejercicio de tal actividad; DE ALVEAR TRENOR, I. / LÓPEZ QUIROGA, J., “Algunas notas...”, op. cit., pp. 1409-1411, que se refiere al almacenista-distribuidor como una figura, regulada por la normativa de transportes, en cierta medida (aunque insuficiente) equiparable a la de operador de logística; JUAN Y MATEU, F., *Los contratos...*, op. cit., pp. 36-37, que considera que el concepto legal y reglamentario de almacenista-distribuidor no abarca el conjunto de actividades de un operador logístico, si bien, en la medida en que ambas figuras coincidan, el operador habrá de estar en posesión de la autorización administrativa que le habilite para la realización de las actividades del primero.

⁷¹⁰ Un ejemplo en este sentido se encuentra en la citada STSJ de Cataluña 342/2002, de 18 de enero, en la que la cooperativa codemandada tiene por objeto, de acuerdo con lo establecido en sus propios estatutos, “el transporte terrestre de mercancías, tanto nacional como internacional, y las actividades de almacenista-distribuidor y transitario” (AH 2º).

⁷¹¹ Como regla general, la doctrina, aunque muy escasa, suele hacer referencia a la prestación de servicios logísticos por parte de las cooperativas de transportistas, eludiendo el tema respecto de las de trabajo asociado. Como excepción, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “La logística en la Unión Europea y el papel de las sociedades cooperativas de transporte como prestadores de servicios logísticos”, en VARGAS SÁNCHEZ, A. / LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, G. (COORD.), *Las empresas de participación...*, op. cit., pp. 196-198, que se centra más bien en un breve análisis práctico económico de las cooperativas de transporte, ambos tipos, como proveedores de logística y aboga por la oportunidad para implantar secciones según lo previsto en la normativa cooperativa. A este respecto, el art. 5 LC establece que las cooperativas pueden prever y regular a través de los estatutos sociales la constitución y funcionamiento de secciones, que desarrollen, dentro del objeto social, actividades económico-sociales específicas con autonomía de gestión, patrimonio separado y cuentas de explotación diferenciadas, sin perjuicio de la contabilidad general de la entidad.

cooperativas de transportistas requieren de un desglose distinto, pues se enumera de forma compleja una variedad heterogénea de actividades que dificultan su consideración conjunta en una única categoría. El párrafo primero del artículo 100.1 LC, por un lado, configura el “objeto” de este tipo cooperativo como “*la prestación de servicios y suministros y la realización de operaciones, encaminadas al mejoramiento económico y técnico de las explotaciones de sus socios*”; por otro, su párrafo segundo permite a esta clase cooperativa llevar a cabo “*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*”.⁷¹²

En lo que respecta a las normas homólogas autonómicas, en general en la mayoría de ellas se incluye, con una redacción muy similar, la primera de las indicaciones respecto del “objeto” de las sociedades cooperativas de transportistas o de las cooperativas de servicios, en las que incluyen las anteriores. Menor es el número de leyes cooperativas autonómicas en las que se incorpora una remisión a las actividades previstas en la legislación sectorial y sólo en algunas de ellas, la expresión cambia. Por claridad y brevedad en su pronunciamiento, puede destacarse la Ley de cooperativas Galicia de 1998 que, bajo una redacción similar al artículo 97.1 de la Ley de cooperativas de la Comunidad Valenciana (de cooperativas de transportes en general), pero específicamente para las cooperativas de transportistas, dispone que tendrán “*por objeto organizar y/o prestar servicios de transporte o bien la realización de actividades que hagan posible este objeto*” (art. 116.1 LCG). En tal declaración constan tanto las actividades de transporte (sea en su dimensión organizativa o intermediadora, sea en su

⁷¹² Como ya se apuntó previamente, en algunas enmiendas, presentadas en el proceso legislativo que condujo a la aprobación de la Ley, de las que fue objeto este segundo párrafo del art. 100.1 LC se reputa innecesaria su inclusión en el texto legal. Por un lado, reconocer expresamente que las sociedades cooperativas de transportistas deban estar sujetas a la normativa sectorial de acuerdo con la actividad concreta que realicen no aporta claridad a la norma. Siendo coherente tampoco se hace mención de las respectivas normas sectoriales en el resto de tipos cooperativos, pues como regla general, cualquier sociedad está sometida a todo el ordenamiento jurídico en aquello que le afecta (v. gr., al legislador no le ha parecido necesario incidir de forma expresa en la facultad de las cooperativas sanitarias de realizar aquellas concretas actividades recogidas en las normas del sector sanitario). Por otro lado, se pretende salvaguardar la libertad de actuación cooperativa de forma que puedan realizar cualquier actividad económica y social, sin perjuicio de las prohibiciones expresas por incompatibilidad con los principios básicos del cooperativismo (BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 125-7, de 17 de noviembre de 1998. Enmiendas, pp. 72, 140, 164 y 184; BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 125-9, de 15 de diciembre de 1998). Sin embargo, la inclusión de este segundo párrafo del precepto cooperativo parece querer mostrar la necesidad de precisar algo más.

vertiente prestacional o ejecutante) como actividades auxiliares de ámbito distinto al estrictamente porteador (servicios administrativos, de taller, combustible, etc.)⁷¹³

En la delimitación de las características y la naturaleza de la cooperativa de transportistas se ha podido advertir que algunos autores la consideran un tipo desgajado de la categoría de las cooperativas de servicios, de las que la doctrina (al analizar el precedente art. 139.1 LGC 1987) apreciaba su amplitud finalista al poder asumir “tanto un papel prestacional (de bienes o servicios) a sus miembros como una función coordinadora de la actividad de éstos o ambas tareas”.⁷¹⁴ El fin perseguido por estas entidades se concentraría pues en la satisfacción de las necesidades y aspiraciones económico-sociales enmarcadas en el mejoramiento económico de las explotaciones de los socios, eso sí, mediante el desarrollo de actividades de diversa índole: de prestación de bienes y servicios a sus miembros, por un lado, y/o de operaciones de coordinación de las actividades profesionales o empresariales de éstos, por otro.

En la esfera particular de las cooperativas de transportistas, la especialidad reside en que parte de estas actividades, especialmente de aquellas de coordinación o comercialización, pertenecen al ámbito del transporte, regido por normas que ordenan y condicionan la libre prestación de las mismas, y de las que la entidad deberá responder tanto desde parámetros jurídico privados como desde una perspectiva de Derecho público. La inclusión del segundo párrafo del artículo 100.1 LC parece manifestar la necesidad de precisar esta cuestión, indicando de forma expresa que se amplía el círculo de actividades que la cooperativa de transportistas puede realizar (actividades de índole transportista además de los servicios, suministros y operaciones que de otro tipo

⁷¹³ Además de la previsión del art. 97.1, en la LCCV 2003 se establece que el subtipo de las cooperativas de “servicios, o de transportistas” “tienen por objeto facilitar la actividad empresarial realizando labores tales como organizar transporte, administración y talleres” (art. 97.2.b). Por otro lado, el art. 123.1 LSCM 2006, de forma original se refiere a la “actividad cooperativizada” de las cooperativas de transportistas, que “consiste en la realización de actividades que facilitan la mejora económica y técnica de la actividad profesional de sus socios”, entendiéndose en su apartado segundo que “en su objeto social se comprende el suministro de bienes y la prestación de servicios a los socios”, pudiendo a su vez, por indicación del apartado tercero, realizar aquellas actividades para las que se encuentran expresamente facultadas por la LOTT. También la LCPV 1993 se refiere expresamente al objeto social de las cooperativas de servicios empresariales (en las que incluye a las cooperativas de transportistas): “proporcionar suministros, servicios y prestaciones o realizar operaciones que faciliten, garanticen o complementen dichas actividades de los socios o los resultados de las mismas, en la vertiente económica, técnica, laboral ecológica, organizativa o funcional” (art. 124.1 por remisión al 123.1). Los legisladores cooperativos en este aspecto tampoco tienen un criterio análogo a la hora de catalogar las diferentes actividades que puede realizar este tipo cooperativo.

⁷¹⁴ Cfr. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 777.

pudieran incluirse en el primer párrafo⁷¹⁵); pero limitándolo, al mismo tiempo, únicamente a aquellas actividades de transporte para las que está expresamente facultada por la Ley de ordenación de los transportes terrestre. La cuestión principal en relación a las actividades de transporte radica así en que la entidad cooperativa no se limita a la simple gestión o coordinación de las actividades de transporte de sus socios transportistas, sino que, en el desarrollo de estas operaciones, asume una posición activa en la cual la normativa reguladora del aspecto contractual de la actividad del transporte le exige la asunción de determinadas obligaciones que la colocan en una posición responsable del correcto cumplimiento del contrato.

En este contexto, por un lado, la Ley que regula el contrato de transporte terrestre de mercancías, como se ha manifestado en el apartado anterior, exige que la contratación que llevan a cabo las cooperativas de transportistas se realice en nombre propio, asumiendo de este modo la posición de porteador y respondiendo, en virtud del contrato de obra celebrado con el cargador o usuario del transporte, del correcto cumplimiento de la obligación de resultado (art. 5.2 LCTTM). Por otro, la Ley de ordenación de los transportes terrestres atribuye a las sociedades cooperativas de transportistas las concretas funciones de “*captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios*” y, aunque les exige la contratación de “*la prestación de los referidos servicios discrecionales en nombre propio*”, debiendo aparecer “*como porteador la cooperativa*” en el contrato de transporte con el usuario (siendo ésta clara expresión de las obligaciones jurídico privadas), esta norma les insta asimismo a la asunción de “*las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye a los intermediarios*” (art. 61.1 LOTT).

De este modo, previamente a la aprobación de la Ley del contrato del transporte terrestre de mercancías, esta norma de carácter básicamente público ya especifica de forma expresa que esta organización cooperativa ha de contratar los servicios de

⁷¹⁵ Se trata de actividades de suministro de combustible, piezas de recambio de vehículos, prestaciones de servicios de taller, de aparcamiento, de seguros, etc., respecto de las cuales los socios transportistas se convierten en consumidores de la propia cooperativa. Las actividades de comercialización de los servicios de transporte, por su parte, participan de un carácter distinto, pues suponen, de un lado, una demanda de los servicios de comercialización por parte de los socios a la entidad (siendo los socios beneficiarios de la actividad de oferta de transporte que realiza la cooperativa al mercado externo, pero no consumidores o usuarios del mismo en un sentido estricto) y, como contrapartida, una demanda por parte de la cooperativa a sus socios para la ejecución efectiva de los portes por ella contratados con los usuarios cargadores.

transporte en nombre propio como porteadora, mientras que, por su parte, desde una perspectiva esencialmente jurídico pública, la norma la coloca en la posición de intermediario; actividades similares a las que la ley atribuye a las cooperativas de transportistas.

En todo caso, en lo que respecta a las funciones de mediación, éstas vienen reservadas *ex lege* a las agencias de transporte (art. 119 LOTT), dedicadas, de acuerdo con los artículos 120.1 LOTT y 159.1 ROTT, “*a intermediar en la contratación del transporte de mercancías como organizaciones auxiliares interpuestas entre los cargadores y los transportistas*”, debiendo contratar el transporte en su propio nombre, ocupando la posición de transportista frente al cargador y de cargador frente al transportista (art. 120.2 LOTT y 159.2 ROTT). En virtud de los apartados tercero y segundo, respectivamente, de los preceptos citados, en el ejercicio de su actividad, la agencia de transporte tiene atribuidas las funciones previas de información, gestión, oferta y organización de cargas o servicios.

De ello se deduce, que, aunque la norma de ordenación de la actividad contenga exigencias tanto de Derecho público como privado, desde una perspectiva estrictamente administrativa y como figura interpuesta en la contratación del transporte, la cooperativa de transportistas asume la posición de intermediadora (como lo es por antonomasia la agencia de transporte de mercancías). Sin embargo, esta entidad cooperativa no asume completamente ni las funciones ni las obligaciones administrativas que corresponden a los intermediarios, a pesar de que en principio así lo establezca la Ley, pues son especialmente relevantes dos notas características que quiebran esta equiparación, llevando a configurar este tipo cooperativo como un intermediario de carácter administrativo, en cierta medida, *sui generis*.

De un lado, la intermediación lo es únicamente respecto de sus propios miembros, pues de acuerdo con el primer párrafo del art. 61.1 LOTT, las funciones atribuidas a ésta las realiza “*para sus socios*”, debiendo efectuarse los servicios discrecionales de transporte contratados, “*en todo caso, sin más excepciones que los supuestos de colaboración entre transportistas legalmente previstos, por alguno de sus socios [...]*”. Así, asume la posición de transportista frente al cargador, pero no parece asumir, como lo hace la agencia de transportes, la posición *ex lege* de cargador frente al

socio transportista que efectúa materialmente el transporte.⁷¹⁶ De otro lado, y como consecuencia de lo anterior, la entidad no precisa la titularidad de una autorización propia de los operadores de transportes de mercancías; título habilitante que se exige no sólo a las agencias de transporte, como máximo exponente intermediador, sino también a otras figuras similares como lo son los transitarios o los almacenistas-distribuidores (art. 1 y 2 de la Orden de 21 de julio de 2000).

A modo de resumen, desde una perspectiva *iusprivatista*, la cooperativa de transportistas asume la posición de porteador, respondiendo como tal del cumplimiento de su obligación de transporte. Desde un punto de vista administrativo, la entidad se configura como un intermediario *sui generis*, con funciones de mediación realizables, fuera de los supuestos de colaboración legal o reglamentariamente establecidos, únicamente en relación con sus socios (incumplimiento sancionable por considerarse infracción grave del párrafo segundo del art. 198.27 ROTT) y con las particularidades relativas a los requisitos previos al ejercicio de la actividad de transporte en relación a la autorización de transporte y el alta en el Registro General de Transportistas (bajo pena de pérdida de la condición de cooperativa de transportistas de acuerdo con la interpretación conjunta de los art. 53.3 ROTT y 3 de la Orden de 23 de julio de 1997, analizada en el apartado correspondiente a los requisitos previos al ejercicio de la actividad de transporte exigidos a esta entidad cooperativa).

En cuanto a las actividades de intermediación que desarrolla la cooperativa de transportistas, la cuestión es que existe un mercado interno, conformado por sus propios socios, al que se dirigen unas concretas actividades de información, gestión y organización de cargas, y además, un mercado externo, conformado por los usuarios del transporte, contraparte y destinatarios de la contratación y de la ejecución de los transportes llevada a cabo por la cooperativa y por sus transportistas. En este último aspecto es preciso analizar la consideración de la cooperativa, bien como una entidad

⁷¹⁶ La LOTT así como su Reglamento de desarrollo disponen la expresa asunción por parte de la agencia de transporte de mercancías de la posición de transportista frente al cargador y de cargador frente al transportista (art. 120.2 LOTT y 159.2 ROTT). La cooperativa de transportistas por su parte no es objeto de una disposición similar expresa y aunque la LOTT le inste a asumir las obligaciones y responsabilidades administrativas que atribuye a los intermediarios (art. 61.1, segundo párrafo), previamente ha declarado la aplicación de las normas cooperativas en la relación entre cooperativa y transportista socio. Si de ello se deduce la no existencia de un contrato de transporte entre estos sujetos (cuestión que más adelante se analiza), no es posible entender que la cooperativa tome la posición de cargador frente al transportista “efectivo”, en este caso, socio.

autogestionada, con personalidad jurídica propia y compleja, integrada por los socios transportistas como miembros que ejecutan las operaciones de transporte asumidas contractualmente, esto es, como una sociedad que engloba cooperativa y cooperativistas con carácter indisoluble, unitario y completo; o bien, como una entidad independiente de las explotaciones de sus socios, empresarios con personalidad jurídica propia ajenos a aquélla, como transportistas “clientes” a los que la cooperativa ofrece (aunque de forma obligada) sus servicios de intermediación.

En otras palabras, se hace necesario averiguar si, como empresa del sector del transporte, la cooperativa tiene un objeto social definido por la prestación de servicios discrecionales de transporte, que ofrece a un mercado externo (de usuarios del transporte) y ejecuta, como entidad que organiza su actividad empresarial de manera cooperativa, a través de sus propios socios, auxiliares dependientes de tal organización empresarial; o por el contrario, si se trata más bien de una empresa cuyo objeto social consiste en actividades de intermediación del transporte (eso sí, principalmente, salvo supuestos excepcionales, respecto de un mercado interno), ejecutándose el transporte por sujetos empresarios independientes subsumibles en la categoría de porteadores efectivos y respecto de los cuales podría llegar a considerarse una responsabilidad directa frente al legitimado activamente por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato de transporte.

La normativa sectorial, en cuanto a su vertiente ordenadora de los transportes terrestres, alude al objeto social que ha de constatarse necesariamente en los estatutos sociales en el momento de procurar la inscripción de la entidad en el Registro de General de Transportistas, de forma que, de acuerdo con el artículo 5 b) de la Orden de 23 de julio de 1997 por el que se desarrolla el ROTT en materia de inscripción de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización en el Registro General de Transportistas, se requiere acompañar la solicitud con el *“original y copia de los Estatutos de la cooperativa o sociedad, en los que deberá constar como objeto social la captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios”*. Parece pues que, con el uso de la expresión textual de las funciones atribuidas por el precepto legal regulador de este tipo cooperativo (art. 61.1 LOTT), la normativa considera que el objeto social de las cooperativas de transportistas responde más a sus

funciones de intermediación interna que al desarrollo global de las operaciones de transporte.

Cabría objetar, sin embargo, que la disposición incluida en la Orden de 23 de julio de 1997 no expresa que deban constar exclusivamente tales actividades, por lo que sería posible, de acuerdo con la posibilidad de asumir un objeto social plural,⁷¹⁷ que éste quede integrado no sólo por esta concreción normativa de las funciones de intermediación cooperativa (que como mínimo habrán de incluirse necesariamente) sino también por otras actividades de prestación de servicios de transporte (si se atiende al mercado externo de la organización empresarial),⁷¹⁸ e incluso, por aquellas actividades de suministro y prestaciones de servicios que, de clase distinta al transporte, realiza la cooperativa principalmente con sus socios con el fin de mejorar las condiciones económicas y técnicas de sus explotaciones (taller, seguros, aparcamiento, etc.).⁷¹⁹ Se

⁷¹⁷ “Entendido el objeto social como el conjunto de actividades que los socios pretenden desarrollar en común, no parece existir objeción legal alguna que impida llevar a cabo una pluralidad de actividades. [...] las actividades podrán ser así de la más variada índole, no siendo requisito necesario la homogeneidad de las mismas y estando permitida también la existencia de una actividad principal y de otras secundarias. Ahora bien, la pluralidad de actividades no supone renuncia a la determinación, por lo que todas ellas deberán establecerse estatutariamente de forma suficientemente precisa” (SAÉNZ GARCÍA DE ALBIZU, J. C., *El objeto social...*, op. cit., pp. 84-85).

⁷¹⁸ Al referirse al ámbito objetivo, la doctrina repara en el hecho de que la LOTT “admite que las cooperativas de transportistas realicen tanto la actividad principal de transporte, como otras auxiliares o complementarias al mismo, haciendo hincapié en la actividad de captación de cargas o contratación de servicios o, dicho en otras palabras, en su papel de intermediarios y agentes de transporte” (GARCÍA CACHAFEIRO, F., “Las cooperativas de transportistas”..., op. cit., pp. 425-426). Este autor maneja dos aspectos de la actividad de transporte, entendida en términos generales, que no hay que confundir en el ámbito cooperativo. Desde una óptica externa, podría entenderse que la cooperativa de transportistas realiza la actividad de transporte, prestando servicios discrecionales de transporte de mercancías, que son ejecutados materialmente por sus socios. Por otro lado, sin embargo, cuando la Ley se refiere a las actividades de captación de cargas o contratación de servicios o comercialización para sus socios (esto es, “actividades de mediación en la contratación de cargas para sus socios”, en palabras del TC, en sus sentencia 180/1992, de 16 de noviembre) se está refiriendo a una actividad de intermediación similar a la de las agencias pero de carácter interno (de la sociedad para sus socios), estando vedada la posibilidad de llevar a cabo de forma habitual una intermediación externa; puesto que sólo en supuestos legales de colaboración, la normativa permite que la cooperativa ejerza actividades de agencia respecto a transportistas no socios (de igual forma que excepcionalmente ésta se permite a cualquier otra empresa de transporte que no sea titular de la autorización de operador de transporte de mercancías).

⁷¹⁹ Es habitual que en los estatutos sociales se incluyan diversas actividades como parte del objeto social, entre ellas, por ejemplo, la de centralizar las compras de accesorios, complementos, carburantes y servicios de reparación de los medios de transporte de los socios; adquirir bienes de equipo de uso común por los socios, como, equipos de comunicación, de localización de vehículos y de diseño de rutas, almacenes y locales de aparcamiento y reparación de vehículos, elementos de transporte, maquinaria para la carga y descarga, etc; facilitar la mejora de la calidad de los servicios que presten los socios y formar y asesorar a los socios en materia de calidad; y, como cláusula de cierre, cualquier otro tipo de servicio que favorezca y mejore la actividad de los socios, como la prestación de servicios administrativos y de gestión contable, fiscal y administrativa, sea directamente por parte de la cooperativa, sea mediante socios colaboradores o por terceros no socios (extracto del modelo de estatutos facilitado por la Federación de cooperativas de servicios y de cooperativas de transportistas de Cataluña (<http://www.servicoop.org/>), basado a su vez en un documento que recoge las notas explicativas de un modelo de estatutos de una

concluye, por tanto, que de acuerdo con lo establecido en la Orden e 23 de julio de 1997, en el marco de las actividades de transporte, pueden constar como integrantes del objeto social, tanto las actividades de transporte discrecional de mercancías, como las actividades de intermediación.

Como se ha analizado en el apartado relativo al objeto social, este elemento parte del contrato de sociedad está constituido por la actividad o actividades económicas que los socios se proponen desarrollar en el tráfico a través de la organización creada para el logro del fin social último. Así lo recogía igualmente el precedente artículo 12.4 LGC de 1987 al exigir como mención mínima de los estatutos “*la o las actividades empresariales a desarrollar por la cooperativa para el cumplimiento de su fin social*”. El objeto social, que ha de ser asimismo lícito, posible y determinado, está dirigido en esencia a la consecución de los fines sociales, sin que se otorgue relevancia manifiesta a la configuración del mercado al que van dirigidas las específicas actividades que lo integran. Por todo ello, sería razonable concluir que, en virtud del principio de la autonomía de la voluntad predicable en todo acto jurídico privado con contenido patrimonial,⁷²⁰ de conformidad con las normas, “*cualquier actividad económica lícita podrá ser organizada y desarrollada mediante una sociedad constituida al amparo de la presente Ley*” (art. 1.2 LC), y así tanto las actividades de intermediación dirigidas principalmente a su base social, como las propias de la prestación de servicios de transporte discrecional demandados por los usuarios cargadores, pueden integrar en principio el contenido del objeto social de las cooperativas de transportistas.

Vinculada en parte a ésta se encuentra otra importante cuestión ya apuntada especialmente reflejada en las cooperativas de transportistas por su incisión directa en el marco de las actividades de transporte de mercancías: la configuración de la entidad como una unidad empresarial en la que los socios transportistas actúan bajo la dirección y responsabilidad de aquélla como auxiliares en todo caso dependientes; o, por el contrario, la consideración de la sociedad como un simple modo de reunir las

cooperativa de servicios facilitado en línea por el Departamento de Trabajo de la Generalitat de Cataluña: <http://www20.gencat.cat/portal/site/treball/menuitem.32aac87fcae8e050a6740d63b0c0e1a0/?vgnnextoid=95bf06671ee17210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=95bf06671ee17210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>, 20 de abril de 2011).

⁷²⁰ Principio que encuentra “entre sus limitaciones la prohibición de abuso de derecho o del fraude de ley, la necesidad de atender a la buena fe o la exigencia de que el negocio tenga una causa lícita y el objeto lícito, posible y determinado” (SAÉNZ GARCÍA DE ALBIZU, J. C., *El objeto social...*, op. cit., p. 67).

pretensiones tanto de los usuarios de transporte como las de los empresarios habilitados para ejecutarlo (para satisfacer especialmente los intereses de estos últimos), como mera organización auxiliar interpuesta entre éstos, que asume *ex lege* la posición de porteador contractual mientras que los transportistas con condición de miembros asumen la posición de porteadores efectivos; tema al que se dedica parte del apartado siguiente.

Como último apunte, cabe hacer una breve referencia a la posibilidad de que la cooperativa de transportistas pueda llevar a cabo determinadas operaciones de logística, como las de recepción de mercancías, de ruptura de cargas, almacenaje, custodia o manipulación, esto es, las calificadas como complementarias por el Tribunal Constitucional.⁷²¹

Estas actividades podrían llegar a prestarse por cooperativas de transportistas con un tamaño de cierta consideración que quisieran aprovechar, en favor de la eficacia y competitividad de las explotaciones de los socios, las posibilidades de expansión que la logística permite más allá de las tradicionales prestaciones de transporte, ofreciendo a los clientes un servicio completo de comercialización bajo la filosofía del *just in time*.⁷²² Sin embargo, a pesar de las posibilidades de mercado que esta reorientación empresarial de la actividad económica de las cooperativas de transportistas podría suponer y de las opiniones favorables de algunos autores,⁷²³ lo cierto es que en el panorama normativo actual, en la medida en que se equipare el operador logístico al operador de transporte (puesto que, aun siendo el contrato de logística atípico, el desarrollo de muchas de estas actividades viene siendo realizado por el almacenista-distribuidor⁷²⁴), el prestador de los servicios logísticos habría de estar en posesión de una autorización de operador de

⁷²¹ STC de 16 de noviembre de 1992, en relación con las actividades complementarias que pueden ser desarrolladas por las agencias de transporte de mercancías (FJ 5º).

⁷²² *Vid.* en general, como se apuntó para el caso de las cooperativas de trabajo de transporte, entre otros, FANDOS ROIG, J. C. / LLORENS MONZÓNIS, J., “El futuro de la logística...”, op. cit., pp. 1464-1466; LÓPEZ RUEDA, F. C., “Prestadores de servicios...”, op. cit., p. 707; PILOÑETA ALONSO, L. M., “El subtransporte...”, op. cit., pp. 1402-1403.

⁷²³ Al respecto, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las sociedades cooperativas de transportistas...”, op. cit., pp. 54, 66; igualmente en “La logística...”, op. cit., pp. 196-198; SIDERA LEAL, E., “Perspectivas de las cooperativas...”, op. cit., p. 90.

⁷²⁴ En relación a las funciones de almacenista-distribuidor del operador logístico y a la obtención por parte del mismo del título que habilita para la realización de las actividades propias del operador de transporte, DE LA VEGA GARCÍA, F. L., “Contrato de logística”, op. cit., pp. 1445-1449; DE ALVEAR TRENOR, I. / LÓPEZ QUIROGA, J., “Algunas notas...”, op. cit., T. II, pp. 1409-1411; GAITÁN REBOLLO, J., “El contrato de servicios...”, op. cit., en esp. pp. 548-552; JUAN Y MATEU, F., *Los contratos...*, op. cit., pp. 36-37; SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. / GAITÁN, J., *Factbook. Transporte de mercancías...*, op. cit., pp. 249-250.

transporte, circunstancia que se considera vedada para el tipo cooperativo que se analiza.

3.1.4. La posición de porteador contractual y de porteador efectivo en la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte y en la sociedad cooperativa de transportistas

a) La condición de porteador contractual de las sociedades cooperativas de transporte

Dejando a un lado las disposiciones normativas de naturaleza pública, no cabe duda de que las sociedades cooperativas dedicadas a la prestación de actividades en el ámbito de los transportes terrestres de mercancías, al venir obligadas *ex lege* a realizar la contratación de los transportes en nombre propio con el cargador usuario, asumen la posición de porteador contractual y con ello, las obligaciones y responsabilidades derivadas del correcto cumplimiento del contrato de transporte (art. 52.3 ROTT, en relación con las cooperativas de trabajo asociado de transporte; art. 61.1 LOTT, para las cooperativas de transportistas; y respecto de ambos, art. 5.2 LCTTM).

Esto es así, cualesquiera que sean las actividades y operaciones (obviamente circunscritas al transporte) que estas entidades cooperativas lleven a cabo: la cooperativa de trabajo asociado de transporte, sea como empresa de transporte (en un sentido material más que jurídico, ejecutando por tanto los portes con sus medios propios), sea como auténtica agencia de transporte como organización auxiliar interpuesta entre cargadores y transportistas; y la cooperativa de transportistas, concebida como una unidad empresarial con un objeto social integrado por la prestación completa de servicios de transporte o como una empresa intermediaria con un objeto social similar al de las agencias de transporte, aunque respecto de un mercado de transportistas interno, limitado y obligado configurado por unos socios que actúan como auxiliares independientes (cuestión ésta que va a ocupar un espacio preferente en este apartado).

Así pues, tanto las cooperativas de trabajo asociado de transporte, como las cooperativas de transportistas, cumplen los rasgos propios que caracterizan al porteador contractual y que las configuran por tanto como tales, pues en los contratos de

transporte de mercancías por carretera son estas entidades, y no sus socios, los que ocupan la posición de porteador al intervenir de forma directa y en nombre propio en el contrato celebrado con el cargador usuario, asumiendo así en abstracto la obligación de traslado de las mercancías a destino.⁷²⁵

Una vez contratado el transporte con el cargador o usuario, la entidad cooperativa habría de ser libre en principio para organizarlo de la manera que considerara más oportuna. De esta forma, como cualquier otro empresario de transporte, la cooperativa habría de poder ejecutar aquél por medios propios o ajenos, en virtud de la libertad constitucional de empresa y del carácter genérico y fungible del contenido de la obligación de transportar.⁷²⁶ Sin embargo, la forma jurídica elegida para revestir la organización empresarial condiciona y limita esta afirmación en determinados aspectos y, como entidad cooperativa, la cooperativa de trabajo asociado de transporte habrá de ejecutar el transporte preferentemente con la intervención del trabajo de sus socios trabajadores, así como la cooperativa de transportistas habrá de hacerlo con la participación principal de sus propios socios transportistas (en ambos casos, en la medida en que se precisa más adelante al tratar las operaciones con terceros no socios y los supuestos de colaboración legal y reglamentariamente permitidos). Llegados a este punto, la ejecución del transporte contratado por la sociedad cooperativa en su propio nombre se lleva a cabo de forma diferenciada y se derivan así mismo cuestiones diversas en función del tipo concreto cooperativo que intervenga, de trabajo asociado o de comercialización.

b) La condición de porteador efectivo en la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte

En lo que se refiere a las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte, coincide la figura del transportista desde un punto de vista administrativo,

⁷²⁵ Vid. VILLAFÁÑEZ PÉREZ, I., “Problemas actuales...”, op. cit., p. 23. A pesar de que la autora señala que la “condición de transportista efectivo recae sobre la cooperativa”, parece tratarse simplemente de un error de redacción, puesto que hace hincapié en la contratación y facturación de la cooperativa en nombre propio y su inclusión como transportista en el contrato de transporte.

⁷²⁶ Por un lado, desde la perspectiva jurídica pública de las normas de ordenación de los transportes terrestres, el art. 94 LOTT recoge el principio de libertad de contratación que ha de regir en la actuación de los titulares de autorizaciones de transporte público discrecional. Por otro, la doctrina corrobora además la libertad de organización que caracteriza al empresario transportista, pues “las relaciones surgidas de este tipo de acuerdos responden a la facultad que ostenta el porteador contractual de organizar libremente su actividad” (EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 338-339).

esto es, como titular de la correspondiente autorización de transporte discrecional de mercancías, con la posición de porteador desde una perspectiva jurídico privada, como sujeto que asume contractualmente en nombre propio la obligación de transportar frente al cargador. En este tipo cooperativo, tanto si se es partidario de la naturaleza societaria del vínculo existente entre la sociedad y sus socios trabajadores como si se aboga por la calificación laboral de tal relación, parece quedar claro que los socios trabajadores se integran completamente en la organización empresarial de la entidad como auxiliares dependientes que actúan por cuenta del porteador contractual. De igual forma que un empleado de una empresa transportista que revista una forma jurídica no cooperativa no tiene la consideración de porteador efectivo, tampoco es lógico otorgar tal carácter a los socios trabajadores de la cooperativa de trabajo asociado.

La doctrina delimita la figura del porteador efectivo – con el fin de poder diferenciarla de los dependientes o agentes del porteador contractual tanto como de éste mismo – “por la yuxtaposición del elemento material que representa la acción del transporte efectivo, por un lado, y del elemento jurídico que atribuye dicha condición a quien realiza la prestación en nombre propio, por otro lado”.⁷²⁷ De este modo, la razón clave incide no tanto en la naturaleza del vínculo que media entre ambas partes cuanto en la asunción de la ejecución del transporte en nombre propio frente al porteador contractual y, aunque se ha manifestado que la condición administrativa de transportista no incide directamente en la calificación jurídico privada de porteador, en este aspecto resulta obvio que la noción de porteador efectivo no pretende otorgarse a un sujeto, socio trabajador, que carece de la necesaria habilitación administrativa. Básicamente los empleados no revisten la condición de porteador efectivo porque no llevan a cabo dicha actuación en nombre propio y, por tanto, al no haber contraído la obligación de ejecutar el transporte por su cuenta y riesgo no parece posible declararlos responsables de los daños que eventualmente puedan producirse en las mercancías objeto de transporte.⁷²⁸

⁷²⁷ Cfr. PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit, pp. 575-578.

⁷²⁸ A modo de ejemplo, el art. 1.2 de la Convención de Budapest entiende por porteador efectivo toda persona que no sea un empleado o representante del porteador, a quien éste ha encomendado la ejecución de la totalidad o de una parte del transporte. Al respecto, v. PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit, pp. 575-578. Así, el porteador efectivo, para ser considerado como tal, ha llevar a cabo dicha actuación en su propio nombre, pues sólo cuando ha contraído la obligación de ejecutar el transporte por su propia cuenta y riesgo resulta admisible que se le declare responsable de los daños que se produzcan en las mercancías durante el traslado. Por ello, los empleados del porteador contractual no revisten la condición de porteador efectivo (EMPARANZA SOBEJANO, A., “Artículo 6...”, op. cit., p. 106). Este autor se refiere en una obra anterior a los conductores de vehículos terrestres, ejemplo que puede servir perfectamente para ilustrar el caso de los socios trabajadores de una sociedad cooperativa de trabajo

Por todo lo anterior puede apreciarse como las notas caracterizadoras de la posición del porteador efectivo no se dan en la intervención de los socios de las cooperativas de trabajo asociado de transporte, pues, a pesar de la previa existencia de un vínculo jurídico obligacional materializado en un contrato de transporte con el cargador en el que interviene la cooperativa de trabajo asociado como porteador contractual, el socio trabajador que ejecuta el transporte no interviene en su relación con el porteador contractual de forma voluntaria asumiendo la ejecución del transporte por su cuenta y riesgo, por lo que ha de considerarse como el conductor de un vehículo, auxiliar dependiente, subordinado a la esfera de la organización empresarial, y no como un porteador efectivo.

Sin embargo, lo señalado no impide que en los supuestos de intervención de una sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte puedan darse situaciones en las que participe un porteador efectivo, si bien asumiéndose tal condición no ya en las personas de los socios trabajadores, sino en otros sujetos ajenos a la esfera interna cooperativa. De este modo, la posición de porteador efectivo sólo entraría en escena en el caso de que la cooperativa contratara la ejecución del transporte con otro empresario transportista; circunstancia que puede darse en dos formas diferenciadas, en las que esta actuación supone, en una de ellas, una excepción, y en la otra, la regla general.

En el primer caso, la cooperativa de trabajo asociado de transporte está en posesión de una autorización de transporte discrecional y, como cualquier otro empresario transportista, puede contratar el transporte con otros transportistas excepcionalmente en los supuestos tipificados de colaboración entre transportistas con el fin de atender intensificaciones coyunturales de la demanda del transporte (art. 97 LOTT).

asociado, y señala a este respecto que la relevante colaboración que éstos realizan para la prestación del transporte no supone de por sí elemento suficiente que permita determinar si posee los rasgos del porteador efectivo. Sería preciso que hubieran contraído su participación en la ejecución del transporte en su propio nombre, por lo que si el conductor forma parte de la organización empresarial del porteador contractual, entendido en sentido amplio, no puede ser calificado como porteador efectivo, pues esa relación de subordinación impide que pueda ser calificado como tal (EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., p. 426).

En el segundo caso, una cooperativa de trabajo asociado de transporte cuyo objeto social consista precisamente en la prestación de servicios de intermediación como verdadera agencia de transporte de mercancías o transitario, estando en posesión del correspondiente título habilitante para la realización de actividades de operador de transporte, puede (y de hecho esa es la principal función para la que se constituye) subcontratar la ejecución del transporte, que previamente ha contratado con el cargador, con el transportista que materialmente habrá de llevarlo a cabo como porteador efectivo, asumiendo la posición de porteador (contractual) frente al cargador y la de cargador frente al transportista efectivo de conformidad con la normativa de ordenación de los transportes terrestres (art. 120.2 LOTT y 159.2 ROTT) y la reguladora del contrato de transporte terrestre de mercancías (art. 5.2 y 6.2 LCTTM). Ésta es la situación habitual que tendría lugar en el caso de una agencia de transporte de mercancías que estuviera organizada bajo una forma jurídica distinta de la cooperativa.

Por su parte, la cuestión de si el transportista efectivo podría o no subcontratar a su vez el transporte variaría en función de la opinión doctrinal que se defienda en relación con el alcance real del porteador efectivo. La doctrina queda dividida entre aquellos que consideran que es posible que el porteador efectivo subcontrate la ejecución con otro porteador (que se convertiría igualmente en porteador efectivo) y aquellos que, por el contrario, opinan que éste tiene restringidas sus posibilidades de actuación, requiriéndose que sea él mismo el que ejecute materialmente el transporte, esto es, ajustándose a un concepto material de porteador, por la necesidad de disponer de los medios materiales para la ejecución real del transporte, y no a un concepto jurídico, que sería el que le convertiría en porteador efectivo respecto del contrato con el porteador que contracta con el cargador y en porteador contractual en relación con el siguiente en la línea de realización del transporte.⁷²⁹

⁷²⁹ En la normativa internacional no existe una solución unánime, pues algunos convenios internacionales no delimitan claramente su pretensión (entre ellos, las RU CIM), aunque otros sí lo precisan (Convenio de Atenas de 1974 o el Proyecto de Convenio sobre el transporte [total o parcialmente] [marítimo] de mercancías realizado por UNCITRAL). PULIDO BEGINES considera que debería interpretarse en un sentido restrictivo, como ejecutor material del transporte, en atención a la finalidad clarificadora del reconocimiento de la dualidad de posiciones porteador contractual-porteador efectivo; y, *de lege ferenda*, introducirse una declaración expresa en las normas que expresara la voluntad del legislador (PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., pp. 566-575). Pero la doctrina no es unánime, considerando posible algunos autores la contratación del transporte por parte del porteador efectivo con otros transportistas ejecutores (EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 376-377; ZURIMENDI ISLA, A., “Régimen jurídico...”, op. cit., pp. 110-111 y 142). El art. 6.2 LCTTM no se pronuncia, aunque de la literalidad del precepto podría extraerse, como hace PULIDO BEGINES al referirse

c) *La condición de porteador efectivo en la sociedad cooperativa de transportistas*

En cuanto a las cooperativas de transportistas, la situación entraña cuestiones más dudosas. Como se ha señalado, al igual que la figura del transportista requiere, desde un punto de vista administrativo, el cumplimiento de determinados requisitos dirigidos a la obtención del correspondiente título habilitante para el ejercicio de la actividad del transporte, la condición jurídico privada de porteador no se pierde por aquél que, habiéndose obligado frente al cargador a la prestación del mismo, lo hace sin la legítima habilitación administrativa.⁷³⁰ De igual forma, el hecho de que la cooperativa de transportistas no esté sujeta al requerimiento *iuspublicista* relativo a la titularidad de la autorización de transporte discrecional (o de operador de transporte) no es obstáculo para su calificación de porteador desde una perspectiva jurídico privada, más aun cuando la Ley del contrato de transporte terrestre (al igual que la Ley de ordenación de los transportes terrestres) exige de forma expresa a este tipo societario la contratación del transporte en nombre propio; presupuesto que conlleva así la asunción del transporte y por el que se adquiere la condición de porteador.⁷³¹

al art. 27.2 RU CIM, que el uso de los términos “*realización efectiva*” del transporte se refieren precisamente no al concepto jurídico de porteador, sino al que materialmente ejecuta el transporte.

⁷³⁰ La doctrina pone el ejemplo del porteador que realiza la prestación típica sin cumplir los requisitos habilitantes para desarrollar esa actividad. Es innegable que de ello resultará una infracción administrativa, pero si se ha cumplido de forma satisfactoria la obligación de transporte para el usuario, no hay razón para extender la eficacia de tal infracción sobre el vínculo sinalarmático (GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 243). Cuestión distinta es que una infracción administrativa sancionable (por ejemplo, sobrepasar el peso máximo autorizado que transporta un vehículo) pueda alegarse para aportar justificación a un incumplimiento contractual por daños.

⁷³¹ TOBÍO RIVAS señala, al hilo del análisis del art. 5 LCTTM, que las cooperativas de transportistas “generalmente actuarán como intermediarias de sus socios – aunque también podrían intervenir como porteadoras – y serán los socios los que realicen materialmente la actividad de transporte”. A lo que añade una nota apuntando que “lo habitual será que los propios socios puedan contratar a través de la cooperativa o por sí mismos, salvo lo previsto en los Estatutos” (TOBÍO RIVAS, A. M., “Los intervinientes...”, op. cit. p. 56, nota 53). Como ya se ha puesto de manifiesto, este tipo cooperativo actúa como intermediaria de sus propios socios, pero es necesario analizar la intervención como porteadora a la que se refiere la autora. Si con tal calificación, se refiere a que asume la obligación de transporte como porteadora contractual, no es posible considerar la ocasionalidad de tal actuación, pues al contratar *ex lege* en nombre propio asume siempre la posición de porteadora. Si, por otro lado, lo que pretende es señalar que en ocasiones no realiza funciones de intermediaria, sino de transportista, la afirmación no puede ser correcta, pues la entidad carece, por imposición legal, de título administrativo alguno que la habilite para la realización de transporte discrecional de mercancías. Respecto a la nota aclaratoria, sea por utilizar una expresión más familiar en la redacción o porque en la práctica se dan en ocasiones estas situaciones, lo cierto es que no son los socios los que contratan el transporte en el marco de las operaciones cooperativas, sino la propia entidad en nombre propio (aunque sí es posible que al margen de éstas, aquéllos contraten sus propios transportes, si no se les exige estatutariamente la exclusividad en sus actividades).

Si bien de acuerdo con la normativa que regula las condiciones de acceso y desarrollo de la actividad podría considerarse la condición de las cooperativas de transportistas como un tipo especial de intermediario – pues, como intermediario la califica la LOTT aun cuando deba cumplir requisitos distintos, es la excepción legal a la regla general de que el operador del transporte, en un sentido amplio, ha de ser titular de la autorización de transporte correspondiente a la actividad que desarrolla –, el carácter de porteador lo asume, como asume la obligación de resultado, en toda su amplitud, con todos sus efectos y consecuencias.

De este modo, no hay duda de la condición de porteador (contractual) que asume la entidad cooperativa y así lo pone de manifiesto el artículo 5 LCTTM, que configura la obligación de la contratación del transporte en nombre propio.⁷³² Cuestión distinta, y a la que la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías parece otorgar un tratamiento propio y diferenciado, es la posición que ocupan los socios transportistas que ejecutan materialmente el transporte.

En el Anteproyecto de Ley del contrato de transporte terrestre podía apreciarse con claridad la voluntad de sus redactores de dejar constancia de la existencia de una situación jurídica, cuanto menos, singular en los supuestos en que se produce la intervención de una cooperativa de transportistas. El apartado segundo del artículo 61 del texto atribuía a los operadores de transporte en general (empresarios de transporte, agencias, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores logísticos o cualesquiera otros que intermedien habitualmente en el transporte) los derechos y obligaciones del porteador en el contrato celebrado con su cargador, por un lado, y los correspondientes al cargador en relación con el contrato que celebren, en cada caso, con el porteador efectivo, por otro. El apartado tercero, sin embargo, dotaba a las cooperativas de transportistas de un régimen especial, diferenciado de todos los demás operadores, pues, aun considerándose porteador en los contratos con los clientes, la cooperativa no cumplía la última premisa del apartado anterior, cual es, la adquisición de la posición de cargador frente a los transportistas ejecutores del transporte, sus socios, sino que tal relación habría de regirse conforme a lo determinado en los estatutos de la cooperativa.

⁷³² Más claro incluso lo exponía el art. 61 del Anteproyecto de Ley al establecer en su apartado tercero que las cooperativas de transportistas tendrían, “*en todo caso, la consideración de porteador en los contratos de transporte que celebren con sus clientes*”.

Esta idea ha perdurado en la Ley del contrato de transporte terrestre vigente, pues la relación de la cooperativa de transportistas con el socio transportista que efectivamente realice el transporte “*se regirá por lo que al respecto se encuentre determinado en los estatutos de cada cooperativa*” (art. 5.3 LCTTM).

Constatado que el legislador aprecia la presencia de una situación jurídica de particulares características, es necesario analizar si la calificación del socio transportista como porteador efectivo sería o no posible y las consecuencias que de ello se derivarían. Con el fin de alcanzar ciertas conclusiones en este sentido, resulta menester examinar algunas cuestiones previas vinculadas entre sí. La cuestión clave que se presenta, y que ya se ha apuntado en el apartado anterior, se enfoca en la determinación de la cooperativa de transportistas bien como una entidad societaria de objeto social enmarcado en la prestación de servicios de transporte de mercancías, en la que los socios transportistas se hallan integrados en la organización empresarial como auxiliares dependientes que ejecutan el transporte contratado por la cooperativa con sus clientes o bien como una empresa intermediaria de condición singular, cuyo objeto está más bien orientado a la realización de funciones de intermediación dirigidas a un mercado interno, en la que los socios, transportistas auxiliares de carácter independiente, asumen la posición de porteadores efectivos.

Para ello, se plantean varios interrogantes: por un lado, las notas caracterizadoras de la figura de los auxiliares dependientes o independientes del deudor principal de una obligación (en este caso de transporte), que permitan delimitar la categoría a la que pertenecen los propios socios transportistas; por otro, la naturaleza de la relación entre la sociedad cooperativa y el socio transportista ejecutor y la posibilidad de que entre ambos sujetos pueda existir un vínculo contractual definido por los caracteres del contrato de transporte; y finalmente, en cuanto a las notas definatorias de la relación entre un porteador contractual y un porteador efectivo, si ha de estar basada necesariamente en un contrato de transporte o si cabe la posibilidad de permitir vínculos de distinta naturaleza, como puede ser un vínculo societario.

El planteamiento de estas cuestiones supone, al menos desde una perspectiva teórica, unas implicaciones de cierta relevancia, especialmente en el campo de la responsabilidad atribuible al socio transportista ejecutor del transporte por los daños

causados a las mercancías en el transcurso del mismo.⁷³³ Como ya se señalaba, la caracterización de la noción del porteador efectivo persigue principalmente la seguridad del tráfico y el cumplimiento de las posibles responsabilidades sobrevenidas (lo que contribuye a favorecer especialmente a los clientes cargadores y al mercado en general), pero también, la extensión a aquél de los beneficios del porteador propios del sistema de transporte (que, en todo caso, supondría un beneficio para el porteador efectivo especialmente en relación a la limitación de la responsabilidad).⁷³⁴

En primer lugar, en orden a delimitar la figura del auxiliar del deudor, la doctrina considera que se ha de partir de una afirmación general, por la cual son auxiliares “todos aquéllos que se emplean en el cumplimiento de la prestación prometida por el deudor”, aunque es asimismo necesario limitar tal aseveración principalmente mediante dos premisas: por un lado, que la actuación del auxiliar ha de ser consecuencia de la iniciativa del deudor y, por otro, que los auxiliares han de ser extraños al acreedor, de forma que no exista relación que los vincule.⁷³⁵ Así, podría definirse el auxiliar de cumplimiento como “la persona (física o jurídica) que, en cuanto tercero no obligado frente al acreedor, interviene, como colaborador o auxiliar del deudor y por iniciativa o voluntad de éste, en las actividades relacionadas con el cumplimiento de la obligación que media entre dicho deudor y su también dicho acreedor”.⁷³⁶

⁷³³ La cuestión que puede plantearse en este aspecto parece reducirse, sin embargo, más al ámbito teórico que a los efectos reales que puedan derivarse, básicamente por dos razones. Tras la aprobación de la LCTTM, por un lado, la incorporación del art. 63, acerca de la extensión del régimen de responsabilidad completo de su capítulo V en caso de presentarse una reclamación extracontractual frente al porteador efectivo, hace que se hayan ampliado, en comparación con el CMR (en el que se inspira), las disposiciones que serán aplicables (que ya no se ven reducidas sólo a la exoneración de la responsabilidad o la limitación de la indemnización). Por otro lado, el hecho de que en los trámites legislativos que llevaron a la aprobación de la norma legal se dejara sin contenido el régimen del porteador efectivo, hace que la cuestión quede reducida a un plano esencialmente teórico, ya que en la práctica su aplicación no tiene en principio sustento legal. Ello no impide que *de lege ferenda* pueda corregirse ese vacío y se dote de contenido real esta noción que, al menos, en cuanto a su denominación, tiene acogida legal.

⁷³⁴ Cfr. EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 394-400.

⁷³⁵ Cfr. TORRALBA SORIANO, O. V., “La responsabilidad por los auxiliares en el cumplimiento de las obligaciones”, en *Anuario de Derecho Civil*, vol. 24, núm. 4, 1971, pp. 1156-1160.

⁷³⁶ Vid. JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor por los auxiliares que utiliza en su cumplimiento*, Civitas, Madrid, 1994, como introductorias, pp. 45-50. Este autor analiza a partir de esta definición los presupuestos necesarios, fundamentales o básicos, que han de darse en la figura del auxiliar de cumplimiento: existencia de una relación obligatoria específica entre deudor y acreedor, en cuyo cumplimiento se desarrolla su actividad auxiliar, pero en el que el auxiliar no interviene como parte, sino como extraño o tercero; desarrollo de las actividades de colaboración por iniciativa o por voluntad del deudor o principal (sujeto obligado al cumplimiento frente al acreedor); e intervención del auxiliar en alguna de las actividades (preparatorias o de ejecución) relacionadas con el cumplimiento de la obligación del deudor.

De esta manera, podrían quedar incluidos en la acepción de auxiliares no sólo los “auxiliares en sentido estricto”, esto es, los que colaboran en el cumplimiento de la obligación bajo una situación de dependencia y siguiendo las instrucciones del deudor, sino también los “sustitutos”, aquéllos (incluidos empresarios autónomos) que realizan la ejecución de la prestación con independencia del deudor aunque por encargo de éste. Esta sustitución fáctica se circunscribe a la actividad ejecutiva de la obligación, utilizándose el término en un sentido material que no jurídico, pues el vínculo obligatorio entre el deudor y el acreedor no desaparece.⁷³⁷

Así, la cooperativa de transportistas, deudora de la obligación de transportar frente al cargador, emplea en el cumplimiento de esa prestación prometida (si bien, por imperativo legal) a uno de sus socios transportistas, de forma que éste ejecuta la obligación por indicación de la cooperativa, que decide asignarle el envío, y sin que haya intervenido en su designación el acreedor del transporte que ha contratado el mismo con la cooperativa.⁷³⁸

⁷³⁷ De esta forma, por un lado, la intervención voluntaria del deudor hace que el tercero se incorpore a la actividad de cumplimiento de la obligación y, por otro lado, sólo se requiere que el auxiliar actúe por encargo del deudor, y en el ejercicio de la actividad de este último, incluyéndose por tanto en la acción de auxiliar no sólo a los dependientes del empresario sino también a empresarios autónomos (TORRALBA SORIANO, O. V., “La responsabilidad...”, op. cit., pp. 1156-1160). Respecto a la sustitución fáctica y no jurídica que supone la actividad del auxiliar, v. también JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor...*, op. cit., pp. 53-56.

En la terminología utilizada en el sector del transporte el uso preferente de la noción de porteador efectivo no ha sido obstáculo para que en ciertos ámbitos se haya optado por la expresión “porteador sustituto”. V. gr. art. 3 b) RU CIM, siguiendo las versiones oficiales de “*substitute carrier*” o “*transporteur substitué*”. A este respecto, PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit. *passim*, quien opina que la calificación de sustituto, aun siendo preferible a la de porteador efectivo, no deja de ser muy imprecisa desde una perspectiva técnica-jurídica y no elimina los problemas conceptuales que se plantean.

⁷³⁸ El hecho de que la ejecución del transporte deba recaer (casi) necesariamente en uno de los socios transportistas de la entidad puede generar ciertas dudas acerca del cumplimiento del presupuesto básico de la introducción voluntaria del auxiliar por parte del deudor de la prestación obligada. Sin embargo, la construcción que realiza la doctrina en torno a este requisito delimitador básico de la figura del auxiliar se centra, como se ha visto, en la idea de que la integración del mismo en la actividad debida ha de derivarse de la iniciativa del deudor y no de la acción del acreedor, manteniéndose así la calificación del auxiliar como tercero o extraño al acreedor. Por otro lado, incluso la cualidad de dependiente o empleado no es incompatible con la condición de auxiliar siempre que no falte la nota de la voluntad del deudor (que el empleado actuase de *motu proprio* en sus horas libres, por ejemplo). Por ello, no serían auxiliares ni los terceros que intervienen espontáneamente, ni los que son introducidos en el cumplimiento por la sola iniciativa del acreedor (JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor...*, op. cit., pp. 123-124, 135, entre otras). Asimismo, TORRALBA SORIANO, O. V., “La responsabilidad...”, op. cit., p. 1157. De esta forma, el hecho de que la voluntad del porteador contractual, deudor del acreedor de la obligación de transporte, venga en cierta medida condicionada legalmente por la elección de un auxiliar de entre los que conforman la base social de la cooperativa, no parece que sea dato suficiente que anule en los socios transportistas este rasgo definidor de la condición de auxiliar.

Así pues, es auxiliar tanto el empresario transportista al que acude una agencia de transporte de mercancías para la ejecución del transporte al que se ha obligado,⁷³⁹ como el conductor, dependiente o empleado de una empresa de transportes, como el transportista socio de una cooperativa de transportistas que ejecuta la obligación contractual adquirida por la sociedad a la que pertenece. El grado de vinculación o dependencia en uno u otro supuesto resulta, sin embargo, esencialmente distinto, pues cabría distinguir entre “los colaboradores dependientes o auxiliares, que actúan sometidos al poder de organización y dirección del empresario; y colaboradores externos, dotados de autonomía organizativa”.⁷⁴⁰

La cuestión es delimitar tal grado de autonomía respecto del principal bajo el que se encuentra, en este caso, el transportista socio, pues siendo un empresario autónomo que ejecuta el transporte a través de sus propios medios o su propia organización empresarial, está sometido a cierta dependencia de la cooperativa de la que forma parte, especialmente además si se tiene en cuenta, por un lado, los casos (mayoritarios en la práctica) en que se establece estatutariamente la exclusividad de sus actuaciones y, por otro, que el socio parece no sustituir materialmente a la cooperativa en la actividad ejecutiva de la obligación, si se tiene presente que es precisamente a través de sus miembros la manera en que da cumplimiento a la obligación contractual asumida frente al cargador. Dicho en otras palabras, salvo los supuestos excepcionales de colaboración entre transportistas, la entidad cooperativa no puede dar cumplimiento a la obligación de transporte si no es a través de su propia base social, de sus socios titulares de una autorización de transporte,⁷⁴¹ por lo que, en un sentido estricto, no existe

⁷³⁹ JORDANO FRAGA pone como ejemplo el subcontrato y, en particular, el supuesto de un transportista que subcontrata con otro (auxiliar de cumplimiento “autónomo” del primero, deudor y principal) el transporte, total o sólo de parte del trayecto debido por el primero (JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor...*, op. cit., p. 139, cursiva del autor).

⁷⁴⁰ La doctrina ordena las relaciones empresariales de colaboración según diversos parámetros, entre ellos, la mayor o menor dependencia o autonomía del colaborador. Así, en el sector del transporte, la colaboración puede materializarse a través de auxiliares sometidos al poder de organización y dirección del empresario de transportes o de terceros con la condición de empresarios. La principal diferencia entre unos y otros reside en el diverso grado de autonomía o de dependencia que se les atribuye, lo que asimismo habrá de repercutir en la distribución del riesgo empresarial (PILOÑETA ALONSO, L. M., “El subtransporte...”, op. cit., p. 1411). Los socios de una cooperativa de trabajo asociado de transporte, como se ha visto, sería el ejemplo del primero de estos supuestos; los de una cooperativa de transportistas requieren de un análisis más detallado.

⁷⁴¹ La LOTT requiere que el transporte contratado por la cooperativa sea ejecutado por transportistas debidamente autorizados, en concreto los socios, y sólo cabe excepcionalmente la colaboración con otros transportistas “autorizados”. El hecho de que la cooperativa de transportistas no esté en posesión de un

una sustitución material del sujeto ejecutor, dado que de ejecutar el transporte “personalmente” la propia cooperativa, lo haría precisamente a través de sus propios socios transportistas.⁷⁴²

Como se ha visto, cierta doctrina vincula ese grado de dependencia (o independiencia) para la calificación de porteador efectivo del auxiliar ejecutor del transporte a la asunción de la ejecución de la prestación en nombre propio.⁷⁴³ Apreciando la validez de esta afirmación, es preciso averiguar si el transportista socio de una cooperativa de transportistas puede subsumirse o no en esta categoría por haber asumido tal obligación en nombre propio (lo que implicaría en cualquier caso la ejecución del transporte con arreglo a los parámetros del tráfico ordinario, custodiando las mercancías desde el momento de su recepción hasta su entrega, incólumes, en destino en los términos pactados).⁷⁴⁴ Esta cuestión no es fácil de desentrañar, pues, además de que el contrato de transporte no es un tipo contractual que requiera de forma escrita que pueda dejar constancia fehaciente de su existencia y de la voluntad de las partes, contribuye a la confusión el hecho de que no quede del todo claro, y muestra de ello es la división doctrinal que en términos generales se plantea, el carácter o naturaleza del vínculo existente entre la sociedad cooperativa y su socio y de la actuación derivada de aquél (en particular, en este caso, entre la entidad y el socio

título habilitante para el transporte, impide que pueda encargarle a un trabajador, incluso socio, que efectúe el transporte. Este obstáculo es, como se ha apuntado en varias ocasiones, difícilmente salvable, pues cualquier otro socio no transportista no está habilitado legalmente para realizar el transporte (y la cooperativa en sí misma tampoco), porque de ser un trabajador socio asumiría funciones de una cooperativa de trabajado asociado o se convertiría en una cooperativa mixta de transporte (con los problemas que conlleva), pero obviamente no puede porque de manera expresa la Ley no lo permite.

⁷⁴² La doctrina aclara que para poder referirse a la figura del auxiliar es indiferente el hecho de que el deudor esté en condiciones de realizar personalmente la actividad de cumplimiento que se encomienda al auxiliar. “El dato decisivo es, por un lado, que el deudor *deba* un determinado cumplimiento (que lo deba, y no que lo *deba personalmente* = uno se puede obligar, en principio, a cumplir algo, contando desde el primer momento para ello con la intervención de terceros auxiliares: salvo que la ley o el pacto lo impidan [...])” (JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor...*, op. cit., pp. 126-127, cursiva del autor). La cuestión, sin embargo, no radica en la consideración del socio como auxiliar o no, sino en su grado de autonomía para su categorización como dependiente o como porteador efectivo.

⁷⁴³ “En la vertiente subjetiva, el porteador sustituto interviene en la ejecución del transporte en nombre propio, y, por consiguiente, tiene que ser necesariamente un empresario colaborador independiente del porteador contractual. El porteador sustituto actúa por su cuenta y riesgo, y por ello responde de las consecuencias de sus actos [...])” (PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., entre otras, pp. 585-586). Asimismo, EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 372-374.

⁷⁴⁴ Resulta obvio, en cualquier caso, y así lo constata la doctrina, que el socio que asume el transporte ha de llevarlo a cabo del modo previsto, “custodiando con diligencia la mercancía para evitar su pérdida o avería, cumpliendo lo dispuesto en las leyes y reglamentos de la administración pública y entregando la mercancía al destinatario en el lugar y tiempo pactado” (IRIBARREN BLANCO, M., “Cooperativas de transportistas...”, op. cit., p. 894).

transportista, como una relación puramente societaria o con la integración de un contrato de transporte).

Esta confusión puede resultar a fin de cuentas más ficticia que real, si en este caso se llega a la conclusión, como hace la doctrina en términos generales, que para la calificación de auxiliar de un sujeto tercero interviniente en la actuación debida por el deudor y principal es indiferente la naturaleza del vínculo existente entre éste y aquél. Ello no evita, sin embargo, que los concretos supuestos circunscritos al ámbito del transporte puedan suponer alguna especialidad o pueda resultar, como mínimo, de interés el carácter del vínculo jurídico que relaciona la cooperativa de transportistas y sus socios, y de la consecuente actividad de ejecución de la prestación de transporte debida por la entidad.

Como se ha apuntado previamente, hay que partir de la idea de que para las cooperativas de transportistas, a diferencia de la aclaración legal introducida expresamente para las cooperativas de trabajo asociado (art. 80.1 LC), la normativa cooperativa no dispone el carácter societario de la relación que media entre entidad y socios, ni revela dato alguno que permita intuir o deducir la preferencia del legislador acerca de la naturaleza del vínculo.

Por su parte, la normativa ordenadora de los transportes terrestres contiene una disposición expresa y una genérica por la que se remite, por un lado, a “*las normas y reglas reguladoras de la cooperativa*” en las relaciones de la cooperativa “*con el socio poseedor del título habilitante que materialmente realice el transporte*” (art. 61.1, párr. primero, *in fine* LOTT) y, por otro, en todo lo no expresamente previsto en los correspondientes preceptos reglamentarios, al régimen establecido en la normativa específica reguladora de las cooperativas (art. 53.5 ROTT). Por ello, podría aventurarse la idea de que, de conformidad con la normativa sectorial parece que la relación citada devendría societaria al deber acudir a lo establecido en las normas cooperativas (que en cualquier caso, por su parte no apuntan de forma expresa solución alguna).⁷⁴⁵ Finalmente, como se indicaba unas líneas más arriba, el artículo 5 LCTTM (inmutable

⁷⁴⁵ De esta consideración es, entre otros, VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., p. 178, nota 362, que toma como base de esta afirmación el art. 61.1 LOTT, aun cuando erróneamente cita el art. 62.2 LOTT.

en este punto tras el proceso legislativo, salvo por su cambio de ubicación) contempla asimismo la circunstancia del vínculo, señalando de forma expresa que la relación de la cooperativa de transportistas con el socio transportista que efectivamente realice el transporte “*se regirá por lo que al respecto se encuentre determinado en los estatutos de cada cooperativa*” (art. 5.3 LCTTM).

La idea de que, como mínimo, existe una relación singular entre cooperativa y socio transportista en cierta medida diversa de la relación habitual entre porteador contractual y porteador efectivo parece adquirir mayor peso si se tiene en cuenta que este artículo 5.3 LCTTM, a renglón seguido, y por contraposición a aquélla, en la relación contractual que pueda desarrollarse entre la cooperativa y “*terceros*” otorga absoluta preeminencia a lo preceptuado en la propia norma legal, pues “*en ningún caso*” lo previsto en las cláusulas estatutarias puede implicar “*la inaplicación de lo dispuesto en la presente Ley en los contratos celebrados por la cooperativa o sociedad de que se trate con terceros*”. Afirmación esta última que, por otro lado, parece innecesaria si se tiene presente que los estatutos sociales rigen en el ámbito interno de una sociedad y no pueden en principio aplicarse a un contrato ajeno al mismo.⁷⁴⁶ Si además se atiende al artículo 1258 Cc. – por el cual las partes se obligan al cumplimiento de lo expresamente pactado así como a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley –, el contrato de transporte celebrado entre la cooperativa y el tercero, habrá de ajustarse obviamente a lo estipulado en la normativa reguladora del mismo. Dicho lo cual, salvo que esta incorporación legal de última hora pueda tener su origen quizá en una enmienda al precepto presentada en el Congreso de los Diputados, parece carecer de sentido la inclusión de este inciso en los últimos trámites parlamentarios, pues no aparecía ni el artículo 61 del Anteproyecto, ni en el reubicado artículo 5 del Proyecto de Ley del contrato.⁷⁴⁷

⁷⁴⁶ Salvo que en base al art. 1255 Cc., los contratantes decidieran establecer pactos, cláusulas o condiciones en tal sentido, siempre que no fueran contrarios a las leyes, a la moral, ni al orden público; lo que en cualquier caso implicaría que, de aceptar de forma expresa el tercero la aplicación de alguna cláusula estatutaria, ésta no podría ser en principio contraria a los dictados imperativos de la Ley que rige la relación entre éste y la cooperativa.

⁷⁴⁷ El Grupo Parlamentario Vasco presentó una Enmienda modificando el apartado tercero del art. 5 del Proyecto de Ley, en el sentido de que, tras la declaración del precepto de que la relación de las cooperativas de transportistas con el socio que efectivamente realizara el transporte se regiría “por lo que al respecto se encuentre determinado en los estatutos de cada cooperativa”, habría de añadirse como colofón final “sin que de ello pueda derivarse la inaplicación de las obligaciones y derechos contenidos en la presente Ley” (BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 11-14, de 18 de marzo de 2009, Enmienda núm. 1, p. 1). Como puede apreciarse la redacción es similar, pero existe un importante matiz

Es de suponer que la norma, con el calificativo de “terceros” se remite a los clientes de la cooperativa⁷⁴⁸ y, con ello, y con las alegaciones apuntadas, al vínculo contractual entre usuario cargador y esta entidad. Cabe, sin embargo, la posibilidad de otra interpretación, al entender que la norma se refiere precisamente a la intermediación que puede realizar la cooperativa para terceros, para otros transportistas, esto es, a los tasados supuestos de colaboración permitidos bajo determinadas circunstancias por el artículo 61.1 LOTT (en relación especialmente con el art. 97 del mismo texto legal). En cualquier caso, bajo una opción u otra, parece contraponerse la especial relación de intermediación interna entre entidad y socio (en concreto aquel que ejecuta materialmente el transporte), determinada según quede configurada por la autonomía de la voluntad de los socios en los estatutos; frente a una relación contractual, desencadenante de la anterior, entre cargador y cooperativa (porteador contractual) o una similar relación de intermediación externa permitida por las normas administrativas; ambas, estas últimas, de carácter contractual y a la que le son de aplicación las normas jurídico privadas de regulación del contrato de transporte terrestre.

En esta línea, la afirmación contenida en el artículo 5 LCTTM podría hacer pensar que, por remitirse a los estatutos sociales, se está otorgando un carácter societario a la relación que media entre cooperativa y socio.⁷⁴⁹ Sin embargo, con ello

que altera completamente el sentido de esta afirmación de acuerdo con la enmienda presentada y la modificación finalmente introducida, en cuanto que la enmienda no hace referencia alguna a terceros. El texto de la enmienda, sin embargo, también adolece de cierta incoherencia, pues si en principio la relación entre cooperativa y socio se rige por lo dispuesto en los estatutos, a renglón seguido se dice que será así siempre que no implique la inaplicación a esa misma relación de las obligaciones y derechos contenidos en la Ley. Así pues, a pesar de la apariencia del precepto así redactado, habría de aplicarse la LCTTM a la relación interna entre la entidad y sus miembros, y, siempre que no sea contrario a la misma, lo dispuesto en los estatutos. Si en un principio parece que se pretende dar naturaleza societaria a esta relación interna cooperativa-socio, después parece otorgarle el carácter de un contrato de transporte, o cuanto menos, considerarlo de naturaleza tan similar a éste, que extiende los derechos y obligaciones del mismo a la relación societaria base, convirtiendo en imperativas las disposiciones legales (incluso aquellas de carácter dispositivo). En cualquier caso, hubiera sido más correcto concretar la inaplicación de los estatutos respecto del contenido de naturaleza imperativa de la Ley. Quizá para salvar la enmienda y esta cuestión, la Ponencia sobre el Proyecto de Ley, en su informe de 10 de junio de 2009, propone su aceptación pero bajo la redacción final, que incorpora, entre otras cosas, los contratos con “terceros”; derivándose otra cuestión al respecto, cual es, a qué terceros se refiere la norma. *Vid.* BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 11-16, de 10 de junio de 2009, p. 2.

⁷⁴⁸ Así lo entiende TOBÍO RIVAS, A. M., “Los intervinientes...”, op. cit., p. 56.

⁷⁴⁹ En cualquier caso, hay que constatar el cambio que se produce en el legislador, que reconduce la remisión a las normas cooperativas, contenida en la LOTT, para finalmente hacer prevalecer, en la

podría conjugarse bien la idea que ya expresaba el Tribunal Supremo acerca de la diferenciación de los tres tipos de relaciones que entabla la sociedad cooperativa: las estrictamente societarias, regidas por el Derecho de sociedades; las externas con terceros, sometidas al régimen contractual aplicable en cada caso; y las relaciones mutualistas, a las que serían de aplicación “las previsiones «ad hoc» (estatutarias, de acuerdos sociales, y específicamente pactado)”.⁷⁵⁰ Si se considera que la ejecución de los servicios de transporte, además de ser una de las actividades propias del objeto social, tiene las características necesarias que permitan su inclusión en la actividad cooperativa o cooperativizada (delimitada esta última por la relación mutualista desarrollada entre cooperativa y socio), entonces habría de considerarse válida la argumentación de que el artículo 5.3 LCTTM se refiere a estas relaciones mutualistas vigentes entre la entidad y los sujetos de su base social, que habrán de regirse por las previsiones estatutarias, así como, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal Supremo, por los acuerdos sociales y lo que específicamente se hubiera pactado.

Si además se considera que en tales cláusulas estatutarias, además de en lo “específicamente pactado”, cabe entender incluidos unos “contratos de cambio autónomos” (cuya existencia declaran los defensores de las tesis contractualistas o los que abogan por la convivencia entre los rasgos societarios y los contractualistas⁷⁵¹), se llega a la conclusión de que es posible considerar, sin impedimento legal aparente, que en la actividad derivada de la relación jurídica mutualista entre cooperativa y socio transportista se dan pactos o acuerdos que de forma implícita podrían llegar a ser considerados contratos de transporte. Y puesto que el contrato de transporte no requiere una forma escrita o determinada para su validez, podría decirse que es en el ámbito del contrato societario cooperativo – en el que además el socio transportista se obliga, o viene obligado, como norma general, a la participación en la actividad cooperativizada –, en el que se origina la voluntad del socio de asumir la ejecución de un transporte a él

LCTTM, las cláusulas estatutarias establecidas en virtud de la autonomía de la voluntad de los fundadores y socios cooperativistas.

⁷⁵⁰ Especialmente FJ 2º y 3º de la citada STS de 28 de mayo de 2002.

⁷⁵¹ Como se señalaba anteriormente, la doctrina considera que las diferencias entre la tesis societaria y la contractualista no son tan extremas como pudiera parecer en un principio y así, entienden algunos autores la posibilidad de conjugar ambas en una relación contractual desarrollada en un contexto societario o en una relación de cambio influenciada desde su nacimiento hasta su extinción por la relación societaria. *Vid.* TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 56-70; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 86, 106-107; VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., en esp. pp. 125-175; y en todo caso, las anotaciones relativas al apartado correspondiente al carácter mutualista de las cooperativas.

asignado por la cooperativa, obligándose por tanto a llevarlo a cabo en los términos característicos del tráfico jurídico mercantil propio del sector de los transportes.^{752 753}

El hecho de aceptar la existencia de contratos de transporte implícitos no supone negar el carácter societario cooperativo del vínculo básico que media entre cooperativa y socios, sino que – en atención a que, como señalaba la doctrina, hay que diferenciar la relación jurídica y la actividad cooperativizada como proyección de la primera⁷⁵⁴ – existe una relación base societaria y una relación mutualista cooperativa entre la entidad y los socios origen de la actividad cooperativizada que se lleva a cabo entre ambos y que, en el caso de las cooperativas de transportistas, se materializa (si bien implícitamente) en un contrato de transporte.⁷⁵⁵

⁷⁵² En el entorno cooperativo, el socio se obliga a la participación en la actividad cooperativa; participación que supone la realización de una actividad concreta, que en el caso de las cooperativas de transportistas se materializa en parte mediante la ejecución del socio de los transportes contratados por la entidad. Podría argumentarse, en contra de lo señalado en el texto, que de este modo la obligación del socio no va más allá de la mera realización de una actividad consistente en el traslado de unas mercancías, sin que, por sí misma, el deber de participación cooperativa suponga la asunción de la obligación de resultado. Aunque cabe apreciar que la participación del socio se realiza en un sector y tráfico económico que se somete a unas normas de funcionamiento determinadas, la solución definitiva pasaría por establecer en los propios estatutos no sólo la obligación de participación en la actividad cooperativa, sino también la asunción de la obligación de ejecución del transporte a él encomendado. Si se entiende que el socio transportista asume la ejecución del transporte en nombre propio, sea a través de los estatutos sea mediante un contrato implícito, no habría lugar a dudas acerca del alcance de la obligación de resultado de la que habría de responder.

⁷⁵³ Como puede apreciarse, nuestro ordenamiento, precisamente al no establecer disposición clara alguna al respecto, ni acepta ni niega la posibilidad de llegar a considerar la existencia de un subcontrato de transporte en la relación entre la cooperativa de transportistas y sus socios. Distinto es el régimen establecido en el Ordenamiento jurídico francés, en el que se establece de forma expresa que no existe entre las *coopératives d'entreprises de transports* y sus *coopérateurs* un contrato de transporte, ni un contrato de comisión, ni de arrendamiento de vehículo con conductor en el sentido del art. 1 de la *Loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises* (JO du 1 janvier 1993). En este sentido se expresa el *Rapport sur les coopératives d'entreprises de transport du Conseil National de Transports du 4 mai 2004* en su apdo. 3.2.4.1, p. 24. La no existencia de un subcontrato de transporte puede deducirse asimismo de varios preceptos. Por un lado, el *Annexe II. 3. Décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants* – JO du 30 décembre 2003) establece que el contrato tipo de transporte público de mercancías por carretera ejecutado bajo subcontratación no tiene aplicación a las relaciones entre la cooperativa de transportistas francesa y sus cooperativistas. Por otro lado, el *Décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises* admite la posibilidad de que las cooperativas de transportistas (sin estar inscritas en el Registro de comisionistas de transporte y bajo las limitaciones prescritas por la ley) puedan recurrir a la subcontratación, pero lo hace en el caso de que confíen la ejecución de los contratos de transporte a otros transportistas distintos de sus miembros; por lo que, *sensu contrario*, habría de entenderse que cuando la ejecución se asigna a los propios socios, no se produce una subcontratación (que, por otro lado, es precisamente lo que estipula la Ley 92-1445).

⁷⁵⁴ Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 400, 422.

⁷⁵⁵ Cierta doctrina, sin embargo, no parece en principio estar del todo de acuerdo al señalar que el vínculo que une la cooperativa de transportistas con sus socios se configura por la disciplina reguladora de la cooperativa, “esto es, por normas ajenas al contrato de transporte” (EMPARANZA SOBEJANO, A., *El*

Desde esta perspectiva, en atención a la autonomía de la voluntad, en lo no pactado con carácter individual entre la sociedad cooperativa y el socio transportista y en lo no expresamente establecido en los estatutos al respecto, habrá de acudir a la específica regulación del contrato de transporte. De este modo, el sistema de fuentes aplicable colocaría en primer lugar los pactos especiales, individuales, que la sociedad hubiera podido concretar con el socio transportista ejecutor del transporte (quedando sujeta la actividad de manera preferente por tales pactos particulares, aunque teniendo presente que en cualquier caso ha de actuarse de acuerdo con los fundamentales valores cooperativos de igualdad y de equidad que han de regir en el trato de los socios cooperativistas), seguido de las condiciones generales previstas estatutariamente por la cooperativa que pudieran ser de aplicación, y finalmente, en lo no establecido, la normativa específica relativa al contrato de transporte (se trata en sede de responsabilidad la cuestión relativa a la aplicación de las normas de carácter imperativo). En cualquier caso, como se apuntaba al analizar las relaciones mutualistas entre cooperativa y socios, la doctrina señala que para averiguar la voluntad de la sociedad y la existencia o no de estos contratos aislados es necesario conocer el modo en que se ha articulado la relación en cada supuesto concreto.⁷⁵⁶

La cuestión así es la dificultad de determinar la voluntad de la entidad cooperativa y de los propios socios, pues, como se ha comentado, por un lado, en el ámbito del transporte de mercancías por carretera no suele ser habitual la formalización

concepto de porteador..., op. cit., pp. 338-339, 418). Con todo, esta afirmación viene referida al vínculo jurídico, pero no necesariamente a la actividad cooperativa derivada.

Por otro lado, la afirmación primera implica consecuentemente otra cuestión, cual es, que, entendiendo básica la relación societaria cooperativa entre la entidad y sus miembros (se deriven posteriormente o no contratos de transporte), como “*profesionales que ejer[cen] su profesión conjuntamente con otros en régimen societario o bajo cualquier otra fórmula permitida en derecho*” (art. 11.3 LETA), no parece posible la incorporación de los socios transportistas al régimen de los TRADE.

⁷⁵⁶ Determinar la voluntad de la entidad constituye en ocasiones una dificultad añadida. En este caso, la doctrina opta por considerar que ha de prevalecer la naturaleza societaria de la relación, al ser una proyección de la actividad cooperativizada desarrollada en el marco del contrato social, siendo lógico, en tanto no exista una regulación jurídica externa, que rija el régimen societario (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 433-437). Vid. también PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 106-107; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 418-423 y, en todo caso, el apartado relativo al carácter mutualista de las cooperativas.

Este podría ser el caso de las cooperativas de transportistas, en las que raramente se genera documentación contractual que pueda declarar la innegable existencia de un contrato de transporte entre la cooperativa y sus socios transportistas. Existe, sin embargo, un documento que sí se requiere en el tráfico por parte de las autoridades administrativas en el que han de hacerse constar determinados datos del envío: el documento de control para el transporte de mercancías por carretera.

por escrito del contrato de transporte y, por otro, en las cooperativas de transportistas, raramente se genera documentación contractual que resulte incuestionable para declarar la existencia de un contrato de transporte entre la cooperativa y sus socios transportistas.

Sin embargo, el artículo 14 LCTTM (en relación con el art. 13 LCTTM) establece una presunción *iuris tantum* en relación a la fuerza probatoria de la carta de porte en cuanto a la conclusión y el contenido del contrato, por lo que, como apunta la doctrina, éste no es un documento *ad probationem* que no permita utilizar cualquier otro de los medios de prueba reconocidos por el derecho.⁷⁵⁷

Así, existe un documento en el tráfico que se exige por parte de las autoridades administrativas en el que han de consignarse determinados datos relativos al envío y a los sujetos implicados y que podría resultar de cierta utilidad. Se trata del documento de control exigido a los transportistas, usuarios del transporte de mercancías y operadores de transporte para la realización de los envíos en que se materialicen los contratos de transporte de mercancías por carretera en virtud del artículo único de la Orden FOM/238/2003, de 31 de enero, por la que se establecen las normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera.⁷⁵⁸

En esta norma de carácter administrativo se confirma la obligación de hacer constar en tal documento de control, entre otros datos, el “*nombre o denominación social y domicilio del operador de transporte que, en su caso, hubiese intermediado en la contratación del servicio*”; el “*nombre o denominación social y domicilio de la empresa transportista*”; y la “*matrícula del vehículo o vehículos utilizados en la realización del transporte*”. Aunque desde una perspectiva jurídico privada la cooperativa de transportistas asume la posición de porteador (contractual), hay que tener en cuenta que se trata de un documento de naturaleza administrativa y desde este punto de vista la entidad es considerada legalmente como un intermediario, sin bien se entiende, de carácter especial. De este modo, podría hacerse constar como tal intermediario a la cooperativa de transportistas y como transportista, al socio transportista efectivo. Sin embargo, en el primero de ellos, no sería correcto el uso de la

⁷⁵⁷ Cfr. DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F., “Artículo 14. Fuerza probatoria de la carta de porte”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, op. cit., p. 178.

⁷⁵⁸ Orden FOM/238/2003, de 31 de enero, por la que se establecen las normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera (BOE, núm. 38, de 13 de febrero de 2003).

denominación de operador de transporte, pues, en sentido estricto, éste sólo es el que está en posesión del correspondiente título (es decir, agencia de transporte, almacenista-distribuidor o transitario); obstáculo salvable por el hecho de que la Orden, con la idea de que el cumplimiento de la misma no suponga una carga burocrática añadida, permite que la documentación de control sea “*de libre edición, pudiendo ajustarse al modelo, formato y denominación que más convenga a las partes intervinientes en el contrato*”.

El hecho de que conste como transportista el socio y como intermediaria la cooperativa no impide que, conforme al régimen jurídico privado aplicable, sea esta última la que asuma la posición de porteadora en base a la contratación en nombre propio celebrada con el cargador; y desde un punto de vista jurídico público, el artículo 61.1 *in fine* LOTT atribuye precisamente las obligaciones y responsabilidades del transportista al socio y las de los intermediarios a la entidad cooperativa, por lo que la redacción del documento de control en este sentido no supondría una alteración en los respectivos regímenes jurídicos aplicables.⁷⁵⁹

Además de lo dicho, con la intención de conocer la voluntad de cada concreta entidad cooperativa, podrían tenerse en consideración las actividades que han sido incluidas en los estatutos como parte del objeto social. Éste, como tal, no es un argumento contundente que excluya cualquier duda al respecto, pero podría constituir, junto con los anteriores, un indicio valorativo del ánimo que subyace en las actuaciones de los intervinientes. Como se señalaba en un apartado anterior, en este tipo cooperativo concreto, los estatutos sociales han de consignar como objeto social, como mínimo, la captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios; lo que no implica que hayan de ser éstas las únicas actividades que con exclusividad deban hacerse constar como tal (como de hecho no lo son en la práctica).

De esta forma, si la cooperativa decide delimitar sus actividades circunscribiéndolas a las propias de la intermediación, similares a las que desarrollaría una agencia de transporte de mercancías, aunque dirigidas en todo caso a ese mercado interno constituido por su base social, cabría deducir que se pretende dar a entender que

⁷⁵⁹ Ahora bien, si en este documento de control consta únicamente la cooperativa como transportista, habría que dudar de la posibilidad de considerar tal documento como indicio probatorio de la existencia de un contrato de transporte implícito entre cooperativa y socio.

la ejecución del transporte se lleva a cabo por un transportista, auxiliar del porteador contractual, socio, pero independiente, calificable como porteador efectivo. Si por el contrario, la cooperativa de transportistas, en base a su autonomía de la voluntad, además de las actividades que ha de adoptar como tal en virtud de la Orden de 23 de julio de 1997, decide integrar en el contenido del objeto social el conjunto de las actividades de transporte discrecional de mercancías, se daría a entender que pretende la consideración del socio como un auxiliar dependiente integrado en la organización empresarial cooperativa; cuyo objeto incluye la ejecución misma de los servicios de transporte contratados con el cargador usuario.⁷⁶⁰

Llegados a este punto, parece oportuno aclarar la declaración previa acerca de la ficción de la importancia de determinar la naturaleza de la relación y la existencia o no de un contrato de transporte entre cooperativa y socio transportista, dado que con carácter general para los auxiliares, dependientes o independientes, del deudor obligado frente al acreedor, la doctrina considera que no es relevante la naturaleza, tipo o ámbito de estas relaciones internas, más incluso si se tiene presente la heterogeneidad que las caracteriza.⁷⁶¹ Siendo así, no importaría en realidad si el vínculo está basado en un contrato societario o si incorpora un contrato de transporte. Sin embargo, en los términos particulares del sector de los transportes, para que el auxiliar del deudor pueda ser calificado de porteador efectivo son necesarios ciertos requisitos, entre los que

⁷⁶⁰ La SAP de Asturias de 17 de marzo de 2005, califica la entidad demandada como una cooperativa de transportistas en la que, de acuerdo con sus estatutos, su objeto es, “entre otros, el de transportar toda clase de mercancías en transporte discrecional por carretera y realizar, en común, el transporte de mercancías que se les confíen” (FJ 2º). Si bien, cuando la Audiencia señala que la entidad no es mera intermediaria que simplemente ponga en contacto oferentes con demandantes del transporte, está tratando de diferenciar la cooperativa de un mero centro de información y distribución de cargas, lo cierto es que apunta que los estatutos sociales no recogían la mera intermediación como objeto social, sino el desarrollo completo de los servicios de transporte discrecional.

⁷⁶¹ La doctrina manifiesta que con frecuencia el auxiliar de cumplimiento será un obligado frente al deudor, que, al colaborar en el cumplimiento de éste frente a su acreedor, cumple a su vez la propia obligación asumida frente a tal deudor. Sería el caso de un subcontrato. Sin embargo, el hecho de que este supuesto sea habitual en la práctica no supone que sea, al mismo tiempo, necesario, pues nada impide desde un punto de vista dogmático que la intervención del tercero auxiliar se deba a razones diversas (*donandi causa*, por ejemplo). Lo relevante es así la función (colaborativa) que el auxiliar desempeña por voluntad del deudor. En resumen, los auxiliares podrían ser tanto “dependientes o empleados suyos (un trabajador, un hijo menor sometido a su patria potestad, un doméstico), como auxiliares independientes o autónomos (un extraño al que se pide un favor; un empresario autónomo o profesional liberal que se (sub)contrata; un propio empleado, profesional o técnico, cuya actividad auxiliar técnica no se está en condiciones de controlar o supervisar). [...] [L]a diferencia estriba en la mayor o menor autonomía con que actúan respecto del principal en esa actividad auxiliar” (JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor...*, op. cit., pp. 132-139). En este sentido también, aunque sin declararlo expresamente, TORRALBA SORIANO, O. V., “La responsabilidad...”, op. cit., pp. 1158-1160.

revista gran importancia, como se ha señalado previamente, que el porteador efectivo asuma la ejecución del transporte por su cuenta y riesgo.⁷⁶²

Si se acepta la argumentación – sustentada principalmente sobre la base de las tesis contractualistas o de doble influencia (societaria y contractualista) y con apoyo del documento de control para el transporte de mercancías por carretera y de la voluntad de la cooperativa expresada en estatutos acerca del concreto objeto social –, en base a la cual es posible considerar la existencia de un contrato de transporte implícito derivado de las relaciones internas entre la entidad cooperativa y los socios transportistas, no parece existir obstáculo que dificulte la calificación de porteador efectivo del transportista socio que efectúa materialmente el transporte.

Por otro lado, si la asunción de tal obligación de transporte en nombre propio por parte del porteador efectivo puede llevarse a cabo por medios distintos del contrato de transporte, pudiendo entenderse asumida la obligación de la ejecución del transporte mediante la cláusula estatutaria establecida de forma expresa, o a través de la obligación genérica del socio de participar en la actividad cooperativizada en la cuantía mínima establecida (derivada de esa doble naturaleza de deber-derecho de la participación en la actividad cooperativa; actividad que incluiría la ejecución del transporte), podría entenderse que, incluso no existiendo contrato de transporte implícito, el socio ostenta la condición de porteador efectivo.⁷⁶³

⁷⁶² Como se ha expuesto, entre otros, PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., pp. 575-578, 585-586; EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 372-374.

⁷⁶³ Resulta interesante analizar los términos en los que el art. 98.1 LC define las cooperativas de servicios (categoría troncal de la que se desgajó la cooperativa de transportistas y en la que no es posible incluirlas por exclusión expresa, ex art. 98.2 LC), pues señala que los socios ejercen su actividad por cuenta propia. Podría entenderse que la actividad que realizan por cuenta propia es la que desarrollan al margen de la cooperativa, pero la LCCV 2003 es más clara incluso respecto a la ejecución de la actividad por parte del socio por cuenta propia, pues define las cooperativas de servicios empresariales y profesionales (en la que sí incluye a las cooperativas de transportistas por expresa mención de su apartado segundo) como aquellas que “*tienen por objeto la realización de toda clase de servicios empresariales o profesionales [...] con el fin de facilitar la actividad empresarial o profesional realizada por cuenta propia por sus socios*” (95.1 LCCV). De este modo, la cooperativa de transportistas presta, entre otros, unos servicios de comercialización al socio transportista que ejecuta los transportes así contratados por cuenta propia.

Además respecto a la referencia de que los “*profesionales*” y los “*artistas*” “*ejerzan su actividad por cuenta propia*”, si bien de acuerdo con el art. 139.1 LGC, precedente del actual 98.1 LC (y con idéntica redacción), PAZ CANALEJO señala que es “sumamente oportuna y clarificadora porque separa los dos bloques de agentes relacionados (Cooperativa, por un lado; socios, por otro) y permite acotar y distinguir las respectivas responsabilidades (así la Cooperativa no responde de los errores, daños o negligencia de cada socio en sus respectivas actividades)” (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 775). En el específico sector de los transportes, sin embargo, la obligación *ex lege* que asume la

Finalmente, si, en caso contrario, se considerase que no existe un contrato de transporte implícito, ni tampoco la asunción en nombre propio de la ejecución del transporte por parte del socio transportista, éste habría de ser considerado como un auxiliar dependiente integrado en la organización empresarial cooperativa.

Por otro lado, en lo que respecta a las normas específicas reguladoras del contrato de transporte terrestre de mercancías, éstas no apuntan indicios que permitan conocer con exactitud la idea del legislador acerca de las características que ha de reunir la noción del porteador efectivo y la relación que lo vincula con el porteador contractual. Podría argumentarse que el legislador considera que el vínculo ha de estar basado en un contrato de transporte, puesto que la LCTTM hace uso del verbo “contratar” al cubrir la posibilidad de que *“el porteador que haya contratado directamente con el cargador contrate, a su vez, la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte con otro porteador [...]”*, y añade además que el primero *“quedará obligado frente a éste como cargador conforme a lo dispuesto en esta Ley y en el contrato que con él haya celebrado”* (art. 6.2 LCTTM).⁷⁶⁴ Con ello parece dejarse de lado, como mínimo, todos aquellos vínculos no basados en una relación contractual, e incluso podría defenderse que al obligar a la asunción de la posición de cargador, el legislador pretende que esta relación contractual esté basada precisamente en un contrato de transporte terrestre de mercancías. Más así, si se tiene presente el hecho de que en otros supuestos normativos similares se haya hecho uso, al parecer, en opinión de la doctrina, deliberadamente, de un término impreciso distinto, como “confiar” o “autorizar”, en lugar de “contratar”.⁷⁶⁵

cooperativa supone cuestionarse, como se verá en sede de responsabilidad, la certeza absoluta de esta declaración final, pues la cooperativa responde en su condición de porteador contractual.

⁷⁶⁴ Incluso en la EM de la Ley se hace referencia a la *“verdadera innovación”* que supone la consagración definitiva de la posición del porteador efectivo, pues *“la Ley aborda la intervención de diversos sujetos por vía de subcontratación en el transporte”*; innovación que, como se ha dicho, en este aspecto concreto ha dejado de tener plasmación real en el articulado de la norma (apdo. IV EM LCTTM).

⁷⁶⁵ Las RU CIM, por ejemplo, en su art. 27.1, emplea el verbo “confiar” para permitir al porteador contractual acudir a terceros para la ejecución del transporte; término indeterminado que permite subsumir un amplio abanico de posibilidades; o el Convenio de Montreal utiliza la expresión “autorizar”. Así lo pone de manifiesto la doctrina, que constata que la naturaleza de la relación jurídica que media entre porteador contractual y efectivo no queda reflejada en la generalidad de los convenios que reconocen la posibilidad de que el porteador contractual confíe la ejecución del transporte a otros sujetos, y considera que la ausencia de la calificación del vínculo jurídico en estos Convenios, más que un olvido, parece un elemento utilizado deliberadamente para resaltar que lo único relevante a efectos legales es la ejecución material por persona distinta del porteador contractual y permite que entre ambos tipos de

Si se defiende que la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre únicamente prevé una relación contractual de transporte, sólo se estaría ante un porteador efectivo, a los efectos de esta norma, cuando entre el porteador contractual y efectivo se hubiese concluido un contrato de transporte. Consecuentemente el transportista socio de una cooperativa de transportistas únicamente podría reputarse porteador efectivo si se estimara que entre éste y la cooperativa (porteador contractual), siquiera de manera implícita, existe un contrato de transporte y no una relación estrictamente societaria. Sin embargo, esta interpretación supone la asunción de criterios quizá demasiado estrictos, pues no parece que el legislador nacional pretendiera con la declaración legal otorgar carta de naturaleza a una relación que vincula dos figuras, una de las cuales, la de porteador efectivo, ni define, ni finalmente dota de contenido; más si se observa la práctica común seguida en otras normas de similares características, en las que no se circunscribe el vínculo jurídico a la existencia de un contrato de transporte (como se ha señalado, por ejemplo, las RU CIM).

En cualquier caso, la doctrina (si bien previamente a la aprobación de la norma) ha defendido la posición que básicamente permite la existencia de cualquier forma de relación, en general, entre el porteador contractual y el porteador efectivo, pudiendo así el porteador efectivo asumir la obligación del transporte a través de mecanismos contractuales y organizativos distintos del contrato de transporte, aun cuando en la mayor parte de las ocasiones la vinculación entre ambos se articule a través de este último tipo contractual;⁷⁶⁶ e incluso ha puesto de manifiesto, que uno de los ejemplos en los que se ve manifestada esta posible diversidad de tipos de relaciones se encuentra precisamente en las propias cooperativas de transportistas.⁷⁶⁷

porteadores medie cualquier tipo de relación (PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., p. 561).

⁷⁶⁶ Así, en ausencia de calificación del vínculo jurídico que les une, la doctrina defiende que no es preciso la existencia de un contrato, de forma que podría basarse en “un arrendamiento de servicios, en su más amplia consideración, o bien el derivado de modalidades específicas del arrendamiento de obra, como puedan ser el contrato de transporte, el fletamento del medio de transporte, el contrato de subtransporte, o la comisión, pero también puede tratarse de un vínculo surgido en el seno de una mera relación de hecho, no encuadrable en ninguna figura contractual típica, o enmarcarse incluso en el ámbito del transporte gratuito”; hecho que en cualquier caso no afecta al régimen de responsabilidad imperativamente establecido (PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., pp. 561-565). En este sentido también GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., pp. 274, 649; ZURIMENDI ISLA, A., “Pluralidad de porteadores...”, op. cit., p. 339.

⁷⁶⁷ *Vid.* EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 338-339, 418. Este autor ilustra en una nota al pie la afirmación de que “el porteador efectivo puede contraer la obligación de su

A modo de resumen, el empresario transportista socio de una cooperativa de transportistas, que ejecuta el transporte contratado en nombre propio por la entidad cooperativa, podría ser calificado bien como auxiliar dependiente de la cooperativa de transportistas, bien como porteador efectivo; ello en función de los parámetros que se estimen válidos y en base asimismo a la autonomía de la voluntad expresada por parte de los implicados (por lo que será necesario analizar cada caso concreto). En cualquier caso, el socio transportista podría considerarse auxiliar dependiente de la entidad deudora, integrado en su organización empresarial, en el supuesto de que se considerase que la relación que vincula ambos sujetos es puramente societaria, sin que se produzca la subcontratación, siquiera implícita, de un transporte, y siempre que se entienda que el socio no ha asumido la obligación de transporte a través de la cláusula estatutaria que recoge su obligación de participación en la actividad cooperativizada. Por el contrario, el socio podría calificarse de porteador efectivo, en el supuesto de defenderse la idea de que, derivada de la relación societaria que vincula cooperativa y socio, de forma implícita se constatará la existencia de un contrato de transporte que condiciona la actividad ejecutiva del socio; así como si se aceptara que, al ser irrelevante el ámbito o tipo de la relación entre deudor y auxiliar, a través de la asunción de la obligación de participación en la actividad cooperativizada, el socio estaría asumido a un tiempo la

traslado no sólo en el ámbito de un contrato de transporte sino también a través de otros mecanismos contractuales y organizativos” mediante el recurso a las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización reguladas en el art. 61 LOTT; pero advierte que el vínculo que liga el primero de estos tipos empresariales con sus socios se configura “por normas ajenas al contrato de transporte”. En esta línea también, aunque considerando la existencia de un contrato de subtransporte (si bien “entre los socios de la misma cooperativa”, en lugar de entre cooperativa y socios), aplicando a la relación interna la normativa estatutaria por entender que integra o completa el contenido del contrato de subtransporte, ZURIMENDI ISLA, A., “Régimen jurídico...”, op. cit., p. 140. La idea de este autor de la subcontratación entre socios de la misma cooperativa la recoge asimismo, VILLAFÁÑEZ PÉREZ, I., “Problemas actuales...”, op. cit., p. 30. Por su parte, PILÓNETA ALONSO, L. M., “El subtransporte...”, op. cit., pp. 1414-1415, incluye en el término porteador efectivo no sólo las relaciones de colaboración que deriven de un subcontrato de transporte, sino otras fórmulas de colaboración, aunque en este caso la posición jurídica del colaborador no puede hacerse coincidir sin más con la de porteadores responsables de la ejecución del transporte. Respecto a las cooperativas de transportistas considera que al desenvolverse en el marco del vínculo de carácter asociativo, “el subtransporte vendrá sometido a las normas internas (estatutarias) que rigen la estructura organizativa de la sociedad, que se aplican con preferencia a las disposiciones relativas a su contratación mercantil”. Finalmente, IRIBARREN BLANCO considera que la ejecución de los transportes contratados por la cooperativa no es resultado de un singular contrato de transporte, sino una manifestación de la participación del socio en la actividad cooperativizada. Sin embargo, el cargador tendrá derecho a reclamar frente a la cooperativa y el socio como porteador efectivo. En todo caso, considera aplicables a la relación socio-cooperativa los estatutos, en los que podría establecerse un régimen particular de derechos y deberes que aliviase en cierta medida la responsabilidad de los socios (obviamente, sin minorar la responsabilidad propia frente al cargador); lo que no se hace en la práctica, por lo que resulta de aplicación el régimen del contrato de transporte (IRIBARREN BLANCO, M., “Cooperativas de transportistas...”, op. cit., pp. 893-896).

obligación de ejecución del transporte en los términos habituales del tráfico. Las consecuencias derivadas de una u otra argumentación afectarían a la responsabilidad que habría de asumir el socio transportista (véase el apartado relativo al régimen de responsabilidad).

Finalmente, ajenos totalmente a la controversia suscitada en el ámbito cooperativo (salvo en lo referente a su realización sin limitaciones), cabría señalar aquellos casos en los que existiría sin duda la posición de porteador efectivo. Se trata, en primer lugar, de los supuestos en los que la cooperativa de transportistas encarga la ejecución del transporte por ellas contratado a otros empresarios transportistas no vinculados a su base social en virtud de la posibilidad legal de llevar a cabo operaciones con terceros no socios (art. 100.2 LC) y como supuesto excepcional de colaboración entre transportistas permitido por la normativa de ordenación de los transportes terrestres (art. 61.1 LOTT, en relación con el art. 97 del mismo texto).⁷⁶⁸ No existe duda de que, de darse estas circunstancias, al igual que sucede en el caso de tratarse de una cooperativa de trabajo asociado de transporte o de cualquier otra empresa poseedora del título habilitante para la realización de transportes discrecionales, el transportista que ejecuta materialmente tales servicios ha de calificarse como porteador efectivo, que como regla general queda vinculado a la entidad que le encarga la ejecución mediante un subcontrato de transporte.⁷⁶⁹

Por último, otra situación posible en la que aparece un porteador efectivo y en la que está involucrada una cooperativa de transportistas se produce cuando es una agencia de transportes habilitada por la correspondiente autorización de operador de transporte (o incluso un empresario que hace uso de los supuestos de colaboración permitidos *ex*

⁷⁶⁸ Vid. MARTÍNEZ SANZ, F., “Artículo 4. Sujetos”, op. cit., p. 78, que apunta en términos generales que los casos del porteador efectivo son aquellos que la normativa administrativa denomina «colaboración con otros transportistas», concebidos como forma de hacer frente a las necesidades coyunturales, que son satisfechas recurriendo a otros transportistas.

⁷⁶⁹ Sin embargo, no parece posible aceptar la situación, extraña en cualquier caso, en la que el servicio de transporte contratado por la cooperativa de transportistas es confiado a uno de los transportistas socios y éste a su vez encarga la ejecución material del mismo a un transportista tercero ajeno a su esfera cooperativa, porque no podría darse este caso salvo que el socio transportista fuera titular de una autorización de operador de transporte o en supuestos de recepción de demandas que excedan coyunturalmente de su propia capacidad (97 LOTT), en cuyo caso, sería la propia cooperativa la que asignaría el transporte a un tercero (o estando este socio ocupado, asignaría el envío a otro). En cualquier caso, las normas de ordenación de los transportes terrestres exigen la realización de los transportes contratados por las cooperativas únicamente, y salvo supuestos de colaboración, con sus propios socios. Aunque más complicado que el supuesto en el que está pensando la norma, si el transportista socio contrata con otro transportista, se estaría igualmente vulnerando la finalidad de esta exigencia legal.

art. 97 LOTT) la que confía el transporte a una cooperativa de transportistas.⁷⁷⁰ En este caso, la agencia (o transportista en el citado caso excepcional) adquiriría la condición de porteador contractual, mientras que la cooperativa de transportistas asumiría la de porteador efectivo; entendiéndose posible, como se ha visto, que el socio transportista finalmente ejecutor fuera asimismo considerado porteador efectivo.⁷⁷¹

3.2. Actividad cooperativa o cooperativizada en las sociedades cooperativas de transporte

Como entidades de naturaleza societaria, las cooperativas comparten la definición genérica de objeto social procedente de la teoría general de sociedades, de forma que aquellas cuya actividad económica desarrollada en el mercado de bienes y servicios esté integrada por la prestación de servicios en el sector de los transportes habrán de considerar ésta como integrante del objeto social. Sin embargo, este extremo no parece deducirse claramente de las normas cooperativas y sectoriales que lo tratan ni de las opiniones doctrinales vertidas en general respecto de las sociedades cooperativas. Por esta razón y por el hecho de que ciertas de las operaciones circunscritas al ámbito del transporte son a su vez parte de las actividades dimanantes específicamente de la relación mutualista entre socio y cooperativa, esto es, de la actividad cooperativa, se genera una confusión que deriva en cuestiones de cierta problemática jurídica y económica.

Las actividades previas de información y gestión, la contratación del transporte con los cargadores y la ejecución material del mismo son fases del transporte que las cooperativas de trabajo asociado de transporte y de transportistas habrán de desarrollar de acuerdo a los requisitos y mandatos legalmente establecidos. La obligación *ex lege* de llevar a cabo una contratación en nombre propio subsume estas sociedades en la categoría jurídico privada de porteador contractual, sin que ello sea solución definitiva

⁷⁷⁰ Es el supuesto del litigio que se resuelve en la SAP de Asturias de de 17 de marzo de 2005, en la que la finalmente declarada cooperativa de transportistas (demandada) había sido contratada por una agencia de transporte de mercancías (actora y recurrente) para la realización del porte de una partida de grano canadiense; envió que definitivamente ejecutó uno de los socios transportistas de la primera, produciéndose la pérdida parcial y deterioro de una de las partidas, de cuya indemnización se había hecho cargo la agencia.

⁷⁷¹ Entre otros, como se apuntaba previamente, a favor de la subcontratación por parte del porteador efectivo de otro transportista, EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 376-377; ZURIMENDI ISLA, A., “Régimen jurídico...”, op. cit., pp. 110-111 y 142; en contra, PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., pp. 566-575.

que resuelva ciertas incógnitas relativas al papel de los socios en el desarrollo del transporte, como auxiliares dependientes o independientes, o su eventual responsabilidad frente a los legitimados por el incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato de transporte celebrado por la entidad cooperativa en su propio nombre. En un plano exclusivamente interno, los socios están sujetos a una obligación (configurada asimismo y de forma esencial como un derecho) de participación en la actividad nacida de la especial relación mutualista que media entre la entidad y su base social y que delimita a su vez los derechos y deberes que configuran el estatuto de la condición de socio cooperativista. La participación en esta actividad constituye un instrumento inmediato de satisfacción de las necesidades e intereses comunes de los socios.

La cuestión de la delimitación de la actividad cooperativan no es un tema superfluo, y no sólo en cuanto a su influencia en aspectos jurídico privados o de aplicabilidad de las normas cooperativas sustantivas, también por sus consecuencias a nivel financiero y fiscal para la entidad. De la inclusión o exclusión de unas u otras actividades dentro del ámbito de la actividad cooperativizada, de su contabilidad separada y en especial de su realización con terceros no socios, puede depender la pérdida de la cooperativa de sus privilegios fiscales.

3.2.1. Actividad cooperativa en las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte

a) La prestación del trabajo como actividad cooperativa típica

A modo de recapitulación acerca de la actividad cooperativa o cooperativizada, en general para cualquier tipo cooperativo, se ha convenido que ésta ha de venir definida por el hecho de tratarse de una actividad de naturaleza económica derivada de las relaciones jurídicas mutuales que median entre la sociedad cooperativa y sus socios y que, de carácter interno, tiene como objetivo la satisfacción de los fines sociales, siendo expresión del derecho-deber de participación del socio y asimismo directriz delimitadora de los derechos y obligaciones propios del estatuto del socio cooperativista. Habiendo optado por la eliminación de la ecuación de determinados elementos distorsionadores, como pueden ser las actividades propias del objeto social (sin que ello comporte que alguna de estas últimas en algún supuesto concreto no

puedan formar parte de ambos tipos de actividades), en las cooperativas de trabajo asociado, como cooperativas de producción por antonomasia, se define con claridad el contenido de la actividad cooperativa por la prestación del trabajo que procura la cooperativa y lleva a cabo el socio en la misma,⁷⁷² que se inicia en el momento en que adquiere la condición de socio y cesa de manera definitiva, como señala el art. 80.3 LC, con la pérdida tal condición.⁷⁷³ Por su parte, el objeto social quedaría circunscrito al sector del tráfico económico concreto en el que se desarrollara la actividad económica.

Así pues, aquellas que teniendo su consideración de trabajo asociado desarrollan su objeto social en el ámbito de los transportes de mercancías por carretera – sea tanto como empresa transportista sea como verdadera operador de transporte, en posesión ambos de sus respectivos títulos administrativos habilitantes –, no suponen ninguna especialidad aparente frente a la norma general. La cooperativa de trabajo asociado de transporte, desde la perspectiva de la cadena producción-distribución-consumo,⁷⁷⁴ realiza una actividad de demanda hacia los socios, y con la aportación del trabajo de éstos, o lo que es lo mismo, parafraseando el precepto que las define (art. 80.1 LC), con su esfuerzo personal y directo, a tiempo parcial o completo, en la medida en que corresponda según se hubiera pactado o establecido en los estatutos sociales, a través de la organización en común de la producción que del mismo resulta, realiza una oferta, en este caso, de servicios de transporte para el mercado externo. De cara a los usuarios del

⁷⁷² Entre otros, como se ha puesto de manifiesto en diferentes apartados, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 583-584, que, respecto de la normativa precedente, resume con claridad la idea del trabajo cooperativizado frente al objeto social en su afirmación de que “[e]n efecto, lo propio de estas entidades es cooperativizar el trabajo de sus socios; es decir, organizarlo cooperativamente, para obtener unos *outputs* dirigidos a un mercado externo” (cursiva del autor). Así también, respecto a la normativa vigente, para cualquier cooperativa de trabajo asociado y, en particular, para las cooperativas de trabajo asociado de transporte, VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 61, 67-68, 178 (nota 362). Asimismo, VILLAFÁÑEZ PÉREZ, I., “Problemas actuales...”, op. cit., p. 21. Declaración respecto de la actividad cooperativa que aceptan incluso aquellos que la equiparan al objeto social, entre otros, PASTOR SEMPERE, C. / CANO LÓPEZ, A., “Mutualidad y nuevo derecho...”, op. cit., p. 117; GADEA, E., *Derecho de las cooperativas...*, op. cit., pp. 107-108.

⁷⁷³ En ocasiones la persona física que solicita entrar a formar parte de la sociedad bajo la condición de socio ha estado ligado a la misma previamente por un contrato de trabajo por cuenta ajena. Las leyes cooperativas suelen prever la posibilidad de establecer en los estatutos sociales el procedimiento por el que los trabajadores asalariados pueden acceder a tal condición. La LC prevé además que en las cooperativas en las que se rebasa el límite de trabajo asalariado permitido, el trabajador con contrato de trabajo indefinido y con más de dos años de antigüedad que solicite en plazo su admisión a la base social y reúna los demás requisitos estatutarios, deberá ser admitido sin necesidad de superar el período de prueba cooperativa (art. 80.8 LC). La actividad previa desarrollada no sería considerada como actividad cooperativa sino hasta el momento en que el trabajador adquiere la condición de socio.

⁷⁷⁴ Como se señalaba, en cuanto a las distintas funciones de oferta o demanda de las cooperativas de producción y de consumo, v. MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 67-69; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 89-90.

mercado (cargadores) y a la normativa de ordenación de los transportes terrestres, en poco o nada se diferencia esta entidad de cualquier otra organización empresarial que desarrolle su objeto social al amparo de la autorización del transporte discrecional de mercancías o de la de operador de transporte, llevando a cabo servicios de transporte o actividades auxiliares o complementarias del mismo, respectivamente, como así pone de manifiesto de manera expresa el art. 53.3 ROTT. En un plano interno, sin embargo, el modo en que se organiza y estructura la entidad para la satisfacción de los específicos intereses sociales ha de ajustarse a los parámetros legales y cooperativos inherentes al fenómeno cooperativo.

De este modo, en la secuencia operacional habitual en el mercado de los transportes, la sociedad cooperativa, sea empresa transportista, sea operador de transporte de mercancías, ha de contratar el transporte con el cargador usuario en nombre propio en virtud de la obligación legal, *ex* artículos 5.2 LCTTM y 52.3 ROTT, que pesa sobre las mismas, adquiriendo con ello la condición de porteador contractual. La ejecución del transporte contratado se lleva a cabo básicamente bien por el socio cooperativista en una relación de subordinación y dependencia, al amparo de la autorización de transporte de la que es titular la organización cooperativa, en el primer caso,⁷⁷⁵ bien por un transportista tercero ajeno a la organización cooperativa en virtud normalmente de un contrato de subtransporte ordinario, en el segundo.

En ambos casos, la actividad que se cooperativiza es el trabajo que nace de las relaciones mutualistas entre la cooperativa y sus socios. Por norma general, el trabajo específico a realizar por los socios en una cooperativa que suministra en nombre propio y con sus propios medios los servicios de transporte, se concreta en las labores propias de los conductores de los vehículos que habrán de transportar las cargas contratadas, siguiendo las rutas y cumpliendo las condiciones establecidas y acordadas en particular

⁷⁷⁵ No es superfluo remarcar de nuevo este aspecto, por haber sido, al menos hasta la fecha, una práctica relativamente habitual en algunas cooperativas de trabajo asociado autonómicas que los socios contrataran y facturaran directamente el transporte. Los socios trabajadores de las cooperativas de trabajo asociado de transporte no ostentan la condición de transportista, ni desde un punto de vista *iuspublicista*, por no ser tenedores del correspondiente título administrativo, ni desde la perspectiva del Derecho privado, pues no contratan en nombre propio el transporte, ni pueden ejecutarlo materialmente como si de un transportista efectivo se tratase. Esta situación ha tratado de corregirse, primero, mediante la modificación normativa que supuso el RD 1225/2006, de 27 de octubre, respecto de la contratación y facturación en nombre propio por parte de la cooperativa a los cargadores (art. 48.2 y 52.3 ROTT); segundo, con el profundo proceso de revisión que se está llevando a cabo en la actualidad con el Ministerio de Fomento y la Agencia Tributaria.

con el cargador. Ello no impide, en cualquier caso, que puedan adquirir la condición de socios (al igual que podrían ser contratadas como personal asalariado, eso sí, dentro de las limitaciones que establece la normativa cooperativa) personas que presten diversas funciones administrativas, de contabilidad, etc. En el caso de las cooperativas-operadores de transporte, de porcentaje muy reducido en la práctica habitual en comparación con las anteriores, las labores administrativas, de gestión de los pedidos, de contratación con los transportistas efectivos o de contabilidad, entre otras, han de ser las comunes de sus socios trabajadores, que con su trabajo van a desarrollar las actividades de intermediación que corresponde a aquéllas como organizaciones interpuestas entre cargadores y transportistas, demandantes y oferentes del transporte. La participación en tal actividad cooperativa conforme a las normas estatutarias por parte de los socios trabajadores de este tipo concreto cooperativo configura no sólo el abanico de los deberes, sino también el conjunto de derechos que bajo tal condición le corresponden, entre ellos, en especial y por su importancia, los anticipos societarios.

Restan dos cuestiones que influyen en la actividad cooperativizada de la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte. Por un lado, como se ha señalado en el apartado relativo a las actividades propias del objeto social de este tipo cooperativo, en principio les es posible, y de hecho en ocasiones, es incluso aconsejable por el valor añadido que supone, prestar servicios de logística a sus clientes, además de las operaciones propias que les correspondan en calidad de operador de transporte de mercancías o de empresa transportista (con la particularidad relativa a la autorización de operador de transporte que previamente se ha mencionado).⁷⁷⁶ Para el desarrollo de tales servicios, pueden ser los propios socios trabajadores los encargados de su ejecución material o de su simple gestión u organización (en función de las tareas que tengan encomendadas). En principio, por tanto, nada impide que las actividades logísticas ofrecidas por la sociedad cooperativa a sus clientes puedan ser llevadas a cabo, de forma total o parcial, por otros sujetos ajenos a las actividades cooperativas que ofrezcan tales servicios de forma profesional en el mercado, siempre y cuando los socios cooperativistas tengan sus necesidades laborales satisfechas en primer término en el

⁷⁷⁶ Vid. DE ALVEAR TRENOR, I. / LÓPEZ QUIROGA, J., “Algunas notas...”, op. cit., pp. 1409-1411; DE LA VEGA GARCÍA, F. L., “Contrato de logística”, op. cit., pp. 1445-1449; JUAN Y MATEU, F., *Los contratos...*, op. cit., pp. 36-37; PILOÑETA ALONSO, L. M., “El subtransporte...”, op. cit., pp. 1402-1403; LÓPEZ RUEDA, F. C., “Prestadores de servicios...”, op. cit., p. 707; GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “La logística...”, op. cit., pp. 196-198, este último en especial en relación a la logística en las cooperativas de transporte.

sentido ya expuesto, de forma que se establezca un equilibrio adecuado entre las aspiraciones y necesidades de los socios y la actuación logística contratada con servicios externos.⁷⁷⁷ La asunción de operaciones logísticas podría incluso suponer incrementar el nivel de eficacia y competitividad de las actuales cooperativas de transporte, lo que en última instancia habría de redundar, de realizarse con las garantías adecuadas, en beneficio de los intereses de los socios.

La segunda cuestión afecta a la posible consideración de la cooperativa de trabajo asociado de transporte como una cooperativa que proporciona a sus miembros, además de trabajo, servicios para su consumo, de forma que éstos consumirían ciertos servicios, como suministro de combustible, de repuestos o mantenimiento de vehículos. Cierta doctrina las calificaría así como cooperativas mixtas, por añadir a la satisfacción de las necesidades laborales de los socios otras relacionadas con la función de aprovisionamiento.⁷⁷⁸ Sin embargo, entendiendo que los socios de una cooperativa de trabajo asociado son socios trabajadores, subordinados como dependientes a la organización empresarial, parece más lógico considerar que en esta función de aprovisionamiento, en aquellos casos en los que se lleve a cabo, es la propia entidad cooperativa la que se autoabastece con el fin de reducir sus propios costes, y no, como sucede en las cooperativas de transportistas para procurar un “mejoramiento económico y técnico de las explotaciones de sus socios”.

3.2.2. Actividad cooperativa típica en las sociedades cooperativas de transportistas

En las cooperativas de transportistas, la determinación de las actividades específicas que configuran la actividad cooperativizada no resulta tan sencilla como en su homóloga de trabajo asociado, debido al hecho de que este complejo tipo cooperativo no se corresponde en su totalidad ni con la gran categoría de las cooperativas de

⁷⁷⁷ A modo de ejemplo, una de las operaciones que pueden integrar los servicios de logística pueden ser de pesado y embalaje. Si la sociedad dispone de los locales necesarios, uno o varios socios trabajadores podrían llevar a cabo tales funciones, y como parte de su trabajo serían consideradas actividad cooperativizada. Computaría, por tanto, como una operación cooperativizada con terceros no socios, si la cooperativa contratase un trabajador para realizar las mismas tareas, pero sería más discutible que tuviera tal consideración la externalización de estas funciones con una empresa ajena al círculo cooperativo (que además no podría ostentar la condición de socio, pues como se ha visto, sólo pueden serlo personas físicas).

⁷⁷⁸ Cfr. GARCÍA VILLALOBOS, J. C., *Las sociedades cooperativas...*, op. cit., pp. 198-201. En esta línea también, VILLAFÁÑEZ PÉREZ, I., “Problemas actuales...”, op. cit., pp. 21-22.

consumo ni con la de las cooperativas de producción, sino que en cierta medida comparte, como pudo apreciarse al tratar su naturaleza, caracteres de ambas. Desde la perspectiva de la cadena de producción-distribución-consumo,⁷⁷⁹ las cooperativas de comercialización o las cooperativas de servicios (como se califica a veces por la doctrina la cooperativa de transportistas) tienen una doble posición frente a sus socios y frente al mercado que requiere un análisis separado de las funciones que lleva a cabo, por un lado, como prestadora de servicios que el socio-usuario consume y, por otro, como comercializadora de los productos/servicios resultado de la actividad empresarial de éstos.⁷⁸⁰

La delimitación de la actividad cooperativizada – como la actividad económica que nace de las relaciones mutualistas existentes entre la sociedad cooperativa y sus miembros, de carácter interno y que persigue la satisfacción de los fines sociales, proporcionando a un tiempo contenido a los derechos y deberes que configuran el estatuto del socio – ha de servir de guía para la concreción de las actividades de la cooperativa de transportistas que han de ser calificadas como tales, si bien algunas de éstas ostentan una doble condición, como parte integrante de ésta y como parte a su vez del objeto social. El que se haya optado por negar la relevancia delimitadora de este elemento del contrato de sociedad en la concreción de la noción de aquella “actividad típica” (en palabras de la jurisprudencia constitucional) no implica la separación absoluta entre ambos conceptos, hecho del que son buen ejemplo las actividades que desarrolla la cooperativa de consumo. Es más, si estos conceptos pudieran diferenciarse completamente, no habría dudas a la hora de identificar las actividades cooperativizadas, pues serían aquellas que no pudieran incluirse en la noción de objeto social. La realidad, sin embargo, se caracteriza por la confusión que puede producirse en este aspecto, especialmente en el ámbito de las cooperativas de comercialización o de las cooperativas de servicios.

De esta forma, la doctrina ponía de manifiesto a la hora de glosar el artículo 139.1 de la precedente Ley general de cooperativas de 1987, regulador de las

⁷⁷⁹ Vid. MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 67-69; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 89-90.

⁷⁸⁰ Puesto que este tipo cooperativo desarrolla más de una actividad cooperativizada: “actividad cooperativizada de comercialización de transporte”, “actividad cooperativizada de aprovisionamiento de suministros”, los socios son a un tiempo proveedores y consumidores, v. GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las sociedades cooperativas de transportistas...”, op. cit., pp. 52-62.

cooperativas de servicios, la amplitud finalista de estas entidades, al poder asumir, por un lado, un papel prestacional de bienes y servicios para sus socios y, por otro, una función coordinadora de las actividades empresariales de éstos (o ambas a un tiempo), e incluso “sustituir – parcialmente – la actividad de sus socios si esa reorientación empresarial tienen (sic) como fin o resultado – aunque sea a medio plazo – la mejora técnica o económica de las explotaciones de los socios o de la actividad profesional [...] de los mismos”.⁷⁸¹

Este mismo precepto incorporaba en su apartado tercero un ilustrativo elenco de actividades a desarrollar para el cumplimiento del objeto de la cooperativa; listado que detallaba la gran variedad de actividades que podían ser ejecutadas por la entidad⁷⁸² y que se cerraba con una cláusula de contenido general en virtud de la cual podrían incluirse “*cualesquiera otras actividades que sean necesarias o convenientes o que faciliten el mejoramiento económico, técnico, laboral o ecológico de la actividad profesional o de las explotaciones de los socios*”. La constatación de que todas las actividades enumeradas estuvieran dirigidas a la mejora de la actividad profesional o de las explotaciones de los socios o en su beneficio da a entender que se trataba de proporcionar una relación, de carácter abierto, de las actividades y servicios que podían realizarse cooperativamente entre la entidad y sus miembros con el fin de satisfacer los intereses sociales; calificables por tanto como actividad cooperativa o cooperativizada.

El vigente artículo 98 LC, regulador de las cooperativas de servicios ha eliminado todo listado,⁷⁸³ dejando únicamente una declaración que, en mayor o menor medida, engloba de manera genérica todas aquellas actividades previstas en la

⁷⁸¹ Aplicable a las cooperativas de transportistas las opiniones y comentarios de la doctrina respecto de las cooperativas de servicios, como tronco del que aquéllas se desgajan, v. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 777.

⁷⁸² Entre estas actividades se incluían “a) *adquirir, elaborar, producir, fabricar, reparar y mantener instrumentos, maquinaria, instalaciones y cualquiera materiales, productos y elementos necesarios o convenientes para la Cooperativa y para las actividades profesionales o de las explotaciones de sus socios*; b) *ejercer industrias auxiliares o complementarias de las de los socios, así como realizar operaciones preliminares o ultimar transformaciones que favorezcan la actividad profesional o de las explotaciones de los socios*; c) *transportar, distribuir y comercializar los servicios y productos procedentes de la Cooperativa y de la actividad profesional o de las explotaciones de los socios [...]*” (art. 139.3 LGC 1987). Al respecto, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 325-326, que aprecia la posibilidad de trasladar lo indicado en general para las cooperativas de servicios (relativo a las actividades previstas en el art. 139 LGC) a las clases de cooperativas de servicios con regulación específica en la LGC, como cita, entre otras, a las cooperativas de transportistas.

⁷⁸³ Resulta curioso que en las cooperativas agrarias (art. 93 LC) o en las cooperativas del mar (art. 99 LC) se haya mantenido un listado similar, aunque ajustado a los fines de concretos de tales entidades, y, por el contrario, se haya eliminado el de la categoría “troncal” de las cooperativas de servicios.

normativa precedente, si bien con un claro inconveniente, pues no realiza distinción alguna entre lo que considera objeto, fin social y actividades cooperativas.

El mismo patrón sigue el precepto regulador de las cooperativas de transportistas al establecer que éstas son “*las que asocian a personas físicas o jurídicas, titulares de empresas de transporte o profesionales que puedan ejercer [...] la actividad de transportistas [...] y que tienen por objeto la prestación de servicios y suministros y la realización de operaciones, encaminadas al mejoramiento económico y técnico de [entiéndase incluida, la actividad profesional y de⁷⁸⁴] las explotaciones de sus socios*” (art. 100 LC). Esta disposición incorpora para mayor confusión un segundo párrafo a su primer apartado relativo a las actividades para las que se encuentran expresamente facultadas por la Ley de ordenación de los transportes terrestres (a cuya incorporación en el texto legal con motivo de las enmiendas presentadas en el proceso legislativo se ha hecho previamente referencia).

Así pues, en atención a lo dispuesto legalmente para las cooperativas de transportistas y a lo apuntado por la doctrina respecto de la cadena de producción-distribución-consumo y de su doble papel como prestadora de servicios y como comercializadora de los servicios empresariales de los socios, es preciso analizar ambas vertientes desde la perspectiva de las actividades cooperativas surgidas en el seno de la especial relación que vincula la entidad con su base social.

a) Cooperativa de transportistas en su calidad de cooperativa de consumo

De esta forma, en su papel prestacional de bienes y servicios, en su calidad de oferente a ese mercado interno, la cooperativa de transportistas asume funciones similares a una cooperativa de consumo, suprimiendo las intermediaciones especulativas y proporcionando a sus socios transportistas (preferentemente⁷⁸⁵) determinados servicios y suministros, a un precio menor y en mejores condiciones, con

⁷⁸⁴ Como ya se puso de manifiesto, en atención a la cualidad de las cooperativas de transportistas como modalidad sectorial de las cooperativas de servicios y de la redacción de tales preceptos en la LGC 1987 (también en la normativa vigente), la doctrina opina que se trata de una omisión involuntaria que ha de ser subsanada (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 804).

⁷⁸⁵ Como se ha defendido, el uso de la noción de actividad cooperativizada se circunscribe a este respecto a las actividades con los socios (lo que no significa que, al menos en principio, este mismo tipo de actividades no pueda llevarse a cabo, con limitaciones, con terceros ajenos a la base social).

la intención de mejorar o favorecer la actividad profesional y las explotaciones de transporte de éstos.⁷⁸⁶ En función del tamaño, de la capacidad de la entidad cooperativa o de las infraestructuras con las que cuente, los servicios que puede llegar a prestar a sus socios son de muy variada naturaleza, pudiendo incluirse el suministro de consumibles, como repuestos o combustible, la reparación y mantenimiento de los vehículos de transporte, el aparcamiento, seguros diversos (sea del vehículo, de la mercancía o de la responsabilidad civil) o la asistencia en carretera, entre otros,⁷⁸⁷ actividades que en cualquier caso no son las principales a desarrollar por este tipo cooperativo.

La normativa cooperativa prevé un particular régimen al respecto. Por un lado, la no consideración de “ventas” de las entregas de bienes y prestaciones de servicios proporcionadas por las sociedades cooperativas a sus socios, sean producidos por ellas o adquiridos a terceros en el cumplimiento de sus fines sociales (apartado segundo, DA 5ª LC)⁷⁸⁸; lo que ha llevado a la doctrina a debatir acerca de los efectos jurídicos que supone tal declaración, en relación al reconocimiento o la negación de la existencia de un contrato de compraventa entre entidad y socio adquirente del bien o del servicio prestado, en relación algunos con su función de superación de la intermediación de la sociedad cooperativa en beneficio de sus socios.⁷⁸⁹ Esta misma disposición adicional, en

⁷⁸⁶ Se trata en cierta medida del denominado por la doctrina fenómeno del consumo para la producción, por el cual el modo de organización de la cooperativa de consumo “es adoptado por los comerciantes detallistas con el fin de autoabastecerse de sus objetos de comercio, prescindiendo del mayorista o suministrador”. Es además en las cooperativas de consumo en las únicas en las que las actividades económicas propias del objeto social están destinadas a desarrollarse con los propios socios (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*”, op. cit., pp. 28, 33).

⁷⁸⁷ Cfr. GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las sociedades cooperativas de transportistas...”, op. cit., pp. 56-57. La sociedad puede prestar además otras clases de bienes y servicios, como telefonía móvil, utilización de autopistas de peaje, asesoramiento legal, administrativo o contable, u otros con el fin de conseguir un ahorro para el socio. Como señala este autor en una obra anterior, lo que “se cooperativiza [es] el proceso de aprovisionamiento” (GARCÍA VILLALOBOS, J. C., *Las sociedades cooperativas...*, op. cit., p. 201).

⁷⁸⁸ En todo caso, esta declaración no es reciente, pues proviene de la normativa histórica, concretamente prevista ya en el art. 22 del Reglamento de 1943 de la LCoop 1942, posteriormente en el art. 51.2 LGC 1974 y acogida en tales términos por el precedente art. 155.2 LGC 1987.

⁷⁸⁹ Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 107, en la función de superación de la intermediación; asimismo, en *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 420-423, en cuanto considera, vigente la LGC 1987, que tal precepto no implica apoyar la idea de la supresión de la personalidad jurídica de la cooperativa, ni la de una actuación de la cooperativa a modo de mandatario de los socios. Como intermediaria a costa de terceros (no de sus socios), VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., p. 169. De alcance fundamentalmente sustantivo y dogmático califica el precedente 155.2 LGC, descriptor de lo que la doctrina hispanoamericana designa como “acto cooperativo”, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 940-941. Por su parte, considera que con tal disposición se niegan los efectos jurídicos derivados del reconocimiento de los contratos de compra a proveedores y de reventa a los socios, VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 312. En contra, ALONSO ANDRIO plantea la singularidad de las entregas de los bienes y prestaciones de servicios a los socios respecto de la práctica mercantil habitual, pero mantiene que la declaración de las mismas como distintas de las ventas no impide la aplicación del

su apartado tercero dispone, por otro lado, que las cooperativas de transportistas además de ostentar la condición de mayorista – hecho que ya reconoce en el apartado primero y por el que se le aplican los precios o tarifas correspondientes – tendrán también la consideración de consumidores directos para abastecerse o suministrarse de terceros productos o servicios que sean necesarios para sus actividades (igual calificación otorga a las cooperativas de consumidores y usuarios y las agrarias⁷⁹⁰).⁷⁹¹

En todo caso, para la prestación de tales bienes o servicios, la cooperativa de transportistas está sujeta a las prescripciones establecidas en la normativa que en cada caso sea aplicable, debiendo dar cumplimiento a las exigencias administrativas, de seguridad o de infraestructuras que legal o reglamentariamente se requieran. En esta situación se encuentran las cooperativas de transportistas que pretendan, por ejemplo, el suministro de combustible en sus instalaciones de conformidad con las prescripciones establecidas por la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos.⁷⁹²

régimen general de compraventa a las entregas de bienes a título oneroso que implican la transmisión de propiedad efectuadas por la cooperativa en favor de sus socios (ALONSO ANDRIO, F., “Disposiciones adicionales...”, op. cit., pp. 853-854). Con independencia de que haya o no una transmisión de la propiedad de los bienes, “que sí que la hay”, sino más bien como evidencia del carácter interno de la operación que conlleva el derecho del socio de exigir esos bienes o servicios que la cooperativa está obligada a proporcionar, califican esta DA 5ª LC, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 166.

La jurisprudencia ha tenido ocasión de pronunciarse en varias ocasiones acerca de la naturaleza de estas operaciones, que califica principalmente de venta civil por no ajustarse a las prescripciones legales de la venta mercantil del art. 325 Ccom., sin entrar a considerar la implicación de la declaración de la DA 5ª LC (o sus precedentes) e incluso en el caso de considerar la cooperativa de naturaleza mercantil. Así, STS núm. 1039/2000, de 10 de noviembre (FJ 2º) o SAP de Las Palmas núm. 261/2009, de 29 de junio (JUR\2009\369554), que relieve la jurisprudencia contradictoria existente (FJ 3º). También, STS 19 de febrero de 1982 (RJ\1982\748), cdo. 4º; STS 1 de febrero de 1992 (FJ 2º).

⁷⁹⁰ El reconocimiento de una cooperativa como consumidor no es una novedad de la vigente LC estatal, aunque sí lo es el hecho de que lo reconozca respecto de las cooperativas de transportistas. En la LGC precedente, así como en la LGC 1974, esta declaración únicamente venía referida respecto de las cooperativas de consumidores y usuarios (art. 156.1 LGC 1987), aunque la normativa de 1974 lo hacía en referencia a las cooperativas de consumo (art. 51.2, *in fine* LGC 1974, no tanto como categoría general, sino más bien como clase prevista en art. 96.1.7º de su Reglamento de 1978 y regulada en los art. 115 y 116 de este texto reglamentario).

⁷⁹¹ Como precepto que fomenta las cooperativas en virtud del art. 129.2 CE lo reconoce la doctrina que glosa su precedente art. 156.1 LGC 1987, que entiende con tal declaración, que bajo la condición de consumidor directo estos tipos cooperativos pueden abastecerse como agentes finales del ciclo económico, beneficiándose de los mismos derechos y garantías que un consumidor o destinatario final (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 944). Señala este autor, que, en este sentido, se trata de una norma complementaria o aclaratoria de la noción de consumidor y de usuario, aplicada a ciertas personas jurídicas, contenida en la normativa específica (actualmente en el RD Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la defensa de consumidores y usuarios y otras leyes complementarias, BOE núm. 287, de 30 de noviembre de 2007). Así también, respecto a la vigente DA 5ª.3 LC, ALONSO ANDRIO, F., “Disposiciones adicionales...”, op. cit., pp. 854-855, VILLAFÁÑEZ PÉREZ, I., “Problemas actuales...”, op. cit., p. 37.

⁷⁹² Respecto a la posibilidad de expender carburantes directamente a sus socios y cierta problemática actual, v. BORTOLOTTI, L., “Unión de cooperativas...”, op. cit., p. 186; GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las

La disposición adicional decimoquinta de la Ley del Sector de Hidrocarburos, establece la posibilidad y los requisitos a cumplir por parte de las sociedades cooperativas que pretendan la distribución al por menor a terceros no socios de productos petrolíferos a que se refiere el artículo 43 del mismo texto legal (cuestión que se analiza a continuación por corresponder a las operaciones con terceros ajenos a la condición de socios). Aunque nada señala al respecto, *sensu contrario*, parece estar permitida tal prestación a los propios socios, sin la necesidad de crear una entidad con personalidad jurídica propia a la que se le aplique el régimen fiscal general (como establece para los no socios la disposición adicional citada), con acatamiento en todo caso de las instrucciones técnicas, de seguridad, etc. que la propia Ley dispone para las instalaciones en las que se lleve a cabo – si bien, de manera expresa, el párrafo segundo de esta disposición únicamente lo impone a las actividades de distribución referidas en el párrafo previo, esto es, a las realizadas con terceros no socios –.

Así, se deduce de la jurisprudencia a raíz de un recurso contencioso-administrativo respecto de la Orden EHA/3929/2006, de 21 de diciembre,⁷⁹³ que señala expresamente que las cooperativas sólo pueden suministrar gasóleo a los socios cooperativistas, lo que no impide que sean equiparables a los suministradores de gasóleo en instalaciones de venta al por menor o estaciones de servicio y, por ello, les sean de aplicación las exigencias impuestas en esta Orden, pues “no existe amparo legal para una discriminación a favor de las citadas cooperativas”.⁷⁹⁴

sociedades cooperativas de transportistas...”, op. cit., pp. 56-57; VILLAFÁÑEZ PÉREZ, I., “Problemas actuales...”, op. cit., p. 37-38.

⁷⁹³ Orden EHA/3929/2006, de 21 de diciembre, por la que se establece el procedimiento para la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos y de las cuotas correspondientes a la aplicación del tipo autonómico del Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos por consumo de gasóleo profesional, se aprueba determinado Código de Actividad y del Establecimiento, y se actualiza la referencia a un código de la nomenclatura combinada contenida en la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales (BOE núm. 309, de 27 de diciembre de 2006).

⁷⁹⁴ SAN de 30 de marzo de 2009 (JT\2009\759, especialmente FJ 7º). Se impugnaba en el supuesto de litis que dicha Orden no hubiera equiparado, como lo hacía la normativa anterior, las cooperativas de transporte a los titulares de instalaciones de consumo propio, sino a las estaciones de servicio (cuando tales cooperativas no pueden expender combustible a terceros) y consideraban una medida desproporcionada y excesiva la exigencia de la tarjeta-gasóleo profesional como medio de pago. La Audiencia desestima el recurso y considera que tal equiparación sólo supone la obligación, a los solos efectos de poder obtener las devoluciones del impuesto, la utilización de tarjetas de gasóleo profesional, con los efectos añadidos de las obligaciones de información a la AEAT, lo que tampoco supone una medida desproporcionada, pues se pretende un mayor control de tales devoluciones con el fin de evitar el fraude fiscal.

La posibilidad de proporcionar los suministros de combustible, y cualesquiera otros de distinta naturaleza, alcanza no sólo a los socios de las cooperativas que prestan tales servicios, sino que habría de entenderse extendida a los socios de las sociedades cooperativas con los que la primera ha suscrito acuerdos intercooperativos en orden al cumplimiento de sus objetos sociales. Como expresión de las fórmulas de colaboración económica entre cooperativas patrocinadas por el sexto principio cooperativo,⁷⁹⁵ de acuerdo con el apartado tercero del artículo 79 LC, en virtud de tales acuerdos, la cooperativa y sus socios pueden realizar operaciones de suministro, entregas de productos o servicios en las cooperativas firmantes, teniendo tales hechos la misma consideración que las operaciones cooperativizadas con los propios socios. Con ello se entiende que no han de computar por tanto respecto de los límites establecidos para la operatividad con terceros no socios,⁷⁹⁶ si bien, como critica la doctrina, los resultados de las mismas han de imputarse en su totalidad al fondo de reserva obligatorio.⁷⁹⁷

b) Cooperativa de transportistas en su calidad de cooperativa de comercialización

En un plano diferenciado se encuentra el ejercicio de la labor de organización, coordinación y comercialización de los servicios de transporte de sus socios transportistas que se realiza por parte de la entidad cooperativa con el fin de superar la intermediación especulativa que vendría a realizar una agencia de transporte de mercancías. La cooperativa de transportistas lleva así a cabo un conjunto de actividades de naturaleza diversa en su actuación como intermediario de sus propios socios, entre las que merecen especial atención las funciones prescritas de forma expresa por la

⁷⁹⁵ Como expresión del valor de solidaridad que debe inspirar el principio de colaboración intercooperativa y como plasmación en la normativa de cooperativas del sexto principio cooperativo, v. TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El valor jurídico de los principios...”, op. cit., pp. 1355-1357. Como colaboración comercial que se fundamenta en acuerdos basados en la reciprocidad, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las sociedades cooperativas de transportistas...”, op. cit., p. 57.

⁷⁹⁶ Como regla general esta conclusión no se establece de manera expresa en la normativa cooperativa. Como excepción, sin embargo, la última modificación de la LCAr 1998, mediante Ley 4/2010, que señala en su art. 5 que “no se considerarán operaciones con terceros las resultantes de los acuerdos intercooperativos regulados en el artículo 91 de esta Ley” (art. único. Uno).

⁷⁹⁷ La doctrina reprocha al legislador que aun teniendo tales operaciones la consideración de actividades cooperativizadas con los propios socios, el total de los resultados haya de imputarse al FRO de la cooperativa, lo que en la Ley estatal ya no se dispone siquiera para los beneficios extracooperativos y extraordinarios, que se destinan al menos en un 50 por ciento a dicho fondo irrepartible (art. 58.2 LC en relación con el 57 LC). Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 160, 164. En cualquier caso, ha de entenderse que en cuanto calificadas como operaciones cooperativizadas, no pueden contabilizarse para el cálculo de los porcentajes límites de las operaciones con terceros, ni respecto de la ley cooperativa sustantiva ni respecto de la normativa fiscal. Al respecto véase también el capítulo siguiente en relación con las operaciones con terceros no socios.

normativa sectorial relativas a la “*captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios*” (art. 61.1 LOTT), parte asimismo de las actividades que conforman su objeto social como exige la normativa de ordenación de los transportes *ex art. 5.b) Orden de 23 de julio de 1997*.

En estas actividades, la sustitución que lleva a cabo la cooperativa respecto de la actividad de sus socios – reorientación empresarial que apuntaba la doctrina por suponer una mejora técnica o económica⁷⁹⁸ – se produce no tanto en virtud de la autonomía de la voluntad de la colectividad de socios, sino por el imperativo legal que les exige llevar a cabo la contratación del transporte con los cargadores en nombre propio (especialmente, art. 5 LCTTM y 61.1 LOTT). Se trata de una sustitución no sólo de carácter material respecto de las gestiones, de los actos preparatorios y de la contratación, en la que la entidad lleva a cabo las operaciones necesarias para conseguir la captación de cargas para sus socios, sino a su vez de una sustitución de naturaleza jurídica, al deber asumir la cooperativa aquellas obligaciones derivadas del contrato de transporte que corresponderían al socio de no pertenecer a su base social, colocándose la entidad en la posición de porteador contractual y por tanto responsable del cumplimiento de la obligación de transporte.

Tales operaciones – derivadas de la especial relación mutualista que media entre la entidad y sus socios transportistas, realizadas, aunque respecto del mercado, en beneficio y con destino a aquéllos con el propósito de facilitar sus actividades profesionales o empresariales y en orden a dar cumplimiento a los fines sociales – dan forma a los actos preparatorios y previos que inevitablemente han de ser llevados a cabo por la organización cooperativa para que el socio pueda beneficiarse y a su vez cumplir con su derecho-deber de participación en la sociedad; participación que se concreta en la ejecución de los servicios de transporte contratados de esta manera por la cooperativa.⁷⁹⁹ Se distinguen así dos caras de una misma moneda, pues la participación del socio en las actividades cooperativas procurando la ejecución del transporte al amparo de la específica autorización administrativa de la que es titular no es sino la contrapartida necesaria prestada *a posteriori* a los servicios de distribución y

⁷⁹⁸ Cfr. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 777.

⁷⁹⁹ Se aprecia en ocasiones, en las cooperativas de servicios, que “el servicio prestado a los socios comporta la necesidad de desarrollar una actividad oferente en el mercado” (MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 68, nota 119).

comercialización proporcionados por la cooperativa a sus socios, cuya cumbre se alcanza con la contratación del transporte en nombre propio con los cargadores usuarios.⁸⁰⁰

De este modo, una vez contratados en nombre propio los transportes por parte de la sociedad con los usuarios o cargadores que requieren de sus servicios, se asignan los diferentes encargos a cada uno de los transportistas socios en función de la fórmula o los criterios que se hubiesen acogido en las normas de funcionamiento interno de la entidad: en función de la ruta, del tipo de transporte o del tipo de vehículo que se precise (por ejemplo, vehículos frigorífico o cisterna, transporte de mercancías perecederas o de mercancías peligrosas) o simplemente según el orden establecido o los turnos previamente asignados.⁸⁰¹

Resulta evidente la relevancia de la participación del socio en la actividad cooperativizada no sólo en cuanto a la organización mutual y cooperativa de la entidad, sino también para garantizar su eficacia y supervivencia como organización empresarial que desarrolla unas actividades económicas en el mercado de bienes y servicios; participación que en nuestro ordenamiento jurídico viene recogida como un derecho a participar en las actividades de la cooperativa (art. 16.2.c) LC) y, a su vez, como una obligación, de participación en la actividad cooperativizada, en una cuantía mínima establecida en los estatutos (art. 15.2.b) LC).⁸⁰² De esta forma, el socio transportista ha de prestar su pericia y medios profesionales o su propia empresa en orden a dar

⁸⁰⁰ Apreciando la diferente actividad cooperativizada de las cooperativas de trabajo asociado de transporte de las cooperativas de transportistas, VARGAS VASSEROT apunta que siendo en el primer caso el proporcionar trabajo a sus socios, en las segundas, se prestan servicios a sus socios para que así desarrollen mejor sus actividades profesionales (VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., p. 178, nota 362).

⁸⁰¹ Respecto a los criterios de asignación de cargas de la cooperativa de transportistas a los socios (orden de llegada, reparto equitativo, entre otros), GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las sociedades cooperativas de transportistas...”, op. cit., pp. 55, 59-60; IRIBARREN BLANCO, M., “Cooperativas de transportistas...”, op. cit., p. 892.

⁸⁰² Cabe recordar, sin embargo, que cierta doctrina considera que para las cooperativas de consumo y de comercialización este deber de participación no es una imposición establecida *a priori*, sino que existirá sólo en la medida en que conste en los estatutos sociales; aunque en determinados supuestos tal participación mínima se revela necesaria para mantener la actividad desarrollada por la cooperativa. Para otros, en cambio, es innegable la obligación de participación en las cooperativas de producción, pero necesaria también para las restantes, más incluso cuando es así acogida por la normativa sustantiva. *Vid.* al respecto, TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 217-218; VARGAS VASSEROT, C., “Los derechos...”, op. cit., pp. 334-339; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 104. En cualquier caso, como norma general en las cooperativas de transportistas, esta obligación de participación mínima se convierte en una participación exclusiva de establecerse así estatutariamente.

cumplimiento efectivo a los contratos de transporte celebrados por la cooperativa, que suponen, por su parte, la génesis de la actividad empresarial destinada al mercado que la entidad desarrolla como medio para lograr los fines comunes. Con la inactividad del socio transportista o sin la debida ejecución material del transporte que éste ha de realizar como titular de la correspondiente autorización habilitante y de conformidad con los parámetros organizativos adoptados y coordinados por la propia entidad en virtud de una estrategia empresarial previamente diseñada, la empresa cooperativa no lograría sobrevivir en el tráfico económico, como tampoco lograría su pretensión de servicio a la cooperación.

Por ello, la prestación material de los servicios de transporte resulta la forma esencial de participación del socio transportista en la actividad cooperativizada (además de la que supone la eventual participación como consumidor que la entidad pudiera prestar), por lo que, como se ponía de manifiesto con anterioridad, la posibilidad de que se le permita decidir sobre la aceptación o no de la ejecución de cada uno de los transportes contratados y a él asignados, podría suponer un elevado riesgo para la sociedad, poniendo en peligro no sólo la convivencia interna con los restantes cooperativistas (pues todos querrían aceptar los mejores portes y rechazar los menos ventajosos), sino el eficiente desarrollo de la actividad empresarial.⁸⁰³ La participación del socio en la actividad cooperativa requiere pues, por un lado, la aceptación de los encargos que ha asumido la entidad como porteadora contractual y, por otro, la ejecución del propio transporte. Sin embargo, al socio le interesa prestar su cooperación en las operaciones económicas de la cooperativa, pues es la manera (y en la medida) en que ve satisfechos los intereses y aspiraciones por los que adquirió la condición de miembro de la sociedad.⁸⁰⁴ Así, por ejemplo, el socio de una cooperativa de

⁸⁰³ Constata el fracaso que ha supuesto la posibilidad de rechazar los viajes por parte de los socios contemplada en algunas cooperativas, GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las sociedades cooperativas de transportistas...”, op. cit., p. 59.

⁸⁰⁴ Desde esta perspectiva, no es posible compartir en el supuesto de las cooperativas de transportistas (distinto es en las cooperativas de trabajo asociado de transporte) la opinión de que las actividades de transporte suponen el “producto-servicio” que conforma las actividades instrumentales, distintas de las funciones típicas calificadas por la doctrina constitucional como la actividad cooperativa determinante del ámbito territorial de aplicación de las normas cooperativas autonómicas (argumento presentado por la representación del Gobierno Vasco, en la STS 88/1989 de 11 de mayo). En las cooperativas de transportistas la prestación de las mencionadas actividades de transporte supone la principal y esencial forma de participación en la actividad cooperativa y en la que se da satisfacción a los intereses y aspiraciones de los socios, pues en éstas, la mutualidad no es un intercambio de idénticas obligaciones recíprocas entre los socios o entre éstos y la cooperativa (mutualidad en sentido estricto, como señala la doctrina especializada al referirse a la confusión que existe entre los términos de mutualidad y

transportistas, para poder hacer valer su derecho, entre otros, a la retribución (expresión de la participación económica recogida en el tercer principio cooperativo), quedará sujeto a la necesidad de llevar a cabo la ejecución material de los servicios de transporte que han sido contratados para él y sus socios.

De esta forma, como síntesis, la actividad cooperativa, en la que tiene derecho y deber el socio de participar, se configura en torno a dos aspectos diferenciados prestados por la entidad cooperativa: por un lado, como se ha apuntado antes, la posibilidad de disfrutar, como consumidor, de los bienes, servicios y actividades prestados por la entidad que persiguen el mejoramiento y la facilitación de la actividad productiva de la profesión o empresa del propio socio; por otro lado, la recepción o el encargo de las operaciones que en forma de portes o servicios de transporte habrá de prestar éste, previamente organizados y contratados por la sociedad cooperativa.

Finalmente, como operaciones encaminadas al mejoramiento económico de las explotaciones de los socios podría pensarse también en otra clase de actividades, complementarias del transporte, pero que, salvo que fueran ejecutadas por parte de los socios transportistas (algo que en principio no es imposible, pero podría ser discutible) no parecen poder incluirse en las actividades típicamente cooperativas ni como actividades que puedan ser ofrecidas al mercado por las cooperativas de transportistas. Se trata de las operaciones de servicios logísticos. Sin embargo, como se ha apuntado previamente, éstas no pueden ser desarrolladas por las cooperativas de transportistas en la medida en la que se requiera la autorización de operador de transporte.

cooperación), ni siquiera es posible alcanzar el grado de mutualidad que es posible en las cooperativas de consumo (en las que las actividades económicas están destinadas a ser desarrolladas con y para los propios socios), sino que se trata en este caso de una cooperación, desarrollada respecto de la actividad económica propia de la entidad, que se dirige a los socios con el fin de satisfacer sus necesidades comunes. *Vid.* respecto del término mutualidad entendido en el ámbito cooperativo, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 451; LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., p. 22; MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 60; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 13-19, 32-44, 490-505; TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 49; y especialmente la cuestión previa planteada respecto del carácter mutualista de las sociedades cooperativas.

CAPÍTULO VI – OPERATIVIDAD ENTRE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE Y SUS SOCIOS. OPERACIONES CON TERCEROS NO SOCIOS

1. INTRODUCCIÓN. PRECISIONES TERMINOLÓGICAS

Profundamente ligado al análisis anterior se encuentra la discusión acerca de la posibilidad de que las sociedades cooperativas lleven a cabo operaciones cooperativizadas con terceros no socios. Como se ha señalado, tradicionalmente se ha entendido que la mutualidad implicaba la actuación de la cooperativa únicamente con su base social, excluyendo así, en base a un elemento considerado parte de la propia esencia cooperativa, la operatividad de la entidad con personas ajenas al círculo interno societario, esto es, con terceros extraños a la condición de socio. De este modo, se interpreta – pues parte de la doctrina jurídica continúa considerándolo así – como elemento integrante del carácter mutualista del tipo social cooperativo la prestación exclusiva de los bienes y servicios cooperativos a los socios, de forma que este factor queda fuertemente vinculado a “la prohibición total, o admisión sólo en supuestos excepcionales, de que la sociedad cooperativa extienda su actividad económica constitutiva de su objeto social a las personas que no tengan previamente la condición de socios”.⁸⁰⁵

En primer lugar, es necesario hacer una importante precisión en aras de delimitar el alcance concreto y real que ha de darse a la expresión “terceros no socios”, pues incluso la doctrina en ocasiones ha obviado una distinción elemental que permite descartar desde un comienzo ciertas discusiones relativas a la operatividad de las distintas categorías cooperativas respecto del mercado; en concreto, en relación con determinados terceros con los que la cooperativa entabla relaciones contractuales en conexión con determinadas actividades. Así, es necesario diferenciar dos tipos de personas ajenas a la condición de socio (a cuya confusión ha contribuido la errónea

⁸⁰⁵ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 286, 301, quien, como puede apreciarse, por otro lado, equipara actividad cooperativa y objeto social; por lo que en este sentido debería sustituirse esta expresión por la actividad económica derivada de la relación mutualista.

identificación de la actividad cooperativizada y el objeto social). Por un lado, los terceros con los que la cooperativa entabla relaciones contractuales que le permiten operar y relacionarse, en función del tipo de sociedad de que se trate, con el mercado; y, por otro, aquellos extraños al marco cooperativo que poseen las mismas características que los socios, pero no han solicitado su ingreso como miembros de la sociedad.

En esta primera categoría hay que incluir los sujetos con los que la cooperativa establece relaciones contractuales en el desarrollo de su objeto social, de forma que, como ha constatado la doctrina jurídica, “la sociedad cooperativa se comporta, en principio, como los restantes empresarios respecto de terceros con los que entable relaciones contractuales”, pues la cooperativa también recurre al mercado para el desarrollo de la actividad constitutiva de su objeto social; respondiendo estas relaciones de mercado a unas necesidades de orden estrictamente empresarial. El fenómeno cooperativo ofrece un modelo de organización empresarial alternativo al de la empresa organizada sobre la base de propuestas de orden capitalista, pero este nuevo modelo ha de actuar asimismo en el marco del sistema económico en el que opera y por ello entablar relaciones contractuales con terceros en el mercado con el fin de realizar la labor de superación (siquiera parcial) de la intermediación capitalista, esto es, entre mercado y socios.⁸⁰⁶ Se trata pues de terceros caracterizados, no por la similitud o disparidad de inquietudes con respecto a los socios, sino por el tipo de actividad respecto de la cual se vinculan a la sociedad cooperativa.⁸⁰⁷

La jurisprudencia ha afrontado esta cuestión en la relevante sentencia, analizada ya en detalle, que aborda la cuestión relativa a la constitucionalidad de la primera Ley

⁸⁰⁶ El cooperativismo, desde esta perspectiva, no supone tanto la eliminación de la intermediación realizada por los empresarios capitalistas, sino su sustitución “*por otra de cuño y sistema no capitalista organizada [...] sobre nuevas bases empresariales*”, de forma que esta sustitución del modelo de empresa tiene lugar en beneficio de los socios y de la comunidad (PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 326-329, cursiva del autor). Este autor señala, sin embargo, que se trata de relaciones contractuales realizadas en el marco de la actividad cooperativizada con los socios, pues considera que ésta es la propia del objeto social.

⁸⁰⁷ Vid. LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 144-145. Se constata en la doctrina la confusión de la actividad de mercado que realiza la cooperativa (normalmente) con terceros y que lleva a cabo la entidad en base a su constitución como organización empresarial, con las operaciones cooperativas que, siendo realizadas preferentemente con socios, se desarrollan ocasionalmente, dentro de unos límites, con no socios. Así, por ejemplo, SANTIAGO REDONDO, K. M., *Socio de cooperativa...*, op. cit., pp. 39-41; VALDÉS DAL-RÉ, F., *Las cooperativas de producción...*, op. cit., pp. 54-58, entre otras. Algunas de las normas cooperativas españolas se han contagiado de esta confusión, v. gr., la LFCN 2006, que exceptúa de las limitaciones a la operatividad con no socios establecida en el art. 10.1 a las cooperativas de trabajo asociado “*cuya finalidad es precisamente la realización de actividades con terceros*” (art. 10.2).

sobre cooperativas aprobada por el gobierno vasco. El Tribunal Constitucional se refiere así a las “relaciones jurídicas externas con terceros que no pueden encuadrarse dentro de las «funciones» típicas de las mismas [de las cooperativas] y que tienen un valor instrumental y necesario para la consecución del fin social”, esto es, “las actividades y relaciones instrumentales en las que la cooperativa actúa como cualquier otra persona jurídico privada”.⁸⁰⁸ Se trata de las relaciones externas que la jurisprudencia del Tribunal Supremo individualiza respecto de las relaciones puramente societarias y de las de carácter mutualista, por llevarse a cabo con intervención de terceros ajenos a la base social, o incluso con socios pero en calidad de terceros.⁸⁰⁹ Son, por ejemplo, las actividades que lleva a cabo una cooperativa de consumo con los proveedores de los bienes y servicios que va a proporcionar preferentemente a sus socios o, en las cooperativas de trabajo asociado, las relaciones contractuales que entabla la entidad para distribuir en el mercado los productos o servicios producidos en común con su base social.⁸¹⁰

Las relaciones contractuales de la cooperativa como empresa que actúa en el mercado hay que diferenciarlas de las relaciones que entabla la sociedad con terceros respecto de la misma actividad que realiza con sus propios socios para el cumplimiento de sus fines sociales. Expresado de otra manera, se trataría de la actividad cooperativa – mutualista, las relaciones societarias internas o “funciones” típicas de la cooperativa en palabras de la jurisprudencia⁸¹¹ – por ser la que la sociedad desarrolla con sus propios socios, pero que en determinadas ocasiones desarrolla con personas ajenas a tal condición, por poseer estos terceros las mismas características o necesidades que aquéllos.⁸¹² De esta forma, la denominada por los textos legales actividad

⁸⁰⁸ STC núm. 72/1983, de 29 de julio (FJ 4º).

⁸⁰⁹ *Vid.* STS de 28 de mayo de 2002, especialmente FJ 2º y 3º.

⁸¹⁰ En palabras de la jurisprudencia “una cooperativa de consumo habrá de comprar los productos que vende a sus socios, y en determinados supuestos a terceros, y una cooperativa de producción habrá de vender lo producido” (STC 72/1983, de 29 de julio, FJ 4º).

⁸¹¹ STC 72/1983, de 29 de julio (FJ 4º). El TC se refiere a las funciones típicas cooperativas y de las relaciones que hayan de “asimilarse” a estas relaciones societarias internas, en virtud de la legislación aplicable, como sucede en el caso en el que las cooperativas de consumo suministren a los no socios.

⁸¹² La ACI, al hablar de los ingresos o rentas procedentes de las actividades con terceros no socios, se refiere a “*any revenue which accrues from dealings with non-members using its regular services*”, esto es, los procedentes de las operaciones con no socios en el uso de sus “servicios regulares”, aquellos que vendrían a calificarse como normales o típicos por llevarse a cabo con los propios socios. *Vid.* ACI, *Report of ICA Commission on Co-operative Principles in Report of the 23rd ICA Congress at Vienna, 5-8 September 1966*, disponible en la <http://www.ica.coop/coop/1966.html> (20 de abril de 2011). Es necesario apuntar que cierta doctrina (PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., p. 269) hace uso de una traducción que no parece ajustarse al sentido expresado por la redacción original, pues se habla de las

cooperativizada puede realizarse con no socios, si bien la regla general en nuestra normativa cooperativa no permite que sea con carácter absoluto y la sujeta a ciertas condiciones y límites legalmente impuestos. Se trata, por ejemplo, en una cooperativa de consumo, de la prestación de los bienes y servicios cooperativos a no socios; en una cooperativa de comercialización, la oferta al mercado de productos de no socios; o, en una cooperativa de trabajo asociado, la contratación por parte de la entidad de trabajadores asalariados por cuenta ajena.⁸¹³

Por terceros no socios habremos de entender, por tanto, aquellos sujetos ajenos al círculo interno cooperativo, extraños por tanto a la condición de socio, que, sin embargo, poseen idénticas o similares características y asimismo análogas necesidades e intereses afines a los socios – hecho que los convierte en potenciales miembros de la entidad con la capacidad jurídica y de obrar, y la aptitud socioeconómica, necesarias para ingresar en la cooperativa –,⁸¹⁴ terceros no socios que podrán hacer uso (si así se les permite) de los mismos servicios cooperativos que la entidad ofrece a sus propios socios en el marco de la especial relación interna o mutualista que los vincula.

Una vez diferenciados ambos campos, es necesario aclarar que en el primero de los supuestos, en cuanto a las relaciones que entabla la cooperativa en el mercado, como cualquier otra organización empresarial, “instrumentales” y necesarias para la consecución del fin social, no hay discusión doctrinal acerca de su posible realización con no socios; es más, normalmente se realizarán con terceros en el mercado – “desde” el mercado (aprovisionamiento en una cooperativa de consumo) o “para” el mercado (oferta de los bienes y servicios procedentes de la cooperativa y los socios en las de producción) –. Aunque es asimismo viable, como así sucede en la práctica y corrobora la jurisprudencia, que en ocasiones la cooperativa lleve a cabo estas actividades con algún socio que asuma la posición de un tercero, por ejemplo, proveedor (en las cooperativas de consumo) o destinatario (de la producción en este otro tipo

“transacciones con los no socios que utilizan regularmente sus servicios”, cuando la palabra inglesa “regular” viene más bien a calificar los servicios y no el uso de los mismos.

⁸¹³ La doctrina sugiere algunos ejemplos de las operaciones que constituyen parte de la actividad cooperativizada, pero que se desarrollan con terceros no socios, frente a las actividades externas que la cooperativa suele principalmente realizar con terceros, necesarias para el desarrollo del objeto social, pero no propias de la actividad cooperativizada (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 452).

⁸¹⁴ En este sentido, al analizar la expresión “terceros no socios” del precedente art. 5 LGC 1987, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 111-114.

cooperativo).⁸¹⁵ La controversia surge, sin embargo, a la hora de permitir la realización con terceros de la segunda categoría de actividades, aquellas que por lo común (o preferentemente) se realizan con los sujetos que ostentan la condición de socios.

Antes de proceder a estudiar tal problemática, es necesario distinguir también la exclusividad de la actuación de la cooperativa con los socios y la exclusividad en la actuación de los socios respecto de la cooperativa, esto es, no hay que confundir el principio de exclusividad, relativo a la operatividad de la propia cooperativa limitada a los sujetos que ostentan la condición de socios – esto es, la llamada mutualidad pura (en uso de la terminología italiana),⁸¹⁶ reduciendo la posibilidad de desarrollar la actividad cooperativizada con terceros no socios – con la exclusividad (no calificada doctrinalmente de principio) que puede establecerse estatutariamente limitando la operatividad o las relaciones jurídicas que los socios puedan establecer fuera del marco cooperativo, con independencia de las actividades desarrolladas con o a través de la sociedad cooperativa de la que son miembros.⁸¹⁷ Podría hablarse de la doble vertiente o dirección del carácter de exclusividad en la cooperativa, respecto de la sociedad con sus socios y respecto de éstos con la sociedad, en el ámbito, ambos, de la actividad cooperativa.

2. CUESTIONES PREVIAS ACERCA DE LA OPERATIVIDAD EN LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

2.1. Operaciones con terceros no socios en las sociedades cooperativas

Hechas estas puntualizaciones, es necesario considerar que tampoco en el análisis de este aspecto del cooperativismo es unánime la doctrina científica, que se halla dividida entre las posiciones de aquellos que estiman que la operatividad de la entidad cooperativa únicamente puede materializarse en la actividad realizada con su base social (aunque puedan llegar a considerar razonable la flexibilización de tal criterio en base a necesidades economicistas) y aquellos otros posicionamientos que juzgan no suficientemente justificada (al menos en lo relativo a su fundamentación en motivos

⁸¹⁵ Vid. STS de 28 de mayo de 2002 (FJ 2º). Asimismo, por todos, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 111, esp. nota 47.

⁸¹⁶ Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 451-452.

⁸¹⁷ Son las dos “consecuencias de la participación del socio en la actividad económica desarrollada por la cooperativa” (DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas...*, op. cit., p. 57).

mutualistas) la argumentación limitadora del desarrollo de esta actividad económica en relación con terceros no socios.

Uno de los rasgos que tradicionalmente se ha considerado que individualiza la sociedad cooperativa de las restantes agrupaciones societarias es la exigencia de que en el plano funcional la actividad cooperativizada se desarrolle con los propios asociados.⁸¹⁸ De este modo, el carácter mutualista – base sobre la que se sustentan las argumentaciones que confinan la actuación cooperativa a la operatividad exclusiva con los socios – conlleva necesariamente la doble cualidad de socio-usuario,⁸¹⁹ de manera que todo usuario de los bienes y servicios cooperativos ha de ostentar a su vez la condición de socio y todo socio ha de ser al mismo tiempo, en mayor o menor medida, usuario.⁸²⁰ Tal principio de exclusividad derivado de la mutualidad entendido de esta manera es asimismo consecuencia y a la vez revierte en el derecho y el deber de los socios de participar en la actividad cooperativizada (art. 15.2.b) y 16.2.c) LC, deber y derecho, y art. 15.2.f) de prohibición de competencia). Coherente con esta línea argumentativa, el desarrollo de la actividad cooperativizada con terceros no socios “conduciría[...] a la *desnaturalización* o *destipificación* de la sociedad cooperativa”.⁸²¹

Desde la perspectiva de los principios e ideas que subyacen en el movimiento cooperativo, la doctrina considera que esta limitación de las transacciones con terceros no miembros es consecuencia de la solidaridad, de la promoción de los afiliados, como motivo de autopromoción y como mecanismo de la puesta en marcha de la asistencia mutua. Asimismo, proviene de la noción de identidad de copropietarios y clientes de la empresa cooperativa, aunque en base a la idea general de economía, de la que se deriva el principio de eficacia económica de la empresa cooperativa (medida por sus efectos

⁸¹⁸ Vid., por todos, LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., p. 211.

⁸¹⁹ Principio mutualista, de doble cualidad o de ciclo cerrado. Vid. VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., p. 524; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 193-194, quien apunta que según esta línea de interpretación “mutualidad significa exclusividad en las relaciones entre sociedad cooperativa y su base social atinentes a toda – o la mayor parte – de la actividad cooperativa”.

⁸²⁰ Vid. MONZÓN CAMPOS, J. L., “Principios cooperativos...”, op. cit., p. 118. Así también, acerca de la existencia de socios no partícipes en la actividad cooperativizada, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., p. 194; y CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T.I, p. 579, en cuanto a la participación exclusiva y excluyente del socio. Sin olvidar, en cualquier caso, que puede darse una gradación en el uso por parte del socio de los servicios cooperativos.

⁸²¹ Aclara las consecuencias de esta postura, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., p. 194 (cursiva del autor).

para la promoción, a corto o a largo plazo, de los miembros), se permiten transacciones suplementarias con terceros no miembros en caso de necesidad.⁸²²

En un primer momento, en España, el principio de mutualidad fue identificado con la operatividad de la cooperativa de forma exclusiva con los socios. Así sucedió originariamente en la mayoría de ordenamientos de nuestro entorno europeo.⁸²³ En el ordenamiento jurídico español, la redacción del artículo 124 Ccom. no facilitaba – aunque, como se ha visto, según cierta doctrina, no impedía – la interpretación favorable a la operatividad con terceros, pero con la Ley de cooperación de 1942 finalmente se consagra legalmente el principio de exclusividad en la operatividad de las cooperativas con sus socios como un elemento consustancial al concepto de cooperativa. No es hasta la Ley general de cooperativas de 1987 cuando se inicia una tendencia liberalizadora que se ve flexibilizada en las sucesivas normas cooperativas, aun con reticencias de cierto sector doctrinal que ve en la operatividad con no socios una ruptura de la mutualidad y de un factor esencial del fenómeno cooperativo.⁸²⁴

En defensa de una posición contraria a la que inicialmente se mantuvo, la doctrina progresivamente ha llegado a entender que difícilmente puede sostenerse hoy con rigor “que la caracterización jurídica de la noción de mutualidad – aplicada a la sociedad cooperativa – esté sujeta a la exigencia de exclusividad [...]. Ni la exclusividad es un elemento conceptual inmanente a la sociedad cooperativa, ni la mutualidad

⁸²² Vid. MÜNKNER, H. H., “Ideas generales, principios...”, op. cit., pp. 144-146. Téngase en cuenta que el cuadro que presenta respecto de las “ideas generales”, “principios cooperativos” y “métodos prácticos cooperativos” es previo a la Declaración de identidad cooperativa formulada por la ACI en 1995.

⁸²³ El informe general que se redactó sobre la Mesa Redonda de Marburgo de 1986 contiene las opiniones de los participantes de distintos países de Europa acerca de los respectivos sistemas cooperativos y jurídicos (SWINNEY, I., “Concepto cooperativo...”, op. cit., pp. 59, 62, 77). Vid. asimismo, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 3, 94-97; y GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 453-454, que analizan el Derecho comparado poniendo de relieve que no existe un criterio único al respecto, aunque es evidente el proceso de ruptura generalizada del principio de exclusividad, incluso en ordenamientos como el francés, históricamente restrictivo. En otras legislaciones, como la alemana, se parte del principio de permisividad de la actuación con terceros; en el ordenamiento italiano, se apunta la llamada mutualidad prevalente; y en el Derecho comunitario (SCE), se parte de un modelo de mutualidad pura pero fácilmente derogable mediante previsión estatutaria.

⁸²⁴ Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., Capítulo IV, esp. pp. 199-202, 273, en su análisis completo del “pretendido principio de exclusividad” en la doctrina y en la original línea evolutiva de la normativa desde la Ley de Asociaciones de 1887 hasta la vigente entonces LGC 1987. En sus diferentes fases, asimismo, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 454-455.

envuelve inexorablemente la exclusividad”.⁸²⁵ Así pues, la prohibición (o limitación) de la operatividad de la cooperativa con terceros no socios no parece provenir en realidad (si bien no es una opinión unánime en la doctrina especializada) del carácter mutualista de la sociedad cooperativa, sino que es consecuencia de la confluencia de condicionamientos de diversa índole: principalmente, la confusión terminológica entre las nociones mutualidad y cooperativismo; la desacertada redacción del artículo 124 Ccom.; la ya mencionada también imprecisión acerca del tenor de la expresión “terceros no socios”; sustanciales razones de política legislativa; y la consecuente evolución doctrinal que de tal cuestión se derivó en nuestro país.⁸²⁶ Es necesario tener en cuenta, por otro lado, que la actuación exclusiva de la entidad cooperativa con sus socios no puede tampoco desprenderse de los orígenes históricos del cooperativismo,⁸²⁷ ni de las declaraciones de la máxima autoridad internacional del movimiento, en la línea de la expresa aportación al respecto de la ACI en el XXIII Congreso de Viena de 1966 (en el que se aprobó la segunda formulación de los principios cooperativos).⁸²⁸

Bajo esta perspectiva, la empresa cooperativa, por un lado, como empresa al servicio de sus socios y de la comunidad, ha de ofrecer sus puertas abiertas para el

⁸²⁵ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 286, 301, entre otras. Así, poco a poco se abandona “el malentendido de que existiera un «principio mutualístico» que, doctrinal o filosóficamente, impidiera estas relaciones [...]. De este modo, con una declaración general de una regla de licitud de las relaciones con terceros, se corrige la tendencia de nuestra legislación histórica [...]” (VICENT CHULIÁ, F., “La legislación cooperativa...”, op. cit., p. 35); lo que supone un cambio en su propia opinión (VICENT CHULIÁ, F., “Análisis crítico...”, op. cit., p. 524). Asimismo, MONZÓN CAMPOS, J. L., “Principios cooperativos...”, op. cit., p. 118; MONZÓN CAMPOS, J. L., “Las cooperativas de trabajo asociado...”, op. cit., p. 51.

⁸²⁶ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 220, 272, entre otras. Así también, acerca de las presiones de los empresarios capitalistas, “que veían en el cooperativismo una forma de competencia desleal” y de la confusión entre cooperativismo y mutualismo, v. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 455, 34-35. Asimismo, TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 86; PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 105.

⁸²⁷ En los propios estatutos primigenios de la Sociedad de los Equitativos Pioneros de Rochdale (cooperativa de consumo) se permitía la venta regular a terceros ajenos a la condición de socios de los bienes ofrecidos por la entidad a sus miembros.

⁸²⁸ Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 265-269. Incluido al inicio como principio, posteriormente la ACI declara expresamente que es posible la actuación de la cooperativa con terceros no socios, con ciertos condicionamientos, al no ser contradictorio con los principios de la cooperación y poder suponer un mejor cumplimiento o efectividad de los objetivos axiológicos de la cooperación (en concreto de los relacionados con su dimensión solidaria); entendiéndose el carácter mutualista de la cooperativa en un sentido de ayuda mutua en orden a satisfacer las necesidades socioeconómicas de los socios y la comunidad y no como exclusividad. Vid. asimismo, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 454; PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 106-107. Incluso la doctrina más aferrada al principio de exclusividad, en base al carácter mutualista de la sociedad, da pie a la posibilidad de operar con terceros (LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 214-218).

ingreso de aquellas personas que tengan necesidad de sus servicios; y por otro lado, ha de tener la posibilidad de relacionarse en la prestación de las actividades económicas que desarrolla, con terceros que no ostentan la condición de socio de la misma.⁸²⁹ En cualquier caso, es necesario poner de relieve que la actividad con la base social no puede convertirse en irrelevante o marginal respecto de las relaciones con no socios, pues se pondría en cuestión el carácter cooperativo, dado que la sociedad alcanza sus fines precisamente con la colaboración de su base social, de sus socios, partícipes y usuarios de la actividad económica.⁸³⁰ Circunstancia que, por otro lado, no equivale a afirmar automáticamente que esté prohibido el establecimiento de relaciones con terceros, sino que conlleva la implantación de ciertas restricciones o condicionamientos que moderen una regla general permisiva respecto de la actuación de la entidad con terceros no adscritos a su base social.

Esta atenuación o moderación de la regla general relativa a la operatividad de la sociedad cooperativa con terceros no socios en orden a favorecer y fomentar los principios cooperativos ha sido condensada por la doctrina, al hilo de las declaraciones formuladas por la Alianza Cooperativa Internacional, en dos previsiones ya apuntadas: por un lado, limitar, en mayor o menor medida en función del tipo cooperativo y de sus necesidades, el volumen de las relaciones establecidas con terceros;⁸³¹ y, por otro, destinar los resultados obtenidos de las actividades cooperativas realizadas con terceros a fomentar el ingreso como socios de éstos o, en su defecto, dedicarlos a objetivos de beneficio común, preferiblemente para la comunidad que se extiende más allá de los miembros de la sociedad.⁸³²

⁸²⁹ Cfr. VICENT CHULIÁ, F., “La legislación cooperativa...”, op. cit., p. 35. Asimismo, TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 86-88, que expone distintos argumentos a favor de la liberalización de las operaciones con terceros no socios, en este caso, en las cooperativas de consumo.

⁸³⁰ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 268-269.

⁸³¹ Señala casos concretos en los que la posibilidad de la cooperativa de relacionarse con terceros queda limitada, VICENT CHULIÁ, F., “La legislación cooperativa...”, op. cit., p. 35. Asimismo, presenta algunas propuestas *de lege ferenda* en las que se contempla como regla general la libertad de decisión acerca de la prestación de servicios cooperativos a no socios, matizada con “un *criterio general respecto al quantum*”, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 285-290, cursiva del autor.

⁸³² En el informe de la ACI acerca de los principios cooperativos formulados en su XXIII Congreso de 1966 se expresa esta idea, señalando que los ingresos procedentes de estas operaciones con terceros no socios, “*if it is not reserved for individual non-members as an inducement to them to apply for membership, then it should be devoted to some purpose of common benefit, preferably for the wider community beyond the society's membership*”. Vid., ACI, *Report of ICA Commission on Co-operative Principles in Report of the 23rd ICA Congress at Vienna, 5-8 September 1966*. Asimismo, v. PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., p. 269; PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 107. Respecto al fomento del ingreso de nuevos socios, también SWINNEY, I., “Concepto cooperativo...”, op. cit., pp. 62, 77; MÜNKNER, H. H., “Ideas generales, principios...”, op. cit., p. 144.

Respecto al primero de ellos, cierta doctrina *de lege ferenda* presenta un criterio general que “admitiría las relaciones cooperativas con no socios siempre que, no impidiéndolo la Ley o los estatutos sociales, [...] el volumen de relaciones cooperativas con no socios [...] respetase] la regla general de la prevalencia de las relaciones cooperativas con socios”.⁸³³ Ha de entenderse así que la cooperativa satisface las necesidades de los socios con carácter preferente y en aquellos casos en los que, bajo idénticas circunstancias, entrara en colisión el derecho del miembro de la entidad con el de un tercero, habría de darse lógicamente prioridad a los intereses del socios.⁸³⁴ De este modo, esto no significa que los terceros no puedan beneficiarse de los servicios prestados por la sociedad, sino únicamente que si un socio ve menoscabado su derecho a beneficiarse de la actividad realizada por la cooperativa (porque se ha priorizado el interés de un tercero), podrá reivindicarlo; pero en el caso de que los derechos de los socios se vean ampliamente cubiertos, nada impide, si así se consigna, que puedan prestarse tales servicios cooperativizados a no socios, siempre, como es lógico, que redunde en beneficio e interés de aquéllos. Así pues parece que tampoco la existencia de un derecho y una obligación del socio a la participación en la actividad cooperativa motiva necesariamente la presencia de una prohibición a su uso por parte de terceros.⁸³⁵

Respecto a la segunda de las cuestiones que matizan la libertad de operativa con terceros ajenos a la condición de socio, el destino de los resultados derivados de la prestación de servicios cooperativos a no socios, más adelante se apunta la solución acogida por la normativa española y las propuestas *de lege ferenda* presentadas por

⁸³³ Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 289-295, que hace referencia a la doctrina italiana acerca del *scopo prevalentemente mutualistico* y argumenta la necesidad de que legalmente se admita la realización de la actividad cooperativizada con no socios, condicionado eso sí por el principio general de prevalencia, salvo algún caso particular, como el de las cooperativas de consumidores y usuarios (en las que defiende el derecho a extender de forma ilimitada sus operaciones a terceros) y las cooperativas de trabajo asociado y vivienda (para las que propugna una mayor limitación).

⁸³⁴ Citando a BASSI, LLOBREGAT HURTADO señala que no se da automáticamente un derecho del socio a la prestación “mutualística”, sino simplemente la tutela del interés del socio en que sus exigencias queden satisfechas, consistiendo la ventaja mutualística en la posibilidad de beneficiarse de una actividad económica desarrollada por la empresa cooperativa con sus miembros, dando preferencia a éstos sobre terceros ajenos a la organización social (LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., p. 184).

⁸³⁵ Un ejemplo de la plasmación normativa de esta idea de prevalencia se recoge en el art. 5.1 LCPV 1993, que requiere para la actividad cooperativa con terceros no socios que no resulte expresamente prohibido por la ley, ni impedido por los estatutos sociales y además que “tenga carácter accesorio o subordinado respecto a la operativa con los socios”; accesoriedad o subordinación que se entiende cumplida “siempre que la cooperativa respete los supuestos o límites determinados legalmente para esa actividad con terceros”.

algún autor en base a las declaraciones formuladas al respecto por parte de la Alianza Cooperativa Internacional.

En resumen, desde un punto de vista teórico, y aún en contra de la opinión expresada por cierta doctrina, parece que no revierte automática y necesariamente del carácter mutualista que caracteriza la entidad cooperativa – ni de los principios cooperativos formulados por la ACI, ni de la constatación o defensa de la existencia tanto de un derecho como de un deber de participación en la actividad cooperativizada –, el llamado principio de exclusividad en las relaciones socio-cooperativa.⁸³⁶ Esta regla general basada en la libertad de operatividad de la sociedad cooperativa, sin embargo, puede quedar condicionada por ciertas medidas conducentes a preservar el interés del socio frente a terceros que usen los servicios cooperativos y salvaguardar determinados objetivos y contenidos axiológicos de la cooperación relacionados con la distribución de resultados, la admisión de nuevos socios, y la educación y solidaridad cooperativa.⁸³⁷ Distinta sería la discusión relativa a la prestación de tales servicios a no socios en las mismas condiciones que a los socios⁸³⁸ o las diferencias que, en cuanto al principio de exclusividad, separan a los principales tipos cooperativos.⁸³⁹

Cuestión aparte es la constatación legal de estas circunstancias, pues si el legislador ha optado por el establecimiento de consideraciones diversas, la práctica

⁸³⁶ “Podemos afirmar que las nuevas orientaciones hermenéuticas sobre la prestación de los servicios cooperativos a no socios han calado ya de manera definitiva en nuestra doctrina. De forma casi unánime [como excepción LLOBREGAT HURTADO] se produce el abandono de la interpretación de la regla de la exclusividad como integrante del carácter mutualista en la sociedad cooperativa” (PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., p. 221).

⁸³⁷ Sin embargo, la doctrina defensora de la libertad de operatividad con terceros tampoco es unánime en ciertos aspectos, pues no todos consideran que sea admisible limitar el volumen de estas operaciones. *Vid.* GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 35).

⁸³⁸ Al respecto, LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 218-223, respecto del riesgo de la actividad empresarial que soportan los socios y el carácter no lucrativo de la entidad. Acerca de los problemas de justificación del reparto social de los excedentes procedentes de las operaciones con no socios, PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 92; y en *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 330-331, entre otras; TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 80-81. Asimismo, en relación con la libre adhesión de los terceros que deseen ingresar en la esfera societaria, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 35. En un plano internacional, ACI, *Report of ICA Commission on Co-operative Principles in Report of the 23rd ICA Congress at Vienna, 5-8 September 1966*.

⁸³⁹ En las cooperativas de producción la exclusividad funciona a la entrada, pues venden a terceros los productos que les suministran o producen preferentemente los socios; mientras que en las de consumo, se materializa a la salida, en las que el aprovisionamiento de productos es libre, pero la venta se restringe en principio a sus propios miembros (TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 31). Asimismo, CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T.I, pp. 578-580.

cooperativa va a verse empujada hacia caminos de orientación distintos de los teóricamente formulados.

Actualmente, esté o no justificada la prohibición impuesta al desarrollo de la actividad cooperativizada con terceros, lo cierto es que la legislación española contiene ciertas limitaciones a que la actividad cooperativa desarrollada esencialmente con los socios se extienda a personas que no poseen previamente la condición de miembro de la sociedad.⁸⁴⁰

A diferencia de la normativa previa – anclada hasta la Ley general de cooperativas de 1987 en el principio de exclusividad operativa⁸⁴¹ –, la Ley de cooperativas estatal actual sigue la apertura iniciada por su precedente,⁸⁴² asumiendo así un modelo cooperativo más cercano a los modelos economicistas.⁸⁴³ Así, en sus disposiciones generales establece una regla por la que la operatividad de la entidad con sujetos ajenos a la condición de socio se considerará excepcional, de forma que “*las sociedades cooperativas podrán realizar actividades y servicios cooperativizados con terceros no socios sólo cuando lo prevean los Estatutos, en las condiciones y con las limitaciones que establece la presente Ley, así como otras Leyes de carácter sectorial que les sean de aplicación*” (art. 4.1 LC). Sin embargo, se permite cierta flexibilidad al respecto, al añadir la norma en un segundo párrafo que estas operaciones pueden ser autorizadas, cuando, por motivos excepcionales no imputables a la cooperativa, el operar exclusivamente con sus socios y con terceros dentro de los límites legales, suponga una disminución de actividad que ponga en peligro su viabilidad económica.

Esta regla general se completa o precisa con las particularidades que para cada clase cooperativa establecen los preceptos en cada caso aplicables, que permiten o

⁸⁴⁰ Desde el punto de vista de los que abogan por la vigencia de un principio de exclusividad, las limitaciones que establece la normativa cooperativa no han de verse como tales, sino, al contrario, como una flexibilización del riguroso sistema de la mutualidad pura, justificada por razones de supervivencia o eficiencia empresarial. Así, LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 129-132, 141-143.

⁸⁴¹ Respecto a la descalificación de la cooperativa de acuerdo con la LC 1931, DE LA CÁMARA ÁLVAREZ, M., *Estudios de Derecho mercantil*, op. cit., 2ª ed., Vol. I., p. 260. En cuanto a la STS de 27 de octubre de 1975 (Aranzadi, núm. 4163 de 1975), que anula la relativa apertura acogida por la Lcoop. 1942 y su segundo reglamento de 1971. Vid. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 105.

⁸⁴² En relación con las razones que expone la EM de la LGC 1987 para proceder a esta relativa liberalización, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 232-251. Asimismo, atendiendo a su opinión crítica, PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, p. 106.

⁸⁴³ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 159.

limitan con distinta amplitud la operatividad con terceros. De forma general, a excepción de las cooperativas de transportistas (para las cuales se establece una remisión especial a las normas sectoriales), las cooperativas de trabajo asociado y de vivienda (que tienen fijado un modo de cuantificación, límites y supuestos especiales) y las cooperativas de consumidores y usuarios (para las cuales se deja una amplia libertad de actuación con el único requisito de la previsión estatutaria), para el resto de sociedades cooperativas parece estipularse un límite cuantitativo específico fijado en el 50 por ciento del total de la actividad económica cooperativizada realizada con los socios.⁸⁴⁴

De esta forma, la prestación de servicios cooperativos a no socios viene predeterminada en la Ley estatal de cooperativas por una declaración de excepcionalidad inicial,⁸⁴⁵ aunque tal “afirmación queda a lo largo de su articulado muy en entredicho”.⁸⁴⁶ Así, se permite legalmente las operaciones con terceros a través de diferentes vías. Por un lado, es necesario que las cooperativas prevean dichas operaciones en sus estatutos, requisito formal al que hay que añadir, en cualquier caso, el respeto a los límites legalmente impuestos.⁸⁴⁷ Por otro lado, es posible acudir a la autorización administrativa para la prestación de los servicios a terceros, en los casos en los que no está permitido, o para su ampliación, cuando viene ésta limitada; posibilidad que está condicionada a que se produzcan determinadas circunstancias: la existencia de motivos excepcionales no imputables a la sociedad que, disminuyendo su actividad, hagan peligrar su viabilidad económica, y su solicitud en forma y plazo ante el organismo competente al efecto. Por último, un mecanismo que la Ley recupera en el capítulo dedicado a las cooperativas de segundo grado, grupo cooperativo y otras

⁸⁴⁴ Vid. al respecto PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 160-164.

⁸⁴⁵ Algunas de las normas cooperativas autonómicas parten también de una regla de excepcionalidad inicial, como la LSCE 1998 (art. 6); LCIB 2003 (art. 6); LCLR 2001 (art. 6) o LSCA 1999 (art. 7). Las restantes apuntan una permisividad inicial matizada por los términos y limitaciones de la propia ley, de los estatutos e incluso de normas especiales, según el caso. Es de destacar la reforma de la LCAr 1998 a través de la Ley 4/2010, por la cual el art. 5 permite las actividades y servicios cooperativizados con terceros (con las limitaciones establecidas) cuando tengan carácter preparatorio, accesorio, complementario, subordinado o instrumental y tengan como finalidad el desarrollo del objeto social y posibiliten el cumplimiento de los fines de la entidad.

⁸⁴⁶ Cfr. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 456-466, que analiza el régimen particular establecido para cada clase cooperativa principalmente en la LC estatal, aunque refiriendo también las especialidades de la normativa autonómica.

⁸⁴⁷ Salvo en el caso de las cooperativas de consumidores y usuarios, para las que no se prevé límite alguno a excepción de la previsión estatutaria (art. 88.2 LC) y las cooperativas de enseñanza, a las que se aplican las normas de las anteriores cooperativas cuando asocien a los padres de los alumnos, a sus representantes legales o a los propios alumnos (art. 103.2 LC). A salvo de los inconvenientes que genera el ajuste de estas previsiones con la normativa fiscal (art. 13.10 LRFC).

formas de colaboración económica, consiste en la posibilidad de realizar operaciones de suministro, entregas de productos o servicios a los miembros de otras sociedades cooperativas, acuerdo intercooperativo mediante y cuando vaya destinado a dar cumplimiento a los objetos sociales de las entidades firmantes (art. 79.3 LC).⁸⁴⁸

En lo que respecta al régimen jurídico aplicable a los resultados obtenidos de las operaciones cooperativas con terceros no socios, la normativa cooperativa establece que habrá de llevarse una contabilidad separada que los distinga de los procedentes de la actividad cooperativizada con los propios socios, tras lo cual, los primeros serán destinados en su totalidad o en un porcentaje determinado (en función de la norma cooperativa aplicable) a fondos irrepartibles entre los socios, esto es, al patrimonio irrepartible.⁸⁴⁹ La Ley cooperativa estatal lo configura como una opción puesto que, aunque en el artículo 57.3 estipule que distintas partidas “*figurarán en contabilidad separadamente*”, en lo que respecta a los resultados extracooperativos, la norma específica de forma expresa, en el apartado cuarto del mismo precepto, que “*la cooperativa podrá optar en sus Estatutos por la no contabilización separada*” de los mismos. Opción en cierta medida ficticia, pues la “sanción” por eludir la contabilidad separada de las operaciones cooperativas realizadas con terceros no socios es la pérdida, por parte de la sociedad cooperativa, de la condición de cooperativa fiscalmente protegida (DA 6ª LC).⁸⁵⁰

Sin embargo, existen importantes discrepancias entre las leyes sustantivas y la normativa cooperativa fiscal (e incluso en el propio contenido de esta última), pues, aunque en el primer párrafo el artículo 13.10 LRFC se disponga la pérdida de la condición de cooperativa fiscalmente protegida cuando la entidad realice operaciones

⁸⁴⁸ Tales hechos la misma consideración que las operaciones cooperativizadas con los propios socios. *Vid.* al respecto PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 160, que critica la imputación íntegra del resultado a la reserva legal.

⁸⁴⁹ A modo de ejemplo, algunas de las normas cooperativas autonómicas destinan la totalidad de los resultados obtenidos de las operaciones con no socios a las reservas irrepartibles, entre ellas, la LSCE 1998 (art. 6.3); o, en términos similares, la LCM 1999 (art. 58.3).

⁸⁵⁰ Consecuencia que puede justificarse si se apoya la línea doctrinal que argumenta que cuando la entidad cooperativa se beneficia de los excedentes procedentes de las operaciones con terceros no socios está actuando de manera muy similar a las empresas capitalistas y percibiendo un lucro al que la esencia cooperativa ha renunciado, por lo que la protección de las cooperativas deja de servir como fomento razonable del movimiento cooperativo para convertirse en un trato de favor difícilmente justificable. En este sentido, vigente la LGC 1987, VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 334-336. Asimismo, respecto de las consecuencias del incumplimiento de tales prohibiciones y limitaciones, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 244-251.

cooperativizadas con terceros no socios “fuera de los casos permitidos en las leyes” (aparte del incumplimiento de las normas sobre contabilización separada), en el segundo, establece la misma sanción si realiza un volumen de operaciones con terceros ajenos a la base social en cualquier caso superior al 50 por ciento del total de las de la cooperativa.⁸⁵¹ Con ello, es posible encontrar cooperativas que actuando en el marco de su ley sustantiva, si superan los límites impuestos por la normativa fiscal, no podrán disfrutar del trato fiscal privilegiado ni siquiera respecto de las operaciones cooperativas con sus socios.⁸⁵²

En cualquier caso, en la ley cooperativa estatal se establece que en las partidas que han de constar en contabilidad separada se incluyan, entre otros, “los resultados extracooperativos derivados de las operaciones por la actividad cooperativizada realizada con terceros no socios”, salvo algunas excepciones que el precepto enumera a continuación. Respecto a éstos, pues, se da opción a la entidad – teniendo en todo caso en cuenta las consecuencias prácticas y fiscales que conlleva – a que rehúse la aplicación de esta norma.⁸⁵³ Consignados en los libros contables los distintos resultados

⁸⁵¹ El CES en su dictamen de 1998 criticaba que la LC entrara a regular una materia que corresponde a la normativa fiscal. *Vid.* Dictamen de 25 de marzo de 1998 sobre el Anteproyecto de Ley de Cooperativas (BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 125-1, de 27 de julio de 1998, p. 531).

La Dirección General de Tributos (DGT) se ha pronunciado en varias ocasiones mediante resoluciones de carácter vinculante acerca de la pérdida de la condición de cooperativa fiscalmente protegida por superación de los límites establecidos por la normativa fiscal. Entre otras, Resolución núm. 1734/2010, de 28 de julio (JT\2010\1126); Resolución núm. 20/2010, de 18 de enero (JUR\2010\57150); Resolución núm. 1215/2007, de 11 de junio (JT\2007\959); Resolución núm. 475/2004, de 3 de marzo (JUR\2004\148211); Resolución núm. 480/2004, de 3 de marzo (JUR\2004\148216).

Asimismo, ha sido objeto de pronunciamiento por diversos Tribunales Superiores de Justicia, entre otras, SSTSJ de Murcia núm. 649/2010, de 8 de julio (JT\2010\1008); núm. 177/2010, de 22 de febrero (JT\2010\635); núm. 73/2010, de 27 de enero (JT\2010\290); núm. 1127/2009, de 18 de diciembre (JT\2010\262); STSJ de Galicia núm. 1615/2006, de 26 de octubre (JT\2007\979).

⁸⁵² *Vid.* en relación a la problemática derivada de la congruencia entre la norma cooperativa sustantiva y la norma fiscal, GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 467-468, 459-460. Además respecto del expediente abierto a España por las instituciones europeas en cuanto a la consideración de medida selectiva o de ayuda de estado de la directa de gasóleo por las cooperativas agrarias a no socios. El hecho es que el art. 13.10 LRFC se ha visto modificado en diversas ocasiones: art. 1.3 del RD-Ley 10/2000, de 6 de octubre (BOE núm. 241, de 7 de octubre de 2000) y art. 9.4 de la Ley 24/2005, de 18 de noviembre (BOE núm. 277, de 19 de noviembre de 2005), ambos en relación con la DA 15ª del la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos (BOE núm. 241, de 8 de octubre de 1998). Finalmente la Decisión de la Comisión de 15 de diciembre de 2009, cuya publicación se retrasó hasta finales de 2010 (DO L 235, de 4 de septiembre de 2010), las declara ayudas de estado (art. 1). *Vid.*, entre otros, RODRIGO RUIZ, M. A., “Consideraciones sobre el régimen fiscal de las cooperativas. Problemas actuales y líneas de reforma”, esp. pp. 16-19; ALGUACIL MARÍ, M. P., “Condicionantes del régimen de ayudas de estado en la fiscalidad de cooperativas”, pp. 29 y ss., ambas en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 69, 2010.

⁸⁵³ Los resultados que puede obtener una sociedad cooperativa pueden ser positivos o negativos. Los positivos pueden calificarse como excedentes cooperativos (derivados de las operaciones por la actividad cooperativizada realizada con los socios) o beneficios extracooperativos o extraordinarios (derivados de

de forma separada de conformidad con el artículo 57 LC, de los beneficios extracooperativos y extraordinarios se destinará al menos un 50 por 100 al fondo de reserva obligatorio (art. 58.2 LC). La cantidad restante de los mismos, que tienen la consideración de disponibles, se aplicarán (una vez satisfechos los impuestos exigibles), de conformidad con lo que se haya establecido en los estatutos sociales o se haya acordado en asamblea general, a retorno cooperativo a los socios, a dotación de fondos de reserva voluntarios con carácter irrepartible o repartible, o a incrementar los fondos de reserva obligatorio y de educación y promoción (art. 58.3 LC).⁸⁵⁴ Con este sistema de asignación de resultados se evita la circunstancia, advertida por cierta doctrina, de que los socios puedan obtener un beneficio a costa de la realización de operaciones con terceros. Se favorece asimismo la fortaleza económica y financiera de la organización empresarial, pero no se pone en práctica la recomendación de la Alianza Cooperativa Internacional acerca de la eventual función promotora de tales ingresos respecto de la adhesión de nuevos socios o, en su defecto, su destino a objetivos de beneficio común, más allá del círculo social.⁸⁵⁵

2.2. Exclusividad de la actuación del socio en la sociedad cooperativa

En el apartado anterior se analizaba el principio de exclusividad, del que hay que diferenciar lo que cierta doctrina denomina “el mal llamado *principio* de exclusividad”, como la “fidelidad que le debe el socio a la sociedad cooperativa”,⁸⁵⁶ que si bien no

las operaciones por la actividad cooperativizada realizada con terceros no socios y de las restantes incluidas en el artículo 57.3 LC). Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 276-277; asimismo, VICENT CHULIÁ, F., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 322-337, aunque referido a la LGC 1987. Asimismo, PRIETO JUÁREZ, J. A., “Las operaciones con terceros...”, op. cit., pp. 99-104, para el que debería calificarse como excedentes ordinarios los derivados de la actividad cooperativizada, aun cuando ésta se llevase a cabo por terceros no socios. Destaca la claridad del art. 65.2 la LCCV 2003.

⁸⁵⁴ En la normativa anterior, con la contabilización separada, se destinaban todos estos resultados sin excepción al FRO. Con la LC 1999 se reduce esta imposición, más en la línea economicista que propugna la norma estatal, pues siendo un 50 por ciento disponible, es perfectamente repartible si así se establece en los estatutos o se decide en la asamblea. Por contra, las pérdidas no se distinguen según el origen, por lo que podrían destinarse íntegramente al patrimonio de los socios o bien también a reservas. Vid. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., pp. 164-165.

⁸⁵⁵ Algunos autores manifiestan su inquietud al respecto y propugnan una serie de medidas tendentes, *de lege ferenda*, a modificar esta circunstancia. Entre ellos, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 288-289; TRUJILLO DíEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 88; VERGEZ SÁNCHEZ, M., *El derecho de las cooperativas...*, op. cit., p. 68. Alguna norma autonómica parece haber dado un cierto enfoque en este sentido (v.gr. art. 65.2 LCCV 2003; art. 92 y 94.3 LSCA 1999).

⁸⁵⁶ Cfr. MOZAS MORAL, A., “La fidelidad del socio...”, op. cit., pp. 25-28. Algunas normas cooperativas autonómicas hacen uso también de la expresión de “principio de exclusividad” al referirse a este aspecto: LCCV 2003 (art. 87.4); LCCL 2002 (art. 113.1); LCAr 1998 (EM); LSCA 1999 (art. 152.4); LCG 1998 (art. 14.1.8); o la LCCLM 2010 (art. 14.1.h).

parece demasiado correcto denominarlo principio, no es menos cierto que se trata de una exclusividad, debida o no, de los propios socios en su actuación en el marco cooperativo. De aquí surge la cuestión de si el miembro cooperativista tiene permitido o no, y en base a qué, su operatividad con independencia de las actividades cooperativas que lleva a cabo con la entidad.

De esta manera, hay que destacar que éste es un aspecto que surge y se ubica en el marco de las relaciones internas entre socio y sociedad, pero cuyas consecuencias, en caso de permitírsele al socio actuar al margen de las operaciones cooperativas, habrán de apreciarse en un ámbito externo; pero circunscrito únicamente al entorno propio del socio, pues las relaciones que éste entable con terceros sin intervención de la cooperativa, quedan al margen de las relaciones cooperativas, de la sociedad y de su regulación.⁸⁵⁷

En cualquier caso, la exclusividad en la actuación del socio no es un aspecto del cooperativismo que haya suscitado demasiada controversia en el ámbito teórico, por lo que la atención que la doctrina científica cooperativa le dedica pasa por ser una mera constatación del fenómeno. Sin embargo, no es un aspecto claramente definido; a lo que hay que añadir las diferentes expresiones que utilizan las distintas normas autonómicas y que suponen una mayor dificultad en orden a concretar su alcance efectivo.

En algunas clases de cooperativas, esta cuestión entraña importantes efectos prácticos y económicos para ambas partes (cooperativa y socios), como sucede con las sociedades cooperativas que incluyen en su base social empresarios que se unen para fortalecer su posición empresarial en el mercado mediante la realización conjunta de la empresa común, cuya actividad económica se nutre de las operaciones llevadas a cabo por los socios en su propio ámbito empresarial (aunque dentro de la esfera cooperativa, realizando la entidad su labor de intermediación o coordinación).

Un claro ejemplo de esta clase cooperativa se da, como más adelante se analiza, en aquellas que, en el sector de los transportes, asocian empresarios, esto es, las

⁸⁵⁷ Así parece establecerlo las normas en el marco de la responsabilidad del socio frente a sus acreedores personales, pues, a salvo de los derechos que puedan corresponderle sobre los reembolsos, intereses y retornos que correspondan al socio, no tendrán derecho alguno sobre los bienes de la cooperativa ni sobre las aportaciones de los socios al capital social, que son inembargables (DA 3ª LC 1999).

cooperativas de transportistas, en las que se da la circunstancia de que los socios transportistas están en posesión del título administrativo que los habilita para la realización de tales servicios y, por tanto, desde un punto de vista de derecho público, inicialmente autorizados a llevarlos a cabo. Este hecho puede conllevar una seria confrontación de intereses y competencia si se permite al socio empresario desarrollar la actividad económica propia de su empresa con plena libertad y sin condicionamiento alguno al margen de las operaciones cooperativas; si bien en el otro extremo de la balanza se alza un principio fundamental constitucionalmente reconocido, como es el de libertad de empresa en el sistema de economía de mercado (art. 38 CE).⁸⁵⁸ Así, la imposición de limitaciones a la libre actuación del empresario socio ha de estar prevista de forma clara en las normas cooperativas y, en su caso, recogida en los estatutos que reglamentan la vida de la sociedad cooperativa.⁸⁵⁹

En este contexto hay que partir del derecho-deber de participación del socio en la actividad cooperativa que desarrolla la entidad. Consecuencia de la misma y, más concretamente, del deber, parece ser, por un lado, la obligación legal de establecer estatutariamente el régimen y cuantía mínima de la participación del socio (art. 15.2.b) LC),⁸⁶⁰ y, por otro, la prohibición que pesa sobre los miembros de la sociedad de realizar actividades competitivas con las actividades empresariales que desarrolle la entidad, salvo autorización expresa del consejo rector (art. 15.2.f) LC); prohibición de competencia en esencia inherente a este específico tipo societario.⁸⁶¹

⁸⁵⁸ Por todos, v. BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., pp. 75-77.

⁸⁵⁹ Aunque las prohibiciones de competencia suponen una clara limitación del derecho de libertad de empresa, pueden estar constitucionalmente justificadas. Es el caso de las que se dan en el marco del contrato de sociedad, en el que la competencia ejercida por un socio puede obstruir la consecución del fin común de la sociedad (SOLERNOU STELLA, M. E., *La ordenación del mercado de transporte de mercancías por carretera*, tesis doctoral, 2011, pp. 110-112).

⁸⁶⁰ *Vid.* apartados relativos al estatuto de los socios de las cooperativas de transporte. El deber de participación existe en cualquier tipo cooperativo (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 179-180). Sin embargo, al no estar expresamente consignado en la LC como contenido mínimo de los estatutos (art. 11.1), cabría preguntarse si podría no señalarse nada en los estatutos (si tampoco lo declara el precepto que regula el tipo cooperativo concreto, en virtud del art. 11.1 *in fine* LC). Se incluye, por el contrario, de forma expresa en algunas normas autonómicas (v. gr., art. 10.1.h) LCCV 2003).

Vid., el modelo de estatutos de cooperativa agraria del Ministerio de Trabajo e Inmigración (http://www.mtin.es/es/sec_trabajo/autonomos/economia-soc/Regsociedades/index.htm) (20 de abril de 2011).

⁸⁶¹ *Vid.* entre otros, DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas...*, op. cit., p. 57; GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 178-183; PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 104.

El establecimiento de un porcentaje mínimo de participación puede convertirse, si así se dispone estatutariamente, en un deber de exclusividad que prohíbe al socio actuar al margen de las operaciones cooperativas realizando actividades competitivas.⁸⁶² Se pretende así, como pone de manifiesto algún autor, “conseguir la exclusividad de la actividad cooperativizada del socio hacia su cooperativa, con la finalidad de fortalecer las cooperativas y evitar una competencia innecesaria”⁸⁶³ y, con ello, situaciones en las que pueda darse una competencia desleal del socio respecto de la cooperativa.⁸⁶⁴

Podría invocarse asimismo, un deber de fidelidad similar al que afecta a los socios de una sociedad colectiva y del que se desprende la prohibición que pesa sobre los mismos de no realizar actividades económicas fuera de la sociedad (con distinta gradación en función de la determinación del “*género de comercio*” al que se dedicare de acuerdo con los art. 136 y 137 Ccom.). La configuración del deber de no competencia de los socios (sean o no administradores) en esta sociedad personalista es dispositiva.⁸⁶⁵ De acuerdo con la doctrina, “dados los característicos lazos íntimos del régimen legal de éstas [sociedades colectivas]”,⁸⁶⁶ tal prohibición responde a la idea de impedir que los socios puedan usar en beneficio propio, o de un tercero, las oportunidades que podría aprovechar la propia sociedad, vulnerando así el deber de colaboración asumido mediante el vínculo social.⁸⁶⁷

⁸⁶² La jurisprudencia ha tenido ocasión de apreciar la infracción de tales deberes de lealtad (proyección fundamental del deber de participación en la actividad cooperativizada): STS de 6 de octubre de 1994 (RJ 1994\7462), acerca del deber de aportar la totalidad de los productos agrícolas del cooperativista obtenidos en sus explotaciones (FJ 1º); la STS de 9 de mayo de 1994 (RJ 1994\3892, FJ 2º). *Vid.* asimismo, TRUJILLO DÍEZ, I. J., “El régimen disciplinario cooperativo en la Jurisprudencia Civil”, en *Aranzadi Civil*, vol. III, Aranzadi, Pamplona, 1996 (BIB 1996\167).

⁸⁶³ *Vid.* MOZAS MORAL, A., “La fidelidad del socio...”, *op. cit.*, p. 28.

⁸⁶⁴ *Cfr.* MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, *op. cit.*, pp. 162-163.

⁸⁶⁵ Tal deber podría incluso ampliarse hasta afectar a los socios más allá de su pertenencia a la sociedad (PAZ-ARES, C., “La sociedad colectiva y la sociedad comanditaria”, en URÍA, R. / MENÉNDEZ, A. / ROJO, Á. / ALONSO SOTO, R. / ARROYO, I. y otros, *Lecciones...*, *op. cit.*, p. 373).

⁸⁶⁶ *Cfr.* GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, *op. cit.*, p. 423, que corrobora que por esta razón el deber general de fidelidad se manifiesta en estas sociedades con mayor intensidad que en otros tipos.

⁸⁶⁷ *Vid.* BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, *op. cit.*, pp. 301-302. Asimismo, PAZ-ARES, C., “La sociedad colectiva...”, *op. cit.*, pp. 372-373, que invoca para las sociedades colectivas “la fuerte integración personal entre sus miembros”, elemento igualmente aplicable a las cooperativas. Aunque referido a las SA, la doctrina señala, respecto del precedente art. 127 ter LSA, apartado cuarto, que el deber de lealtad tiene como fundamento la defensa y promoción del interés social (EMBID IRUJO, J. M. / GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Artículo 127 ter. Deberes de lealtad”, en ARROYO, I. / EMBID, J. M. / GÓRRIZ, C. (COORD.), *Comentarios...*, *op. cit.*, Vol. II, 2ª ed., p. 1431). Y así se recoge expresamente en el actual art. 126 LSC, relativo al deber de lealtad de los administradores. *Vid.* FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L., *Derecho de sociedades*, Vol. I, *op. cit.*, pp. 737-748.

De esta forma, esta obligación general de no competencia contenida en las normas cooperativas – haciendo éstas uso de distintas expresiones que pueden hacer variar el contenido de tal obligación –, se materializa habitualmente en una previsión estatutaria que puede ir más allá de exigir una mínima cooperación y reclamar del socio, un compromiso de actividad exclusiva en relación con las actividades empresariales que desarrolle la cooperativa (o con alguna de las actividades cooperativas que desarrolla la entidad, si se está al tenor de alguna de las normas autonómicas⁸⁶⁸). La libre disponibilidad del socio para desarrollar determinadas actividades fuera del marco cooperativo habrá de concretarse, por tanto, en función del alcance que se de a las actividades en juego, que pueden estar vinculadas a las operaciones derivadas de la especial relación interna existente entre la entidad y los socios y/o a las actividades empresariales propias del objeto social de la cooperativa; según también el tipo de cooperativa en el que éstas se desarrollen y, en cualquier caso, de lo establecido en cada norma cooperativa aplicable y en los propios estatutos de la concreta sociedad cooperativa.⁸⁶⁹

Es de destacar el carácter de norma prohibitiva de la actividad económica concurrente, a través del cual la ley ha establecido un supuesto de excepción a la regla genérica de libertad de empresa del artículo 38 CE; norma que a su vez recuerda a la precedente disposición relativa a la prohibición de competencia de los administradores de una sociedad de responsabilidad limitada (art. 65 LSRL, actualmente, como se contempla a continuación, art. 230 LSC); que a su vez “encuentra fundamento en la disciplina de la sociedad colectiva”.⁸⁷⁰

⁸⁶⁸ “*Actividades empresariales que desarrolle la cooperativa*” (art. 15.2.f LC), que según cierta doctrina sería la “*actividad exclusiva correspondiente al objeto social*” (MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., pp. 162-163); pero tiene mayor amplitud, “*actividades que puedan competir con los fines sociales de la cooperativa*” (art. 20.e LCAr 1998); “*actividades de la misma índole que las propias de la cooperativa*” (art. 37.d LSCA 1999); “*las que sean objeto de la cooperativa*” (art. 23.f LCCL 2002); o “*actividades de competencia con la cooperativa*” (art. 27.e LCCV 2003).

⁸⁶⁹ En el contexto de la prohibición de competencia al que está sujeto el factor, se apunta la necesidad de tener en cuenta el “mercado relevante” en el que insertar la actividad competitiva (JUSTE MENCÍA, J., *Factor de comercio, gerente de empresa, director general (Estudio Jurídico Mercantil)*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2002, pp. 183-184).

⁸⁷⁰ Cfr. EMBID IRUJO, J. M., “Artículo 65. Prohibición de competencia”, en ARROYO, I. / EMBID, J. M. / GÓRRIZ, C., (COORD.), *Comentarios a la Ley de sociedades de responsabilidad limitada*, Tecnos, 2ª ed., Madrid, 2009, p. 799.

Los preceptos que regulan esta sociedad personalista en el Código de comercio establecen tal prohibición de competencia en función de si se ha determinado o no el género de comercio de la sociedad en el contrato de constitución. Por tanto, en el segundo caso, se parte de la prohibición de realizar por cuenta propia cualquier clase de operaciones; prohibición que deber ser levantada por la sociedad salvo que conlleve un perjuicio, que ha de ser efectivo y manifiesto. En el primer supuesto, al estar fijado el objeto social, la norma parte de la idea de que está permitida toda operación mercantil que los socios estimen convenientes, salvo que pertenezca a la especie de negocios a la que la sociedad se dedique. La norma no dirige la prohibición al mismo negocio, sino a la “especie de negocios”; expresión que podría dejar cierto margen a la extensión de la prohibición a actividades similares o complementarias, siempre que (aunque no lo señale el Código para ese supuesto) exista una efectiva concurrencia en un sentido económico.⁸⁷¹ Esta relativa permisividad inicial y la prohibición consiguiente vendrán condicionadas por el eventual pacto especial en contrario, que podría implicar tanto la prohibición de realización de cualquier actividad por cuenta propia o ajena, como la posibilidad de realizar competencia a la sociedad.⁸⁷²

Por su parte, el precepto aplicable a las sociedades de responsabilidad limitada establecía, en su apartado primero, que “*los administradores no podrán dedicarse, por cuenta propia o ajena, al mismo, análogo o complementario género de actividad que constituya el objeto social, salvo autorización expresa de la sociedad, mediante acuerdo de la Junta General*”. Salvo un inciso final, relativo a la comunicación que debe realizarse al consejo de administración dispuesta en el artículo 229 LSC, esa prohibición obtiene un reflejo literal en el vigente artículo 230, apartado primero, LSC; texto legal que, como ya se ha manifestado, constituye la unión de las anteriores normas reguladoras de las sociedades anónima y de responsabilidad limitada; por lo que en principio sigue siéndoles aplicables las argumentaciones doctrinales vertidas al respecto

⁸⁷¹ “La idea directriz en la demarcación de las actividades prohibidas es la evitación del daño concurrencial en la misma actividad, en sentido económico. Si no hay concurrencia (por ejemplo, por razón de distancia) no entra en juego la prohibición, aunque se ejercite el mismo comercio” (GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., p. 424).

⁸⁷² *Vid.*, entre otros, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, op. cit., pp. 300-304. Respecto a cómo o por quién se entiende expresado el consentimiento de la sociedad, asimismo, PAZ-ARES, C., “La sociedad colectiva...”, op. cit., pp. 369-372; GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., p. 425.

en los últimos años (aunque en este supuesto concreto parece haberse ido más allá de la simple refundición⁸⁷³).

Como en el caso de los administradores de la sociedad de responsabilidad limitada, la norma cooperativa no establece limitación espacial o territorial (ni ninguna otra deducible de la literalidad del texto), por lo que la prohibición de competencia a los socios cooperativistas se aplicaría sin restricciones (a salvo, como es obvio, de la posible disculpa por parte del consejo rector).⁸⁷⁴ Pese a esta afirmación, en cualquier caso, parece razonable permitir su ponderación, mediante la atención al mercado relevante⁸⁷⁵ y, en cualquier caso, a través de la autorización del consejo rector.

La prohibición de la norma cooperativa abarca la “[realización de] *las actividades competitivas con las actividades empresariales que desarrolle la entidad*”. La particular formulación de esta disposición conlleva el planteamiento de varias consideraciones que permitirían la elaboración de una teoría interpretativa quizá demasiado amplia. En primer lugar, el término utilizado por la norma es “*realizar*” y no “*dedicarse*” (de forma habitual y profesional de acuerdo con el art. 1 Ccom.) a tales actividades empresariales, por lo que, siguiendo asimismo a la anterior LSRL o a la vigente LSC (que por su parte sí hacen uso del término *dedicarse*), la prohibición abarcaría no sólo la realización de tales actividades por cuenta propia (a título de empresario individual o socio de una sociedad unipersonal), sino también las realizadas por cuenta ajena.⁸⁷⁶ Asimismo sería posible incluir en tales actividades empresariales no

⁸⁷³ El art. 127 ter.4 LSA establecía varios supuestos de hecho relacionados con el deber de lealtad debida por los administradores de una SA. En este caso, a pesar de las afirmaciones recientes de algún autor relativas a que el derecho de sociedades anónimas no establece norma que prohíba al administrador desarrollar una actividad en competencia con la sociedad (v. FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L., *Derecho de sociedades*, Vol. I, op. cit., p. 744); con la nueva redacción se ha aplicado a las SA una solución prevista en la LSRL no contemplada inicialmente en la LSA, de forma que antes, en caso de realización de actividades concurrenciales, únicamente parecía ser necesaria la comunicación, según la doctrina por interpretación analógica, al consejo de administración (EMBED IRUJO, J. M. / GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Artículo 127 ter...”, op. cit., Vol. II, 2ª ed., pp. 1440-1441), mientras que ahora esa permisividad se ha trocado en interdicción sólo salvable mediante el acuerdo expreso de la junta general (a lo que sigue siendo necesario añadir la comunicación al consejo; esta vez sí, con destinatario expreso).

⁸⁷⁴ Respecto a los administradores de la SRL, EMBED IRUJO, J. M., “Artículo 65. Prohibición...”, op. cit., 2ª ed., p. 801.

⁸⁷⁵ “Mercado de producto, geográfico, temporal, determinados por la variedad de criterios de que da cuenta el derecho de la competencia: sustituibilidad de la demanda, de la oferta, etc.” (JUSTE MENCÍA, J., *Factor de comercio...*, op. cit., p. 183).

⁸⁷⁶ La LC estatal no se hace una mención similar a la del art. 136 ó 137 Ccom. para las sociedades colectivas, que señalan expresamente la prohibición de actuar “*por cuenta propia*”; aunque tampoco, en sentido contrario, semejante a la de alguna norma cooperativa autonómica que incluye “*por cuenta propia o de otro*” (art. 23.1.c) LCM 1999; art. 26.d) LCLR 2001; art. 27 e) LCCV 2003). La doctrina cooperativa

sólo las del mismo género, sino también las análogas o complementarias de la actividad que constituya el objeto social (en palabras de nuevo de la LSC y la LSRL). La doctrina que glosa el artículo 65 LSRL advierte de la pertinencia de los argumentos que circunscriben la prohibición de competencia que recoge este precepto a los supuestos en los que exista un conflicto de intereses, real o potencial; pero considera que la intención del legislador ha sido más bien incluir de forma automática cualquier hipótesis (sin perjuicio de la dispensa posible por parte de la junta general). Entienden asimismo que no es necesario que de tal actividad concurrencial se deriven daños efectivos para la sociedad.⁸⁷⁷

Este razonamiento implica varias consecuencias teniendo en cuenta el tenor literal del texto legal. Por un lado, y de acuerdo con la expresión “actividades empresariales” que la norma cooperativa estatal utiliza, parece correcto obviar en este aspecto la especial relación interna entre sociedad y socio, esto es, la actividad cooperativizada, que sólo en las cooperativas de consumo coincide con la actividad económica propia del objeto social; centrando así la prohibición únicamente en las actividades económicas y empresariales propias del objeto social.⁸⁷⁸ Por otro lado, podría darse un amplio alcance a la prohibición de competencia, incluyendo – aunque dentro de lo que la doctrina considera “mercado relevante” – cualesquiera actividades empresariales, tanto las idénticas, como análogas o complementarias; se diera o no un

plantea dudas acerca de qué actividades han de incluirse en la prohibición: la actividad sobrevenida o sólo la desarrollada desde un principio; la principal o también la accesoria u ocasional; la desarrollada directamente o también la realizada por cuenta ajena o por colaboración. La doctrina no siempre es unánime en sus soluciones. *Vid.* CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T. I, pp. 112-113; MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., p. 190.

⁸⁷⁷ Cuya justificación se encontraría en la propia identidad tipológica de la SRL, de dimensiones reducidas, necesitada de la lealtad plena de sus administradores (EMBED IRUJO, J. M., “Artículo 65. Prohibición...”, op. cit., 2ª ed., pp. 801-802). En referencia al art. 230 LSC y en terminos similares, entendiendo la aplicación de la prohibición cuando se produzca la concurrencia de un riesgo de colisión real o potencial, sin que sea exigible la existencia de un daño efectivo y siempre que la conducta del administrador pueda conllevar un perjuicio para la sociedad, FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L., *Derecho de sociedades*, Vol. II, op. cit., p. 1470.

⁸⁷⁸ De este modo, esta materia se ajustaría al tratamiento que se hace del deber general de fidelidad en los restantes tipos societarios, aunque la aplicación de alguna norma autonómica permita también la inclusión de las actividades cooperativizadas y asimismo lo manifieste cierta doctrina (DE NIEVES NIETO, N., *Cooperativas...*, op. cit., p. 57). Por su parte, en el tipo cooperativo en el que más claramente se percibe la prohibición de competencia es en las cooperativas de comercialización o en las que los socios tienen por sí mismos la condición de empresarios. En estos casos, los estatutos suelen prever una cláusula de participación mínima relativamente alta o la exclusividad, de forma que se obligue al socio, por ejemplo, en las cooperativas agrarias, a aportar una cantidad elevada de su cosecha o la totalidad de su producción (GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 180; VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., pp. 93-94); o que se impida al socio transportista la posibilidad de prestar servicios de transporte al margen de la cooperativa de transportistas.

conflicto real o potencial de intereses entre socio y sociedad; o se causaran o no daños efectivos a la entidad cooperativa.

Si cierta doctrina respalda una interpretación amplia de la prohibición de competencia de los administradores en una sociedad de responsabilidad limitada basándose en la necesidad de lealtad plena de los mismos hacia una explotación económica de dimensiones reducidas, más aún podría justificarse en el caso de las sociedades cooperativas, que están caracterizadas por unos rasgos esenciales basados en la ayuda mutua, que requieren de la colaboración directa de sus miembros y están sujetas a unos condicionamientos más estrictos que el resto de tipos sociales, quedando (al menos legalmente) coartada su posibilidad de relacionarse libremente con terceros no socio, y haciéndolas, por tanto, depender de la actuación de sus propios socios más que cualquier otra sociedad mercantil. Por su parte, como se ha visto, el legislador cooperativo estatal (aunque en términos muy similares también el autonómico) ha optado por una redacción sumamente amplia e imprecisa, dejando asimismo considerables facultades de dispensa al consejo rector (tanto para otorgar la autorización como para denegarla). De la literalidad de la norma podría pues justificarse una aplicación literal de la vasta prohibición de competencia que, sin embargo, podría acabar por entorpecer, más que proteger, los fines y el desarrollo del fenómeno y de la empresa cooperativa.

A pesar de que la norma estatal no es clara, sin embargo, será razonable hacer un balance más equilibrado, según el tipo cooperativo de que se trate, y una ponderación en la línea señalada por las observaciones precedentes. Sin olvidar, en todo caso, que es necesario atender al interés social, a la especial relación que vincula al socio cooperativista con su sociedad y la debida participación del mismo respecto a la actividad cooperativa. En este aspecto parece más razonable limitar tan amplia prohibición de competencia atendiendo al hecho de que se trata de una norma limitativa de derechos, de la que cabría esperar una interpretación restrictiva,⁸⁷⁹ y asimismo a determinadas circunstancias específicas, pues la norma prohíbe las actividades “*competitivas*” (no cualesquiera, sino las que pudieran implicar un conflicto real o

⁸⁷⁹ En referencia al art. 230 LSC, FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L., *Derecho de sociedades*, Vol. II, op. cit., p. 1470.

potencial o un riesgo de colisión real o potencial que pudiera derivar en un perjuicio para el interés común).

Asimismo, en base a la regulación contenida en el Código de comercio para las sociedades colectivas – centrada, no ya en los administradores sino en los propios socios, como sucede en el caso cooperativo –, podrían estimarse, por un lado, las opiniones doctrinales que focalizan el “deber de abstención” de los socios colectivos en el “mercado material y geográficamente relevante para la sociedad”;⁸⁸⁰ y por otro, que la resolución del consejo rector respecto a la dispensa para la realización de tales actividades por parte del socio (o, es de suponer también, en su caso, la denegación), que ha de ser expresa, sea también motivada,⁸⁸¹ exigiendo además que, en caso de que se deniegue la autorización, se justifique en que con la actuación del socio se causaría un perjuicio efectivo o, como mínimo, razonablemente potencial.⁸⁸²

En cualquier caso, a salvo de lo que los propios estatutos pudieran disponer en esta materia en virtud de la autonomía de la voluntad, al socio cooperativista no le queda, sin embargo, más que esperar que la decisión del órgano de administración (no sujeto a limitaciones legales relativas a la motivación) se rija por unos parámetros de

⁸⁸⁰ “Eso significa que el socio podrá realizar actos que pertenezcan al objeto social cuando no compitan efectivamente con la actividad social por no coincidir, por ejemplo, con su ámbito territorial” (PAZ-ARES, C., “La sociedad colectiva...”, op. cit., pp. 372-373).

⁸⁸¹ Como la LC estatal, tampoco la LSRL requiere la fundamentación del acuerdo de autorización expresa. La doctrina propone una interpretación correctora que permita atenuar la excesiva discrecionalidad de la facultad de la junta general de la SRL (EMBID IRUJO, J. M., “Artículo 65. Prohibición...”, op. cit., 2ª ed., p. 804). En las cooperativas, la decisión por la cual el consejo rector, a instancia de parte (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 2º, p. 125), puede dispensar al socio de la prohibición de competencia ha de ser expresa, lo que, según entienden algunos, requiere que se realice respecto de cada socio y de cada actividad concreta, y, aunque no se exige legalmente, la aprobación o denegación de la dispensa habrá de ser justificada y tener presente como interés prevalente el de la cooperativa (CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T. I, pp. 112-113). En este sentido, el Dictamen de 25 de marzo de 1998 sobre el Anteproyecto de Ley de Cooperativas, BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 125-1, de 27 de julio de 1998, p. 534. Deberá asimismo respetar el principio de no discriminación entre los socios (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 2º, p. 125). Alguna norma cooperativa autonómica incorpora ya de forma expresa la necesidad de justificar la autorización (art. 26.d) LCLR 2001; 23.1.c) LCM 1999).

⁸⁸² Aunque las circunstancias se asemejan más al art. 137 que al 136 Ccom., parece razonable, que caso de denegación de la autorización de competencia, ésta sea igualmente motivada por resultar un perjuicio (al menos, potencial) para la cooperativa. Si no hay concurrencia, no hay prohibición (GIRÓN TENA, J., *Derecho de sociedades*, op. cit., p. 424). Acerca de la imposibilidad de que la autorización a los administradores de una SRL pueda presumirse, o de una autorización genérica o por vía de cláusula estatutaria o formulada con carácter anticipado (EMBID IRUJO, J. M., “Artículo 65. Prohibición...”, op. cit., 2ª ed., pp. 804-805). En sentido contrario, respecto del art. 34.2.e) LGC 1987, los estatutos podrían autorizar directamente, por causas muy especiales, algunas actividades competitivas a todos los socios (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 2º, p. 126).

racionalidad, de forma que, en base a las circunstancias concretas, atempere la dicción legal y valore cada caso con razón y prudencia.⁸⁸³

3. OPERATIVIDAD EN LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

3.1. Operatividad en las cooperativas de trabajo asociado de transporte. Exclusividad en las relaciones entre la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte y sus socios

Derivada del derecho-deber de participación en la actividad cooperativa que caracteriza la relación entre la sociedad cooperativa y sus socios puede surgir, en los términos que se han puesto de manifiesto previamente, la exclusividad tanto en las operaciones que realiza la cooperativa a favor de sus socios, como a la inversa, del socio respecto de la entidad a la que pertenece. Esto repercute en la consideración, por un lado, de la posibilidad o prohibición de que la entidad lleve a cabo operaciones con terceros que no pertenecen a la categoría de socios cooperativos y, por otro, en la posibilidad de los propios socios de operar con independencia o al margen del marco cooperativo.

3.1.1. Exclusividad en las operaciones de los socios respecto de la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte

En las cooperativas de producción, como son las de trabajo asociado, y, en especial, en el ámbito de los transportes, el segundo de estos factores no es de tanta trascendencia como lo es en el caso de las cooperativas de transportistas (sin que ello le reste importancia). En primer lugar, el deber de participación en la actividad cooperativa (art. 15.2.b) LC) supone la actuación del socio trabajador de conformidad con lo establecido en las normas estatutarias, de forma que éste queda obligado a aportar su

⁸⁸³ La norma cooperativa no señala los recursos del socio caso de denegación del consejo rector de la autorización de dispensa de la prohibición de competencia. Quizá es posible su impugnación de acuerdo con el art. 37 LC. Sin embargo, los acuerdos nulos y anulables, definidos por aplicación analógica del art. 31.2 LC, no parecen ajustarse a estas circunstancias. La doctrina señala que la decisión del órgano de administración puede revisarse por la Asamblea general (MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., pp. 190-191); facultad posible en la LGC 1987, pero que genera dudas en la LC 1999. Respecto a la impugnación de los acuerdos del consejo rector, v. SENENT VIDAL, M. J., *La impugnación...*, op. cit., pp. 256-295. Podría plantearse la revisión de la decisión por el comité de recursos, que tramita y resuelve los recursos contra las sanciones impuestas a los socios por el consejo rector, así como en los demás supuestos establecidos por la Ley o los estatutos (art. 44 LC). Aunque parece difícil considerar “sanción” esta denegación, es posible establecer en los estatutos el procedimiento apropiado, como sucede en el supuesto de la STS de 13 de diciembre de 1999 (FJ 4º) o en la STS de 6 de octubre de 1994 (FJ 1º).

trabajo en el horario y bajo las condiciones que se hayan previsto y acordado. Fuera de estos casos, las normas cooperativas no imponen al socio trabajador obligación alguna de exclusividad, aunque sí quedan sujetos a la prohibición de competencia respecto de las actividades empresariales que desarrolle la cooperativa (esto es, como se ha manifestado previamente, básicamente respecto del objeto social) establecida en el apartado f) del artículo 15.2 LC.⁸⁸⁴

Esta actividad concurrencial podrá ser autorizada o denegada por el consejo rector, en virtud de la discrecionalidad que se le otorga, y que abarcará aquellas actividades propias de la entidad, las análogas o las complementarias, su ejercicio por cuenta propia o ajena, exista o no daño efectivo o riesgo de vulneración efectivo o potencial del interés social, en función de la interpretación que se le brinde a tal declaración legal.⁸⁸⁵ A raíz de lo analizado, en concreto, en lo que respecta a las cooperativas de trabajo asociado dedicadas a la prestación de servicios en el sector de los transportes, y de entenderse incluida en la prohibición legal de competencia el ejercicio por cuenta ajena de las actividades concurrenciales, sus socios podrían, previo cumplimiento de su deber de participación en la actividad cooperativa, estar sujetos a una relación laboral distinta, siempre que no fuera del mismo género de actividades del objeto social.⁸⁸⁶

⁸⁸⁴ La LC circunscribe la prohibición de competencia al objeto social (art. 15.2.f) LC). Pero, como se ha señalado, la expresión estatal no ha sido usada de manera análoga por los homólogos preceptos autonómicos, pudiendo entenderse incluidas otras actividades distintas, como las “*que puedan competir con los fines sociales de la cooperativa*” (art. 20.e) LCAr 1998); “*actividades de la misma índole que las propias de la cooperativa*” (art. 37.d) LSCA 1999); “*las que sean objeto de la cooperativa*” (art. 23.f) LCCL 2002); o “*actividades de competencia con la cooperativa*” (art. 27.e) LCCV 2003).

⁸⁸⁵ Como se ha puesto de manifiesto, se entiende que habría de realizarse una interpretación restrictiva de tal interdicción de acuerdo con diferentes factores, como, la naturaleza limitativa de derechos de la norma, la referencia al mercado relevante o el análisis de los supuestos análogos relativos a la prohibición de competencia de los socios de las sociedades colectivas o de los administradores de las SA y SRL. *Vid.*, entre otros citados, CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T. I, pp. 112-113; EMBID IRUJO, J. M., “Artículo 65. Prohibición...”, op. cit., 2ª ed., p. 804; FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L., *Derecho de sociedades*, Vol. II, op. cit., p. 1470; JUSTE MENCÍA, J., *Factor de comercio...*, op. cit., p. 183; MORILLAS JARILLO, M. J. / FELIÚ REY, M. I., *Curso de Cooperativas*, op. cit., p. 190; PAZ-ARES, C., “La sociedad colectiva...”, op. cit., pp. 372-373; y en todo caso, el apartado relativo a la exclusividad de la actuación del socio en la sociedad cooperativa.

⁸⁸⁶ A modo de ejemplo, cabría incluir en este caso a un socio trabajador que presta labores de conducción de un vehículo de transporte. Entendiendo la prohibición de competencia en el sentido expuesto, el socio no podría asimismo realizar el transporte como conductor de otra empresa transportista (aunque atendiendo al mercado relevante podría tal vez atenuarse). Sería en cualquier caso necesario atender a las circunstancias particulares de cada supuesto, tarea que corresponde realizar al consejo rector de cada entidad cooperativa en orden a autorizar o denegar la dispensa.

3.1.2. Operaciones con terceros no socios en la sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte

Por otro lado, respecto a las operaciones con terceros no socios que realiza la sociedad cooperativa – esto es, con sujetos extraños a la base social cooperativa, pero con similares necesidades e intereses afines, potenciales socios de la misma – éstas están limitadas de manera expresa en la normativa cooperativa tanto estatal como autonómica,⁸⁸⁷ de forma que la entidad tiene limitada su libertad de ofrecer trabajo permanente o de duración indefinida a no socios.

En todo caso, antes de entrar a concretar las limitaciones específicas impuestas por la normativa cooperativa, hay que precisar que, como organización empresarial que actúa en el tráfico desarrollando las actividades propias del objeto social, las relaciones jurídicas externas que la entidad entabla con terceros ajenos al ámbito cooperativo, no están, ni lo han estado nunca, sujetas a condición o límite alguno en este sentido.⁸⁸⁸ En las cooperativas de trabajo asociado de transporte, estas relaciones externas se corresponden con las operaciones propias que ha de realizar cualquier empresa transportista, o agencia de transporte en su caso, en el ámbito específico de los transportes, como es, la contratación del transporte en nombre propio con los usuarios del mismo. Como empresa de transporte, por tanto, sería la contratación con los cargadores, mientras que en el caso de que la entidad actúe como una verdadera agencia de transporte, sería la llevada a cabo tanto con cargadores como con otros transportistas. Respecto a estas actividades empresariales, por tanto, la entidad cooperativa, desde un punto de vista cooperativo, no tiene limitada su actuación ni por mandato legal, ni por prescripción doctrinal.

Obedecen a una justificación distinta los supuestos de colaboración previstos por el artículo 97 LOTT (en relación con el art. 48.3 ROTT) que pueden llegar a realizar,

⁸⁸⁷ Hay normas cooperativas autonómicas que toman como punto de partida una regla de excepcionalidad de operaciones con terceros no socios, por ejemplo, LSCE 1998 (art. 6); LCIB 2003 (art. 6); LCLR 2001 (art. 6) o LSCA 1999 (art. 7), aunque otras permiten inicialmente su realización previendo condicionamientos y limitaciones posteriormente en su articulado.

⁸⁸⁸ Así, GADEA, E., *Derecho de las cooperativas...*, op. cit., pp. 107-108. A pesar de que en esta obra se relaciona la actividad cooperativa con el objeto social, cabe apreciar la certeza de la afirmación de que en este tipo cooperativo “la venta de los bienes o la prestación de los servicios ofrecidos [...] a terceros no constituye una operación con terceros [...]. El objeto (fin) de la cooperativa es proporcionar un puesto de trabajo estable a sus miembros, por tanto, constituye una operación con terceros ofrecer trabajo pe[r]manente o de duración indefinida a no socios”.

como cualquier otra empresa transportista, las cooperativas de trabajo asociado que actúen como empresas de transporte amparadas bajo el título habilitante para la prestación de servicios de transporte discrecional (quedan excluidas así las que realicen actividades de operador). Aunque en la normativa cooperativa no queden restringidas las relaciones contractuales externas, ni puedan ser aquéllas consideradas operaciones con terceros no socios (por tanto, no sujetas a limitación), las normas de ordenación de los transportes terrestres las califican de excepcionales, al tratarse de operaciones que, por suponer una intermediación entre demandantes y oferentes del transporte, como norma general, no podrían realizar aquellas entidades que carecieran de la correspondiente habilitación administrativa de operador de transporte. Pero esta limitación impera en virtud de la normativa de ordenación de los transportes terrestres, en base a la naturaleza del título que la sociedad posee, y no por exigencia de las normas cooperativas, pues en puridad no se trata de operaciones con terceros no socios (salvo, claro está, que fueran al mismo tiempo operadores de transporte amparados en el título correspondiente⁸⁸⁹).

Así pues, en cuanto a la operatividad de las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte con personas ajenas a su base social, la situación de estas sociedades no supone especialidad remarcable respecto del régimen general establecido en la normativa cooperativa. Con la declaración general de licitud de las relaciones con terceros que la doctrina ha ido poco a poco reconociendo – corrigiéndose la tendencia legal y doctrinal histórica que las consideraba vedadas en base al “principio mutualista” –, ha de tomarse como punto de partida una relativa permisividad legal inicial, a pesar de la apariencia de excepcionalidad de la previsión contenida en la norma cooperativa estatal, por la cual *“las cooperativas podrán realizar actividades y servicios cooperativizados con terceros no socio sólo cuando lo prevean los Estatutos, en las condiciones y con las limitaciones que establece la presente Ley [...]”* (art. 4.1 LC).⁸⁹⁰

⁸⁸⁹ Si se entiende que las cooperativas de trabajo asociado de transporte pueden estar en posesión al mismo tiempo de ambos títulos, habría de conjugarse la labor de operador de transporte de la entidad (que contrata con otros transportistas) con la preferencia que han de tener los socios trabajadores, por ejemplo, en su labor de conductores, pues podrían enfrentarse los intereses de estos socios en su derecho a participar en la actividad cooperativa con el interés social como operador. En principio no sería imposible equilibrar ambos, cubriendo preferentemente los derechos de los socios al amparo del título de empresa transportista, actuando posteriormente bajo su título de operador de transporte.

⁸⁹⁰ Teniendo además en cuenta que la LC supone una flexibilización relativamente importante respecto de la normativa previa, especialmente anterior a la LGC 1987, a pesar de que la norma establezca una excepcionalidad inicial a la realización de operaciones con terceros no socios por parte de las

De este modo, consignada, pues, en los estatutos sociales la operatividad con terceros que no ostentan la condición de socios, la Ley impone ciertas limitaciones, que en el caso concreto de las sociedades cooperativas de trabajo asociado suponen un cierto cambio respecto a las previstas en la anterior normativa y se concretan en la prohibición de que “*el número de horas/año realizadas por trabajadores con contrato de trabajo por cuenta ajena no podrá ser superior al 30 por ciento del total de horas/año realizadas por los socios trabajadores*”.⁸⁹¹ En éstas no son computables determinados supuestos previstos de manera expresa, como es el caso de los trabajadores que se negaren explícitamente a ser socios trabajadores (art. 80.7 LC); situación cuya resolución venía siendo demandada por la doctrina, aunque quizá no en el sentido que establece la Ley.⁸⁹²

El sistema de la norma cooperativa de 1987 respecto al cómputo de las operaciones con terceros no socios sigue vigente, con algunas variaciones, en algunas de las normas cooperativas autonómicas. La Ley de cooperativas de la Comunidad Valenciana de 2003 establece un sistema doble de cómputo, en el que se toma como base el número de trabajadores con contrato por tiempo indefinido, que no puede exceder del 10 por ciento respecto del total de socios trabajadores, aunque este porcentaje puede ser superado siempre que, existiendo trabajadores contratados indefinidamente pero a tiempo parcial, el número de horas trabajadas por éstos no suponga más del 10 por ciento de las horas trabajadas por la totalidad de los socios

cooperativas, la doctrina constata como a lo largo del articulado esta afirmación queda en entredicho. *Vid.* GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., pp. 456-466.

⁸⁹¹ Podría decirse que se ha producido un “giro copernicano” respecto de la LGC 1987, no sólo respecto a la naturaleza de la contratación a la que están sujetos los asalariados, sino también respecto al criterio de cómputo de las operaciones con terceros (CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T. I, p. 581). La normativa precedente establecía el cómputo de las operaciones con terceros no socios, no respecto del número de horas/año realizadas, sino en base al número de trabajadores asalariados con contratos por tiempo indefinido, que en ningún caso podían superar el 10 por ciento del total de socios de la cooperativa (art. 118.7 LGC 1987). Al respecto, la doctrina constataba la permisividad en la contratación temporal limitada, para la cual no se establecían restricciones, así como el ya entonces existente desajuste entre la norma sustantiva y la normativa fiscal (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 582-583).

⁸⁹² Cfr. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 583, respecto al silencio del precedente art. 118 LGC 1987. En cuanto a la normativa vigente, se critica que en la práctica esta excepción pueda significar la liberalización de la contratación de asalariados, además de suponer una ruptura con la idea propugnada por la ACI del acceso de los asalariados a la condición de socios trabajadores (PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 161). En este sentido también, TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., pp. 143-144; CHAVES RIVAS, A., “Sección 1ª. De las cooperativas...”, op. cit., T. I, pp. 585-586.

trabajadores (art. 89.4). Por su parte, la Ley de sociedades cooperativas andaluzas de 1999 y, de manera similar aunque más completa, la Ley foral de cooperativas de Navarra de 2006, realizan el cómputo en base a las jornadas legales realizadas por cuenta ajena (con contrato por tiempo indefinido en la segunda de ellas), que no podrán exceder del 30 por ciento del total de las llevadas a cabo por los socios trabajadores (art. 126.1 y 67.2, respectivamente). En las normas autonómicas restantes, se acoge el sistema estatal, variando el porcentaje límite entre el 25 y el 40 por ciento de las horas/año trabajadas.

Así, las cooperativas de trabajo asociado de transporte, en cualquier caso, habrán de respetar las limitaciones en su operatividad con terceros en función de la normativa cooperativa que le sea aplicable en razón del ámbito territorial de actuación respecto de su actividad cooperativa.

3.2. Operatividad en las cooperativas de transportistas. Exclusividad en las relaciones entre la sociedad cooperativa de transportistas y sus socios

La posible exclusividad en las relaciones entre la sociedad cooperativa de transportistas y sus socios tiene, como se ha declarado, dos direcciones a analizar separadamente: por un lado, la actuación de la cooperativa preferentemente respecto de sus socios, lo que implica analizar los supuestos permitidos en este tipo cooperativo concreto de operaciones con terceros ajenos a la base social; y, por otro, la exclusividad en la actuación del socio respecto de la cooperativa a la que pertenece, de especial relevancia en las cooperativas de transportistas.

3.2.1. Operaciones con terceros no socios en la sociedad cooperativa de transportistas

Sin ánimo de volver sobre el cambio que se ha producido en la mentalidad de la doctrina, que poco a poco abandona “el malentendido de que existiera un «principio mutualístico» que, doctrinal y filosóficamente, impidiera estas relaciones”, se parte de una regla de licitud de las operaciones con terceros, corrigiéndose de este modo la tendencia de la legislación histórica española,⁸⁹³ matizada sin embargo en determinados aspectos: la preferencia en el uso de los bienes y servicios cooperativos al que tiene

⁸⁹³Cfr. VICENT CHULIÁ, F., “La legislación cooperativa...”, op. cit., p. 35.

derecho el sujeto que ha adquirido la condición de socio frente al que continúa ajeno al círculo social (consecuencia especialmente de la doble faceta, como derecho y como deber, de su participación en la actividad cooperativa); teniendo en cuenta asimismo las recomendaciones de la Alianza Cooperativa Internacional relativas al destino de la totalidad o parte de los resultados obtenidos al fomento de medidas que favorezcan el ingreso de tales socios potenciales y a objetivos de beneficio común, incluso para la comunidad que se extiende fuera de la propia sociedad.⁸⁹⁴

Así pues se trata de ver el alcance que puede tener la actuación de la sociedad cooperativa prestando los mismos servicios cooperativos que presta a sus miembros, pero a terceros ajenos a tal condición aunque con las mismas necesidades y aspiraciones (esto es, a socios potenciales). En el contexto de las cooperativas de transportistas, desde la perspectiva de la teoría cooperativa, la entidad podría, como se ha concluido, operar con terceros no socios desde un punto de partida inicial, aunque sería necesario en cualquier caso considerar los condicionamientos o limitaciones mencionados relativos a la satisfacción preferente de las necesidades de los socios o la conveniencia de destinar los resultados de las operaciones con terceros a la captación de éstos como socios o a fines más allá de la estricta base societaria.

Desde un punto de vista normativo, hay que partir de una declaración completamente opuesta, pues la Ley de cooperativas estatal, en el artículo regulador de este tipo cooperativo, únicamente permite el desarrollo de “operaciones con terceros no socios siempre que una norma específica así lo autorice” (art. 100.2 LC en relación con el art. 4.1 LC).⁸⁹⁵ Así pues, aunque prevista en los estatutos sociales esta operatividad, si no se encuentra norma específica que lo autorice, no se entenderá permitida la actuación de la cooperativa con terceros no socios.

⁸⁹⁴ Entre otros, v. GADEA, E. / SACRISTÁN, F. / VARGAS VASSEROT, C., *Régimen jurídico...*, op. cit., p. 35; LLOBREGAT HURTADO, M. L., *Mutualidad...*, op. cit., pp. 184, 218-223; MÜNKNER, H. H., “Ideas generales, principios...”, op. cit., p. 144; PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., pp. 269, 285-290; PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 1º, pp. 105, 107; SWINNEY, I., “Concepto cooperativo...”, op. cit., pp. 62, 77; TRUJILLO DÍEZ, I. J., *Cooperativas de consumo...*, op. cit., p. 86; para cuyas opiniones puede revisarse el apartado relativo a las operaciones con terceros no socios.

⁸⁹⁵ En un contexto cada vez más permisivo respecto de la actuación con terceros, únicamente se limita la apertura a terceros para las cooperativas de transporte, pues sólo es posible cuando una norma específica lo permita (MARTÍNEZ SEGOVIA, F. J., “Sobre el concepto jurídico...”, op. cit., p. 60).

La norma sectorial a la que parece remitirse el mencionado artículo 100.2 LC para la autorización de operaciones con terceros no socios es el artículo 61.1 LOTT⁸⁹⁶ que señala, en lo que se refiere a la actuación de la sociedad con otros transportistas, que la prestación de los servicios discrecionales de transporte contratados en nombre propio por la cooperativa han de “*ser efectuados en todo caso, sin más excepciones que los supuestos de colaboración entre transportistas legalmente previstos, por alguno de sus socios que cuenten con el correspondiente título administrativo que habilite para la referida prestación*”. Esta disposición, sin embargo, hace clara referencia a las funciones de la entidad respecto de la captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios, esto es, a la dimensión comercializadora de la cooperativa de transportistas, a la que después se hará referencia.

Esta declaración requiere de un análisis más complejo de lo que en un primer momento pudiera parecer dado que, como se ha podido apreciar, esta entidad tiene una doble dimensión en cuanto a la actividad cooperativa que lleva a cabo: en su faceta de cooperativa de consumo y en la de cooperativa de comercialización de los servicios de los socios. Por otro lado, además debe atenderse a los supuestos en los que exista un acuerdo intercooperativo que permita realizar ciertas operaciones con socios de otras cooperativas como si de socios propios se tratara.

a) Como cooperativa de consumo

La cuestión que surge es, por tanto, si no previéndose norma específica que permita las operaciones con terceros en su dimensión prestacional, de carácter similar a la de consumo, la cooperativa de transportistas tiene vedada la prestación de bienes y servicios (taller, combustible, recambios, etc.) a personas que no hayan adquirido previamente la condición de socio. Una interpretación literal del artículo 100.2 LC habría de llevar a tal conclusión, salvo que, en el caso de no encontrarse norma específica al respecto, se entendiese de aplicación analógica el precepto relativo a las

⁸⁹⁶ La remisión del art. 100.2 LC lo es respecto del art. 61.1 LOTT y no del art. 53 ROTT como afirma cierta doctrina (GARCÍA CACHAFEIRO, F., “Las cooperativas de transportistas”..., op. cit., p. 427), puesto que la norma cooperativa se refiere a las operaciones que puede realizar la sociedad cooperativa con personas ajenas a su base social, mientras que el precepto reglamentario autoriza la actuación, no de la sociedad, sino de los propios socios transportistas al margen de la cooperativa. Esta confundiendo así la exclusividad de la actuación cooperativa respecto de sus miembros con la exclusividad de éstos en su actuación en el marco cooperativo.

cooperativas de servicios – que permite, en la ley estatal, la operatividad con no socios hasta el 50 por ciento del volumen total de la actividad cooperativizada realizada con sus socios, art. 98.3 LC –, por tener la sociedad tal consideración en algunas normas cooperativas autonómicas⁸⁹⁷ o por considerarse la cooperativa de transportistas, en cualquier caso, una subespecie de esta categoría troncal.

En este sentido, es interesante poner este artículo 100.2 LC en relación con el artículo 98.3 del mismo texto legal, relativo a las cooperativas de servicios, en primer lugar, por el trato diferenciado que le ha dado el legislador y no sólo porque si se comparan las definiciones legales de cada una de estas sociedades, el concepto legal es prácticamente idéntico, sino también por el carácter de subespecie de la categoría de servicios que se propugna de la cooperativa de transportistas por parte de la doctrina.⁸⁹⁸ La doctrina queda dividida entre aquellos que consideran, al menos bajo la vigencia de la precedente LGC 1987, que habrían de ser aplicables los límites previstos para las cooperativas de servicios en base a una interpretación sistemática e histórica y con el fin de evitar un trato discriminatorio, debiendo así aplicarse idéntica solución para situaciones sustancialmente análogas,⁸⁹⁹ y aquellos que, en contra, lo califican de doble fraude de ley.⁹⁰⁰

⁸⁹⁷ Así son consideradas en algunas normas cooperativas autonómicas: LCPV 1993 (como cooperativas de servicios empresariales, art. 124); LSCE 1998 (como cooperativas de transportistas a las que les es de aplicación el régimen jurídico de las cooperativas de servicios, art. 123, 124); LCAr 1998 (como cooperativas de transportistas definidas como cooperativas de servicios, art. 79); LCC 2002 (como cooperativas de servicios, art. 113); LCCLM 2010 (como cooperativas de transportes pero con aplicación de lo previsto en la norma para las cooperativas de servicios, art. 129); LCIB 2003 (como cooperativas de transportistas pero con aplicación de los límites a las operaciones con terceros no socios de las cooperativas de servicios, art. 130); LCM 1999 (como cooperativa de servicios empresariales y cooperativa de servicios profesionales, art. 111); LSCA 1999 (como cooperativas de servicios, art. 150); LCCV 2003 (como cooperativas de servicios o de transportistas, art. 97).

⁸⁹⁸ Vid. PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, pp. 802-804; GARCÍA VILLALOBOS, J. C., *Las sociedades cooperativas...*, op. cit., pp. 47-48; asimismo, en “Aspectos legales...”, op. cit., p. 49.

⁸⁹⁹ PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 163; y previamente, respecto de la LGC 1987, PANIAGUA ZURERA, M., *Mutualidad y lucro...*, op. cit., p. 237. Este autor estima que el tratamiento de la prestación de los servicios cooperativos a no socios en las cooperativas de transportistas de la LC 1999 “continúa su errática trayectoria, iniciada bajo la LGC de 1987”, en cuyo art. 142 nada se decía al respecto. Respecto al borrador del Anteproyecto de la LC, considerando que las autoriza en el mismo porcentaje que las de servicios, BORTOLOTTI, L., “Unión de cooperativas...”, op. cit., p. 185.

⁹⁰⁰ También a propósito del precedente art. 142 LGC 1987 (en relación con el art. 5 del texto), y a pesar de que los apartados segundo y tercero del precepto remiten a las cooperativas de servicios y que él mismo considera las de transportistas una subespecie de éstas, PAZ CANALEJO afirmaba que el acudir al tipo genérico de servicios supondría un doble fraude de ley por eludir la LGC e incluso la ley sectorial y porque el principio de prevalencia de tipología legal del anterior 139.2 (equivalente al art. 98.2 LC actual) no permitía clasificar como cooperativas de servicios aquellas que pudieran corresponderse con otra clase legalmente prevista (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 805).

A pesar de las diferencias existentes entre la normativa precedente y la actual relativas a la manifiesta apertura del sistema en pro de la liberalización de tales actuaciones, la norma cooperativa estatal es clara, por lo que la cooperativa de transportistas no podrá ofrecer los servicios mencionados a terceros no socios, salvo que exista una norma que así lo establezca (para lo que habrá de analizarse los servicios específicos que pretendan prestarse) o, en su ausencia, se considere aplicable analógicamente el artículo 98.3 LC.⁹⁰¹

En el caso de la prestación de combustible sí es posible hallar una norma que autoriza en general a cualquier clase de sociedades cooperativas a realizar las actividades de distribución al por menor de productos petrolíferos (referidos en su art. 43) con terceros no socios, mediante la constitución de una entidad con personalidad jurídica propia, a la que será aplicable en todo caso el régimen fiscal general; requisito de cuyo cumplimiento quedan exentas únicamente las cooperativas agrarias (DA 15ª Ley 34/1998 del Sector de Hidrocarburos, respecto del cual, como se ha apuntado en el apartado relativo a las operaciones con terceros no socios en las sociedades cooperativas, se han pronunciado las instituciones europeas). Así pues, las cooperativas de transportistas podrán expender esta clase de productos a cualesquiera terceros no socios, siempre que den cumplimiento a la prescripción relativa a la nueva entidad con personalidad jurídica propia y a los requisitos necesarios técnicos, de seguridad, metrología o metrotecnica, medioambientales, o cualesquiera otros exigibles respecto de las instalaciones en las que se lleve a cabo tal actividad (párrafo segundo DA 15ª Ley 34/1998).

Este supuesto viene reconocido en el artículo 97.1 LC como una de las formas de colaboración económica por la cual las cooperativas, de cualquier clase y tipo,

⁹⁰¹ La diferencia entre la prescripción legal de la norma precedente y la actual radica en que mientras el art. 142 LGC guardaba silencio al respecto (y el art. 5 LGC determinaba que sólo podrían realizarse actividades y servicios cooperativizados con terceros cuando estuviera previsto en la Ley), el precepto regulador de las cooperativas de transportistas vigente autoriza la operatividad con terceros no socios siempre que una norma específica así lo autorice (permitiéndose en el art. 4.1 LC estas operaciones cuando esté previsto no ya en la propia norma, sino en los estatutos sociales, aunque bajo las condiciones y limitaciones establecidas legalmente). Si, en un intento de equilibrar dos tipos cooperativos de funciones similares, se entiende que con tal declaración puede acudir a la previsión del art. 98.3 LC, las cooperativas de transportistas podrían prestar bienes y servicios cooperativos a no socios, en su dimensión prestacional (que no en su vertiente comercializadora, cuya norma específica se contiene en la LOTT), hasta un límite del 50 por ciento del volumen total de la actividad cooperativizada realizada con sus socios; cuestión en la que, en cualquier caso, se albergan ciertas dudas.

pueden constituir sociedades, agrupaciones, consorcios y uniones entre sí, o con otras personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, y formalizar convenios o acuerdos, para el mejor cumplimiento de su objeto social y para la defensa de sus intereses. Se pueden plantear, en cualquier caso, varias cuestiones al respecto. La primera relativa a la posibilidad de que la cooperativa de transportistas constituya una sociedad capitalista unipersonal, puesto que la norma parece contemplar únicamente la creación conjunta “entre sí, o con otras personas físicas o jurídicas”.⁹⁰² La segunda, en relación al modo en que han de calificarse las actividades prestadas por esta nueva entidad y han de computarse los resultados obtenidos, visto que es una nueva sociedad (sea unipersonal o conjunta con otras personas físicas o jurídicas), con personalidad jurídica propia, la que gestiona y desarrolla tales actividades.⁹⁰³

Respecto a la primera de las cuestiones, la doctrina no alberga dudas respecto a la posibilidad de que una sociedad cooperativa sea único partícipe en una sociedad de capital, sea de responsabilidad limitada o sociedad anónima⁹⁰⁴ y, aunque en contadas

⁹⁰² Se plantea esta situación extrema, aunque en todo caso es posible la creación conjunta o la integración de sociedades de variada naturaleza, entre las que, como no puede ser de otra manera, tiene cabida la creación de una cooperativa de segundo grado, compuesta, por ejemplo por varias cooperativas de transportistas (o también con cooperativas de trabajo asociado de transporte como socios), cuyo objeto social consista en la prestación de servicios de distribución de productos petrolíferos tanto a sus socios como a terceros. El art. 77.1 LC regula las cooperativas de segundo grado, que tienen por objeto promover, coordinar y desarrollar fines económicos comunes de sus socios, y reforzar e integrar la actividad económica de los mismos. *Vid.* respecto de esta fórmula de integración cooperativa, ALFONSO SÁNCHEZ, R., *La integración cooperativa y sus técnicas de realización: la cooperativa de segundo grado*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2000, especialmente pp. 327 y ss; PAZ CANALEJO, N., “Aspectos jurídicos de la intercooperación de la salud”, en *REVESCO*, núm. 62, 1996, pp. 184-185.

⁹⁰³ En cualquier caso, la doctrina califica el art. 79 LC como una mera norma legitimadora de la capacidad de la cooperativa para realizar todo los tipos de contratos de colaboración o constitución de entidades que apunta, “pero no para que a su amparo pueda desvirtuarse la normativa propia de las cooperativas o eludir las normas que con carácter imperativo le son propias” (ROMERO CANDAU, P. A., “Capítulo IX. De las cooperativas segundo grado, grupo cooperativo y otras formas de colaboración económica”, en GARCÍA SÁNCHEZ, JOSÉ ARISTÓNICO (COORD.), *Cooperativas...* Vol. I, op. cit., pp. 557, 571).

⁹⁰⁴ *Vid.* ALFONSO SÁNCHEZ, R., *La integración...*, op. cit., pp. 320-321; PAZ CANALEJO, N., “Aspectos jurídicos...”, op. cit., p. 186. El precedente art. 149 LGC no señalaba como el actual la posibilidad de “constituir sociedades [...]”, sino únicamente “contraer vínculos societarios o formar consorcio con otras personas físicas o jurídicas”, aunque, en cualquier caso, la normativa general de sociedades española no dió amparo legal a las sociedades de capital unipersonales hasta la aprobación de la LSRL. En relación a la constitución de sociedades de capital, y en atención a las prestaciones accesorias como medio para la integración cooperativa bajo la LGC 1987, v. BORJABAD GONZALO, P., *Manual de Derecho Cooperativo. General y Catalán*, Bosch, Barcelona, 1993, pp. 294-297. Asimismo, respecto a la unipersonalidad, en términos generales, en virtud del precedente art. 125.a) LSRL (actual art. 12 LSC) puede ser fundador único tanto una persona natural como una cualquier persona jurídica (GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M. B., *La sociedad unipersonal en el Derecho español (Sociedad Anónima, Sociedad de Responsabilidad Limitada y Sociedad Limitada Nueva Empresa)*, La Ley, Madrid, 2004., pp. 158-159).

ocasiones, así se pone de manifiesto en la realidad.⁹⁰⁵ En cualquier caso, se constituya una entidad con personalidad jurídica independiente unipersonal o conjuntamente con otras personas jurídicas (cooperativas o no cooperativas), es necesario atender a las consecuencias que esta situación puede reportar en cuanto a la calificación de los ingresos obtenidos por estas actividades económicas y, por ende, a la consideración de la entidad, de ser cooperativa, de naturaleza protegida o no a efectos fiscales.

Por un lado, la ley estatal de cooperativas considera los resultados derivados de inversiones o participaciones financieras en sociedades como parte integrante de los resultados extracooperativos, que habrán de figurar por tanto en contabilidad separada, a salvo de algunas excepciones, entre las que interesa destacar los “*derivados de ingresos procedentes de inversiones o participaciones financieras en sociedades cooperativas, o en sociedades no cooperativas cuando éstas realicen actividades preparatorias, complementarias o subordinadas a las de la propia cooperativa, que se consideran a todos los efectos resultados cooperativos*” (art. 57.3.a) LC).

De este modo, en aplicación de la ley sustantiva, los resultados procedentes de la participación de la cooperativa de transportistas en la cooperativa de segundo grado (por seguir el ejemplo antes propuesto), así como en las sociedades capitalistas (anónima o de responsabilidad limitada, incluso unipersonal) habrían de calificarse como resultados cooperativos a todos los efectos; sin necesidad de computarlos así en partidas separadas, ni conllevando con ello en principio la pérdida de la condición de cooperativa fiscalmente protegida de conformidad con la disposición adicional sexta del mismo texto legal.⁹⁰⁶ Cuestión aparte sería la calificación que podría recibir en particular la cooperativa de segundo grado creada en su caso a fin de proporcionar combustible a los socios transportistas de sus cooperativas asociadas, pues podría perder sus beneficios fiscales si los socios transportistas de sus asociadas son asimismo considerados ajenos a su base social.⁹⁰⁷

⁹⁰⁵ En atención a la realidad de esta situación en el sector de la salud, en el que puede encontrarse ASISA, como ejemplo de una SA de la que es propietaria una sociedad cooperativa, v. ITURRIOZ DEL CAMPO, J., “La integración de las sociedades cooperativas en el sector de la salud: una sanidad participativa”, en *REVESCO*, núm. 62, 1996, pp. 70-71.

⁹⁰⁶ La cooperativa de transportistas puede tener la condición de cooperativa protegida (art. 6.1 LRFC), pero no de especialmente protegida por no constar en el listado, *numerus clausus*, del art. 7 LRFC (en el que sí se incluye la cooperativa de trabajo asociado y, por tanto, también la de transporte).

⁹⁰⁷ Respecto al supuesto de las cooperativas de segundo grado, vigente la LGC 1987 se estimaba que sólo podían ser socios de éstas otras sociedades cooperativas (art. 29.2 LGC) y que las cooperativas agrarias

Sin embargo, una vez más, la ley sustantiva y la norma reguladora del régimen fiscal cooperativo adolecen de cierta descoordinación, pues en comparación con la previsión del artículo 57.3.a) LC, el artículo 13.9 LRFC sanciona con la pérdida de la condición de cooperativa fiscalmente protegida la participación de la cooperativa, en una cuantía superior al 10 por ciento, en el capital de entidades no cooperativas; aunque dicha participación puede alcanzar el 40 por ciento cuando se trate de entidades que realizan actividades preparatorias, complementarias o subordinadas a las propias de la cooperativa; o incluso se permiten porcentajes superiores de autorizarse excepcionalmente.

Éstas son las circunstancias que se dan en el supuesto que se analiza, si bien, como queda patente, la unipersonalidad en una sociedad no cooperativa repercutiría en la pérdida de las ventajas fiscales de la cooperativa de transportistas propietaria, salvo que, como se dispone en el párrafo tercero del precepto fiscal, se autorizara por parte del Ministerio de Economía y Hacienda una participación superior en base a que *“tal participación coadyuva al mejor cumplimiento de los fines sociales cooperativos y no supone una vulneración de los principios fundamentales de actuación de estas Entidades”*.⁹⁰⁸ En cualquier caso, la Dirección General de Tributos ha puesto de manifiesto que, para la obtención de esta autorización preceptiva, la actividad que

de segundo grado sólo podrían desarrollar determinadas actividades (conservación, manipulación, transformación, distribución, comercialización...) con los productos agrarios no procedentes de las explotaciones de la cooperativa o de sus socios en un porcentaje limitado. La DGT resuelve una consulta en la que pone de manifiesto el criterio de la Dirección General de Fomento de la Economía Social por el cual “las operaciones realizadas por la cooperativa de segundo grado con los socios de las cooperativas base que forma las de segundo grado tienen la consideración de operaciones con terceros no socios”. Por lo que, de exceder los límites, implicaría el incumplimiento del art. 13.10 LRFC. *Vid.* Resolución DGT núm. 1354/1998, de 21 de julio (JUR\2001\217999).

Las previsiones en la LC actual han cambiado en cierta manera este panorama: art. 77.1 LC, 57.3.a) LC y DA 5ª.4 LC. Ahora bien, aunque los resultados de la participación financiera de una cooperativa en otra de segundo grado tengan la calificación a todos los efectos de resultados cooperativos, no existe precepto expreso que señale que las operaciones que la de segundo grado pueda llevar a cabo con los socios de la de primer grado que la integra se computen como operaciones con los propios socios (a excepción de las que así puedan considerarse por aplicación de la DA 5ª.4 respecto de las agrarias), por lo que en principio parece que habrían de computar como operaciones con terceros las realizadas por la cooperativa de segundo grado con los socios de las cooperativas integrantes (salvo que se pretenda una interpretación integradora), lo que lleva de nuevo a aplicar los límites previstos en el art. 13.10 LRFC.

⁹⁰⁸ La DGT tiene ocasión de pronunciarse en relación con la consulta de una sociedad cooperativa (de la que no consta la clase) que solicita conocer si su participación en el 100 por cien del capital social de una SA a constituir se ajusta a lo dispuesto en el art. 13.9 LRFC para la obtención de la autorización necesaria. La DGT constata que a la vista de la documentación cabría la concesión de tal autorización, por entender que se reúnen los requisitos establecidos en art. 13.9 para su obtención, y siempre que su actuación se ajuste a los principios fundamentales de las entidades cooperativas. *Vid.* Resolución DGT núm. 1411/1998 de 31 de julio (JUR\2001\215651).

desarrolle esta nueva sociedad ha de redundar principalmente en beneficio de los socios, pero se denegarán tales autorizaciones cuando la actividad de la “cooperativa de transporte” y la sociedad sean coincidentes y ambas entidades se hagan la competencia o la actividad de la primera sea realizada por la segunda.⁹⁰⁹

En todo caso, aparte de las cuestiones que se suscitan respecto de la distribución al por menor de productos petrolíferos a terceros no socios, de entenderse posible el suministro de bienes y servicios a terceros ajenos a la base social, éstos habrán de ajustarse al régimen establecido en la disposición adicional quinta de la ley estatal, en cuyo apartado primero establece que “*las sociedades cooperativas tendrán la condición de mayoristas y podrán detallar como minoristas en la distribución o venta, con independencia de la calificación que les corresponda a efectos fiscales*”. A diferencia de las entregas de bienes y prestaciones de servicios a los socios, las realizadas a personas extrañas a la condición de socio tendrían la consideración de ventas, puesto que el apartado segundo de la disposición (relativo a la calificación de aquellas prestaciones como distintas de las ventas) sólo es aplicable a las proporcionadas por la sociedad a sus propios socios.

Por otro lado, como se apuntaba previamente al analizar las prestaciones de bienes y servicios de la cooperativa como actividad cooperativizada, como mecanismo adicional de colaboración económica y fórmula de fomento del cooperativismo y del principio cooperativo de colaboración entre cooperativas, es preciso hacer referencia a los acuerdos intercooperativos, en virtud de los cuales “*la cooperativa y sus socios podrán realizar operaciones de suministro, entregas de productos o servicios en la otra cooperativa firmante del acuerdo, teniendo tales hechos la misma consideración que las operaciones cooperativizadas con los propios socios*” (art. 79.3 LC). Partiendo por tanto de que legalmente se otorga a estas operaciones la calificación de actividad cooperativizada con socios, se entiende que no habrían de entrar en el cálculo del cómputo de las operaciones con terceros ajenos a la base social que se impone para fijar

⁹⁰⁹ En la Resolución núm. 1040/2000, de 28 de abril (JUR\2001\232047), la DGT se pronuncia en relación a una “cooperativa de transporte” que pretende realizar la actividad de distribución al por menor a terceros no socios de productos petrolíferos. Se pone de manifiesto la exigencia de desarrollar tal actividad de manera indirecta a través de otras sociedades, con independencia de que sean constituidas por la cooperativa directamente o adquiridas de terceros, así como, cualquiera que sea el nivel de participación (aunque en todo caso será aplicable el art. 13.9 LRFC) o el contenido del objeto social de las mismas (siempre que las entidades implicadas no compitan entre sí o la actividad de la cooperativa no sea desarrollada por la no cooperativa).

los límites establecidos por la normativa sustantiva y por la normativa fiscal. De esta forma, no serían de aplicación más que los condicionamientos que pudieran imponerse a las operaciones con los propios socios (con la salvedad, cuya crítica recoge la doctrina, de la imputación de los resultados, en su totalidad, al fondo de reserva obligatorio⁹¹⁰).

La posibilidad de los acuerdos intercooperativos que prevé la ley, parece ajustarse de manera adecuada a las prestaciones que realiza la cooperativa de transportistas respecto de los servicios de taller, de recambios y reparaciones, de combustible, etc, más que en lo que concierne a que un socio transportista preste sus servicios habilitados a otra cooperativa de transportistas (en orden, por ejemplo, a no volver en vacío tras un transporte realizado para su propia cooperativa), o incluso a la prestación de trabajo de un socio trabajador en otra cooperativa de trabajo asociado (que un conductor, socio trabajador de una cooperativa de trabajo asociado de transporte, por ejemplo, pueda realizar sus tareas en otra cooperativa de iguales características quizá por motivos similares a los anteriores). Sin embargo, todos ellos son supuestos que involucran la actividad cooperativizada (aunque en sus distintas dimensiones), respecto de la cual la doctrina considera que se pretenden precisamente los acuerdos intercooperativos, pues de referirse el legislador a la actividad instrumental o externa, nada añadiría el precepto que no existiera ya sin él.⁹¹¹

En este caso habría que ver hasta qué punto la normativa cooperativa puede condicionar la normativa sectorial, pues en la LOTT se prescribe que, salvo los supuestos de colaboración (aplicables únicamente en eventuales situaciones de exceso de demanda), las cooperativas de transportistas sólo pueden realizar el transporte contratado con sus propios socios (art. 61.1 LOTT), pues de otro modo, estaría realizando funciones de agencia sin título habilitante. Si, en virtud de un acuerdo intercooperativo, el socio transportista de una cooperativa puede ejecutar el transporte

⁹¹⁰ Cfr. PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 160; GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las sociedades cooperativas de transportistas...”, op. cit., p. 57.

⁹¹¹ Sería en cualquier caso recomendable, como señala la doctrina, corregir ciertos extremos (como la contradictoria y anticooperativa medida de imputar los resultados íntegramente al FRO) e incluir ciertas condiciones relativas a la posición en que queda el socio como miembro de su cooperativa (participación mínima, retorno cooperativo...) o a la total equiparación entre “actos intercooperativos” y “actos estrictamente cooperativos o endocooperativos” (limitaciones para no desvirtuar el objeto y la finalidad de cada cooperativa concertada). *Vid.* a este respecto, PAZ CANALEJO, N., “Acuerdos intercooperativos en el Derecho vigente (estatal y autonómico)”, en *Revista jurídica del notariado*, núm. 52, 2004, pp. 159-163. Asimismo, v. ALFONSO SÁNCHEZ, R., *La integración...*, op. cit., pp. 299-303.

contratado por otra, siendo considerado como un socio propio, cabría realizar tales transportes (con socios transportistas de otras cooperativas) sin necesidad de estar amparado por la situación extraordinaria de colaboración que prevé el artículo 61.1 LOTT (eso sí, acuerdo intercooperativo mediante y con la imputación de resultados íntegra al fondo de reserva obligatorio).⁹¹²

b) En su dimensión comercializadora

En lo que respecta a la dimensión comercializadora de la cooperativa de transportistas, estando prevista en estatutos la posibilidad de realizar operaciones con terceros no socios (*ex art. 4.1 LC*), la previsión que realiza el artículo 100.2 LC remite al artículo 61.1 LOTT, que señala, por su parte, que la prestación de los servicios discrecionales de transporte contratados en nombre propio por la cooperativa deben efectuarse en todo caso por alguno de sus socios transportistas (debidamente habilitados), con la sola excepción de los supuestos de colaboración entre transportistas legalmente previstos;⁹¹³ haciendo el legislador clara referencia, como ya se ha manifestado, a las funciones de la entidad respecto de la captación de cargas o contratación de servicios y comercialización, que en los casos legales de colaboración serán realizados en favor de terceros transportistas ajenos a la condición de socio.⁹¹⁴

⁹¹² En referencia a los acuerdos intercooperativos previstos en el Proyecto de LC de 1998, BORTOLOTTI apunta tanto la posibilidad de prestar servicios de repuestos y carburantes como “servicios de distribución de carga, en caso del vacío de los vehículos” (BORTOLOTTI, L., “Cooperativas de transporte...”, *op. cit.*, pp. 167, 169).

⁹¹³ La normativa que regula las cooperativas de transportistas francesas establecen un sistema similar al español puesto que, estas entidades, aun teniendo prohibida la intermediación como comisionistas de transporte, pueden bajo determinadas circunstancias intermediar para transportistas no socios. El *Rapport sur les coopératives d'entreprises de transport du Conseil National de Transports du 4 mai 2004* (apdo. 2.2.1.2º) señala que las cooperativas de transportistas francesas, como entidades a las que les es de aplicación la reglamentación común de los transportes terrestres, pueden, de acuerdo con el *Décret du 30 août 1999*, confiar los transportes a transportistas ajenos a la cooperativa cuando no sean momentáneamente capaces de asumir la demanda con sus propios medios. De este modo, se establece un régimen relativamente distinto en función del tipo de cooperativa de transportistas de que se trate. Para aquellas reguladas por la *Loi 1947-1775*, el volumen de transportes susceptibles de ser ejecutados por transportistas terceros es el establecido en el régimen común por el Decreto de 30 de agosto de 1999, es decir, con el límite del 15 por ciento máximo del volumen total de los transportes realizados por la cooperativa. Para las *coopératives artisanales de transport routier de marchandises* reguladas por la *Loi 83-657 du 20 juillet 1983*, que pueden admitir terceros no socios como destinatarios de sus servicios o como partipantes en la realización de operaciones relativas a su objeto, en el caso de que se haya previsto estatutariamente tal facultad, el límite aplicable es del 20 por ciento del volumen de negocios de la cooperativa (art. 10 *Loi 83-657*), que prevalece sobre el establecido por el Decreto de 1999, salvo en ausencia de disposición estatutaria expresa en este sentido, en cuyo caso habrá de reconducirse el límite a aquel porcentaje común. La vulneración de tales disposiciones constituye una infracción por el ejercicio ilegal de la actividad de comisionista de transporte (apdo. 2.2.1.1º y 3.1.2 *Rapport CNT 2004*).

⁹¹⁴ PANIAGUA ZURERA apunta que estas normas se incardinan en la competencia exclusiva estatal cuando se trate de transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma

Se configura así por la normativa de ordenación de los transportes terrestres la posibilidad de realizar operaciones con transportistas no socios como una excepción a la regla general, como no podría ser de otra manera, pues aun cuando se pretendiera la equiparación de este tipo societario con la cooperativa de servicios, previéndose la aplicación de los límites a tales operaciones en un 50 por ciento del volumen total de la actividad cooperativizada realizada con sus socios (art. 98.3 LC), tal disposición quedaría inaplicable en tanto no se ajustara a las previsiones de las normas sectoriales, dado que la cooperativa de transportistas no ostenta la titularidad de una autorización habilitante que le permita llevar a cabo las actividades propias de los operadores de transporte.

En otras palabras, tanto si no fuera expresa la remisión de la norma cooperativa, como si se hubiera establecido un porcentaje limitado en tales actuaciones (idénticos o distintos de los que sujetan a las cooperativas de servicios) o se entendiera que, de acuerdo con la teoría cooperativa, la entidad puede realizar operaciones con transportistas terceros sin más limitaciones que las derivadas de la preferencia de los socios o del destino de los resultados ya comentadas, igualmente habría que entender aplicable la excepcionalidad de los supuestos de colaboración, no sólo por establecerse de forma expresa en el artículo 61.1 LOTT (declaración en cualquier caso necesaria por no ser la entidad titular de una autorización de transporte discrecional de mercancías), sino porque la exclusividad de operar con la propia base social – o con carácter general para cualquier empresa transportista, la de operar a través de su propia organización empresarial *ex art. 54.1 LOTT* – proviene o se sustenta en la máxima por la cual cualquier empresa que no sea titular de una autorización de operador de transporte no está habilitada para llevar a cabo, como organización interpuesta entre transportistas y cargadores, operaciones de intermediación en el transporte con otros transportistas habilitados.

(art. 149.1.21ª CE, art. 2 LOTT), por lo que serán de directa aplicación en todo el territorio nacional en tales supuestos, y derecho supletorio en los demás casos. Deduce además del debate parlamentario que la justificación a la no extensión a las cooperativas de transportistas de la regla general sobre la actividad económica cooperativa con no socios de las cooperativas de servicio se basa en evitar ventajas competitivas respecto a otros empresarios de transportes; argumento, e intereses defendidos, que considera inconciliables con el art. 129.2 CE (PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 163).

Por todo ello, en principio sólo cabe la operatividad con terceros transportistas extraños a la condición de socio de la sociedad cooperativa con carácter excepcional y cuando se den las circunstancias legal y reglamentariamente establecidas que permitan acudir a los supuestos de colaboración de acuerdo con lo establecido expresamente en el artículo 97 LOTT (en relación con el art. 54.1 del mismo texto legal y los art. 48.3, modificado mediante Real Decreto 1225/2006, y 121 ROTT), cuya finalidad, tal y como se expresa en la Exposición de Motivos de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, es atender a las intensificaciones coyunturales de la demanda permitiendo así paliar en parte la situación de atomización que caracteriza el sector.⁹¹⁵ De esta forma, únicamente cuando la cooperativa de transportistas reciba demandas de porte que excedan coyunturalmente de la propia capacidad de transporte, podría acudir a otros transportistas habilitados para la ejecución de los transportes públicos discrecionales de mercancías contratados por aquélla en nombre propio;⁹¹⁶ y sería tras la constatación de tales circunstancias, cuando, a efectos propios, habrían de computarse los límites que la normativa cooperativa (o la fiscal) hubiera, en su caso, establecido.⁹¹⁷

De este modo, a las sociedades cooperativas de transportistas – tanto a las sujetas a las normas cooperativas autonómicas que sí prevén unas limitaciones a la actuación con terceros no socios como a las de ámbito estatal o reguladas por normas autonómicas sin porcentaje limitativo específico para este tipo cooperativo – se les impone un doble condicionamiento o limitación, aunque con efectos distintos: en primer lugar, el de las normas sectoriales, por las que han de darse las circunstancias prescritas por los artículos 97 LOTT y 48.3 ROTT (demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte); en segundo lugar y habiéndose

⁹¹⁵ Una de las reformas más relevantes que la LOTT incorpora respecto de la anterior normativa (básicamente Ley de Ordenación de los transportes mecánicos por carretera de 1947) es el establecimiento de estas formas de colaboración entre transportistas, que permite la cesión de servicios entre ellos para atender a los excesos de demanda que puntualmente puedan producirse (SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. / GAITÁN, J., *Factbook. Transporte de mercancías...*, op. cit., p. 293).

⁹¹⁶ Estas normas fijan una serie de condiciones, a cumplir por la empresa transportista que recibe el exceso de demanda (sea o no cooperativa) y por el transportista colaborador, muy similares a las impuestas, en su actuación habitual, a las cooperativas de transportistas y sus socios: la contratación y facturación con el usuario en nombre propio por parte del transportista que recibe la demanda de porte; la correcta habilitación del transportista colaborador, ejecutor material del transporte; o la imposición de las obligaciones y responsabilidades administrativas del transportista al colaborador y las correspondientes a las agencias de transporte al que recibió la demanda de porte (art. 97 LOTT, 48.3 ROTT para el transportista que recibe tal demanda; art. 5.2 LCTTM, 61.1 LOTT, 48.2 ROTT para las cooperativas).

⁹¹⁷ Los límites establecidos en las normas cooperativas y fiscal se aplican a efectos propios, de forma que conllevan la consideración de la cooperativa como fiscalmente protegida y beneficiaria de las correspondientes ventajas fiscales o, caso de sobrepasarse, la pérdida de las mismas.

constatado las circunstancias anteriores, las limitaciones de la normativa autonómica, en su caso (entre un 10 y un 50 por ciento del volumen total de la actividad cooperativa operada con socios, según la norma) y, en todo caso, para cualquier cooperativa, los límites de la normativa cooperativa fiscal (un 50 por ciento del volumen total de las operaciones de la cooperativa, art. 13.10 LRFC).⁹¹⁸ Bajo este prisma, no parece posible alcanzar el límite máximo previsto en el artículo 121 ROTT, por el cual la contratación de la colaboración de otros transportistas habilitados en virtud del artículo 97 LOTT no podrá exceder en ningún momento el 100 por cien de la capacidad de transporte propia, medida por el número de vehículos.⁹¹⁹

En realidad, los supuestos de colaboración entre transportistas se conjugan con facilidad con la idea cooperativa de que los socios han de ver sus derechos cubiertos preferentemente, pues es, una vez cubierta la capacidad de transporte de la sociedad cooperativa (esto es, cubiertas las necesidades de los propios socios), cuando la normativa sectorial permite la realización de operaciones con socios transportistas ajenos a la base social.⁹²⁰

⁹¹⁸ La DGT resuelve una consulta realizada por parte de una cooperativa de transportistas acerca de la necesidad de abrir una sucursal en Portugal puesto que pretende ejecutar varios contratos de transporte para una empresa portuguesa (Resolución DGT núm. 2048/1999, de 28 de octubre, JUR\2001\215882). Éstas son las premisas que se dan a conocer y se desconocen otra documentación o datos que la cooperativa pudiera haber aportado para la consulta. No queda claro si las operaciones de transporte a realizar en este país son para la empresa portuguesa como cargador usuario o como transportista (porteador efectivo). Cabría deducir de la descripción (“*ejecutar* varios contratos de transporte *para* una empresa portuguesa”, cursiva propia) que se trata de varios transportes contratados por la cooperativa para un cliente portugués, pero la contestación de la DGT únicamente aporta las limitaciones que el art. 13.10 LRFC prescribe para las operaciones con terceros no socios (aunque sin ni siquiera mencionar las disposiciones previstas en la normativa de ordenación del sector), lo que lleva a concluir que o bien la DGT está incurriendo en un error de apreciación o bien se trata de un supuesto en el que la cooperativa de transportistas ha contratado unos transportes que van a ser ejecutados, no por alguno de sus socios, sino por la empresa portuguesa. En caso contrario, no se comprende la única referencia a las actividades con no socios, puesto que la contratación con clientes en ningún caso queda limitada.

⁹¹⁹ Aunque las unidades de medida no son equiparables, el volumen de las operaciones de transporte con los socios transportistas podría fluctuar en función de la actividad del mercado, pero no podría llegar a sobrepasar la capacidad de transporte propia total.

⁹²⁰ Partiendo pues de la idea general presentada en los últimos tiempos por la doctrina relativa a la libertad (con ciertos matices) de actuación cooperativa con terceros ajenos a la base social, cubiertos en este caso los intereses de comercialización demandados por los socios transportistas, no resulta coherente la imposición de este segundo límite.

3.2.2. Exclusividad en las operaciones de los socios respecto de la sociedad cooperativa de transportistas

Finalmente en lo que respecta a la exclusividad en la actuación de los socios transportistas respecto de las operaciones cooperativas – consecuencia de la consideración extrema de los deberes de lealtad del socio y de la prohibición de competencia que pesa sobre el mismo de acuerdo con lo apuntado previamente con carácter general – la normativa ordenadora del sector dispone tal posibilidad en la medida en que ésta venga prevista en los estatutos sociales de la propia entidad.

De manera expresa, el artículo 53.2 ROTT confirma la operatividad de los socios transportistas al margen de los servicios de comercialización contratados por la cooperativa de transportistas a la que pertenecen, sin perjuicio de la obligatoriedad de las reglas al respecto establecidas en las cláusulas estatutarias. De hecho, en la práctica la mayoría de las cooperativas de este tipo han acogido estatutariamente la exclusividad de las operaciones de sus socios en el marco cooperativo, evitando así situaciones de conflicto en las que pudiera producirse una vulneración de la obligación del socio de no competencia con la sociedad y afianzando a su vez su eficacia empresarial al garantizar la disponibilidad y dedicación de aquél respecto de la ejecución material de los transportes contratados por aquélla.⁹²¹

Son dos las situaciones que pueden darse en este contexto. Si estatutariamente se establece una cláusula de exclusividad, el socio transportista no puede contratar servicios de transporte al amparo de su propia autorización habilitadora al margen de las actuaciones cooperativas y la vulneración de esta prohibición podrá conllevar las concretas sanciones tipificadas en los propios estatutos de acuerdo con el artículo 18 LC regulador de las normas de disciplina social. En caso contrario, si nada se establece estatutariamente respecto a un compromiso exclusivo, de acuerdo con los términos del precepto reglamentario el socio tiene la vía abierta para llevar a cabo los transportes discrecionales que bajo su propia habilitación administrativa considere oportunos y

⁹²¹ Respecto de los distintos grados de compromiso que pueden alcanzar los socios de una cooperativa de transportistas y los problemas de competencia a los que puede enfrentarse una cooperativa que admita socios no exclusivos, v. GARCÍA VILLALOBOS, J. C., “Las sociedades cooperativas...”, op. cit., pp. 55-56, 60-61.

respecto de los cuales ostentará la condición de porteador contractual, quedando al margen la entidad cooperativa.

Sin embargo, por un lado, pesa sobre el socio la obligación de participación en la actividad cooperativizada, que habrá de cumplir en los términos o con los mínimos previstos por la sociedad. Pero además habrá de tener en cuenta la obligación, establecida en la normativa cooperativa, de no llevar a cabo actividades concurrenciales que vulneren el interés social. Es pues necesario determinar el alcance concreto de tales previsiones de forma que pueda garantizarse un equilibrio adecuado entre el interés común (de la sociedad pero también del socio como miembro de la misma), protegido por la prohibición de competencia, por un lado, y el interés individual del socio a su actuación empresarial independiente prevista en las normas reglamentarias de ordenación de los transportes terrestres, por otro.

Así, no constando la participación exclusiva del socio en las normas estatutarias, la previsión del artículo 53.2 ROTT plantea determinadas cuestiones de compatibilidad con la prohibición de competencia que pesa sobre el socio cooperativista de acuerdo con el artículo 15.2.f) LC.⁹²² El primero de ellos, precepto de rango reglamentario aunque *lex specialis*, contiene una autorización normativa por la cual se permite a los socios transportistas llevar a cabo unas actividades empresariales; actividades que son a su vez objeto de prohibición por parte de una norma cooperativa general de rango legal. Atendiendo a su condición de norma reglamentaria que otorga un derecho que entra en conflicto directo con una norma de rango superior que impone una prohibición, parecería lógico hacer primar esta segunda; lo que no obstante llevaría a la inaplicación de la disposición sectorial (expresa para el caso de las cooperativas de transportistas) y a enmascarar una exclusividad que no habría de consignarse en estatutos como establece el Reglamento, pues dependería de la total discrecionalidad de la que goza el consejo rector para autorizar o denegar las actividades concurrenciales.

⁹²² Es necesario tener en cuenta que las actividades empresariales de las que se pretende su ejercicio por parte del socio al margen de la actuación cooperativa no son meras actividades similares o complementarias, sino las propias operaciones de transporte que ejecutadas por el socio en el marco cooperativo suponen la materialización del transporte contratado en nombre propio por la entidad, dando así cumplimiento a uno de los principales fines perseguidos en común.

Sin embargo, en base a la especialidad que supone el artículo 53.2 ROTT frente al carácter general del precepto legal y a la constatación de que la interdicción que este último contiene no muestra un carácter absoluto (puesto que en todo caso puede ser derogada por el consejo rector), se estima de aplicación preferente el artículo reglamentario que permite al socio transportista el desarrollo de sus actividades empresariales al margen de los servicios de transporte que se realicen en el marco cooperativo.⁹²³ Más incluso en este ámbito, puesto que expresamente la normativa sectorial faculta a la sociedad a establecer esta exclusividad en los estatutos sociales, por lo que de haber sido ésta voluntad de la colectividad, así se hubiera hecho constar estatutariamente.

Sin embargo, podría considerarse que, aun dando preferencia al precepto reglamentario, este punto de partida tampoco se calificaría de absoluto, pues podría parecer adecuado que en último término igualmente se pronunciase el consejo rector, como garantía de la salvaguarda del interés común. En este supuesto, como se ponía de manifiesto al considerar en términos generales la exclusividad de la actuación del socio en la sociedad cooperativa, sería aconsejable superar la excesiva amplitud en que está redactada la prohibición de competencia del artículo 15.2.f) LC, atemperar el discrecional pronunciamiento requerido del consejo rector y procurar una interpretación ajustada a las aportaciones doctrinales vertidas respecto de aquélla y de los parámetros que regulan en general los supuestos relativos a los deberes de fidelidad de los socios de las sociedades colectivas y de los administradores de las sociedades de capital: atención al mercado relevante,⁹²⁴ al riesgo real o potencial de daño para el interés social o a la motivación de la autorización o denegación adoptada por el órgano administrativo.⁹²⁵ Sin embargo, se estaría otorgando de nuevo prevalencia a la decisión del consejo rector

⁹²³ En contra, VILLAFÁÑEZ PÉREZ, I., “Problemas actuales...”, op. cit., p. 34. La autora señala la oportunidad de realizar un análisis más detallado del posible conflicto entre la legislación de transportes y la cooperativa, aunque considera que, como la relación jurídica entre los socios y la entidad es materia cooperativa, siguen siendo de aplicación las limitaciones recogidas en la normativa societaria.

⁹²⁴ En el pasado podría haberse argumentado la posibilidad de que el ámbito territorial de la autorización administrativa bajo la cual se realizan los transportes por parte de la cooperativa sirviera de criterio para delimitar este mercado relevante. Sin embargo, en la actualidad no es posible atender a esta posibilidad pues los títulos administrativos que habilitan para la prestación del transporte discrecional de mercancías tienen todos ámbito nacional.

⁹²⁵ Quizá sería ésta una cuestión de índole más académica que práctica, pues a fin de cuentas el resultado que se alcanzaría pasaría por el pronunciamiento del órgano de administración de la cooperativa. Sin embargo, la situación sería esencialmente distinta si el punto de partida se inicia en una norma que permite la actuación empresarial de los socios de las cooperativas de transportistas prestando servicios de transporte al margen de la actividad cooperativa que si se parte de la limitación en la actuación de éstos con la cooperativa derivada de una prohibición de competencia.

(aun considerando la necesidad de motivación de la eventual denegación de autorización), por lo que la declaración reglamentaria expresa no tendría aplicación real.

Por todo ello, a modo de resumen, la exclusividad puede pretenderse del socio transportista desde un primer momento, estableciéndose así en los estatutos sociales tanto esta previsión como las sanciones correspondientes en caso de infracción eventual o reiterada. Por su parte, de no existir previsión estatutaria respecto al compromiso exclusivo del socio transportista, y aun tratándose precisamente de operaciones cuyo ejercicio independiente por parte del socio podría suponer una vulneración del interés social, parece oportuno tomar como punto de partida la idea de que aquél está facultado *ex art. 53.2 ROTT* para desarrollar servicios de transporte ajenos a las actividades cooperativas, pues así lo ha considerado el legislador para el supuesto específico de las cooperativas de transportistas.

CAPÍTULO VII – RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

1. INTRODUCCIÓN

Siguiendo el hilo del régimen del porteador contractual y el porteador efectivo presentado en el capítulo V, cabe referirse brevemente al régimen de responsabilidad que operaría en estos casos. Conociendo que el porteador contractual responde por su vínculo contractual en base a la obligación asumida con el cargador, es necesario conocer cómo ha de responder, y sobre qué base jurídica ha de hacerlo, el porteador que efectúa materialmente un transporte en cuyo contrato con el acreedor del principal obligado no ha tomado parte. Al no estar vinculado el porteador efectivo contractualmente con el cargador, en principio sólo parece posible atribuir al acreedor de la prestación de transporte una acción de reclamación contra el primero a través de la vía extracontractual (art. 1902 Cc.). Sin embargo, esta fórmula de naturaleza extracontractual, aun cuando pueda extenderse a los auxiliares del porteador contractual el régimen de responsabilidad de los porteadores,⁹²⁶ no permite la aplicación al sujeto

⁹²⁶ En virtud de la cláusula Himalaya – denominada así por el caso *Adler v. Dickson*, a mediados de los años cincuenta – incluida, por ejemplo, en el CMR, en caso de interposición de una acción por vía extracontractual frente a las personas de las que responde el transportista de acuerdo con el art. 3 del texto – esto es, “*sus empleados y [...] otras personas a cuyo servicio él [el transportista] recurra para la ejecución del transporte*” – estas personas pueden prevalerse de las disposiciones del CMR que determinen o limiten las indemnizaciones debidas o incluso excluyan la responsabilidad del transportista (art. 28.2 CMR). De manera similar al art. 28 CMR se recoge actualmente en la regulación del contrato de transporte nacional, no sólo en su apartado segundo, sino también, aunque más ampliamente, el apartado primero (art. 63 LCTTM). De esta forma, cualquier empleado del porteador o persona contratada a la que el porteador recurra para la ejecución del transporte puede alegar tal precepto, cuando, como señala la doctrina, haya actuado en el marco de la actividad que le ha encargado el porteador (EMPARANZA SOBEJANO, A., “Artículo 63. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, op. cit., pp. 760-762). En relación con la cláusula Himalaya, su aplicabilidad y viabilidad como mecanismo convencional de alteración de la responsabilidad extracontractual, v. ARIAS VARONA, F. J., *Manipulación portuaria y daños a las mercancías. La responsabilidad extracontractual del operador portuario*, Comares - CEDIT, Granada, 2006, pp. 113-165. Hay una importante salvedad en la que la LCTTM se separa del régimen establecido en el CMR. Se trata del alcance de las disposiciones de las que puede prevalerse el transportista en caso de reclamación extracontractual. El CMR hace extensiva la aplicación únicamente de las disposiciones del Convenio que “*determinen o limiten las indemnizaciones debidas o incluso excluyan su responsabilidad*”, mientras que, por su parte, la Ley nacional incluye todo “*el régimen de responsabilidad previsto en este capítulo*”, el capítulo V, en el que se regulan no sólo los supuestos de responsabilidad, exoneración y limitación de la indemnización, sino también otras materias como la declaración de valor o de interés especial en la entrega.

ejecutor de las notas caracterizadoras del régimen contractual que es el que ha impulsado su actuación, y que eventualmente podría beneficiar o incluso exonerar de responsabilidad al porteador efectivo.⁹²⁷

Con anterioridad a la aprobación de la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías, en el ordenamiento español no estaba prevista de forma expresa la responsabilidad del porteador efectivo por los daños ocasionados a las mercancías durante su transporte por otra vía que no fuera la extracontractual. Por ello, la doctrina, tomando como referencia ordenamientos extranjeros en los que sí se había previsto y debatido doctrinalmente en profundidad dicha figura, trataba de descubrir la motivación jurídica, el fundamento que permitiera invocar el régimen del contrato de transporte en cuyo cumplimiento había participado de forma activa, sugiriendo así distintas tesis como la del “transporte con reexpedición”, la de la “sustitución”, de la “recíproca representación”, de la “indicación del pago”, de la “asunción cumulativa de deuda”, o del “contrato a favor de tercero”.⁹²⁸

El régimen vigente establecido por el artículo 6.2 LCTTM prevé la existencia de la figura del porteador efectivo, pero, tras las modificaciones sufridas por el Anteproyecto de Ley y el Proyecto, se dejó sin contenido su régimen de responsabilidad. De este modo, la responsabilidad que en un principio se había

⁹²⁷ Los breves plazos para efectuar reservas y la reclamación, la prescripción, la posibilidad de declarar el valor de las mercancías, la fijación de un interés especial, etc., además de otros pactos que el porteador contractual y el cargador pudieran haber acordado en base a su autonomía de la voluntad y al carácter dispositivo de ciertos preceptos (EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 394-400). En la misma línea, ZURIMENDI ISLA, A., “Régimen jurídico...”, op. cit., p. 125. Como se ha señalado, hay que remarcar que en la actual regulación el art. 63 LCTTM declara aplicable el régimen completo de responsabilidad legal previsto en el capítulo V y no sólo la limitación de la indemnización, por lo que algunos de los posibles pactos mencionados quedan ya incluidos en el régimen aplicable en virtud de este precepto (sin olvidar que las disposiciones de este capítulo legal tienen carácter imperativo de acuerdo con el art. 46 LCTTM).

⁹²⁸ En este último caso, EMPARANZA SOBEJANO parece considerar que esta tesis fundamenta la reclamación *ex contractu* del destinatario frente al porteador efectivo, pero sólo cuando entre éste y el porteador contractual medie un contrato de transporte, en caso contrario, no podría “reconocerse al destinatario ligamen contractual con el porteador efectivo porque su actuación no se produce en ejecución de un contrato de subtransporte”, lo que, según considera este autor, no siempre sucede (cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización del art. 61.1 LOTT). Salva esta situación la derivación jurisprudencial que han sufrido los contratos a favor de terceros y que ha arraigado en la dogmática jurídico-privada alemana. Se trata de la inclusión de este tipo de supuestos en la categoría de los contratos con eficacia protectora a favor de terceros. Cosa que parece, cuanto menos, dudosa es que, teniendo este tipo contractual como finalidad y naturaleza la protección o la extensión de los aspectos beneficiarios de tal relación al destinatario, pueda ocasionarle perjuicios derivados del hecho de que el porteador efectivo pueda invocar frente al primero los términos del acuerdo celebrado entre éste y el porteador contractual (EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 400-425).

establecido en relación con la figura del porteador efectivo – y que da título al precepto, discordante con la redacción actual –, parece quedar reducida y limitada literalmente a la que pueda resultar de la relación contractual de éste con el porteador contractual, que asume la posición de cargador frente al primero;⁹²⁹ pero deja en principio huérfano de fundamento legal el régimen que hubiera permitido al legitimado, cargador o destinatario, dirigir acción de responsabilidad directamente contra el ejecutor del transporte que entrega las mercancías al destinatario (sin necesidad de acudir a la vía extracontractual), y la posibilidad de este porteador efectivo, por su parte, de acogerse al sistema legal del porteador (aunque en virtud del art. 63 LCTTM, en caso de reclamación extracontractual, sí podrá, como sujeto auxiliar, ampararse en el régimen de responsabilidad regulado en el capítulo V de la LCTTM).

Si se atiende al tenor literal del artículo 6 LCTTM, no parece que en principio tenga cabida la posibilidad de considerar aplicable el régimen dogmático del porteador efectivo presentado previamente. Cosa distinta supondría la opción de estimar posible una interpretación, en el sentido ya expuesto en el capítulo V, que de contenido al reconocimiento legal de esta figura⁹³⁰ o incluso entender – siendo partidario de la configuración del contrato de transporte como un contrato a favor de tercero (estipulaciones en favor de tercero reconocidas legalmente en el párrafo segundo del art. 1257 Cc.), tesis más extendida en la doctrina⁹³¹ – que el contrato que vincula porteador

⁹²⁹ De conformidad con el tenor literal del art. 6.2 LCTTM, el legitimado podría interponer reclamación contractual contra el porteador contractual, que en su caso podría actuar en vía de regreso contra el porteador efectivo con el que le une una relación contractual en la que aquél adquiere la posición de cargador (pues parece que la norma asume que la relación entre ambos se basa en un contrato de transporte), quedando obligados en virtud del contrato de subtransporte celebrado entre ellos (que podría haberse configurado, como se ha visto, de manera diversa al contrato de transporte primigenio, dando lugar a soluciones distintas a las que podrían haberse alcanzado en la reclamación accionada por el legitimado cargador o destinatario original contra el porteador contractual). *Vid.* al respecto, en el marco del transporte internacional de mercancías por carretera, ZURIMENDI ISLA, A., “Régimen jurídico...”, op. cit., pp. 141-142. En relación con el propio art. 6 LCTTM, SIDERA LEAL, E., “Artículo 5. Contratación...”, op. cit., pp. 93-95.

⁹³⁰ En favor de esta opción, EMPARANZA SOBEJANO, A., “Artículo 6...”, op. cit., p. 111, que considera que de este modo si el porteador efectivo “es objeto de reclamación por parte del cargador o del destinatario [...] pueda valerse en su defensa de la regulación aplicable al contrato de transporte, y sobre todo, no pueda afectarle haber incumplido alguna obligación prevista en el contrato suscrito entre el cargador y el porteador contractual”.

⁹³¹ En la LCTTM se establece con claridad que “*la mercancía transportada deberá ser entregada al destinatario en el mismo estado en que se hallaba al ser recibida por el porteador*” (art. 34.1 LCTTM) y asimismo que éste “*podrá ejercitar frente al porteador los derechos derivados del contrato de transporte [...]*” (art. 35.1 LCTTM). La consideración del contrato de transporte como modalidad típica de contrato a favor de tercero es una de las propuestas doctrinales más extendidas en el Derecho continental europeo que permite explicar el derecho del tercero destinatario que no ha intervenido originariamente en el contrato de transporte entre cargador y porteador (RECALDE CASTELLS, A., “El contrato de transporte...”,

contractual y porteador efectivo es asimismo un contrato de transporte típico, en virtud del cual el primer porteador adopta la posición de cargador (como establece el art. 6.2 LCTTM) y el destinatario, como tercero beneficiario de las estipulaciones contractuales, está legitimado activamente frente al porteador, en este caso, el subtransportista que le hace entrega de las mercancías, “desde el momento en que, habiendo llegado las mercancías a destino o transcurrido el plazo en que deberían haber llegado, solicite su entrega” (art. 35.1 LCTTM).⁹³²

op. cit., pp. 49-50; o más recientemente, en “La posición jurídica del destinatario en el contrato de transporte de mercancías”, en *RDT*, núm. 6 (2010), pp. 203-204). En contra, entre otros, en base al hecho de asumir tanto los derechos derivados del contrato como las obligaciones correspondientes, SÁNCHEZ ANDRÉS, A., voz “transporte”, op. cit., p. 6652. En términos similares, GARRIGUES, J., *Curso de Derecho mercantil*, T. II, 8ª ed., Madrid, 1983 (revisada con la colaboración de FERNANDO SÁNCHEZ CALERO), p. 214; MAPELLI, E., *Régimen jurídico del transporte*, Ministerio de Justicia, Madrid, 1987, pp. 113-115.

⁹³² Cfr. PUETZ, A., “Artículo 35. Derechos del destinatario”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, op. cit., pp. 444-445, que señala que así lo entiende la mayoría de la doctrina extranjera. De manera similar, ZURIMENDI ISLA, A., “Régimen jurídico...”, op. cit., pp. 125-128. Asimismo, EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 415-425, con las críticas y consideraciones ya apuntadas; o también SIDERA LEAL, E., “Artículo 5. Contratación...”, op. cit., pp. 94-95. En este sentido además, BOCCHESI, D., “La legittimazione del destinatario ad agire nei confronti del subvettore: un principio ormai consolidato”, en *Diritto dei Trasporti*, 1996, pp. 553-556, aprecia con ello una tutela más amplia y rápida del destinatario en caso de litigio. Asimismo, entre otros, BASEDOW, J., “Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR)”, en *AAVV, Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, vol. 7, Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, Munich, 1997, Art. 13 CMR, nm 18-19 (pp. 999-1000); HELM, J. G., *Frachtrecht II: CMR*, 2ª ed., de Gruyter, Berlín, 2001, nm 2 (pp. 75-76); KOLLER, I., *Transportrecht - Kommentar*, 7ª ed., C.H. Beck, Munich, 2010, Art. 13 CMR, nm 5 (p. 1066); TEMME, J., “Art. 13”, en THUME, K.-H. (DIR.), *Kommentar zur CMR*, op. cit., nm 17 (pp. 311-312); VIGNALI, C., *Il trasporto terrestre. Verso una responsabilità oggettiva del vettore*, Giuffrè, Milan, 2000, pp. 200-201. Aunque también existen importantes opiniones formuladas en contra, en nuestro país, PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., pp. 594-596; en la literatura comparada, HERBER, R., “Anspruch des Empfängers gegen den Unterfrachtführer aus dem Unterfrachtvertrag?”, en *Transportrecht*, año 31, núm. 6 – 2008, pp. 239-241; o KOLLER, I., “Die Haftung des HGB-Unterfrachtführers gegenüber dem Empfänger”, en *Transportrecht*, año 32, núm. 6 – 2009, pp. 229-232; con una importante salvedad respecto de este último autor, pues su opinión contraria se circunscribe únicamente al ámbito del transporte interno en Alemania y se fundamenta en el hecho de que el Código de comercio alemán, en particular el art. 437, ya contiene una regulación específica de la responsabilidad del subtransportista por los daños a las mercancías ocasionados en el tramo efectivamente realizado por éste (pero no a cualquier porteador o al porteador efectivo que realiza finalmente la entrega al destinatario); mientras que en transporte internacional, la tesis del porteador efectivo apuntada tendría validez, según este autor, por el hecho de que el CMR no contiene regulación específica al respecto. Así podría entenderse también en el caso de la normativa jurídico-privada española que, tras las amputaciones sufridas en el devenir parlamentario, ha perdido toda referencia a la responsabilidad que en un principio se había previsto para el porteador efectivo.

2. RESPONSABILIDAD JURÍDICO PRIVADA EN LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

2.1. Responsabilidad jurídico privada de las sociedades cooperativas de transporte

El régimen de responsabilidad por incumplimiento o cumplimiento defectuoso de la obligación de transporte asumida que se instaura con la aprobación de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías supone un enfoque distinto respecto al sistema anteriormente regulado en el Código de comercio, en el que se establecía un régimen basado en la responsabilidad por culpa con inversión de la carga de la prueba.⁹³³

Así, se considera que, en base al artículo 47 LCTTM (inspirado en el modelo recogido en el art. 17.1 CMR), se modifica el fundamento de la responsabilidad del transportista derivada del contrato de transporte, de modo que la imputación de responsabilidad por pérdidas, averías o retraso no precisa de la prueba de culpa o negligencia del porteador, configurándose un sistema por el que se presume la responsabilidad del porteador (siguiendo el modelo del CMR, aun no siendo unánime la doctrina en su calificación⁹³⁴), que se completa con el establecimiento de unas causas de

⁹³³ Vid., entre otros, BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, F., *Manual...*, Vol. I, 2009, op. cit., p. 165; QUINTANA CARLO, I., “Contratos de transporte...”, op. cit., p. 5101; asimismo, en general, en el marco de un análisis histórico y doctrinal, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., pp. 518-524.

⁹³⁴ Aunque la doctrina restringe a un plano puramente académico los efectos de la diferente calificación del fundamento del régimen de responsabilidad diseñado en el CMR, lo cierto es que existen distintas posturas doctrinales al respecto, considerándose éste la plasmación bien de una responsabilidad objetiva o por garantía, bien de una responsabilidad subjetiva, con presunción de culpa, v. especialmente, MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera – CMR–*, Comares, Granada, 2002, pp. 8 y ss. En apoyo de la tesis de la responsabilidad objetiva, entre otros, KOLLER, I., *Transportrecht*, Art. 17 CMR, nm 19-23 (pp. 1108-1111); THUME, K.-H., en ID. (DIR.), *Kommentar zur CMR*, Art. 17 CMR, nm 9-14 (pp. 368-374); entre la doctrina española, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., pp. 516-518. Por el contrario, basándose en la responsabilidad subjetiva del transportista, con presunción de culpa, HELM, J. G., *Frachtrecht II*, Art. 17 CMR, nm 24-34 (pp. 253-259); BASEDOW, J., en *Münchener Kommentar*, Art. 17 CMR, nm 3 (p. 1038); asimismo, en la doctrina española, CLAVERO TERNERO, M. F., “El transporte internacional de mercancías por carretera: la interpretación del Convenio CMR por el Tribunal Supremo”, en MADRID PARRA, A. (DIR.), *Derecho uniforme del transporte internacional: cuestiones de actualidad*, McGraw-Hill, Madrid, 1998, p. 262; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El contrato de transporte terrestre de mercancías”, en DE LA CUESTA, J. M. (DIR.), *Contratos mercantiles*, T. II, 2ª ed., Bosch, Barcelona, 2009, p. 1066; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., voz “transporte”, op. cit., p. 6651; SÁNCHEZ-GAMBORINO, F., *El contrato de transporte internacional. CMR*, Tecnos, Madrid, 1996, ap. 676.

Consideraciones que pueden asimismo aplicarse al régimen establecido en la LCTTM, que toma como modelo la norma internacional. Vid. al respecto, entre otros, MARTÍNEZ SANZ, F., “Transporte de mercancías...”, op. cit., pp. 181-183; PETIT LAVALL, M. V., “Artículo 48. Causas de exoneración”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, J. F. / MARTÍNEZ SANZ, F. (DIR.), *Comentarios...*, op. cit., pp. 580-583; siendo partidarios de la responsabilidad objetiva, MARTÍNEZ BALMASEDA, A., “Régimen de responsabilidad del

exoneración de la responsabilidad (art. 48 LCTTM) y unas presunciones de exoneración (art. 49 LCTTM en relación con los art. 50 y 51 LCTTM)⁹³⁵, cuya concurrencia corresponderá demostrar al transportista.⁹³⁶

En concreto en lo que afecta a las sociedades cooperativas que llevan a cabo sus operaciones en el ámbito de los transportes terrestres, el régimen de responsabilidad derivado del incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato de transporte no supone en principio ninguna especialidad aparente.

Asumiendo *ex lege* la condición de porteador contractual de conformidad con el artículo 5.2 LCTTM, tanto la cooperativa de trabajo asociado de transporte (que tiene la consideración de empresa transportista o de la actividad auxiliar y complementaria del mismo, correspondiéndoles los mismos derechos y obligaciones que al resto de tales empresas, de acuerdo con el art. 52.3 ROTT) como la cooperativa de transportistas, ambas con personalidad jurídica propia y patrimonio diferenciado del de sus socios,⁹³⁷ han de cumplir la obligación de resultado que supone la conclusión del contrato con el usuario cargador en nombre propio o, en su caso, responder frente al legitimado activo por “*la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en destino*”; e igualmente “*de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte conforme a lo previsto en esta Ley*” (art. 47.1 LCTTM).

porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración”, en *RDT*, núm. 6, 2010, pp. 260-261; MARTÍN OSANTE, J. M., “Causas (no privilegiadas) de exoneración de responsabilidad del porteador en el Anteproyecto de Ley de contrato de transporte terrestre de 2007”, en MARTÍNEZ SANZ, F. / PETIT LAVALL, M. V. (DIRS.), *Estudios sobre derecho...*, op. cit., pp. 300-302.

⁹³⁵ La diferencia fundamental entre las causas de exoneración de la responsabilidad y las presunciones de exoneración – que en la terminología acuñada por doctrina y jurisprudencia se han venido denominando causas no privilegiadas (ordinarias o generales) y causas privilegiadas – radica en que, en estas segundas causas privilegiadas, se presume *iuris tantum* la relación de causalidad entre el hecho y el daño sufrido, pues el porteador únicamente necesita probar la concurrencia de la circunstancia del caso concreto y la verosimilitud razonable de que el daño se hubiera derivado de ésta. *Vid.*, entre otros, PETIT LAVALL, M. V., “Artículo 48. Causas...”, op. cit., pp. 581 y ss.; MARTÍN OSANTE, J. M., “Causas (no privilegiadas)...”, op. cit., pp. 296, 303; en relación con tales causas en el marco del CMR, v. MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del porteador...*, op. cit., pp. 183-186.

⁹³⁶ Respecto a la tesis de presunción de responsabilidad del porteador especialmente en el marco del CMR, v. MARTÍNEZ SANZ, F., *La responsabilidad del porteador...*, op. cit., p. 36; MARTELETO GODINHO, A., “A responsabilidade do transportador rodoviário de mercadorias”, en DA COSTA GOMES, M. J. (COORD.), *Temas de Direito dos Transportes*, vol. I, Ed. Almedina, Coimbra, 2010, pp. 94-95. Respecto de la LCTTM, PUETZ, A., “Artículo 47. Supuestos...”, op. cit., pp. 555-558; enmarcando además el sistema de responsabilidad dispuesto en ésta en el marco general de la responsabilidad contractual.

⁹³⁷ *Vid.* entre otros, FAJARDO GARCÍA, I. G., *La gestión económica...*, op. cit., pp. 198-199; VARGAS VASSEROT, C., “Los derechos...”, op. cit., p. 344.

En relación con las cooperativas de transportistas, el artículo 98.1 LC, dedicado a las cooperativas de servicios, recoge la matización de que los socios de las cooperativas de servicios ejercen su actividad por cuenta propia.⁹³⁸ El hecho de separar los ámbitos de los agentes implicados resulta clarificador en cualquier caso. Sin embargo, la particularidad que diferencia las cooperativas de transportistas de las restantes cooperativas de servicios empresariales y profesionales radica en que, mientras en otros sectores de la actividad económica, la sociedad cooperativa podría llevar a cabo, sin más implicaciones, simples labores de coordinación o comercialización de la actividad de los socios, en el sector de los transportes, la ley impone de manera expresa a la cooperativa la obligación de realizar la contratación del transporte con el cargador usuario en nombre propio, implicándola como porteador contractual y obligándola así a responder como tal.

2.2. Responsabilidad jurídico privada de los socios de las sociedades cooperativas de transporte

Como se apuntaba previamente, el contrato de transporte pertenece a la categoría de los contratos de arrendamiento de obra, por lo que, en el cumplimiento de la obligación de resultado, que es de carácter fungible, el porteador está facultado para ejecutar la operación bien personalmente, con sus propios medios, bien a través de un tercero habilitado para ello. Aunque en la regulación decimonónica no se establecía expresamente la responsabilidad del porteador contractual por la actuación defectuosa de los auxiliares a los que aquél hubiera recurrido para la ejecución de la obligación de transportar, ésta quedaba cubierta en virtud de la tesis doctrinal que reconocía la existencia en nuestro Derecho de un principio general de responsabilidad objetiva del deudor por sus auxiliares y, en particular, por lo dispuesto en el artículo 1596 Cc.⁹³⁹ Por

⁹³⁸ Lo recoge en el marco autonómico la LCCV (art. 95.1). Asimismo lo establecía la LGC 1987 (art. 139.1). La doctrina señalaba así que tal indicación era sumamente clarificadora porque permitía separar los dos bloques de agentes relacionados (cooperativa y socios) y asimismo distinguir las respectivas responsabilidades, no respondiendo la cooperativa “de los errores, daños o negligencia de cada socio en sus respectivas actividades”. De esta forma, una cooperativa de servicios no habría de responder de los daños o incumplimientos derivados de la actividad realizada por los socios “profesionales” o “artistas” (PAZ CANALEJO, N., *Comentarios al Código...*, op. cit., Vol. 3º, p. 775).

⁹³⁹ *Vid.* EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp 42, 177. Por un lado, en términos generales, la doctrina española apoya la existencia en nuestro Ordenamiento de un principio general de responsabilidad contractual objetiva del deudor por sus auxiliares de cumplimiento, v. JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor...*, op. cit., pp. 488-498. Por su parte, el art. 1596 Cc. dispone la responsabilidad objetiva del contratista “del trabajo ejecutado por las personas que ocupare

otro lado, en términos generales, por resultar una cuestión de naturaleza interna, *res inter alios acta*, la índole o carácter de la relación que media entre auxiliar y deudor del acreedor resulta indiferente a efectos de reconocer la responsabilidad contractual indirecta del deudor frente a su acreedor.⁹⁴⁰

Con la aprobación de la normativa que regula el contrato de transporte terrestre de mercancías, el sistema de responsabilidad español se ha sumado a las corrientes que propugnan de manera expresa la responsabilidad del porteador por los actos de sus dependientes y sus auxiliares.⁹⁴¹ Así, el artículo 47.3 LCTTM, inspirado en el artículo 3 CMR,⁹⁴² no hace sino establecer, sin que quepa lugar a dudas, la responsabilidad del porteador por “*los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones*”, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones.⁹⁴³

en la obra”, que no se fundamenta en una culpa personal del primero, *in eligendo* o *in vigilando*. *Vid.* al respecto, TORRALBA SORIANO, O. V., “La responsabilidad...”, *op. cit.*, pp. 1152-1153; JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor...*, *op. cit.*, pp. 57-62, 140 ss., 328-335, en referencia, este último, a la responsabilidad contractual indirecta, en general, y a la particular del contratista *ex art.* 1596 Cc.

En el ámbito concreto del transporte, la responsabilidad del porteador por los actos y omisiones de sus auxiliares supone una plasmación específica de esta responsabilidad contractual indirecta que el ordenamiento jurídico consagra de forma implícita. *Vid.* en los transportes terrestres, EMPARANZA SOBEJANO, A., “El transporte internacional de mercancías por ferrocarril (COTIF-CIM)”, en CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J. L. (DIR.), *El contrato de transporte*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2003, p. 438; PUETZ, A., *Régimen jurídico de la utilización de vagones particulares en tráfico ferroviario*, TDJ, 2008, p. 408, nota 1131. GÓRRIZ LÓPEZ, por su parte, analiza las condiciones para que se produzca la responsabilidad del deudor por sus auxiliares. Requisitos que coinciden básicamente con los que permiten identificar la figura de estos últimos (GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, *op. cit.*, pp. 649-652).

⁹⁴⁰ Cfr. JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor...*, *op. cit.*, p. 57. La relación interna entre porteador contractual y auxiliar resulta irrelevante tanto respecto de la responsabilidad contractual del primero frente a su acreedor como de la responsabilidad objetiva indirecta que asimismo asume.

⁹⁴¹ La doctrina constata el principio consolidado en Derecho uniforme del transporte y en los Derechos internos por el cual todo porteador responde frente al cargador y terceros perjudicados por los actos y omisiones dañinos ocasionados por su personal dependiente. Régimen que se extiende al personal independiente siempre que el porteador “se reserve el control y la dirección de los cometidos desempeñados por su representante” (PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, *op. cit.*, p. 579).

⁹⁴² Aun cuando el CMR no contiene expresamente una regulación específica del contrato de transporte con subtransporte, se deduce de su art. 3 la posibilidad de que el porteador contractual ejecute el transporte encargándolo a terceros, sean dependientes o auxiliares independientes (ZURIMENDI ISLA, A., “Régimen jurídico...”, *op. cit.*, pp. 122-123), estableciéndose la responsabilidad del primero, no sólo por sus propios actos y omisiones, sino también por “*los de sus empleados y de todas las otras personas a cuyo servicio él recurra para la ejecución del transporte, cuando tales empleados o personas realizasen dichos actos y omisiones en el ejercicio de sus funciones*”, inciso final, que aun no habiendo sido previsto de forma expresa en la LCTTM, se entiende aplicable vía interpretativa. A este respecto, PUETZ, A., “Artículo 47. Supuestos...”, *op. cit.*, pp. 571-572.

⁹⁴³ Para un análisis comparativo del citado precepto respecto de la normativa internacional, especialmente CMR y Reglas Uniformes CIM, v. PUETZ, A., “Artículo 47. Supuestos...”, *op. cit.*, pp. 569-574. Asimismo, EMPARANZA SOBEJANO, A., “Artículo 6...”, *op. cit.*, p. 106, que apunta, al considerar que el porteador efectivo ha de llevar a cabo su actuación en su propio nombre, que los empleados del porteador contractual no revisten la condición de tal, lo que no impide “que el porteador contractual deba responder

Se prevé, de este modo, que el cargador – o persona legitimada, por entenderse el contrato de transporte perteneciente a la categoría de los contratos a favor de tercero – , a través de la correspondiente reclamación *ex contractu* frente al porteador, pueda ver así satisfecho su eventual derecho a una indemnización derivada del cumplimiento defectuoso o incumplimiento del contrato celebrado con el porteador contractual: en este caso, la cooperativa de trabajo asociado de transporte o la cooperativa de transportistas.⁹⁴⁴

Sin embargo, que el punto de partida venga determinado por la responsabilidad contractual del porteador con el que el cargador usuario contrató el transporte, no implica que terminen aquí las opciones del legitimado activamente de ver satisfechos sus derechos, pero, en principio, la responsabilidad que pueda corresponder a los auxiliares, dependientes o independientes, del deudor de la obligación de transporte frente al cargador no puede calificarse de contractual por ser aquéllos, por definición, terceros ajenos a la relación contractual principal que vincula cargador y porteador contractual y de la cual se deriva la obligación de transporte.⁹⁴⁵

2.2.1. Responsabilidad de los socios de una cooperativa de trabajo asociado de transporte

En particular, en lo que respecta a los auxiliares dependientes de la cooperativa de trabajo asociado de transporte, los socios trabajadores pueden quedar obligados a la reparación de los daños causados en virtud de la responsabilidad aquiliana basada en el

de la actuación realizada por todos los auxiliares, empleados dependientes o independientes, de los que se valga para llevar a cabo el transporte (art. 47.3º LCTTM)”.

⁹⁴⁴ Este ha de ser en principio el punto de partida, pues el deudor es el único que potencialmente puede responder contractualmente frente al acreedor (JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor...*, op. cit., pp. 59-62).

⁹⁴⁵ La doctrina entiende con carácter general que la responsabilidad del auxiliar frente al acreedor del deudor y principal es de naturaleza extracontractual, entre otros, JORDANO FRAGA, F., *La responsabilidad del deudor...*, op. cit., pp. 65-67 y 112; TORRALBA SORIANO, O. V., “La responsabilidad...”, op. cit., p. 1162. Este segundo autor considera que “el acreedor, además de dirigir su acción *ex contractu* contra el deudor pued[e] también demandar al auxiliar *ex delicto*, lo cual es admitido por la doctrina en los supuestos en los que, como en el caso de incumplimiento de una obligación por causa de los auxiliares, un mismo hecho engendra acciones de responsabilidad diversas frente a personas también diversas, teniendo en cuenta que la concurrencia de demandados o de deudores no multiplica ni acrecienta el derecho a la indemnización”. En particular, en el sector de los transportes, v. por todos, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., pp. 653-654, que aporta los argumentos para fundamentar la argumentación de la naturaleza extracontractual de la responsabilidad de los auxiliares del porteador frente al acreedor de la relación principal.

principio general de *alterum non laedere* (esto es, la máxima de abstención de un comportamiento lesivo para los demás), de conformidad con lo establecido en el artículo 1902 Cc.⁹⁴⁶

En cualquier caso, en el supuesto de darse tales circunstancias, será de aplicación el artículo 63 LCTTM, que, al igual que las cláusulas Himalaya que se establecen en similares normas,⁹⁴⁷ prevé la aplicación del régimen de responsabilidad previsto en el capítulo V de la Ley “*a toda acción que persiga una indemnización por daños y perjuicios derivados del transporte, con independencia de cuál sea el procedimiento a través del que se ejercite o su fundamento contractual o extracontractual, tanto si se hace valer frente al porteador como si se dirige contra sus auxiliares*”.⁹⁴⁸

⁹⁴⁶ De acuerdo con los art. 37 y 38 LOTT (ampliamente desarrollados por el ROTT), en las controversias que se susciten en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre se presumirá la existencia de un acuerdo de sometimiento al arbitraje de las juntas arbitrales de transporte cuando la cuantía no exceda de 6.000 euros y las partes no hubieran manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del inicio (o del momento en que debiera haberse iniciado) el servicio o la actividad contratada. Al respecto, v. SÁNCHEZ-GAMBORINO, F., “Juntas arbitrales de transporte. Actividades de mediación”, en MARTÍNEZ SANZ, F., (DIR.), *Manual...*, op. cit., pp. 249-251; RIBELLES ARELLANO, J. M., “El transporte nacional de mercancías por carretera”, en CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J. L. (DIR.), *El contrato...*, op. cit., pp. 348-352, quien manifiesta sus dudas acerca de su constitucionalidad antes y después de la STC núm. 174/1995 de 23 de noviembre (RTC\1995\174). Esto implica que cuando se den las circunstancias legal y reglamentariamente establecidas, las reclamaciones derivadas de un contrato de transporte habrán de conocerse por las juntas arbitrales. Sin embargo, entendiendo así que se trata de una presunción que juega en el marco de un contrato de transporte, no parece posible someter ante éstas las reclamaciones extracontractuales contra los auxiliares dependientes o independientes. Cuestión distinta, en el caso de las cooperativas de transportistas, sería entender que el legitimado activamente pueda presentar una reclamación contractual frente al auxiliar independiente, socio transportista, en virtud de la calificación del socio como porteador efectivo vinculado por un contrato de subtransporte (siempre que se diera contenido legal al régimen de responsabilidad que doctrinalmente se atribuye a esta figura o, reclamando el destinatario frente al socio que le entrega las mercancías en destino, se calificara el contrato como contrato a favor de tercero).

⁹⁴⁷ Al respecto, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., pp. 654-660; GABALDÓN GARCÍA, J. L. / RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3ª ed., Marcial Pons, Madrid/Barcelona, 2006, pp. 589-590; ARIAS VARONA, F. J., *Manipulación portuaria...*, op. cit., pp. 55-56. Ponen de manifiesto que la finalidad que se persigue con ello es salvaguardar el modelo de responsabilidad acuñado en especial para el porteador, evitando de este modo que, consecuencia de la aplicación de las normas de responsabilidad extracontractual, el que ejercita la acción pueda eludir, en particular, las limitaciones a la indemnización previstas y que, en última instancia, el porteador se vea obligado a responder en vía de regreso frente a alguno de sus auxiliares, sin amparo del régimen especial que le corresponde, en supuestos en los que éste habría de ser aplicado.

⁹⁴⁸ Como se comentaba puntualmente en un apartado anterior, este precepto supone una ampliación, respecto de lo establecido en el art. 28.1 CMR (que le sirve de inspiración), de las disposiciones aplicables en materia de responsabilidad, pues mientras en el texto del Convenio el sujeto frente al cual se ejercita la acción puede prevalerse de las disposiciones de la norma que determinen o limiten las indemnizaciones debidas o incluso excluyan la responsabilidad del transportista, en el texto legal se declara aplicable el capítulo V en todo su contenido.

La doctrina considera que en el término “auxiliares” han de entenderse incluidos tanto los dependientes como los independientes,⁹⁴⁹ de forma que la limitación de la responsabilidad (extracontractual) del auxiliar de la cooperativa de trabajo asociado que ha llevado a cabo la ejecución material del transporte entrará en juego, tanto si la cooperativa actúa a través de su base social (socios trabajadores), como si confía el transporte a terceros transportistas, por cumplir las funciones de una agencia de transporte o, siendo empresa transportista, acuda a la vía excepcional de la colaboración prevista en el artículo 97 LOTT.

2.2.2. Alcance de la previsión del artículo 5.3 LCTTM

Por otro lado, como ya se ha dejado apuntado al analizar la contratación del transporte por parte de las cooperativas de trabajo asociado, el artículo 5.3 LCTTM dicta que “*los socios*” integrados en este concreto tipo cooperativo dedicado al transporte “*sólo podrán contratar el transporte en nombre de la cooperativa a la que pertenecen, quedando ésta obligada como porteador frente al cargador con quien contraten aquéllos*”. Derivados de esta declaración legal se planteaban dos interrogantes en torno al alcance de la obligación que habría de soportar la entidad cooperativa consecuencia de la actuación del socio. En primer lugar, cabe preguntarse si la cooperativa quedaría igualmente obligada cuando el socio (no transportista por carecer de título habilitante para la prestación de los transportes) contrata sin hacer constar que lo hace en nombre de la cooperativa. En un segundo término sería necesario plantearse si el socio sin poderes puede llegar a obligar con sus actos a la cooperativa.⁹⁵⁰

En el primer supuesto, la norma establece que el socio (habría de entenderse socio trabajador, por ser el que en su caso podría llegar a plantear en el mercado alguna confusión en relación a su habilitación) únicamente puede contratar el transporte si lo hace en nombre de la cooperativa, por lo que, en aras de la protección del mercado y, en

⁹⁴⁹ Al respecto, EMPARANZA SOBEJANO, A., “Artículo 63. Aplicación...”, op. cit., pp. 760-761, que coloca al empleado del porteador o a la persona contratada por el porteador para la ejecución del transporte (con independencia por tanto de que se encuentre o no dentro de su ámbito de organización) en la posición de auxiliar que puede alegar el art. 63 LCTTM, siempre que haya actuado en el marco de la actividad que le ha encargado desarrollar el porteador.

⁹⁵⁰ La doctrina considera, como se ha visto, que la LCTTM no tiene por qué afrontar, “la posible invalidez o ineficacia de los pactos alcanzados por el cooperativista que, en su caso, carezca de poderes para actuar en nombre de la cooperativa o que no informe a la persona con la que contrate de que está actuando en nombre de aquélla, y la responsabilidad en que pudiera incurrir por ello” (SIDERA LEAL, E., “Artículo 5. Contratación...”, op. cit., p. 98).

concreto, del usuario cargador, tercero de buena fe, con el que en particular contrata, sería conveniente presumir que siempre que el socio lleve a cabo una contratación lo hace en nombre de la entidad a la que pertenece, pues él, por sí mismo, nunca podría llevar a cabo el transporte amparado en la legalidad administrativa. Ello sin perjuicio de las consecuencias que a nivel interno pudieran derivarse para el socio.

La segunda cuestión, relacionada asimismo con la anterior, habría de resolverse en este mismo sentido, pues el precepto legal no especifica el socio que puede obligar a la cooperativa con sus actos (socio facultado para ello o socio administrador o expresión similar), sino que deja abierta la posibilidad de entender que cualquier socio podría contratar en nombre de la cooperativa.⁹⁵¹

Si se diera la opción de entender que el socio trabajador puede contratar con el usuario y que de esta contratación – por excederse el socio de sus funciones o considerarse que es nula, al no declarar su contratación en nombre ajeno y no tener capacidad para contratarlo en nombre propio – no se deriva la obligación de la cooperativa de asumir el transporte (y los daños que eventualmente pudieran concurrir), el cargador usuario (entiéndase, de buena fe) quedaría totalmente desamparado en una situación en la que se da una apariencia de contratación por parte de la cooperativa, puesto que se ha establecido legalmente que el socio sólo puede contratar en nombre de la misma y ésta es la única habilitada legalmente para llevar a cabo el transporte.

La protección del usuario cargador no impediría, sin embargo, que en el ámbito interno se accionaran las responsabilidades del socio correspondientes, pudiendo ser éste sancionado, según se hubiera hecho constar en los estatutos sociales, incluso con su expulsión (de ser calificada tal actuación de falta muy grave, art. 18 LC). En caso de incumplimiento la cooperativa pues quedaría sujeta a la responsabilidad contractual

⁹⁵¹ Aun en ámbitos y con implicaciones distintas, la doctrina y la jurisprudencia han optado por mantener la validez de los contratos con terceros de buena fe. En relación con la operatividad de la cooperativa con terceros no socios, la doctrina considera que, en base a las normas de Derecho privado patrimonial (entre otras razones), se exige “el mantenimiento de la validez de los contratos celebrados con terceros de buena fe pese a la violación de los preceptos legales que prohíben o limitan la actividad económica cooperativa con no socios” (PANIAGUA ZURERA, M., *La sociedad cooperativa...*, op. cit., p. 165). Asimismo, la STS de 16 de febrero de 1986 (RJ\1986\687), estima que “el incumplimiento de tal requisito [referido a la necesidad de autorización de la autoridad laboral del art. 10.1 del Reglamento de 1978] podrá afectar en todo caso a la existencia de referidos entes cooperativos, más no, en principio al menos, a los negocios jurídicos por ellos celebrados con terceras personas” (FJ 3º, 4º).

indirecta patrocinada por el artículo 47.3 LCTTM, al igual que el socio trabajador que contrara en nombre de la cooperativa y frente al cual se presentara una reclamación aquiliana podría aducir el juego del artículo 63 LCTTM.

2.2.3. Responsabilidad de los socios transportistas

Es necesario apuntar en primer lugar que una cuestión distinta a la que aquí se pretende tratar es el caso de que los socios no sujetos a una cláusula de exclusividad con la cooperativa de transportistas de la que son parte contrataran, al margen de la misma, un transporte con clientes propios, en el que se produjeran los hechos generadores de la responsabilidad. El transportista (aunque socio cooperativista) respondería como porteador contractual de igual forma que lo haría un empresario transportista ajeno a una vinculación cooperativa, quedando al margen la entidad a la que pertenece, pues, además de no existir vínculo alguno entre el legitimado activo y la propia sociedad, y habiendo contratado directamente el transportista con el usuario, en virtud de la disposición adicional 3ª LC, *“los acreedores personales de los socios no tendrán derecho alguno sobre los bienes de las cooperativas ni sobre las aportaciones de los socios al capital social, que son inembargables. Todo ello, sin menoscabo de los derechos que pueda ejercer el acreedor sobre los reembolsos, intereses y retornos que correspondan al socio”*.⁹⁵²

Respecto a la responsabilidad de los socios transportistas en el supuesto de intervenir una cooperativa de transportistas como porteador contractual en un contrato de transporte, la situación adquiere tintes distintos en función de la línea argumental que se considere más adecuada, acerca de la naturaleza de la relación que vincula cooperativa y socio ejecutor del transporte y de la consecuente actividad cooperativa que tiene como propósito ofrecer al mercado los servicios de transporte de los socios y, por ende, la ejecución del transporte contratado por aquélla con el cargador.

De considerarse esencialmente que el vínculo que media entre la sociedad cooperativa y el socio es de naturaleza puramente societaria y que éste no asume en nombre propio a través del clausulado estatutario la obligación de ejecución del

⁹⁵² En cualquier caso, estos supuestos no son tan claros como podría pensarse al no exigirse la forma escrita en los contratos de transporte. Será así una cuestión de prueba vincular o no, en el caso concreto, a la cooperativa de transportistas como porteador contractual.

transporte frente a aquélla – o en otras palabras, si se entiende que el socio que ejecuta el transporte contratado por la entidad cooperativa es un auxiliar dependiente integrado en la organización empresarial –, el legitimado activamente para ejercitar una acción de responsabilidad por cumplimiento defectuoso o incumplimiento del contrato de transporte únicamente podría interponer frente a tal auxiliar una reclamación vía extracontractual prevista en el artículo 1902 Cc. Al igual que en el caso de las cooperativas de trabajo asociado, serían asimismo aplicables las limitaciones a la indemnización por los daños y perjuicios causados y las restantes disposiciones reguladoras de la responsabilidad contenidas en el capítulo V de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías *ex art. 63 LCTTM*.

De apreciarse la certeza o legitimidad de la calificación del socio transportista como porteador efectivo – esto es, auxiliar independiente de la cooperativa, que asume la obligación de la ejecución del transporte, bien a través de las cláusulas estatutarias, bien por entenderse implícito un contrato de transporte –, la situación en lo que a la responsabilidad del mismo frente al cargador o destinatario legitimado activamente se refiere debería variar. Sin embargo, la realidad es otra y la responsabilidad del socio, porteador efectivo, parece no verse tan afectada como en un principio pudiera parecer, debido al vacío existente en la regulación jurídico privada de esta figura, pues, como ya se ha apuntado en varias ocasiones, en la tramitación parlamentaria de la Ley, del artículo 6 LCTTM, de título “la responsabilidad de los porteadores efectivos”, se eliminó cualquier contenido referente a la misma.

De esta forma, el cargador o el destinatario legitimado tiene, sin lugar a dudas, abierta la vía extracontractual para actuar contra el socio transportista que llevó a cabo materialmente el transporte contratado por la cooperativa (sin perjuicio, claro está, de la responsabilidad contractual de ésta).⁹⁵³ Responsabilidad a la que en cualquier caso

⁹⁵³ El hecho, sin embargo, de entablar la reclamación como acción de responsabilidad extracontractual frente al socio transportista no impediría al Tribunal que conoce del asunto resolver finalmente en base a las reglas de la materia de responsabilidad contractual si así lo considerase oportuno, en virtud de la doctrina de unidad de la culpa civil, entre responsabilidad contractual y extracontractual, y de los principios *iura novit curia* y *da mihi factum, dabo tibi ius*. *Vid.* al respecto, DIEZ-PICAZO, L., *Derecho de daños*, Civitas, Madrid, 1999, pp. 260-268; REGLERO CAMPOS, L. F., “Conceptos generales y elementos de delimitación”, en ID. (COORD.), *Tratado de responsabilidad civil*, 2ª ed., Thomson-Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2003, pp. 142-143. En este sentido también, las STS núm. 394/1998 de 6 de mayo de 1998 (RJ\1998\2934), FJ 3º; STS núm. 553/1998 de 9 de junio de 1998 (RJ\1998\3717), FJ 7º; y, más recientemente STS núm. 742/2008 de 18 de julio de 2008 (RJ\2008\4720), FJ 2º; la primera de las cuales declara que “ha de tenerse en cuenta que la moderna jurisprudencia ha acunado la doctrina de la unidad

habrán de aplicarse las disposiciones contenidas en el capítulo V de la LCTTM en virtud de lo preceptuado en el artículo 63 LCTTM.

En el caso, sin embargo, de que se apreciara la existencia de un contrato de transporte implícito en la relación entre cooperativa (porteador contractual) y el socio (porteador efectivo), y en virtud de la categorización del contrato de transporte como un contrato a favor de tercero, el destinatario, no así el cargador, estaría legitimado para entablar una acción de reclamación por daños y perjuicios vía contractual frente al concreto transportista efectivo que hace entrega de las mercancías.⁹⁵⁴ Como en el caso de las cooperativas de transportistas se ha llegado a la conclusión de que el socio transportista no puede a su vez subcontratar con otro porteador efectivo – porque, además de no resultar de la práctica habitual, sería una forma de evitar la (cuasi) necesaria actuación de la cooperativa a través de uno de sus socios habilitados (impuesta en virtud del art. 61.1 LOTT) –, será normalmente el propio socio, el que entregue las mercancías en destino al consignado como destinatario (salvo que el envío se repartiera por tramos entre varios de los socios cooperativistas), pudiendo así éste reclamar por vía contractual frente al socio.

Con objeto de superar la incertidumbre que se genera, de *lege ferenda*, sería recomendable dotar de nuevo de sentido y contenido a la actual simple mención del porteador efectivo de la Ley 15/2009, con el fin de garantizar básicamente al legitimado activo, fuera cargador fuera destinatario, la posibilidad de reclamar vía contractual, no sólo frente al porteador contractual (cooperativa), sino también frente al porteador efectivo, en definitiva el sujeto en cuyo poder se hallaban las mercancías cuando se produjeron los hechos dañosos. De esta forma, siendo el socio transportista considerado porteador efectivo, de sus acciones y omisiones habría de responder frente al legitimado activamente, por un lado, la cooperativa como porteador contractual (en base a la

de la culpa civil, que permite, sin que ello suponga incongruencia de la resolución ni indefensión en los demandados, en determinadas ocasiones, y siempre que [...] los hechos sirvan de fundamento para cualquiera de ambas acciones, la de responsabilidad contractual y la extracontractual, admitir una u otra acción, siquiera, insistimos, no hubiera sido calificada acertadamente en la demanda, pues lo importante e inmutable son los hechos, en tanto que la cita legal es alterable por el principio contenido en el brocardo, «da mihi factum, dabo tibi ius» (FJ 3º).

⁹⁵⁴ EMPARANZA SOBEJANO, A., *El concepto de porteador...*, op. cit., pp. 416-419, que previene de la necesidad de que el vínculo entre porteador contractual y porteador efectivo esté basado en un contrato de subtransporte para que, en virtud del derecho adquirido *ex contractu*, pueda reclamar frente al porteador efectivo la reparación de los daños causados.

responsabilidad contractual indirecta, y a cuya iniciativa responde la actuación del auxiliar independiente) así como, también vía contractual, el propio socio (siempre y cuando, como se ha dicho, se diera contenido, y fuera en su caso aplicable, el régimen de responsabilidad legal de la figura del porteador efectivo).

2.2.4. Responsabilidad del socio transportista frente a la cooperativa de transportistas a la que pertenece

En los anteriores supuestos, el núcleo central del análisis se orienta hacia las posibilidades resarcitorias a las que podría, en su caso, recurrir el legitimado activamente (cargador o destinatario) para interponer una acción de indemnización por daños y perjuicios derivados del contrato de transporte frente al porteador contractual o, en su caso, frente al porteador efectivo, o una acción extracontractual directamente contra el socio transportista.

Puede, sin embargo, que el cargador o destinatario legitimado para entablar la acción desestime cualquier actuación frente al porteador efectivo causante del daño y se dirija, vía reclamación contractual, únicamente contra la sociedad cooperativa, en su calidad de porteador contractual. La entidad, de fallarse a favor del primero, habría de satisfacer la indemnización correspondiente y podría, en su caso, repetir contra el socio transportista ejecutor del transporte por ser durante el desarrollo del mismo donde se produjeron los hechos generadores de la responsabilidad.⁹⁵⁵

Ha de entenderse, en cualquier caso, que la acción en vía de regreso habrá de llevarse a cabo atendiendo al contenido de la relación interna que los vincula y que se halla contenida especialmente en los estatutos sociales, sin perjuicio de los pactos

⁹⁵⁵ Este supuesto, del que en cualquier caso no se han encontrado ejemplos en la práctica jurisprudencial, se circunscribe a la hipótesis presentada en la que se acepta la presencia de contratos de transporte implícitos en la relación entre cooperativa y socio transportista. Se ha visto, como en el caso de considerarse una relación subordinada entre cooperativa y socio, la cooperativa respondería de acuerdo a su responsabilidad contractual indirecta y el socio, caso de que se planteara frente a él una reclamación vía extracontractual, podría hacer valer el art. 63 LCTTM, para que la entidad cooperativa no tuviera que asumir en vía de regreso una indemnización superior a la que habría tenido que afrontar de aplicarse el régimen contractual. La previsión de las cláusulas Himalaya (art. 63 LCTTM, en el caso español) pretende esencialmente garantizar que el porteador pueda ampararse en el sistema de responsabilidad que le corresponde como tal en el supuesto de que el auxiliar dependiente (o independiente) que ha hecho frente a una reclamación extracontractual accionada por el legitimado activamente le reclamara vía de regreso a su vez el importe íntegro de la indemnización que al margen de la regulación contractual ha tenido que abonar (en este aspecto, entre otros, EMPARANZA SOBEJANO, A., “Artículo 63. Aplicación...”, op. cit., pp. 760-761).

individuales que hayan podido acordarse (salvaguardando los valores cooperativos de igualdad y equidad) y de la aplicación de las normas contractuales correspondientes.

De este modo, se parte de la idea de la existencia de un vínculo societario cooperativo base entre la sociedad cooperativa y los socios cooperativistas del que nace una actividad cooperativa en la que se entiende materializado, si bien de forma implícita, un contrato de transporte ejecutado por el transportista socio. Como se ha señalado al apuntar el sistema de fuentes que sería aplicable en este supuesto, habría que conjugarse el régimen societario establecido principalmente en los estatutos y el régimen contractual. Puesto que la mayoría del contenido de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías es de naturaleza dispositiva, no existe inconveniente en considerar aplicable preferentemente lo pactado por las partes, cooperativa y socio, en virtud de su autonomía de la voluntad (los pactos individuales, de existir y considerarse válidos por no atentar contra los valores cooperativos de igual y equidad, reflejados en parte en el art. 16.2.c) LC), y las cláusulas estatutarias, que establecieran cuestiones al respecto (entre las que cabría considerar el concreto elenco de derechos y deberes de los socios en su relación interna con la entidad).

La cuestión surge en el momento en que en las normas contractuales se establece la imperatividad del contenido de alguno de sus preceptos. Dado que en esta línea argumental se defiende la existencia de un contrato de transporte implícito, la consecuencia lógica sería considerar aplicables de manera preferente tales normas imperativas (entre las que se encuentra el régimen de responsabilidad del porteador) frente a las estipulaciones particulares acordadas por las partes. Sin embargo, las circunstancias que rodean la ejecución del transporte por parte del socio transportista revisten cierta singularidad y distan de poder asimilarse completamente a un supuesto habitual en el tráfico entre un porteador contractual y un porteador efectivo.

Un operador de transporte – por ejemplo, una agencia de transporte de mercancías, o incluso una empresa transportista (sin título habilitante de operador) en los supuestos excepcionales de colaboración del art. 97 LOTT – queda vinculado al transportista que efectivamente realiza el transporte mediante el respectivo contrato de transporte. Se trata pues de una relación que nace, se desarrolla y finaliza en el exclusivo marco de un contrato de transporte (incluso en aquellos casos en los que

pudiera acordarse una relación de prestación de servicios de carácter continuado en virtud del art. 8 LCTTM).

Por su parte, cuando interviene una cooperativa de transportistas asumiendo la posición de porteador contractual, este contrato de transporte implícito proviene, se define y se desarrolla en el ámbito y en función de una relación societaria preexistente; que se configura como origen y como fin de tales relaciones contractuales,⁹⁵⁶ dado que la incorporación del transportista a la vida cooperativa y su eventual baja de la misma suponen el inicio y el fin de su condición de socio y beneficiario principal de los servicios de comercialización de transporte que proporciona la entidad cooperativa (captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios, según la dicción del art. 61.1 LOTT).⁹⁵⁷

El régimen de responsabilidad del porteador contenido en el capítulo V de la Ley 15/2009 es pues de naturaleza imperativa por declaración expresa del artículo 46 LCTTM, planteándose por ello la duda acerca de la legalidad del establecimiento de una cláusula que modifique la responsabilidad del socio causante del daño frente a la entidad cooperativa, puesto que podría alegarse la indisponibilidad del régimen de responsabilidad establecido por tal normativa contractual.

Sin embargo, atendiendo principalmente al razonamiento expuesto y a la idea de que con la constitución de la entidad cooperativa se pretende el desarrollo de una empresa común encaminada a satisfacer las necesidades y aspiraciones económicas y sociales de sus miembros, parece posible que estatutariamente se establezcan

⁹⁵⁶ En las cooperativas de consumo, por ejemplo, en las que, como se ha visto, algunos autores incluyen las cooperativas de comercialización, la relación de cambio contiene todos los elementos que permiten asimilarla a una compraventa, a un arrendamiento, mandato o, en general, a una forma de contrato; pero no debe olvidarse que la relación societaria y la de cambio conservan una unidad funcional y estructural (TRUJILLO DÍEZ, I. J., “Las relaciones mutualistas...”, op. cit., p. 128).

⁹⁵⁷ En un sentido similar la doctrina señala varios supuestos ejemplificativos de la influencia del ámbito societario en la relación contractual de cambio estipulado entre la cooperativa y su socio: parte del contenido del contrato puede venir recogido en los propios estatutos sociales, en el reglamento de régimen interno o estar dispuesto en acuerdos de los órganos sociales; el principio de relatividad de los contratos puede ser moderado por el principio cooperativo de igualdad de trato; la doble condición de socio y usuario puede suponer una alteración en los presupuestos ordinarios de responsabilidad por incumplimiento por parte de la cooperativa; o la baja o expulsión social puede vincularse estrechamente a los supuestos de resolución por incumplimiento contractual (VARGAS VASSEROT, C., *La actividad cooperativizada...*, op. cit., en esp., p. 162).

condiciones de responsabilidad del socio transportista distintas, eso sí, frente a la sociedad cooperativa de la que forma parte.

Quedaría en cualquier caso garantizada, por quedar al margen de la relación societaria cooperativa, siéndole por tanto aplicable el régimen imperativo contenido en la Ley del contrato de transporte terrestre, la eventual indemnización que correspondiera al cargador o destinatario legitimado en el ejercicio de la acción contractual frente a la cooperativa, porteador contractual, e incluso, de dotarse de contenido la noción de porteador efectivo,⁹⁵⁸ frente al socio transportista ejecutor material del transporte.⁹⁵⁹

Así pues parece que en los estatutos sociales podría, por ejemplo, incluirse una cláusula de reparto o distribución del riesgo de la responsabilidad por los daños y perjuicios generados por los socios en el desarrollo de la actividad cooperativa relativa al transporte, de forma que la colectividad de socios se hiciera cargo de soportar las eventuales indemnizaciones por daños y perjuicios (asumidas por la sociedad en su conjunto o en igual proporción por cada uno de los socios), siempre y cuando (como sería lógico establecer) no se calificase de dolosa la actuación del socio transportista en la ejecución del transporte en el que se han producido los daños, en cuyo caso, habría éste de abonar la totalidad del importe indemnizatorio.⁹⁶⁰

⁹⁵⁸ Vacío el régimen de responsabilidad del porteador efectivo en la actual LCTTM, frente al mismo (socio transportista, en este caso), el cargador o destinatario legitimado, como se ha expuesto, podría entablar una acción de responsabilidad extracontractual (en la que, como auxiliar del porteador contractual, se aplicaría el régimen de responsabilidad del capítulo V de la Ley *ex art.* 63 LCTTM), o bien, considerando el contrato de transporte perteneciente a la categoría de contratos a favor de tercero, el destinatario podría actuar vía contractual frente al socio transportista que le hiciera entrega de las mercancías en destino, aplicándosele igualmente el régimen imperativo de responsabilidad por quedar tal relación fuera del ámbito societario que vincula cooperativa y socios.

⁹⁵⁹ La doctrina, como se ha visto, apoya la idea de que las relaciones entre porteador contractual y porteador de hecho pueden adoptar fórmulas diversas, pero apunta PULIDO BEGINES que “ello no afectará al régimen de responsabilidad imperativamente establecido” (en esta línea también, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., p. 649, que señala que el tipo de relación que se entable no incide en la valoración del cumplimiento y de la imputación de las obligaciones contractuales). Esta afirmación puede entenderse dirigida a señalar que sea cual sea el tipo de relación entre porteadores, no quedará comprometido el régimen de responsabilidad del porteador contractual frente al cargador usuario (o, de estar expresamente establecido, el del porteador efectivo frente al legitimado activo; régimen que se eliminó en la LCTTM), pues este autor apunta a continuación que uno de los principales fundamentos que justifican la dualidad de conceptos, porteador contractual y sustituto, es la voluntad de “reforzar la posición de los usuarios de los servicios de transporte, dotando de carácter imperativo al régimen de responsabilidad que respecto a él asumen cualquiera de los ejecutores”, mientras que en las relaciones internas entre porteadores, se parte del presupuesto “de que siendo todos ellos profesionales del transporte [...], no merecen protección específica, por lo que en este ámbito se instaura un marco de completa autonomía de la voluntad” (PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador...”, op. cit., pp. 562-563).

⁹⁶⁰ De esta forma, el socio objeto de reclamación en vía de regreso por parte de la cooperativa que ha satisfecho una indemnización por daños frente al cargador o destinatario legitimado podría alegar que, en

3 RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

En un plano jurídico diferente se encuentra la responsabilidad que desde un punto de vista administrativo corresponde a las entidades cooperativas que desarrollan sus actividades en el sector de los transportes, tanto como empresas propiamente dichas de transporte o como organizaciones dedicadas a la intermediación (bien sea con destino a un mercado de carácter externo, bien casi exclusivamente interno).⁹⁶¹

3.1. Responsabilidad administrativa de las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte

En lo que respecta a las cooperativas de trabajo asociado de transporte, reglamentariamente se les otorgan los mismos derechos y deberes que corresponden al resto de empresas transportistas o de la actividad auxiliar o complementaria a la que en cada caso estén dedicadas (art. 52.3 ROTT). Ello supone que el cumplimiento del régimen *iuspublicista* al que están sometidas no supone en principio especialidad alguna distinta del común, debiendo delimitar las exigencias administrativas que le corresponden, en cada caso, como empresa transportista o como operador de transporte de mercancías, y sin que, en ningún caso, las cooperativas puedan alterar a través de sus

base a la relación interna entre ambos, la responsabilidad que le corresponde es menor o incluso inexistente, debiendo hacerse cargo la colectividad de socios de la parte restante. *Vid.* al respecto IRIBARREN BLANCO, M., “Cooperativas de transportistas...”, op. cit., pp. 894-896, aunque en el momento de su redacción se encontraba vigente el régimen establecido por el Código de comercio, de carácter predominantemente dispositivo (por todos, EMPARANZA SOBEJANO, A., “El alcance normativo de la proyectada regulación del contrato de transporte terrestre”, en MARTÍNEZ SANZ, F. / PETIT LAVALL, M. V. (DIRS.), *Aspectos jurídicos...*, op. cit., pp. 202-203).

La mayoría de las normas cooperativas, estatal o autonómicas, no establecen disposiciones expresas a este respecto, salvo, de entenderse así, en el caso de la LCCV 2003, que dispone, con carácter general para cualquier clase cooperativa, que “*la responsabilidad de los socios por el cumplimiento de las obligaciones que contraigan en el uso de los servicios cooperativos será ilimitada, salvo en el supuesto previsto en el artículo 69.3 de esta Ley*” (art. 4.3 LCCV). Entendiéndose que, en el uso de los servicios de comercialización del transporte que presta la cooperativa a sus socios transportistas, el socio contrae la obligación de la ejecución diligente (y conforme a la normativa administrativa y contractual) de los servicios de transporte a él asignados, se origina la responsabilidad (ilimitada) del socio de llevar a cabo el transporte custodiando las mercancías y entregándolas incólumes en destino en los términos pactados.

⁹⁶¹ En este aspecto se pretende dar una visión general del sistema al que vienen sometidos estos tipos cooperativos y en especial de aquellos extremos en los que se prevé alguna especialidad bien por aplicación de la ley bien por interpretación jurisprudencial.

normas estatutarias las disposiciones, “de ineludible cumplimiento”, establecidas en la normativa de ordenación de los transportes terrestres.⁹⁶²

Prueba de ello es la doctrina legal que sienta el Tribunal Supremo en su Sentencia de 5 de febrero de 2008,⁹⁶³ al entender aplicable a las cooperativas de trabajo asociado de transporte la infracción contenida en el artículo 140 apartado 17 LOTT (en relación con los art. 17.1 y 54 LOTT), que califica de infracción muy grave la realización de transportes discrecionales de mercancías incumpliendo alguno de los siguientes requisitos: “*la autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la autorización, gestionando el transporte a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial*” (punto primero del apartado 17) o “*la obligación del titular de la autorización o licencia de transporte de asumir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización o licencia*” (punto segundo del apartado 17).

Suponía una práctica relativamente habitual en algunas cooperativas de trabajo asociado de transporte la contratación y facturación de los transportes al usuario directamente por parte de los propios socios (no transportistas), especialmente en aquellos casos en los que se había interpretado que la normativa cooperativa correspondiente así lo permitía (v. gr. art. 97.2.a) LCCV). El Tribunal Supremo pone fin a esta situación estimando que “la infracción prevista en el art. 140.17 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su redacción dada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, es imputable a aquellas Cooperativas de trabajo asociado que no asuman la posición porteadora en contratos de transporte realizados al amparo de sus autorizaciones por sus cooperativistas, aunque cada uno de

⁹⁶² Como claramente pone de manifiesto la STS de 5 de febrero de 2008, “en este marco de ineludible cumplimiento [refiriéndose en especial a ciertos preceptos de la LOTT no sólo aplicables a las cooperativas de trabajo asociado, sino también a las cooperativas de transportistas] debe moverse el régimen que cada Cooperativa establezca en sus Estatutos en sus relaciones con los miembros que forman parte de ella, sin que en los mismos puedan establecerse disposiciones contrarias a ese marco” (FJ 3°).

⁹⁶³ STS de 5 de febrero de 2008, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, por la que se fija la siguiente doctrina legal: «la infracción prevista en el art. 140.17 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su redacción dada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, es imputable a aquellas Cooperativas de trabajo asociado que no asuman la posición porteadora en contratos de transporte realizados al amparo de sus autorizaciones por sus cooperativistas, aunque cada uno de éstos formen con su vehículo una explotación económica independiente y coticen al Régimen de Autónomos» (BOE núm. 117, de 14 de mayo de 2008; RJ 2008\1592).

éstos formen con su vehículo una explotación económica independiente y coticen al Régimen de Autónomos”.

El recurso de casación en interés de ley se interpone ante el Tribunal Supremo por la Administración General del Estado, tras estimarse por el Juzgado de lo Contencioso Administrativo correspondiente el recurso promovido por la cooperativa de trabajo asociado y anularse la resolución dictada por la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento que había confirmado la de la Dirección General de Transportes por Carretera y por la que se había impuesto a la cooperativa una sanción por infracción del artículo 140.17 LOTT, tras comprobarse que quien facturaba el transporte no era la sociedad cooperativa sino los proveedores del transporte (facturando a sus respectivos clientes), deduciendo así la Inspección que la cooperativa no asumía la posición de porteadora en los contratos de transporte realizados al amparo de sus autorizaciones, incumpliendo asimismo la autonomía económica y de dirección de la explotación de los servicios, al no gestionar, aun siendo titular de las autorizaciones, el transporte a su riesgo y ventura (FJ 1º).

Deduca el Tribunal de los artículos 17.1 y 54 LOTT, que, con carácter general, el legislador pretende que exista una “coincidencia entre el titular de la empresa de transporte, del vehículo que lo realiza –bien sea en forma dominical, arriendo o cualquier otra forma jurídica–, y de la autorización administrativa necesaria”. Así pues, siendo la cooperativa de trabajo asociado titular de la autorización de transporte, debe actuar como porteadora, sin que pueda eludir el cumplimiento de los requisitos legales al posibilitar que miembros de la entidad, que no pueden reunirlos, sean porteadores del transporte.

Ahora bien, aun cuando la exposición de los fundamentos de derecho que realiza el Tribunal no deja lugar a dudas, llama la atención que haga referencia en varias ocasiones al artículo 61 LOTT, regulador de las cooperativas de transportistas (cuyos socios sí son poseedores de las autorizaciones correspondientes), primero, para afirmar que la cooperativa ha de aparecer como porteadora en el contrato de transporte con el usuario (que para las cooperativas de trabajo asociado se deduce en cualquier caso de la declaración del art. 52.3 *in fine* y del 48.2 ROTT, en su redacción tras el RD 1225/2006, de 27 de octubre) y, en segundo lugar, para referirse al régimen de las obligaciones y

responsabilidades del transportista, que “sin embargo, [...] corresponderán al socio titular de la correspondiente autorización que materialmente realice el transporte [...]”. No tiene sentido la referencia a las cooperativas de transportistas del artículo 61 LOTT, especialmente en este segundo caso, salvo que fuera para apreciar la diferencia existente entre sus propios socios (transportistas) y los socios trabajadores de una cooperativa de trabajo asociado; lo que no queda claro en su redacción literal (FJ 3º).

Por todo lo argumentado, finaliza el Tribunal Supremo, la dicción del artículo 97 LCCV no ha de entenderse como una ampliación del “campo de actuación de los cooperativistas respecto a la forma y requisitos de la prestación del servicio de transporte”, sino sólo como fórmula para habilitar “a los Estatutos para regular una parte importante del sistema económico que debe mediar entre la Cooperativa y sus socios”.

3.2. Responsabilidad administrativa de las sociedades cooperativas de transportistas

Por su parte, las cooperativas de transportistas son de por sí entidades a las que la normativa de ordenación de los transportes terrestres ha dado un tratamiento diferenciado y particular. Aun estando exentas de la necesidad de obtención de cualquiera de las modalidades de autorizaciones habilitantes para el ejercicio de las actividades de transporte y no siendo titulares, por tanto, de la propia de los operadores de transporte, el párrafo segundo del artículo 61.1 LOTT les atribuye las obligaciones y responsabilidades que la Ley asigna a los intermediarios, correspondiendo, por su parte, a los socios, titulares de sus respectivas autorizaciones, las que legalmente afectan a los transportistas.⁹⁶⁴

⁹⁶⁴ La declaración de este precepto legal permite conocer con exactitud a título de qué y por qué tipo de actuaciones habrá de responder cada uno de los implicados en el transporte de mercancías en una cooperativa de transportistas, pues no resultarían claras las consecuencias de la aplicación del art. 138.1 LOTT, relativo a los sujetos a los que habrá de corresponder la responsabilidad administrativa por infracción de las normas reguladoras de los transportes terrestres y de sus actividades auxiliares y complementarias. Así, en las infracciones cometidas en el ejercicio de los transportes o actividades sujetas a autorización administrativa, será responsable la persona física o jurídica titular de la autorización; mientras que si el transporte se lleva a cabo sin la cobertura habilitadora del título preceptivo o aquél se halla exento de su obtención, lo será la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad. A estos efectos, la norma “*considera titular del transporte o actividad clandestina de que se trate a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, la organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a todo aquel que no siendo personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad*”. Si la actividad se halla exenta de la obtención del título preceptivo (como podría

Así, contrariamente a lo que sucede en las cooperativas de trabajo asociado de transporte – en las que coincide el tratamiento jurídico privado de porteador y las exigencias administrativas del transportista –, en las entidades que integran transportistas habilitados en su base social, ambos regímenes se distancian, de forma que, desde una perspectiva contractual, la cooperativa de transportistas asume la posición de porteador (contractual), actuando los socios que ejecutan el transporte como auxiliares, dependientes o independientes, en función de la opción que se adopte (en el segundo caso, éstos asumirían asimismo la posición de porteadores efectivos); mientras que, desde la perspectiva de la ordenación del sector, la entidad cooperativa ha de dar cumplimiento a las obligaciones que la Ley atribuye a los intermediarios, incumbiendo a los socios las correspondientes a los propios transportistas.

Si respecto a los socios transportistas resulta obvio que han de ajustarse a los dictados legales relativos al ejercicio del transporte público discrecional de mercancías y, en especial, a los relativos a la obtención de las autorizaciones habilitantes preceptivas (puesto que, además de su actuación en el marco cooperativo, en principio se les permite el ejercicio del transporte al margen del mismo), en lo que atañe a las entidades cooperativas, la normativa administrativa construye la ficción de su tratamiento equivalente a los intermediarios, pues, como ya se ha apuntado en varias ocasiones, aunque realiza funciones de intermediación (principalmente hacia un mercado interno) la propia entidad está exenta de la exigencia general de actuación bajo el paraguas habilitador de la autorización que corresponde a los operadores de transporte.

entenderse en el caso de las cooperativas de transportistas, aunque no por ser un supuesto de exoneración del art. 41 ROTT en relación con el art. 47 LOTT), podría responder la cooperativa por sus actividades organizativas (y el socio transportista por su colaboración como no dependiente, aunque si se le considera dependiente no quedaría sujeto a responsabilidad), o también el propio socio transportista por llevar a cabo el transporte materialmente, si se ha realizado en nombre propio. Por otro lado, entendiendo el transporte sujeto al título habilitante del transportista socio, habría de responder éste como titular de la autorización. Por lo que habría de analizarse el ámbito, de la actividad o transporte, en el que se produce la infracción para reconocer a la o las personas sujetas a responsabilidad. El art. 61.1 LOTT facilita la comprensión del precepto al no dejar lugar a dudas acerca de la esfera de responsabilidad que corresponde a cada uno de los implicados en el transporte.

De esta forma, brevemente, la sociedad cooperativa responde del cumplimiento de las obligaciones administrativas de un intermediario,⁹⁶⁵ mientras que el socio titular, que efectivamente realiza el transporte, responde de éstas como un transportista. Así, con carácter general, al intermediario le corresponde principalmente dar cumplimiento a las disposiciones que permiten la obtención de la autorización de operador de transporte (aunque a la cooperativa únicamente se le requiere, como se ha analizado con detenimiento, la capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte, cierta capacidad económica y la inscripción en el Registro General de Transportistas), mientras que al transportista le incumbe básicamente atender a las referentes al ejercicio de la actividad de transporte, como son por ejemplo, las relacionadas con el título habilitante o las normas relativas a la ejecución material de aquél, los tiempos de conducción y descanso o del uso del tacógrafo, entre otras muchas.⁹⁶⁶

La normativa de ordenación de los transportes terrestres, en particular, tipifica de forma expresa ciertas conductas infractoras en las que pueden incurrir las cooperativas de transportistas (y sólo ellas, por tratarse de la vulneración de obligaciones especialmente impuestas a las mismas). Se trata de las infracciones recogidas, por un lado, en el artículo 141.12 LOTT y el artículo 198.12 ROTT que consideran infracción grave la falta de anotación de alta en el Registro General de Transportistas de acuerdo con el artículo 53 LOTT y 53.3 ROTT; y por otro, en el 198.27 ROTT, que considera infracción grave la contratación por parte de las

⁹⁶⁵ Es necesario distinguir de nuevo los dos planos jurídicos, público y privado, que confluyen en las normas ordenadoras del sector del transporte. La LOTT exige a las agencias de transporte o a los transitarios (principales figuras intermediarias del transporte) que al contratar el transporte ocupen la posición de cargador frente al transportista, y de transportista frente al cargador (art. 120.2 LOTT y 159.2 ROTT; 129.1 LOTT y 167.2 ROTT, respectivamente), asumiendo así frente al usuario las obligaciones y responsabilidad que corresponden al propio porteador, aunque en un nivel jurídico privado (como idea heredera de la precedente regulación contenida en el Código de comercio, v. SÁNCHEZ-GAMBORINO, F., “Juntas arbitrales...”, op. cit., pp. 263-264), pues como puede apreciarse, las obligaciones y responsabilidades administrativas de los intermediarios del transporte distan de equipararse a las que asumen los propios transportistas.

⁹⁶⁶ No cabe duda, por expresa declaración legal (*ex art. 61.1 LOTT*), de que de las obligaciones y responsabilidades administrativas del transportista corresponden al socio, sin embargo, nada impide que la propia cooperativa de transportistas vigile el cumplimiento por parte de aquél de tales obligaciones de naturaleza publicista a través de la previsión en los estatutos sociales de cláusulas que prevean la imposición de sanciones disciplinarias al socio incumplidor, pues, además de las consecuencias negativas que pueden derivarse para la sociedad, en cuanto a su imagen frente a los clientes, en ocasiones podrían llegar a suponer una infracción imputable en sí misma a la entidad, v. gr., si se considera la existencia de un contrato de transporte entre la cooperativa y el socio que ejecuta materialmente el transporte, infracción grave por la contratación del transporte con transportistas no debidamente autorizados (art. 198.27 ROTT).

cooperativas de transportistas con transportistas no socios, fuera de los supuestos de colaboración permitidos legal o reglamentariamente.⁹⁶⁷

En el ámbito de las obligaciones registrales, el régimen establecido para la cooperativa de transportistas se distancia del régimen sancionador común puesto que corresponde realizar de oficio, en este segundo caso, la inscripción de un transportista organizado bajo una forma jurídica distinta de la cooperativa por parte del órgano administrativo competente para la expedición del correspondiente título habilitante o que haya realizado la actuación administrativa que motive el hecho inscribible (art. 53.3 LOTT). De este modo, no es posible establecer una sanción a una empresa transportista por falta de inscripción en el Registro.

Sin embargo, el caso de las cooperativas de transportistas es distinto, puesto que a la cooperativa de transportistas no se le exige la titularidad de autorización administrativa alguna, el órgano de la Administración General del Estado o de la Comunidad Autónoma competente (directamente o por delegación, según el domicilio fiscal) para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte público discrecional procederá a la inscripción de la cooperativa en la sección especial del Registro General de Transportistas, en este caso, a instancia de parte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 de la Orden de 23 de julio de 1997. Así, únicamente aquellas cooperativas de transportistas que se hallen inscritas de conformidad con el procedimiento establecido en la citada Orden, están exentas de la obligación de obtener la autorización administrativa de operador de transporte de mercancías para ejercer las funciones de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios.

Por ello, como se ha concluido en el apartado relativo a la autorización administrativa de este concreto tipo cooperativo y con el objetivo de coordinar la aplicabilidad de los preceptos citados (art. 3 Orden de 23 de julio de 1997 y art. 141.12 LOTT y 198.12 ROTT, en relación con los art. 53 LOTT y 53.3 ROTT), se aprecia la conveniencia de integrar una interpretación en virtud de la cual si la cooperativa de

⁹⁶⁷ Las sanciones correspondientes a las infracciones de las disposiciones citadas se recogen en los art. 143 e) LOTT y 201 d) y e) ROTT. En concreto, se establece una multa de 1.001 a 1.500 euros. Asimismo cabe remarcar de nuevo que las cooperativas pueden realizar actos, distintos a los expresamente citados, susceptibles de ser calificados como infracciones de conformidad con las restantes disposiciones sobre infracciones administrativas.

transportistas no está dada de alta en el Registro, pero cumple los demás requisitos exigidos para su actuación como tal, habrá de considerarse que incurre en infracción grave de los artículos 141.12 LOTT y 198.12 ROTT; mientras que si no cumple los requisitos registrales, ni los restantes legalmente exigidos, y tampoco posee la autorización de operador de transporte de conformidad con el artículo 3 de la Orden de 23 de julio de 1997, estará incurriendo en la infracción muy grave relativa a la realización de actividades de transporte careciendo de la correspondiente autorización (art. 140.1 LOTT y 197.1 ROTT).⁹⁶⁸

Esta misma calificación (infracción muy grave dispuesta en el art. 140.1 LOTT) habría de darse a la actuación de la sociedad cooperativa que, fuera de los supuestos de colaboración legalmente permitidos *ex art. 97 LOTT*, proporciona cargas a transportistas ajenos a su base social, pues la entidad lleva a cabo en definitiva una intermediación en el mercado de los transportes como organización interpuesta entre los usuarios y los transportistas sin estar para ello amparada por los supuestos excepcionales previstos legalmente, ni tampoco habilitada mediante la correspondiente autorización de operador de transporte.

Sin embargo, el Reglamento que desarrolla la Ley de ordenación de los transportes terrestres (aunque bajo cierta sospecha de irregularidad⁹⁶⁹) parece reducir la gravedad de tal actuación al considerarla comprendida como supuesto grave en el

⁹⁶⁸ Relacionado asimismo con el RGT se encuentra la obligación de aportación por parte de la cooperativa de la documentación requerida en plazo para la realización de oficio por la Administración competente de la actualización de los datos obrantes en el Registro. Ante la falta de aportación, el órgano competente anota la baja de la sociedad en el RGT y le notifica que debe cesar de forma inmediata en el ejercicio de la actividad de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios, bajo pena de sanción por realizar la actividad de intermediación sin autorización (art. 9 de la Orden de 23 de julio de 1997, en relación con los art. 140.1 LOTT y 197.1 ROTT y art. 143.1.j) LOTT y 201.1.a) ROTT, que sancionan tal actuación con multa de 4.601 a 6.000 euros a la que pueden añadirse sanciones complementarias de aplicación conjunta a la sanción pecuniaria).

⁹⁶⁹ Como señala la EM de la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la LOTT (BOE núm. 242, de 9 de octubre de 2003), “en una escrupulosa aplicación del principio de legalidad en la materia” y siguiendo la jurisprudencia sobre la interpretación del principio de reserva de ley en materia sancionadora, se entendió aconsejable modificar el título V de la LOTT, en materia de sanciones, con el fin de reunir en la norma de rango legal la totalidad de los tipos infractores que hasta la fecha habían estado recogidos de forma muy genérica en la Ley para después ser concretados en la norma reglamentaria de desarrollo. El hecho de entenderse que la tipificación de las infracciones en una norma de rango inferior a la legal vulnera el principio de reserva de ley, conlleva preguntarse acerca de la legalidad de establecer en el Reglamento supuestos de hecho diferentes de los previstos en la LOTT, como es el caso previsto en el párrafo segundo del art. 198.27 ROTT, que encuentra su habilitación legal en el art. 141.27 LOTT, pero en el que nada se concreta acerca de las cooperativas de transportistas.

artículo 198.27, segundo párrafo, por el cual ha de entenderse incluida en el párrafo relativo a la contratación del transporte, no ya por parte de quien está desprovisto del título habilitante correspondiente, sino con transportistas o intermediarios no autorizados debidamente. Dicho de otro modo, el precepto reglamentario (en base al art. 141.27 LOTT) considera infracción grave “*la contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados [...]*”, lo que implica, como se deja claro en el párrafo tercero del precepto, que la figura del posible sujeto infractor recae en quien actúa como cargador, sea tal (con ciertas especialidades de acuerdo con el párrafo primero), sea transportista, agencia de transportes, transitario, almacenista distribuidor, cooperativa de transportistas o sociedad de comercialización.⁹⁷⁰

No cabe duda de que si la cooperativa de transportistas contrata el transporte, dentro de los límites legales de la colaboración previstos en el artículo 97 LOTT, con un transportista insuficientemente habilitado (sea tercero ajeno a la base social o sea socio, de considerarse contractual el vínculo entre éste y cooperativa) estará incurriendo en la infracción contemplada en el citado precepto reglamentario, pero el hecho de que “*la contratación por parte de las cooperativas de transportistas [... se lleve a cabo] con transportistas no socios, fuera de los supuestos de colaboración legal o reglamentariamente establecidos*” supone la actuación de la propia cooperativa sin amparo legal y carente de la necesaria autorización de operador de transporte (infracción muy grave del art. 140.1 LOTT).

⁹⁷⁰ Al respecto, v. las SSTSJ de Andalucía, Granada, 197/2008 de 14 de abril (JUR\2008\378103) y 232/2008 de 5 de mayo (JUR\2008\377703), ambas relativas a la impugnación de una sanción impuesta a una empresa cargadora por la contratación de varios transportes con transportistas o intermediarios que no se hallaban debidamente autorizados para realizar el mismo (infracción grave de los precedentes art. 141.m) LOTT y 198.m) ROTT). Estimado que concurren los elementos típicos de la infracción y acreditada la contratación del transporte y la ausencia de título habilitante de aquél con quien se contrató la prestación de tales servicios, se considera procedente la sanción impuesta.

Llama la atención que, en el primero de estos pronunciamientos jurisprudenciales, a la alegación de no ser necesaria tal autorización por tratarse de una entidad comercializadora de las reguladas en los art. 61 y 119 LOTT, el Tribunal señala que no se ha acreditado por parte de la entidad sancionada la tenencia del título habilitante por aquél con quien contrató el transporte, “sin que la tenencia de dicho título se excluya en el ámbito de la agrupación y cooperación entre empresas reguladas en los artículos 60 y 61 de la LOTT [...]” (FJ 2º, *in fine*); argumentación que, aun no constando que se haya aportado prueba relativa a la naturaleza comercializadora de la entidad con quien contrató (sociedad de comercialización o cooperativa de transportistas) y siendo cierta tal afirmación para las cooperativas del art. 60 LOTT, no lo es en el supuesto del art. 61 LOTT, pues las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización suponen una excepción, *ex art. 53.3 ROTT* (excepción que consta de manera expresa en el Reglamento desde el momento de su aprobación), a la regla general contenida en el art. 47.1 LOTT, por la cual se exige la obtención del correspondiente título administrativo para la realización del transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo.

La posible justificación de tal declaración reglamentaria en base a las características singulares de la cooperativa de transportistas y la constatación de que la entidad cumple ciertos de los requisitos exigidos para la obtención del título habilitante para el ejercicio de las actividades de intermediación y de actividades auxiliares y complementarias del transporte, no invalida el hecho (si bien podría minorar su gravedad⁹⁷¹) de que, *de facto* y conforme asimismo a las prescripciones amparadas en la reserva de ley, en tales supuestos la cooperativa actúa desprovista de amparo legal suficiente.⁹⁷²

⁹⁷¹ En virtud del art. 141.31 LOTT (y su homólogo 198.31 ROTT), puede darse la calificación de grave a cualquiera de las infracciones tipificadas en el artículo precedente (relativo a las infracciones de naturaleza muy grave) cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de tales circunstancias y motivarse la resolución correspondiente. Al respecto, STSJ de Andalucía de 5 de mayo de 2008 (FJ 3^a).

⁹⁷² En cualquier caso, conviene recordar, como se ha manifestado previamente, que el incumplimiento de las obligaciones y requisitos de naturaleza administrativa “no dará sino lugar a la imposición de la sanción administrativa prevista por la LOTT, sin afectar, en modo alguno, a la calificación de la naturaleza jurídica de las actuaciones o relaciones que, *de facto*, realizan o entablan en el tráfico” (GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Intermediarios del transporte...”, op. cit., p. 1732, en referencia a los agentes y a los transitarios). Asimismo, GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad...*, op. cit., pp. 242-249; PILOÑETA ALONSO, L. M., *Las agencias de transporte...*, op. cit., pp. 179-180, entre otros.

CONCLUSIONES

1. Si bien la naturaleza jurídica de las cooperativas ha sido un tema ampliamente debatido, las cooperativas dedicadas a la prestación de servicios de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del mismo en el mercado son entidades de naturaleza societaria y carácter marcadamente mercantil, que comparten las características inherentes al fenómeno cooperativo que se concretan principalmente en los valores y principios declarados por la Alianza Cooperativa Internacional, máxima autoridad internacional en el ámbito cooperativo. Por un lado, como empresas de transporte, están sujetas a las particularidades derivadas de las exigencias impuestas por la normativa general ordenadora de los transportes terrestres y la normativa contractual vigente, con las especialidades expresamente previstas para este tipo societario específico. Por otro lado, como entidades cooperativas que actúan sometidas al ordenamiento jurídico español, se caracterizan por participar de los elementos cooperativos esenciales que les otorgan un carácter empresarial, mutualista y de participación, siendo calificadas asimismo como empresas de economía social, y con capital variable.

2. Como sociedades cooperativas, a las cooperativas de transporte les afectan las discusiones doctrinales vertidas a lo largo de los años acerca de cuestiones tan controvertidas como puede ser el *animus lucrandi* como elemento configurador del concepto de sociedad; elemento que está especialmente presente en este tipo social que actúa en el marco de los transportes terrestres, y principalmente en las cooperativas de transportistas, pues éstas están constituidas por socios transportistas cuyo fin es precisamente una potenciación de la actividad lucrativa empresarial capitalista.

3. El marco legal al que quedan sujetas las sociedades cooperativas de transporte – regulador de las modalidades que pueden adoptar, de los requisitos que éstas han de cumplir para ser válidamente constituidas, de los necesarios para el ejercicio de la actividad económica propia de su objeto social y de la que se desarrolla en un ámbito interno –, está constituido por normas de diversa naturaleza y rango dispersas en el

Ordenamiento jurídico español. En función de la atribución competencial en materia cooperativa realizada *ex* artículo 149.3 CE, consecuencia de la consideración histórica de las cooperativas como figuras ajenas a la naturaleza mercantil e incluso societaria, las sociedades cooperativas de transporte quedan sujetas a una multiplicidad de normas heterogéneas aprobadas tanto por el Estado como por las Comunidades Autónomas, que configuran un panorama desigual en el que se constituyen y actúan cooperativas dedicadas a la prestación de servicios y actividades de transporte sometidas a exigencias diversas; hecho que supone, como mínimo, un conflicto con principios constitucionales de suma relevancia como puede ser la unidad de mercado.

4. En el marco jurídico comparado pueden hallarse distintas modalidades de cooperativas de transporte: en Italia, por ejemplo, cooperativas de trabajo asociado de transporte; en Suecia, centrales de vehículos similares a las cooperativas de transportistas; pero el sistema que más se asemeja al establecido en el Ordenamiento positivo español es aquel al que quedan sujetas las sociedades cooperativas de transporte francesas. El Ordenamiento jurídico francés permite la creación de dos figuras diferenciadas de cooperativas de transporte, las *sociétés coopératives ouvrières de production (Scop)*, equivalentes a las cooperativas de trabajo asociado de transporte, y las *sociétés coopératives d'entreprises de transport routier de marchandises*, correspondientes a las cooperativas de transportistas españolas. En ambos casos, los requisitos exigidos para su constitución y para el desarrollo de su actividad económica interna y externa no se distancian en exceso de los que se contemplan para las cooperativas españolas, si bien la normativa se ha pronunciado de forma expresa acerca de determinadas cuestiones con el fin de eludir incertidumbres que sí pueden plantearse en el panorama español (prohibición expresa del ejercicio de actividades auxiliares del transporte por las cooperativas de transportistas o inexistencia de un contrato de transporte, de comisión o de arrendamiento de vehículo con conductor en la relación jurídica que vincula la sociedad con el socio transportista).

5. La inflación normativa que caracteriza el sistema cooperativo español revierte en la necesidad de establecer unos criterios suficientemente determinados que permitan delimitar con claridad el alcance territorial de las competencias cooperativas autonómicas. Sin embargo, este sistema se asienta básicamente sobre dos criterios faltos de concreción: la “actividad cooperativizada” y la realización de la misma “con carácter

principal” en un territorio u otro. El hecho de que ni la normas positivas, ni tampoco en gran medida la jurisprudencia, hayan concretado tales criterios indeterminados produce cierta inseguridad jurídica, más patente, si cabe, en el caso de las cooperativas dedicadas al transporte, por ser la actividad económica que desarrollan de carácter itinerante.

6. Al no poderse fijar el ámbito de actuación de estas entidades mediante unos elementos claros y jurídicamente determinados, es necesario realizar un análisis de las posibilidades existentes. De esta forma, de entre los criterios aportados por la doctrina para las diferentes clases cooperativas, resultan más adecuados para fijar el ámbito de actuación que determine la normativa aplicable y el registro cooperativo competente de las cooperativas que operan en el sector de los transportes: el domicilio de la sociedad; el domicilio social de los socios transportistas; el lugar donde radican los centros de trabajo (fijos o estables) o los establecimientos de la cooperativa; el lugar donde están ubicados los centros de gestión administrativa o de dirección empresarial; el lugar de contratación de los transportes; la matrícula del vehículo (o vehículos) de la empresa o profesional transportista; la autorización administrativa de transporte; el tipo de actividad de transporte a la que se dedica el socio transportista; o la voluntad de los socios expresada en los estatutos sociales o en sus actuaciones relativas a la solicitud de inscripción de la cooperativa en el Registro autonómico o estatal competente.

7. En función del criterio escogido, habrá de concretarse la expresión “de manera principal”: si se trata de los domicilios o de los centros de trabajo, el territorio en el que se ubique la mayor parte de ellos; si se trata de la actividad económica del transporte, el mayor número de viajes, los kilómetros recorridos, el valor o volumen de la carga, el porte, etc. Sin embargo, esta última consideración no está exenta de controversia en cuanto se discuta la inclusión de las operaciones de transporte en la actividad cooperativizada o en las actividades instrumentales.

8. Si bien para cada tipo de sociedad cooperativa de transporte puede resultar más adecuada la elección de unos criterios u otros (v. gr. la combinación de los criterios de los domicilios para la cooperativa de transportistas o el de los centros de trabajo, o los centros de gestión administrativa o dirección empresarial, para las de trabajo asociado de transporte), en la práctica puede resultar dificultosa su concreción, por lo

que es imprescindible no perder de vista el supuesto objeto de análisis, esto es, en particular la entidad individualmente considerada, que posee unas características específicas que pueden hacer más conveniente la aplicación de un criterio frente a otro. Asimismo, en ocasiones la confluencia o combinación de varios de estos factores puede permitir confirmar con facilidad el ámbito territorial de actuación de la entidad o, por el contrario, contribuir a fomentar más confusión.

9. Respecto al régimen jurídico sectorial al que quedan sometidas las cooperativas de transporte de mercancías por carretera, es necesario tener presente el complejo reparto competencial basado, de acuerdo con la doctrina del Tribunal Constitucional, en el criterio territorial que les afecta en materia de ordenación de los transportes terrestres; siendo considerada la cooperativa de trabajo asociado de transporte como una empresa de transporte o de las actividades auxiliares y complementarias a las que corresponden por ley los mismos derechos y obligaciones que a éstas, y atendiendo a la particularidad de las cooperativas de transportistas, que aun desarrollando actividades similares a las de mediación, no forman parte de la categoría de las que llevan a cabo actividades auxiliares y complementarias del transporte, quedando así excluidas de las especialidades que afectan a las anteriores por aplicación de la Ley Orgánica 5/1987 de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

10. La normativa ordenadora de los transportes terrestres, así como la que regula la contratación en este concreto sector de la economía, prevé la posibilidad de constituir dos modalidades de sociedades cooperativas de transporte, cuyas diferencias abarcan prácticamente todos los aspectos que las caracterizan: las cooperativas de trabajo asociado de transporte y las cooperativas de transportistas. Así se refleja en parte en la normativa cooperativa estatal y en la mayoría de normas cooperativas autonómicas. Sin embargo, consecuencia de la asunción de competencias por parte de las Comunidades Autónomas en materia cooperativa, algunas de las normas autonómicas han previsto figuras cooperativas distintas que desarrollan sus actividades en el marco de los transportes de mercancías por carretera y que difícilmente se amoldan a las prescripciones estatales aplicables al sector. Es el caso, principalmente, de las cooperativas de transporte mixtas reguladas por la Ley de cooperativas de Castilla-La Mancha de 2010 y la Ley de cooperativas de la Comunidad Valenciana de 2003, que

podrían llegar a constituirse válidamente de acuerdo con lo establecido en la legislación cooperativa, pero no podrían desempeñar sus funciones legítimamente en el tráfico mercantil llevando a cabo actividades de transporte o auxiliares y complementarias del mismo, por no ajustarse a la normativa estatal aplicable a este sector.

11. Además de las cooperativas de transporte mixtas (que podrían asimismo denominarse integrales en terminología de la Ley de cooperativas estatal o de algunas de las normas autonómicas), a las que podrían pertenecer tanto socios trabajadores como socios transportistas, existen posibles figuras cooperativas alternativas a las previstas por la legislación sectorial, como las cooperativas de consumidores de transporte o las cooperativas de servicios que no presten servicios de comercialización a sus socios. Si bien algunas de estas modalidades no están previstas de forma expresa en la normativa sectorial en principio nada parece excluir su posible actuación de conformidad con las normas.

12. Existen asimismo otras entidades no cooperativas que llevan a cabo actividades y funciones similares a las sociedades cooperativas de transporte: sociedades de comercialización, centros de información y distribución de cargas, almacenistas-distribuidores u otras figuras dedicadas a la intermediación en el transporte, como las agencias de transporte. Las diferencias básicas que separan las sociedades cooperativas de transportistas de estas otras entidades se basan en distintos factores, como el carácter no cooperativo de las sociedades de comercialización (que desarrollan funciones análogas a las cooperativas y quedan sometidas al mismo régimen jurídico público que éstas), el alcance de la participación de los centros de información y distribución de cargas (que tenían vedado por ley participar directamente en la contratación en nombre propio o actuar como comisionistas), la titularidad de la autorización de operador de transporte de los almacenistas-distribuidores (cuyas actividades de almacenaje, ruptura de cargas u otras complementarias podrían llegar a asumirse por las cooperativas de transportistas de gran capacidad, si bien actualmente esto no es posible, en la medida en que se exija el título habilitante), o la calificación de las actividades, de mediación, que desarrollan las agencias de transporte, a las que asimismo diferencia la posesión del título de operador de transporte y la naturaleza de la relación que las vincula con el cargador y con el transportista efectivo. Cuestión distinta, respecto de estos últimos, sería que las cooperativas de trabajo asociado de

transporte se constituyeran como verdaderos almacenistas-distribuidores o agencias de transporte.

13. Las cooperativas de trabajo asociado de transporte se caracterizan por ser cooperativas de producción, cuya finalidad común consiste en cubrir las necesidades laborales de sus socios trabajadores, mediante la realización de una actividad económica dirigida al mercado de bienes y servicios adscrita al subsector de los transportes de mercancías por carretera. Por su parte, la sociedad cooperativa de transportistas es una cooperativa sectorial que participa de las características de las dos grandes categorías cooperativas (de las cooperativas de producción y de las de consumo) en función de si se pretende enfatizar una vertiente u otra de sus funciones, esencialmente la de prestación de servicios de consumo a los socios o la de oferta en el mercado de los productos o servicios propios de sus socios. Si se atiende a la evolución normativa española, es un tipo cooperativo desgajado de las cooperativas de servicios y asimismo, de acuerdo con su función de comercialización de los servicios de transporte de sus socios, se trata de una cooperativa de comercialización.

14. Con el propósito de que las sociedades cooperativas de transporte, en sus distintas modalidades, se constituyan válidamente para actuar en el mercado de los transportes, es necesario que estas entidades cumplan una serie de requisitos previos establecidos, por un lado, por la normativa cooperativa, por otro, por la normativa ordenadora de los transportes terrestres. Sin el cumplimiento de los primeros no llegarían a adquirir personalidad jurídica como sociedades cooperativas; sin los segundos, no podrían actuar en el tráfico mercantil como empresas de transporte o de las actividades auxiliares o complementarias del mismo.

15. De este modo, para la adquisición de personalidad jurídica, la sociedad cooperativa de transporte ha de inscribir su escritura pública de constitución en el Registro de sociedades cooperativas de ámbito estatal o autonómico competente en razón del ámbito territorial de actuación que se haya establecido en los estatutos; lo que constata que, en primera instancia, son los propios socios fundadores los que deciden el ámbito de actuación de su cooperativa y por ende la normativa cooperativa aplicable. Es criticable, como así ha puesto de manifiesto la doctrina científica, el hecho de que no le sea requerida su inscripción en el Registro Mercantil, más si se tiene presente que el

Registro de sociedades cooperativas, siendo de carácter público, se atiene a principios y produce efectos muy similares a los que caracterizan los registros jurídicos como el mercantil.

16. Los requisitos previos al ejercicio de la actividad de transporte son distintos en función de la modalidad de cooperativa de que se trate. Las cooperativas de trabajo asociado de transporte, en su consideración de empresas de transporte o auxiliares o complementarias del mismo a las que corresponden los mismos derechos y obligaciones que a éstas, han de cumplir los requisitos generales necesarios para la obtención del título habilitante correspondiente a la actividad que desarrollan: de transporte público discrecional o de operador de transporte, según el caso. Respecto a las exigencias cualitativas de carácter personal, para los requisitos de capacitación profesional y honorabilidad ha de atenderse a las personas que llevan a cabo, de forma efectiva y permanente, la dirección de la empresa, lo que remite en principio al consejo rector de la entidad por tener atribuidas legalmente las funciones de gestión y representación de la misma. En lo que afecta al requisito de la capacidad económica (el general según sea la cooperativa una empresa de transporte o un operador de transporte), la cuestión radica en la variabilidad de capital que caracteriza en términos generales a las sociedades cooperativas, si bien, en cualquier caso, la Administración posee los instrumentos de control necesarios para verificar el cumplimiento de éste y de los restantes requisitos. Cumplidas éstas y otras obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, se otorgan los títulos habilitantes para el ejercicio de la actividad correspondiente, cuyo titular, la entidad cooperativa, habrá de ser inscrita en el Registro General de Transportistas y de Empresas Auxiliares y Complementarias del Transporte.

17. La sociedad cooperativa de trabajo asociado de transporte es, pues, la titular de la autorización administrativa correspondiente, al amparo de la cual se va a desarrollar la actividad de transporte, y con la cual, desde una perspectiva *iuspublicista*, la cooperativa adquiere la condición de transportista o de operador de transporte (en sentido estricto). Sus socios tienen así vedada tal condición, de forma que, al entrar a formar parte de la sociedad, y mientras son miembros, han de renunciar o transmitir las autorizaciones de las que fueran titulares, con la posibilidad de recuperarlas (o de ser compensados en caso contrario) al darse de baja. Para ello, han de darse dos circunstancias, por un lado, que el socio saliente cumpla las condiciones que le permitan

adquirir la titularidad, por otro, que se cumplan todas las exigencias legal y reglamentariamente establecidas para que se pueda realizar la transmisión del título a favor del socio, entre las cuales se encuentra la previa conformidad por parte de la Administración.

18. A diferencia de la cooperativa de trabajo asociado de transporte, la constitución de una cooperativa de transportistas implica la existencia previa de unas personas físicas o jurídicas que ya se encuentran en posesión de un título administrativo que las habilita para el ejercicio de la actividad de transporte. La normativa ordenadora de los transportes terrestres no impone a la cooperativa la obligación de ser asimismo titular de una autorización administrativa, de hecho, tiene prohibida la obtención tanto de la autorización habilitante para el transporte público discrecional como la de operador de transporte. Sin embargo, puesto que en cualquier caso lleva a cabo actividades en este ámbito, se le exige el cumplimiento de ciertos requisitos, exclusivos para estas entidades: la capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte (que remite en realidad a la que se requiere con carácter general); una capacidad económica, distinta en función del tamaño de la sociedad medida en función del número de socios; y su inscripción, a instancia de parte, en una sección especial del Registro General de Transportistas. Así, desde la perspectiva de Derecho público, la cooperativa de transportistas, con funciones similares a las de intermediación en el transporte, pero sin la obligación básica de obtener para ello el título habilitante y con su actividad dirigida principalmente a un mercado “interno”, se convierte en un intermediario de carácter administrativo, en cierta medida, *sui generis*.

19. De esta forma, sólo aquellas cooperativas de transportistas que se hallen inscritas como tales en el Registro General de Transportistas estarán exentas de la obligación de obtener la autorización administrativa de operador de transporte. En caso contrario, perderán la condición de cooperativa de transportistas, estando obligadas a obtener tal autorización (y con ello cumplir todos los requisitos previos correspondientes), que les permita intermediar en el transporte como organizaciones interpuestas entre cargadores y transportistas.

20. En lo que respecta a los socios, pueden serlo de las cooperativas de trabajo asociado de transporte únicamente personas físicas en la medida en que para la

adquisición de tal condición se les exige la capacidad necesaria para contratar la prestación de su propio trabajo, pues es la manera en que se materializa su participación en la actividad cooperativa (aunque es menester tener en consideración las particularidades autonómicas al respecto o la posibilidad de que puedan incluirse socios colaboradores). A pesar de la profunda discusión doctrinal acerca de la naturaleza del vínculo que media entre la cooperativa y sus socios trabajadores, la mayoría de las normas cooperativas y un importante sector de la doctrina la califican de societaria, si bien participa de algunos de los caracteres que definen el contrato laboral. De esta relación societaria se derivan una serie de derechos y deberes que configuran el estatuto jurídico del socio cooperativista, influenciados por el doble entorno en el que se mueve la sociedad, como cooperativa y como empresa u operador de transporte. Un elemento esencial lo constituye el derecho-deber de participar en la actividad cooperativa, que como derecho abarca el conjunto de actividades que desarrolla la cooperativa, mientras que como obligación se concreta en la participación en las actividades cooperativizadas.

21. Por su parte, en la cooperativa de transportistas, los socios son personas físicas o jurídicas habilitados para la prestación de servicios discrecionales de transporte de mercancías por carretera, condición *sine qua non* para la adquisición de la condición de socio de este tipo cooperativo. La relación jurídica que vincula sociedad cooperativa y socio no ha sido declarada expresamente por la normativa vigente, y aunque de naturaleza principalmente societaria, la doctrina discute la posibilidad de que la actividad económica derivada de esta relación jurídica se materialice mediante contratos de cambio autónomos (tesis corporativista, tesis contractualista). En cualquier caso, se excluye de la consideración de trabajador autónomo económicamente dependiente (TRADE) los profesionales que ejerzan su profesión con otros en régimen societario, lo que llevaría a descartar a los socios transportistas. Sin embargo, la situación tanto de éstos como de los miembros de la cooperativa de trabajo asociado de transporte es más compleja de lo que aparenta.

22. En el estatuto jurídico del socio transportista, supone un factor esencial su deber de participar en la actividad cooperativizada (entendiendo incluidas en ésta ciertas parcelas de las operaciones de transporte), pues el socio presta su pericia profesional o empresa para dar cumplimiento efectivo a los transportes contratados por la entidad, y sin su ejecución material, de acuerdo a unos parámetros organizativos gestionados por

la cooperativa, la empresa común estaría abocada al fracaso. Esto es en parte consecuencia de la obligación legal que pesa sobre la entidad cooperativa de que los transportes contratados por ella en nombre propio únicamente, salvo los excepcionales supuestos de colaboración, pueden ser llevados a cabo por los socios habilitados para la prestación de servicios de transporte. Por su parte, también es esencial el derecho del socio a tal participación, pues es la forma de ver satisfechas las necesidades e intereses por los que entró a formar parte de la cooperativa.

23. Las actividades que llevan a cabo las sociedades cooperativas de transporte son de variada naturaleza y responden a distintas fundamentaciones. El hecho es que en las sociedades cooperativas no sólo existen las actividades propias del objeto social, sino también las que conforman la actividad cooperativizada (concepto indeterminado de suma importancia), lo que ha provocado que la doctrina las trate de manera más o menos detallada, pero mezclándolas en la mayoría de los casos y llevando con ello a una situación de confusión difícilmente comprensible. Es así necesario acotar y delimitar su contenido pues de ellas dependen aspectos de carácter externo o interno tan relevantes como puede ser la ley aplicable, el registro competente, el ámbito de actuación de la entidad o el alcance de los derechos y obligaciones de los propios socios.

24. Revistiendo la cooperativa naturaleza societaria, le es de aplicación la teoría general de sociedades en la que se concreta, por un lado, el fin social y, por otro, el objeto social. Con carácter general, la finalidad esencial de la entidad cooperativa es la satisfacción de las necesidades económicas, sociales y, en su caso, culturales, de los socios, que en las cooperativas de trabajo asociado de transporte se concreta en cubrir las necesidades laborales de sus miembros, proporcionándoles así puestos de trabajo, y en las cooperativas de transportistas, en el mejoramiento económico y técnico de la actividad profesional o de las explotaciones de sus socios, mediante la realización de actividades que integran el objeto social y la actividad cooperativa.

25. El objeto social – como las actividades económicas que la entidad desarrolla a través de la organización creada, con destino al mercado de bienes y servicios, para el logro de sus fines sociales – de las sociedades cooperativas de transporte consistirá en las actividades económicas que éstas desarrollan en el concreto ámbito de los

transportes de mercancías por carretera. La cooperativa de trabajo asociado organiza la producción de bienes y servicios para terceros, lo que en el marco de los transportes dependerá de si se constituye como empresa de transporte o como operador de transporte, desarrollando actividades de transporte o/y auxiliares y complementarias del mismo; pudiendo incluirse, en este último supuesto, servicios de logística. En el caso de las cooperativas de transportistas, sus funciones legal y reglamentariamente establecidas, que como mínimo deben asumir, se concretan en la de captación de cargas, contratación de servicios y comercialización para sus socios. Sin embargo, consecuencia de su amplitud finalista, por la que asumen tanto un papel prestacional de bienes y servicios a sus miembros, como una función coordinadora de la actividad de éstos e incluso sustituyen la actividad de sus socios, es posible incorporar al objeto social, además de las ya mencionadas (que relacionan básicamente sus funciones como intermediario especial de transporte), aquellas actividades de suministro y prestaciones de servicios de clase distinta al transporte (taller, seguros, aparcamiento, etc.).

26. En el mercado del transporte, ambas modalidades de cooperativas tienen la obligación legal expresa de contratar (y asimismo facturar) los servicios de transporte con sus clientes cargadores en nombre propio, constandingo como portadores en el contrato de transporte, asumiendo así la obligación de transporte y custodia y por ende, desde una perspectiva *iusprivatista*, la posición de porteador contractual.

27. La mutualidad aplicada al campo de la cooperación supone la existencia entre la cooperativa y sus socios de una relación jurídica mutualista de la que se deriva una actividad de carácter económico desarrollada en el ámbito interno entre éstos y aquélla que se constituye como instrumento directo de satisfacción de los intereses de los socios y de los fines sociales, delimitadora del derecho-deber de participación del socio y directriz de los restantes derechos y obligaciones propios de su estatuto jurídico. De la noción de esta actividad cooperativa o cooperativizada resultan ajenas, aunque en ocasiones se hayan incluido por parte de la normativa y la doctrina (y, de hecho, puedan llegar a coincidir en todo o en parte), las actividades propias del objeto social, así como las actividades instrumentales a las que se refiere la doctrina del Tribunal Constitucional, las actividades extracooperativas y las extraordinarias. En el marco de los transportes, la actividad que se cooperativiza es distinta en función del tipo de cooperativa de que se trate.

28. En las cooperativas de trabajo asociado de transporte el contenido de esta actividad se define por la prestación del trabajo que procura la cooperativa y que lleva a cabo el socio en la misma, que se inicia en el momento en que adquiere la condición de miembro de la entidad y cesa con la pérdida de tal condición. Así, la actividad que se cooperativiza es el trabajo que nace de las relaciones mutualistas entre la cooperativa y sus socios.

29. En las cooperativas de transportistas, estas actividades se desglosan en función de que la cooperativa actúe en calidad de cooperativa de consumo o de cooperativa de comercialización. En el primer caso, se suprimen las intermediaciones especulativas y se proporciona a los socios transportistas, consumidores, determinados servicios y suministros en mejores condiciones que las del mercado; entregas de bienes y prestaciones de servicios que en cualquier caso no tienen la consideración de ventas. Además la cooperativa de transportistas ostenta la condición de mayorista y tiene la consideración de consumidor directo para abastecerse de terceros de productos o servicios necesarios para el desarrollo de sus actividades. Como cooperativa de comercialización, la sustitución que realiza la entidad respecto de ciertas actividades de sus socios es de carácter material, respecto de los actos preparatorios y de la contratación, así como jurídica, por exigirse la contratación del transporte por parte de la cooperativa en nombre propio y asumir así la posición y responsabilidad que correspondería al socio de haber contratado al margen de la cooperativa. Así, la prestación material por los socios transportistas de los transportes contratados por la cooperativa resultan la forma esencial de participación de éste en la actividad cooperativizada.

30. Contratado el transporte en nombre propio por la sociedad cooperativa, con carácter general, la ejecución del mismo en las cooperativas de trabajo asociado de transporte se lleva a cabo básicamente bien por el socio trabajador en una relación de subordinación y dependencia, al amparo de la autorización de transporte público discrecional de la que es titular la organización cooperativa, en el caso de ser una empresa transportista; bien por un transportista tercero ajeno a la organización cooperativa en virtud normalmente de un contrato de subtransporte ordinario, en el supuesto de que la cooperativa se haya constituido como un operador de transporte. El

socio trabajador en el primer caso es un auxiliar dependiente de la organización empresarial, no es, por tanto, porteador efectivo. Sí lo es, por el contrario, el tercero transportista que en el segundo caso (cooperativa-operador de transporte) ejecuta el transporte; así como el transportista, también ajeno al marco cooperativo, que en el primer caso (cooperativa-empresa transportista) lo lleva a cabo en virtud de la colaboración entre transportistas permitida por ley en determinados supuestos.

31. El transporte contratado por parte de la cooperativa de transportistas sólo puede ser ejecutado, salvo los supuestos de colaboración, por los socios transportistas. Si se acepta la tesis contractual o la tesis que combina ésta con la societaria – por las cuales sería posible la existencia de contratos de cambio autónomos en el marco de la relación societaria –, podría entenderse que de la relación mutualista que vincula la cooperativa de transportistas con sus socios se deriva una actividad cooperativa en la que se materializan contratos de transporte (siquiera implícitos), por los cuales el socio ejecutor asume la posición de porteador efectivo. Si se considera que no se dan tales contratos, pero que el socio transportista asume en nombre propio la ejecución de los transportes mediante las cláusulas estatutarias (en las que pueden incluirse pactos especiales siempre que no se vulnere el principio de igualdad y equidad de trato) o a través de la asunción de la obligación de participación en la actividad cooperativizada, asimismo puede entenderse asumida la posición de porteador efectivo. Si, por el contrario, se entiende que la relación que vincula a sociedad y socio es exclusivamente societaria, en la que éste no asume tal obligación, habría de calificarse al socio como auxiliar dependiente subordinado a la organización empresarial y no como porteador efectivo. La adopción de una u otra postura depende no sólo de la tesis escogida, sino que es necesario considerar el alcance de la normativa contractual respecto a la posible existencia de la figura del porteador efectivo al margen de la conclusión de un contrato de transporte y, en cualquier caso, analizar caso por caso, atendiendo a la voluntad expresada por los sujetos intervinientes en los estatutos sociales y a cualquier documentación, incluso administrativa, existente (no siempre presente en la práctica, entre otras razones, al no ser formal el contrato de transporte). Es asimismo posible encontrar la figura de porteador efectivo en el marco de la contratación del transporte por una cooperativa de transportistas cuando se acude a la colaboración entre transportistas o cuando es la propia cooperativa la que ha sido contratada por un operador de transporte para la ejecución del mismo.

32. La mutualidad ha sido en cierta medida redefinida de forma que no parte de la prohibición de operatividad de las sociedades cooperativas con terceros ajenos a la condición de socio, sino que sólo la condiciona a dar preferencia a los derechos de participación de los socios en la actividad cooperativa y a destinar los resultados de aquellas operaciones a fomentar la incorporación como socios de tales terceros o a objetivos de beneficio común, para la comunidad más allá del colectivo social. Asimismo, por terceros no socios habrá de entenderse únicamente aquellos sujetos ajenos al marco interno cooperativo, socios potenciales, con análogas necesidades e intereses afines a los socios, que pueden hacer uso de los servicios cooperativos que la entidad ofrece a sus propios miembros.

33. Desde la perspectiva de la normativa cooperativa, la cooperativa de trabajo asociado de transporte, como organización empresarial que produce bienes y servicios para el mercado, no tiene limitado el establecimiento de relaciones jurídicas externas con terceros ajenos al ámbito cooperativo. En el marco del sector de los transportes, en cuanto estas relaciones externas, de mercado, se corresponden con las que se desarrollan entre la entidad y sus clientes cargadores (en la cooperativa-empresa de transporte) o clientes cargadores y clientes transportistas (en la cooperativa-operador de transporte), la entidad no tiene limitada su actuación. Sí lo está, sin embargo, como cualquier otra empresa transportista no cooperativa sin autorización de operador de transporte, la actuación de la cooperativa como empresa de transporte que contrata con transportistas terceros la ejecución de los transportes bajo los supuestos de colaboración.

34. Quedan sujetas a las limitaciones generales que la normativa cooperativa impone para las cooperativas de trabajo asociado, las que de este tipo operan en el sector de los transportes. En este caso, las operaciones con terceros no socios se circunscriben a la contratación de asalariados por cuenta ajena, variando los límites legales establecidos por la normativa cooperativa mayoritariamente entre el 25 y el 40 por ciento de las horas/año trabajadas.

35. La normativa cooperativa contiene una previsión diferente para las cooperativas de transportistas, pues sólo pueden realizar operaciones con terceros no socios cuando una norma específica así lo autorice. En su faceta de cooperativa de

consumo, no parece existir ninguna norma que, con carácter general y de forma expresa, les permita realizar sus funciones prestacionales en favor de terceros, a salvo de casos puntuales como la prestación de combustible, para lo cual se les exige la constitución de una entidad con personalidad jurídica propia a la que le es aplicable el régimen fiscal general. En todo caso, en este supuesto es necesario tener en cuenta los límites establecidos por la normativa fiscal a la participación financiera de la cooperativa en otras sociedades, así como la posible consideración de los socios transportistas de otras cooperativas como socios propios en virtud de la fórmula de colaboración económica entre cooperativas que supone la celebración de un acuerdo intercooperativo. En su dimensión comercializadora, la normativa de ordenación de los transportes terrestres permite de forma excepcional la ejecución de los transportes contratados por la cooperativa por parte de transportistas terceros bajo las circunstancias coyunturales de los supuestos de colaboración entre transportistas; carácter excepcional de la operatividad con terceros que se fundamenta, no en el carácter mutualista de la sociedad, sino en la no posesión de la autorización de operador de transporte. Sin embargo, de la aplicación conjunta de la normativa cooperativa y de la de ordenación de los transportes, se les impone un doble condicionamiento: el carácter excepcional de los supuestos de colaboración y, constatado éste, las limitaciones impuestas por algunas de las normas cooperativas autonómicas y/o, en cualquier caso, las establecidas por la normativa fiscal.

36. En cuanto a la exclusividad que pueda imponerse a la actuación de los socios respecto de la cooperativa a la que pertenecen, ésta se fundamenta en varios motivos, entre los que resulta significativo el deber de no realizar actividades concurrenciales con las actividades empresariales desarrolladas por la cooperativa, cuyo alcance difiere entre las normas cooperativas, pero para el cual habrá de tenerse en cuenta el mercado relevante, las actividades análogas o complementarias, su ejercicio por cuenta propia o ajena, la existencia o no de un daño efectivo o un riesgo de vulneración efectivo o potencial del interés social y, en cualquier caso, la discrecionalidad del consejo rector para autorizarla o denegarla. En principio, de manera expresa, no se establece la actuación exclusiva del socio trabajador en la cooperativa de trabajo asociado, aunque sería necesario analizar cada caso concreto con el fin de salvaguardar, en cuanto a tales deberes de lealtad del socio, los intereses sociales.

37. Por su parte, la exclusividad puede pretenderse del socio de una cooperativa de transportistas desde un primer momento, estableciéndose así en los estatutos sociales, aunque resulta imprescindible conjugar la normativa ordenadora de los transportes terrestres que permite, sin perjuicio de lo establecido estatutariamente, la operatividad de los socios al margen de los servicios de comercialización contratados por la entidad, con la normativa cooperativa, que establece en general la prohibición de competencia de los socios cooperativistas, salvo autorización del consejo rector. En aplicación de la norma especial establecida de forma expresa para este tipo cooperativo, de no existir cláusula estatutaria que impusiera un compromiso exclusivo, primaría la facultad del socio de operar bajo su propio título independientemente de la sociedad.

38. En lo que respecta a la responsabilidad jurídico privada tanto de las sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte (como empresa de transporte u operador de transporte) como de las cooperativas de transportistas, ambos tipos responden, en su condición de porteador contractual, del incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato de transporte celebrado con el cargador. Asimismo quedan sujetas a una responsabilidad contractual indirecta por los actos u omisiones de sus auxiliares, dependientes o independientes, a cuyo servicio recurran para el cumplimiento de sus obligaciones.

39. Por su parte, los socios trabajadores de una cooperativa de trabajo asociado de transporte pueden quedar obligados a la reparación del daño en virtud de la responsabilidad aquiliana de acuerdo con el principio general de *alterum non laedere*, aunque en base a la cláusula Himalaya, les será de aplicación el régimen de responsabilidad previsto por la normativa del contrato de transporte. Aparte, los socios trabajadores de la cooperativa de trabajo asociado de transporte sólo pueden contratar transportes en nombre de la cooperativa, lo que en determinadas ocasiones conlleva ciertas cuestiones acerca de la capacidad de aquéllos para obligarla a asumir el transporte contratado y, por ende, la responsabilidad a la que debe hacer frente. En este caso, parece que en aras de la protección del mercado, del usuario cargador y del destinatario, tercero de buena fe, la cooperativa respondería en vía contractual de los daños producidos por el incumplimiento del contrato celebrado por el socio, así como éste podría hacer frente a una reclamación extracontractual haciendo valer asimismo la

cláusula Himalaya; ello sin perjuicio de la responsabilidad interna frente a la cooperativa que pudiera derivarse para el socio consecuencia de su actuación.

40. En una cooperativa de transportistas, si se aprecia la funcionalidad de la tesis que califica al socio transportista de auxiliar dependiente subordinado a la estructura empresarial cooperativa, las consecuencias se equiparan a las señaladas para los socios trabajadores de la cooperativa de trabajo asociado (responsabilidad *ex delicto* con aplicación de las limitaciones a la indemnización por los daños causados y las restantes disposiciones reguladoras de la responsabilidad en la Ley del contrato del transporte terrestre). En el caso de considerar al socio, porteador efectivo, la situación cambiaría de haberse mantenido las redacciones originales de esta norma contractual, pero al vaciarse de contenido el régimen de responsabilidad que atañe a esta figura, no se aprecia tanta diferencia. Por un lado, la responsabilidad extracontractual frente al socio sigue abierta para el cargador o destinatario legitimado. Si se considera la existencia de un contrato de transporte implícito derivado de la relación mutualista que media entre la sociedad y el socio, el destinatario, en virtud de la categorización de éste como un contrato en favor de tercero, podría entablar acción de reclamación vía contractual (no así el cargador). De darse un contenido a la responsabilidad del porteador efectivo, de los actos del socio transportista en calidad de aquél podría responder frente al legitimado activo (cargador o destinatario) tanto la cooperativa en base a la responsabilidad contractual indirecta, como el propio socio, también en vía contractual.

41. El legitimado activo puede, sin embargo, entablar acción contractual exclusivamente contra la sociedad cooperativa, que posteriormente puede actuar en vía de regreso contra el socio transportista en cuyo poder se encontraban las mercancías en el momento de producirse los hechos dañosos. La acción en vía de regreso habrá de llevarse a cabo atendiendo al contenido de la relación interna que los vincula y que se halla contenida especialmente en los estatutos sociales, sin perjuicio de los pactos individuales que se hubieran acordado y de la aplicación de las normas contractuales correspondientes.

42. En el supuesto de apreciarse la existencia de un vínculo societario base entre la sociedad cooperativa y el socio transportista del que surge una actividad en la que se materializa un contrato de transporte, en el sistema de fuentes aplicable, considerando

dispositiva la mayoría del contenido de la Ley del contrato de transporte terrestre, primaría lo pactado por las partes de forma individual y las cláusulas estatutarias, aplicándose para lo no dispuesto por éstas el régimen contractual general. Este contrato de transporte implícito se origina, define y desarrolla en el marco de una relación societaria preexistente, lo que genera una situación de características singulares distintas de la de un contrato de transporte habitual en el tráfico. Además, queda garantizada la aplicación del régimen imperativo de responsabilidad de la sociedad cooperativa frente al legitimado activo (cargador o, en su caso, destinatario), por quedar al margen de la relación cooperativa. En base a lo expuesto, sería posible establecer estatutariamente condiciones distintas de responsabilidad del socio transportista frente a la cooperativa.

43. Desde un punto de vista administrativo, la responsabilidad que afecta a las cooperativas de trabajo asociado de transporte no supone una alteración del régimen de responsabilidad común que afecta a las restantes empresas de transporte u operadores de transporte. De esta forma, en ningún caso, de acuerdo con la doctrina legal sentada por el Tribunal Supremo, puede éste verse modificado o contravenido a través de las disposiciones establecidas en las cláusulas estatutarias de la entidad.

44. La normativa de ordenación de los transportes terrestres atribuye a las cooperativas de transportistas las obligaciones y responsabilidades que afectan a los intermediarios (si bien con especialidades, pues no es así en lo que respecta al título administrativo de operador de transporte), correspondiendo a los socios transportistas, como titulares de las respectivas autorizaciones de transporte, las relativas a los transportistas. De forma expresa, el ordenamiento tipifica ciertas conductas en las que este tipo cooperativo puede incurrir. Por un lado, la infracción grave por la falta de anotación de alta en el Registro General de Transportistas, que habrá que conjugar con la muy grave relativa a la realización de actividades de transporte careciendo de la correspondiente autorización. Por otro lado, la infracción asimismo grave por la contratación con transportistas no socios fuera de los supuestos de colaboración legal y reglamentariamente establecidos, si bien la equipara a la infracción por contratar el transporte con transportistas insuficientemente habilitados en lugar de a la que sanciona la actuación de la entidad sin el amparo de la autorización correspondiente.

INTRODUCTION AND CONCLUSIONS

INTRODUCTION

The main objective of the present study is the analysis of the characteristics of this specific cooperative society whose activity is carried out within the transport sector: cooperatives of transport of goods by road, and about them, especially their nature and their legal framework and the economic activities that they develop as their corporate purpose and as part of the typical internal cooperative activity.

From an economic standpoint, the current market of transport, in particular, the sub-sector of transport of goods by road, is mainly characterized by the existence of a highly fragmented companies, that is, by the presence therein of a high number of transport enterprises of small size. The fragmentation of the market leads to a strong competition among them, with very little (or not at all) capacity to decide on the market; fact that also involves the difficulty of reaching a deal with freight providers that enable them to operate efficiently and profitably.

In this context, cooperative societies - as it highlights the land transport law - are an instrument or formula to organize a supply and demand that are dispersed and atomized. This kind of society is ideal for improving the marketing structure of the market, ensuring a better use of the fleet by eliminating empty returns or intermediate courses or trips with partial load. Thus, it is achieved higher management capacity and efficiency, diversifying their activities, increasing their market participation, organizing and coordinating, as an alternative intermediary figure, an offer of transport more competitive qualitatively and quantitatively. In conclusion, this way of organizing influences the market for the benefit of all involved, especially in the carriers cooperatives, maintaining the position of the carriers members as entrepreneurs, producers and decision makers.

The presence of the transport cooperatives in the field of carriage of goods by road is significantly higher than in any other mode of transport or passenger transport. First, the road transport business is a major economic activity in which cooperative societies, in the different forms, operate transporting passengers (especially in the case of taxis), but mainly goods, which constitutes the essential core of cooperative carriage. It is also necessary to bear in mind that according to the Act 39/2003 on Railway Sector, only companies taking the legal form of a limited company can obtain the license of a rail company (art. 45.1.a) LSF). Thus cooperative societies will focus their activities in the transport by road sub-sector.

According to the latest figures available, in 2008 there were over 1,000 workers cooperatives of transport, which employed nearly 16,000 workers and had a turnover of 1,000 million euros. Cooperatives of carriers exceeded the number of 500, with 17,000 workers and 1,200 million euros in turnover. Specifically, with regard to worker cooperatives of transport having workers contributing to the Social Security in the General Regime, the number was 502 in 2008; and quoting the full staff to the Social

Security as self-employed, a total of 583. Besides, the number of carriers cooperatives reached a total of 546.

This is an interdisciplinary field, which participates in administrative law (authorizations of transport or sanctioning system, etc.), labor law (for example, regarding the issues concerning the nature of the relationship that links worker cooperatives of transport and their partners) and private law (company law, obligations and contracts, in particular the contract of carriage, etc.). However, it is also a matter where is difficult to find specific doctrinal studies, mainly about the specific cooperatives engaged in the provision of transport services and auxiliary and complementary activities, since with regard to transport or cooperative societies, in general, the literature is abundant.

The present study deals with various issues of special relevance in the cooperatives of transport. On one hand, their corporate legal nature and their markedly commercial character, considering the general basic characteristics of cooperatives, in which in any case fully participate these kind of entities operating in the transport sector. Among others, the profit issue, is especially evident in the cooperatives of carriers, formed by entrepreneurs whose aim is to promote through the common undertaking the activity of their own professions and enterprises, achieving thus greater efficiency and hence greater positive benefits, since cooperation in this case, seeks to reinforce the lucrative element of the capitalist companies of the partners.

These characters, especially the cooperative's corporate nature, influence (albeit in different degree) in the legal framework applicable to the internal and the external activities of cooperatives in general, and of those dedicated to transport, in particular, even when the evolution of the Spanish cooperative regulation has led to a division of competences, difficult to justify, that makes up a market characterized by differences outlined by the different regional regulations. It is therefore necessary to bear in mind the various modes of transport cooperatives provided, first, by the land transport legislation (state scope), and secondly, by the cooperative regulations (state or regional scope), in which are sometimes established varieties that can hardly fit in with the legal requirements of the transport sector. In this context, depending on the criteria chosen to specify the terms that define the scope of the cooperative norms and to determine the territorial scope of a cooperative of transport, will apply one or another cooperative law and will be competent the state or a regional cooperatives' Registry.

The analysis of the nature of the cooperatives of transport and the categories they belong to is also important to be able to analyze the activities they perform. These activities – typical internal activities, cooperative and mutual activities, those that are part of the corporate purpose, operations with non-members, activities for the members or the market, having a function of supply or demand regarding the market or the partners, etc. – can not be completely understood if it is not undertaken first of all the study of the nature of the different transport cooperatives and large categories in which both can be framed. In this way, they can become a cooperative of production (of which the worker cooperative is the model par excellence), a consumer cooperative or a marketing cooperative, and so they can offer their partners goods or services for domestic consumption, the organization of an economic activity to procure them jobs, or to organize, coordinate and market the products or services of their partners.

The main question is, in any case, the cooperativised activity, the key in internal and external cooperative issues. Despite the relevance of such term, cooperative law (except rare exceptions) does not provide any definition to clearly delimit the scope of the term and thus it becomes the target of part of the specialized doctrine, also disoriented by the confusing Spanish cooperative framework. The solution to equal these economic activities to the corporate purpose save the situation only for the consumer cooperatives, but does not provide an adequate result for the category of the cooperatives of production or the marketing cooperatives – among which basically are included transport cooperatives – in which the corporate purpose consists of different economic activities than those derived from the internal and mutual relationship. It is therefore vital to find the basic elements inherent in this cooperativised activity in order to shape a general concept applicable to any cooperative, and with it, to the worker cooperatives of transport (production type) and to the cooperatives of carriers (marketing type). The delimitation of the concept of the cooperativised activity allows to qualify the various activities of the transport cooperatives: as part of the corporate purpose, as activities developed towards the external market, activities considered principal, or instrumental and accessory, activities that have to be carried out only with partners or are open to the participation of non-members with similar needs (non-carriers), etc.

Transport cooperatives are not only carriers operating in the market of transport of goods by road – subject, as it can not be otherwise, to the sectorial legislation in general as well as in particular to the specific transport rules provided specially for them –, but also cooperative entities involved in its essence in the cooperative characters and principles universally recognized by the International Cooperative Alliance. These principles and values inherent in cooperative phenomenon influence the way these transport companies develop external economic activity, for the market, and also domestic activity, the derivative of the special relationship linking the entity and its partners. These different activities should have a separate treatment, even if sometimes they coincide. The issue of the cooperative or cooperativised activity is not an issue that can be labelled as superfluous, and not just in private legal aspects, but also because of the important consequences at financial and tax levels. Tax privileges of the cooperative can depend on the inclusion or exclusion of some of these activities within the scope of influence of the cooperative activity, its separate accounts and in particular its implementation with non-members (AD 6 LC, in connection with art. 57.3 LC and art. 13.10 LRFC). In the case of transport cooperatives, the most affected may be the worker cooperatives of transport because of their possible status as specially protected under the provisions of article 7 LRFC, while carriers cooperatives can be only considered protected under article 6 LRFC.

In any case, in an external level, depending on the kind of transport cooperative concerned, they have to meet certain prerequisites (as appropriate, professional competence, good repute, appropriate financial standing and administrative authorization) that will enable them, from the perspective of public transport law, for the development of transport services and/or auxiliary and complementary activities, and whose failure will result in the imposition of administrative sanctions specifically provided for these entities.

All this shapes specific cooperative societies operating in the transport sector covered of certain specialties that make them different from other transport operators

(broadly defined) and that influence their behavior in the market with customers (shippers or non-members carriers), contracting transport on their own behalf and assuming the obligation of transport and custody with the acquisition of contractual carrier status in a private law sense. In general terms, the subcontracting provided by the land transport legislation separates the “carrier” from the “transport operators” (in a strict sense) and subject them to different legal status. Thus it is necessary to ascertain whether it is possible or not to include in these categories the transport cooperative societies and their members, and with what specialties.

Therefore it is necessary to define the company's internal performance between the entity and its partners (worker partners or authorized carriers), resulting from a mutual relationship (in the context of cooperation) in which stands out the partners' right and duty to participate in the economic activities that satisfy their aspirations and social and economic needs. This participation and its surrounding circumstances raise serious doubts in the doctrine about its logical and legal structure. This right-duty is also conditioned by the extent of the term cooperativised activity, which also affects the establishment of relationships by the cooperative with persons alien to the condition of membership and, conversely, the way the member is subject to the cooperative framework or can develop competitive activities independently (especially relevant in the case of cooperatives of carriers, which partners are enabled to carry out transport).

The position (as appropriate, contract carrier, substitute carrier) of both the transport cooperative and its partners – which in the cooperatives of carriers are those who physically carry out the transport contracted by the entity under the transport authorization they hold – delimit the private legal liability these figures will face in the event that there is a defective performance or a breach of the specific terms of the contract of carriage.

Finally, it is appropriate to precise the terminology used regarding two important issues. The first is the designation of the transport cooperatives. To ensure uniformity and since according to authors or legal rules these specific type of companies involved in the transport sector are designated in different ways, it is advisable to use the term “transport cooperatives” in general, so it is included any kind of cooperative carrying out activities in the transport sector: namely, the “worker cooperative of transport or auxiliary or complementary activities” (as reflected in art. 52.2 ROTT, and here briefly called “worker cooperative of transport”) and “cooperative of carriers”, although they are not the only that can be found on the Spanish market due to the assumption of legislative powers by the Regional Autonomous Administrations regarding the cooperative matter.

The second relates to the cooperative or cooperativised activity, key part in the analysis of all activities developed by a transport cooperative. Some authors agree with the idea that the use of the term “cooperative activity” rather than “cooperativised activity” would be more convenient and accurate from a linguistic point of view. However, the second one is so widespread in the various spheres (legislative, doctrinal and practical) that any of them can be used to name the same contents.

CONCLUSIONS

1. Even though the legal nature of cooperatives has been a widely debated issue, the cooperatives engaged in the provision of transport services and auxiliary and complementary activities are corporate entities with a marked commercial nature. They also share the characteristics inherent in the cooperative phenomenon which are set primarily on values and principles declared by the International Cooperative Alliance, the highest international authority in the cooperative field. On one hand, as transport companies, they must abide by the requirements imposed by land transport law and contract law, with specialties expressly provided for this specific type of company. On the other hand, as cooperatives acting as entities subject to Spanish law, they participate in the essential cooperative elements: commercial, mutualist and participation nature, also qualified as a social economy enterprises with variable capital.

2. As cooperatives, transport cooperatives are affected by the doctrinal discussions that have emerged over the years about some controversial issues, such as the *animus lucrandi* as the structuring element of the concept of society. This element is especially present in this type of cooperative acting on the context of land transport, and particularly in the cooperatives that are formed by carriers, whose aim is precisely to boost the lucrative activity of their own enterprises.

3. The legal framework of the transport cooperatives – which regulates the ways they can take, the requirements they must meet for their valid constitution, the necessary requirements for the exercise of the economic activity of their corporate purpose or the activity developed on a domestic level - is made up of rules of different nature and range scattered in the Spanish legal system. Depending on the allocation of competences made by Article 149.3 CE, transport cooperatives can be subject to different rules, approved either by the State and by the Regions. These heterogeneous amount of rules make up an uneven picture in which these cooperatives develop their transport services and activities. This fact entails, at least, a deep conflict with constitutional principles of utmost relevance such as the unit market.

4. In the comparative legal framework can be found different types of transport cooperatives: in Italy, for example, worker cooperatives of transport or in Sweden, central of vehicles similar to carriers cooperatives, but the system that resembles the most to the Spanish one is the French system. French law allows the creation of two distinct figures of transport cooperatives, the *sociétés coopératives ouvrières de production (Scop)*, similar to the worker cooperatives of transport, and the *sociétés coopératives d'entreprises de transport routier de marchandises*, equivalent to the Spanish cooperatives of carriers. In both cases, the requirements for their establishment and the development of their internal and external economic activity are quite similar to those referred to Spanish cooperatives, although the French law explicitly regulates certain issues to avoid uncertainties that can arise in the Spanish scene (prohibition of the exercise of auxiliary transport activities by carriers cooperatives or absence of a contract of carriage, commission or rental vehicle with a driver on the legal relation between the company and the carrier partner).

5. The Spanish cooperative law system implies the need to establish sufficiently precise criteria to be able to define clearly the territorial scope of regional cooperative competences. However, this system is based primarily on two criteria lacking

concreteness: "cooperative activity" and its performing "principally" in a territory or another. The fact that neither the positive rules, nor largely case law, have defined those undetermined criteria causes legal uncertainty; even more, if possible, in the case of transport cooperatives, due to the fact that their economic activity has an itinerant character.

6. By not being able to fix the cooperative's territorial scope of performance through clear and legally certain items, it is necessary to analyze some of the possibilities. In this way, among the criteria that doctrine offers in general terms for the different kind of cooperatives, are better suited to fix the territorial scope determining the applicable law and competent cooperative registry: the legal address of the corporation or the address of the carriers members of the cooperative; the place where lie the workplace (fixed or stable) or the establishment of the cooperative; where administrative or business management centers are located in; the place of the carriage contract; the registration number of the vehicle (or vehicles) of the carrier; the transport licence, the type of transport activity of the carrier partner; or the will of the company expressed in the articles of association or in the proceedings concerning the application for the registration of the cooperative in the regional or national registry.

7. Depending on the criterion chosen, the term "principally" shall be defined in different ways: if it deals with legal addresses or workplaces, this term would mean the territory in which most of them are located; in the case of the economic activity of transport, then it could be measured by using the number of trips, mileage, value or volume of cargo, freight, etc. However, this latter consideration is not free of controversy regarding the discussion of the inclusion of transport operations whether in the cooperative activity or in the instrumental activities.

8. While for each type of transport cooperative the choice of some of these criteria might be more appropriate than others (eg. the combination of the criteria of legal addresses for carriers cooperatives, or work centers, or administrative or business management centers, for the worker cooperatives of transport), in practice it may be difficult to detail. Therefore it is essential to focus on the specific object of analysis, that is, in particular the entity considered individually, which has particular characteristics that may make it appropriate to apply a criterion over another. In addition, sometimes the combination of several of these factors can easily show the territorial scope of the entity or, conversely, help to foster more confusion.

9. Regarding the land transport legal framework, it is necessary to consider that cooperatives of transport of goods by road are subject to the complex division of competences based, according to the doctrine of the Constitutional Court, on the territorial criterion. On one hand, worker cooperatives of transport are considered as carriers or enterprises of auxiliary and complementary activities, therefore they are subject to the same rights and obligations. On the other hand, considering the particularity of the cooperative of carriers, even carrying out similar activities as the intermediaries, they are not part of the category of the enterprises developing auxiliary and complementary transport activities, therefore they are excluded from the specialties of the Ley Orgánica 5/1987 de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

10. The rules regulating land transport sector as well as the commercial contract law applying to this particular sector of the economy provide two different types of transport cooperatives: worker cooperatives of transport and cooperatives of carriers. In this way are partly listed in cooperatives state legislation and in most of the regional cooperative rules. However, due to the assumption of competences by the Autonomous Regions in cooperative matters, some regional regulations provide different kind of cooperatives carrying out transport activities that do unlikely conform to state legal requirements in the sector. This applies in particular to mixed transport cooperatives regulated by the Cooperatives Act of Castilla-La Mancha, 2010 and the Cooperatives Act of Comunidad Valenciana, 2003, which could be validly constituted in accordance with the provisions of cooperative corporate law, but could not lawfully perform its functions in the transport trade for their failure to comply with state sector regulations.

11. In addition to mixed transport cooperatives (which could also be called integrated cooperatives in terms of the State Cooperatives Act or in terms of some of the regional regulations), made up with both worker partners and carrier partners, there are potential alternatives to figures provided by the sectorial legislation, such as consumers transport cooperatives or cooperatives of services that do not perform marketing services to its members. Though some of these modalities are not expressly specified in the sectorial provisions in principle they can develop their activities in accordance with the legal requirements.

12. There are also other non-cooperative entities that can carry out activities and functions similar to those in the transport cooperatives: marketing companies, centers of information and distribution of freights, storage and distribution entities or other figures involved in the intermediation of transport, such as freight forwarding agencies. The basic differences that separate the carriers cooperative from these other entities are based on various factors such as the non-cooperative character of the marketing companies (whose functions are similar to those in cooperatives and are subject to the same legal regime) the limited participation of the centers of information and distribution of freights (which had forbidden by law to participate directly in the contract on its own behalf or to act as agents), the licence of transport operator needed by the storage and distribution companies (whose activities could be assumed by big carriers cooperatives, although currently this is not possible as far as it is required an authorizing title), or the classification of activities, intermediation, that develop freight forwarding agencies, also different from cooperatives since they are holders of a transport operator license and the nature of the relationship that links them to the shipper and to the substitute carrier. A separate issue, regarding the latter, would be that worker cooperatives of transport constitute as real freight forwarding agencies.

13. Worker cooperatives of transport are characterized by being production cooperatives, whose common purpose is to cover the labor needs of its worker members, by conducting an economic activity attached to the sub-sector of transport of goods by road. In the other side, the cooperative of carriers is a sectorial cooperative which shares the characteristics of the two broad categories cooperatives (consumer cooperatives and production cooperatives), depending on if we wish to emphasize one aspect or another: essentially, the provision of consumer services to their members or the offer to the market of their partners' products. Attending to the evolution of Spanish law, it is a cooperative-type detached from the service cooperatives and it is also a

marketing cooperative, according to the marketing function of the transport services of its partners.

14. To be validly constituted to act in the transport market, transport cooperatives must fulfill certain prerequisites provided both by the cooperative regulations and also by the land transport legal framework. On the one hand, without the fulfillment of the first conditions they would not acquire legal personality as cooperatives, on the other hand, without the latter would not be able to act in the commercial trade as transport companies or enterprises of auxiliary and complementary activities.

15. Thus, for the acquisition of legal personality, the transport cooperative must register their articles of incorporation in the competent state or regional Cooperative Registry, depending on the territorial scope of its activity established in the statutes. That notes in the first instance that are the founders themselves who decide the territorial scope of their cooperative and therefore also the applying cooperative law. It is questionable, as it has been highlighted by the scientific doctrine, that is not a legal requirement the registration in the Companies Registry, more even considering the fact that the Cooperative Registry, having a public character, follows the principles and produces similar effects to those that characterize the legal registries, such as the Companies Registry.

16. The prerequisites to the exercise of transport activity are different depending on the kind of cooperative concerned. The worker cooperative of transport, in its consideration as a transport company or undertaking of auxiliary and complementary activities having the same rights and obligations, must comply with the general requirements laid down in the law to obtain the authorisation to pursue the occupation of road transport operator: public transport license or transport operator license, as appropriate. Regarding the personal requirements, the professional competence and the requirement of good repute must be satisfied by the person that effectively and continuously manages the transport activities of the undertaking, which refers in principle to the administrative organ, which manages and represents the company in dealings with third parties and in legal proceedings. As concerns the requirement of appropriate financial standing (the general as a carrier or a transport operator), the question is the variability of capital that characterizes cooperative societies, although the Administration has the necessary control tools to verify compliance with this and other requirements. When these conditions and other fiscal, labor and social obligations are fulfilled, the cooperative obtains the authorization to pursue transport activities and must be registered in the Transport Companies Registry.

17. The worker cooperative of transport is, therefore, the holder of the requisite authorisation, under which it will pursue the transport activity. With it, from an administrative point of view, the cooperative acquires the status of carrier or transport operator (in the strict sense). Its members have banned this condition, therefore by becoming part of society (and while they are members) they have to relinquish or transfer the authorizations they hold, with the possibility of recovering (or being compensated otherwise) when they lose the membership. To this end, two conditions must be fulfilled, first, that the outgoing partner meets the conditions that enable him to acquire the title, second, the compliance with all legal requirements established for the transfer of title in favor of the partner (v. gr. the prior approval by the Administration).

18. Unlike the worker cooperative transport, the establishment of a cooperative of carriers implies the prior existence of natural or legal persons who already hold an administrative title that qualifies them for the practice of the transport activity. The land transport law does not impose to the cooperative the obligation to be also the holder of an administrative authorization. In fact, it has prohibited to obtain of both the public transport authorisation and the transport operator title. However, since the cooperative entity in any case carries out activities in this sector, it is required to comply with certain requirements: the professional competence required for the freight forwarding agency's activity (which actually refers to that generally required); an appropriate financial standing, different depending on the size of company measured by the number of partners; and its registration in a special section of the Transport Companies Registry. Thus, from the perspective of public law, the carriers cooperative, with functions similar to those of intermediation, but without the basic obligation to obtain the authorization and with its activity focused primarily on a "domestic" market, becomes an intermediary, to some extent, *sui generis*.

19. Thus, only those cooperative of carriers who are registered in the Transport Companies Registry are exempted from the requirement to obtain the administrative authorization for transport operators. Otherwise, they will lose the status of cooperative of carriers, being required to obtain such title (and thus comply with all the prerequisites), allowing them to intermedate in the transport as organizations interposed between shippers and carriers.

20. In a worker cooperative of transport, it can only be worker partners individuals or natural persons insofar as for the acquisition of such condition is required the capacity to engage the service of their own work. It is the way in which their participation is it is the way they participate in the cooperative activity (although there are some regional peculiarities and it is also other kind of collaborators can be included as partners). Despite the deep doctrinal discussion about the nature of the link between the cooperative and its worker partners, most cooperative rules and a major sector of the doctrine qualify it as a corporate relation, although it also shares some of the characters of an employment contract. This corporate relationship involves a series of rights and duties that constitute the legal status of the partner, influenced by the dual character of the company, as a cooperative society and as a transport undertaking. An essential element is the right and duty to participate in the cooperative activity, which as right covers all activities undertaken by the cooperative, while as an obligation it is manifested in their participation only in the inner cooperative activity.

21. In the case of the cooperative of carriers, its members can be both natural and legal persons qualified to provide services of transport of goods by road, the sine qua non condition for the acquisition of the status of member of this kind of cooperative. The nature of the legal relationship between partner and cooperative has not been expressly declared by the rules and, although it is primarily considered as a corporate relationship, the doctrine discussed the possibility of that the economic activity resulting from this legal relationship will be materialized through specific contracts (contractualist thesis vs. corporatist thesis). In any case, professionals who practice their profession with others in corporate regime are excluded from their consideration as an economically dependent self-employed (TRADE), which would rule out the partners of this kind of cooperative. However, the situation both of them and

also of the partners in a worker cooperative of transport is more complex than it appears to be.

22. In the legal status of the carrier partner, it is an essential factor his duty to participate in the cooperative activity (included in it some transport operations), since the member provides professional or business expertise and also his authorisation to effectively carry out the carriage contracted by the entity. Without the actual execution of the transport by the partners, according to organizational parameters managed by the cooperative, the common enterprise would be doomed to failure. This is partly due to the legal obligation incumbent on the entity that the carriage contracts signed by the cooperative on its own behalf, except for special and precise cases of collaboration with other carriers, can only be carried out by carrier partners authorized for the provision of transport services. Besides, such participation is also an essential right for the partner, as it is the way to satisfy the needs and interests, which are the reasons he joined the cooperative.

23. The activities carried out by transport cooperatives are varied in nature and respond to different rationales. The fact is that the cooperative societies develop not only the economic activities of the corporate purpose but also the co-operativised activity (undetermined notion of utmost importance), which in most cases has led the doctrine to mix them, leading to a confusing situation difficult to understand. It is thus necessary to define their content because on the cooperative activities depend several aspects, both external and internal, as important as the applicable law, the registration authority, the territorial scope of the entity or the scope of the rights and obligations of the partners themselves.

24. Due to the corporate nature of the cooperative society, it is applied the general theory of societies, in this particular, to define, on one hand, the common object and, secondly, the corporate purpose. In general, the main object of the cooperative entity is the satisfaction of its members' needs in the economic, social and, where appropriate, cultural field. In particular, in the worker cooperatives of transport the object is focused on the employment needs of its members (providing them jobs) and in the carriers cooperatives the principal aim is the economic and technical improvement of the business activity of its partners; both through activities that integrate the corporate purpose and the cooperative activity.

25. The social purpose - economic activities for the market of goods and services that the entity develops through the organization created to achieve the social ends - consist in the transport cooperatives in the economic activities performed in the particular sector of transport of goods by road. The worker cooperative organizes the production of goods and services for the market, which in the context of transport will depend on whether it is established as a carrier or as a transport operator, developing transport and/or auxiliary and complementary activities (including in the latter case, even logistic services). In the case of a cooperative of carriers, its functions, established by law, are focused on the finding cargos, contracting transport and marketing services for its members. However, this kind of cooperative assume a wide range of purposes, providing goods and services to its members as well as coordinating their activity and even replacing part of the business activity of its partners. Therefore, it is possible to incorporate to the corporate purpose, besides those activities already mentioned

(primarily intermediary special functions), others involving the supply of goods and services different from transport (maintenance, insurance, parking, etc.).

26. In the transport market, both types of cooperatives have the express legal obligation to contract (and bill) transportation services to its customers (shippers) on their own behalf. Thereby, they are carriers in the carriage contracts, assuming thus the obligation to transport and custody and therefore, from a *iusprivatista* perspective, the position of the contracting carrier.

27. Mutuality applied to the field of cooperation implies the existence between the cooperative and its members of a mutual relationship from which it derives an economic activity domestically developed between them and the entity which constitutes a direct instrument of satisfaction of both the member's needs and the social aims, bounding as well the right-duty of participation of the partner and being guidance for the other rights and obligations pertaining to their legal status. In this way, some activities are unrelated to the notion of cooperative or cooperativised activity, although sometimes they have been included in it by the rules and the doctrine (and, in fact, they could coincide in whole or in part). These are the activities of the corporate purpose and the instrumental activities referred by the Constitutional Court doctrine, as well as the extra-cooperative and extraordinary activities. In the context of transport, the cooperativized activity is different depending on the type of cooperative concerned.

28. In worker cooperatives of transport the content of this activity is defined by the provision of work that provides the cooperative and that is carried out by its members, starting it at the time of acquiring membership and ceasing with the loss of such status. Thus, the cooperativized activity is the work born of the mutual relations between the cooperative and its members.

29. In the cooperatives of carriers, these activities are different according to the role of the cooperative: as a consumer cooperative or as a marketing cooperative. In the first case, the speculative intermediaries are removed and the entity provides to its partners (acting as consumers) certain goods and services in better conditions than in the market; supply of goods and services that in any case are not considered sales. Besides the carriers cooperative has the condition of a wholesaler and is considered as a direct consumer to obtain from third-parties products or services necessary for the development of their activities. As a marketing cooperative, the substitution made by the entity, regarding certain activities of its partners, has a material character in respect of preparatory acts and carriage contract, as well as a legal nature, since it is a legal requirement that the cooperative contracts the transport on its own behalf and thus assumes the position and the liability that would have corresponded to the partner in the case of contracting the transport on its own apart from the cooperative. In this way, the partner's effective execution of the transport services contracted by the cooperative is its essential form of participation in the cooperativised activity.

30. Once the cooperative has contracted the carriage on its own behalf, in general, its execution in a worker cooperative of transport is carried out mostly by the worker partners in a relationship of subordination and dependence, under the transport authorization whose title holds the cooperative. That is the case of a worker cooperative established as a carrier undertaking. Besides, when the cooperative acts as a transport operator, the transport services are executed, usually under a transport subcontract, by a

third carrier alien to the cooperative organization. The worker partner is in the first case an ancillary depending on the cooperative business organization. Therefore it is not a substitute carrier. However, in the second case (cooperative-transport operator), the non-member carrier executes the transport as a substitute carrier. This is also the condition of the non-member carrier that makes the transport services contracted by a cooperative-carrier in a case of collaboration between carriers allowed by law under certain conditions.

31. The transport services contracted by the cooperative of carriers can only be executed, except in cases of collaboration, by the carrier partners. Accepting the contractual thesis or the thesis that combines it with the corporate one – according to which it is possible to have contracts within the corporate relationship –, it could be concluded that from the mutual relationship that links cooperative and its members derives a cooperative activity that materialize carriage contracts (even implicit), in which the executing partner assumes the position of the substitute carrier. If there are no such contracts, but the carrier partner can assume on its own behalf the execution of the transport through the articles of association (which may include special agreements provided they observe the principle of equal treatment) or through the assumption of the obligation to participate in the cooperativised activity, it could also be reached the same conclusion, having the partner the position of the substitute carrier. However, in the case of understanding that the relationship that binds society and partner has exclusively a corporate nature and that the partner does not assume such an obligation, then the executing partner has to be regarded as an ancillary depending on the cooperative business organization and not as a substitute carrier. The adoption of either approach depends not only on the thesis chosen, but also on the analysis case by case in accordance with the will expressed in the corporate bylaws and in any other supporting documents (not always present in practice, among other reasons, because of the non-formal character of the contract of carriage). It is also necessary to consider the scope of the contract law regarding the possible existence of the substitute carrier aside from the conclusion of a contract of carriage. Finally, it is also possible to find the figure of the substitute carrier in the event of collaboration between carriers, both when the contract of carriage has been signed by a cooperative carrier (carrying out the transport a non-member carrier) and also when the cooperative has been contracted by a freight forwarding agency for its implementation.

32. Mutuality has been to some extent redefined so that it does not ban the operation of the cooperative societies with non-members, but it has been made it conditional on the fact to favor the participation rights of the members in the cooperative activity and to use the revenues accrues from dealing with non-members using its regular services as an inducement to them to apply for membership or to devote them to some purpose of common benefit, preferably for the wider community beyond the society's membership. Besides, in the term non-members are only included those individuals alien to the internal cooperative frame, potential partners with needs and interests similar to members who can make use of cooperative services.

33. From the perspective of cooperative law, the worker cooperative of transport, as a business organization that produces goods and services for the market, has not limited the establishment of legal relationships with third parties alien to the cooperative framework. Within the transport sector, such foreign relations (market relations) are those developed between the entity and its shippers customers (in the case

of a cooperative-carrier) or between the entity and its customers shippers and carriers (in a cooperative-transport operator). The entity in these cases has not limited their performance. However, the operations with non-members are limited, like for any other carrier without authorization of transport operator, so the worker cooperatives of transport can only contract the execution of the transport with other carriers (non-members) under the legal collaboration conditions.

34. The worker cooperatives acting in the transport sector are subject to the general limitations imposed by the cooperative rules to worker cooperatives. In this case, transactions with non-members are limited to have employees non-member, changing the legal limits established by the cooperative rules mostly between 25 and 40 percent of the hours per year worked.

35. Cooperative legislation contains a different provision for the cooperatives of carriers, they can only make transactions with non-members when a specific rule so authorizes. In their role as consumer cooperatives, there appears to be no rule that, in general and expressly, enable them to perform their provision services to non-members, except for the isolated cases of provision of fuel, for which they have to establish an entity with separated legal personality subjected to the general tax system. Anyway, in this case, it is necessary to take into consideration the limits established by tax law to the cooperative's financial participation in other companies as well as the possible consideration of carriers members of other cooperatives as own partners pursuant to the formula of economic collaboration between cooperatives involving an intercooperative agreement. In the marketing dimension of this kind of transport cooperative, the land transport legislation exceptionally allows the execution of transport contracted by the cooperative by non-members under the temporary circumstances of collaboration between carriers. The exceptional nature of these operations with non-members are based, not on the mutual nature of the society, but in the non-possession of a transport operator authorization. However, the joint implementation of cooperative regulations and the land transport legislation impose a double conditioning: first, the exceptional cases of collaboration; second, the limitations imposed by some of the regional cooperative rules and/or, in any case, those set by the tax legislation.

36. As regards exclusivity in the operations performed by the partners with the cooperative they belong to, it can be imposed for several reasons, such as the duty of no competition with the business activities carried out by the cooperative (duties of loyalty, whose scope differs from a cooperative regulation to another). In this case, the member of a cooperative will not be allowed to carry out this kind of activities in the market independently of the cooperative framework. To this end it must be taken into account the relevant market, the similar or complementary activities, the pursue of the activities self-employed or employed, the existence of actual damages or the existence of a risk of actual or potential damages of the common interest and, in any case, the discretionary power of the administrative organ to authorize or deny the partner's competitive activities. In principle, explicitly, there is no an obligation of exclusive performance for a worker partner in the worker cooperative, although it would be necessary to analyze case by case in order to safeguard the common interests of the cooperative.

37. On the other hand, the exclusivity can be claimed from a carrier member of a cooperative of carriers at an early stage if it is thus established in the articles of association. However it is essential to combine the land transport legislation and the

cooperative regulation. The first one allows, without affecting the rules established in the articles of association, the activities of the partners independently from the marketing services provided by the cooperative organization. The cooperative rules generally lays down a non-competition obligation for the cooperative members, unless it is authorized by the administrative organ. Under the special rule established expressly for such cooperative, if there is no statutory provision imposing an exclusive commitment, the member's faculty operating under its own title independently of society will take priority over the cooperative rules.

38. As regards private legal liability of both the worker cooperatives of transport (as carrier or transport operator) and carriers cooperatives, both are liable, as contractual carriers, for the breach or defective performance of the contract of carriage with the shipper. They are also subject to indirect contractual liability for the acts or omissions of their agents, employees or independent, whose services the cooperatives use for the performance of their duties.

39. The worker members of a worker cooperative of transport may be required to repair the damage under tort liability in accordance with the general principle of *non laedere alterum*, although, based in the Himalaya clause, it will be applicable the liability system provided by the law of contract of carriage. Besides, the worker members of the worker cooperative of transport can only contract carriage on behalf of the cooperative, which in certain cases leads to some questions about their capacity to force the cooperative to assume the transport contract and, therefore, the liability. In this case, it seems that in order to protect the market, the shipper and the consignee, as third party in good faith, the cooperative would be contractually liable for damages caused by the breach of contract by the partner, while the latter could face a tort claim asserting also the Himalaya clause; without affecting the partner's internal responsibility towards the cooperative that may arise for its conduct.

40. In a cooperative of carriers, if the carrier partner is considered a dependent ancillary subordinated to the cooperative business structure, the consequences are equivalent to those listed for the worker members of a worker cooperative (liability *ex delicto* with application of the limits on compensation for damages and other provisions regulating liability in the Act on the contract of carriage of goods by land). Considering the member as a substitute carrier, the situation could have changed if it had been kept the original wording of this act. However the liability system regarding the figure of the substitute carrier is empty of content, so it seems to be no much difference. On the one hand, the liability in tort against the partner is still open to the shipper or consignee. If there is an implied contract of carriage resulting from the mutual relationship that mediates between society and the executing member, and by virtue of categorizing it as a contract in favor of a third party, the consignee (but not the shipper) may institute proceedings for a contractual claim. In the case that it is given content to the liability of the substitute carrier, both the cooperative and the partner himself might be contractually liable for the carriers acts.

41. However, the person with legal capacity to sue may institute contractual action exclusively against the cooperative society, which can then act against the carrier member in whose possession the goods were damaged. The cooperative's action against the partner has to be brought taking into account the contents of the internal relationship

that binds them, contained especially in the articles of association, without forgetting the individual agreements and the application of the contractual rules.

42. Considering the existence of an essential corporate link between the cooperative and the carrier partner in which it is developed an activity where a contract of carriage is materialized, and considering non mandatory most of the content of the Act on the contract of carriage of goods by land, in the system of sources is primarily applicable the individual agreements between the society and the partner, and the articles of association; applying to matters not provided the general contractual regime. This implicit contract of carriage arises, defines and develops itself in the context of an existing corporate relationship, a fact that creates a situation of unique features, others than those in an usual contract of carriage. Furthermore, it is assured the application of mandatory regime of liability in front of the person having the legal capacity to sue (shipper or, where appropriate, consignee), since they are not part of the cooperative relationship. Based in the foregoing, it would be possible to establish in the articles of association different liability conditions between the carrier member and the cooperative.

43. From an administrative point of view, the responsibility that affects the worker cooperatives of transport does not involve any alteration of the common liability regime affecting other carriers or transport operators. Thus, in any case, according to legal doctrine granted by the Supreme Court, can it be modified or contravened by the provisions of the articles of association of the entity.

44. Land transport regulation attributes to cooperatives of carriers duties and responsibilities that affect intermediaries (albeit with specialties, as it is not so with regard to the administrative authorisation of transport operator), while the carrier members have carrier's duties and responsibility, as holders of the corresponding transport authorization. The legal system defines explicitly certain acts of this kind of cooperative that can constitute an infringement of the law. On one hand, a grave infraction for the lack of registration in the Transport Companies Registry, which has to be reconciled with the very grave infraction for carrying out the transport activities without the proper authorization. On the other hand, the grave infringement of contracting with non-member carriers out of the cases of collaboration established by law, although the regulation equates it with the infraction of contracting transport with under-qualified carriers rather than the one punishing the performance of the entity without the legal shield of the authorization.

BIBLIOGRAFÍA

AAVV

La Economía Social y Tercer Sector. España y el entorno europeo, Escuela Libre Editorial, Madrid, 2003.

Cuestiones de Economía Social, Instituto de Derecho Cooperativo y Economía Social de la Universidad del País Vasco, Marcial Pons, Madrid, 2000.

Ley de Cooperativas. Trabajos Parlamentarios, Cortes Generales, Madrid, 2000.

“Conclusiones de la Asociación de Estudios Cooperativos sobre la vigente Legislación cooperativa”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 22, 1970, pp. 33-38.

Número especial dedicado a la legislación cooperativa española, *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 22, 1970.

ACI

“Into the Twenty-First Century: Co-operatives Yesterday, Today and Tomorrow – En los albores del siglo XXI. Las Cooperativas ayer, hoy y mañana”, en ACI, *The International Co-operative Alliance Statement on the Co-operative Identity. The Co-operative Principles – Declaración de la Alianza Cooperativa Internacional sobre la Identidad Cooperativa. Los principios cooperativos* 3ª edición, Confederación de Cooperativas de la Comunidad Valenciana, 1996 (editado anteriormente por el Consejo Superior de Cooperativas de Euskadi), pp. 68-135.

The International Co-operative Alliance Statement on the Co-operative Identity. The Co-operative Principles – Declaración de la Alianza Cooperativa Internacional sobre la Identidad Cooperativa. Los principios cooperativos, 3ª edición, Confederación de Cooperativas de la Comunidad Valenciana, 1996 (editado anteriormente por el Consejo Superior de Cooperativas de Euskadi).

Report of ICA Commission on Co-operative Principles in Report of the 23rd ICA Congress at Vienna, 5-8 September 1966, disponible en la <http://www.ica.coop/coop/1966.html>.

AHEDO SANTISTEBAN, MANU

“La “empresa cooperativa” en Dinamarca y España. La historia de la Economía Social y su contribución a la democracia industrial”, en *Revista Vasca de Economía Social*, GEZKI, núm. 0, 2004, pp. 59-84.

ALBALADEJO, MANUEL

Derecho Civil I. Introducción y parte general, Bosch, decimosegunda edición, Barcelona, 2001.

“La causa”, en *Revista de Derecho Privado*, abril 1958, pp. 315-328.

ALGUACIL MARÍ, M^a PILAR

“Condicionantes del régimen de ayudas de estado en la fiscalidad de cooperativas”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 69, 2010, pp. 27-52.

ALFONSO SÁNCHEZ, ROSALÍA

La integración cooperativa y sus técnicas de realización: la cooperativa de segundo grado, Tirant lo Blanch, Valencia, 2000.

ALONSO ANDRIO, FERNANDO

“Disposiciones adicionales, transitorias, derogatorias y finales”, en GARCÍA SÁNCHEZ, JOSÉ ARISTÓNICO (COORD.), *Cooperativas. Comentarios a la Ley 27/1999, de 16 de julio*. Vol. I, Consejo General del Notariado, Madrid, 2001, pp. 845-874.

ALONSO ESPINOSA, FRANCISCO J. (COORD.)

La sociedad cooperativa en la Ley 27/1999, de 16 de julio, de cooperativas, Comares, Granada, 2001.

ÁLVAREZ ALCOLEA, MANUEL

“La condición jurídico-laboral de los socios de las cooperativas de producción”, en *Revista de Política Social*, núm. 107, 1975, pp. 73-122.

ALVISI, CHIARA / ROMAGNOLI, ALESSANDRA

“L’esercizio dell’attività di autotrasporto di cose nel quadro della regolamentazione nazionale, locale e comunitaria”, en GALGANO, FRANCESCO (DIR.) *Trattato di Diritto Commerciale e di Diritto Pubblico dell’economia*. Volume Quarantanovesimo: *Il Diritto del Mercato del Trasporto*, a cura di STEFANO ZUNARELLI, CEDAM, Padova, 2008, pp. 95 y ss.

ARGUDO PÉRIZ, JOSÉ LUIS

“El Tercer Sector y Economía Social. Marco teórico y situación actual”, en *Acciones e Investigaciones Sociales*, núm. 15, octubre 2002, pp. 239-263.

“Las cooperativas sin ánimo de lucro: ¿vuelta a los orígenes o respuesta a nuevas necesidades sociales?”, en *Revista Vasca de Economía Social*, GEZKI, núm. 3, 2007, pp. 179-201.

ARIAS VARONA, FRANCISCO JAVIER

Manipulación portuaria y daños a las mercancías. La responsabilidad extracontractual del operador portuario, Comares - CEDIT, Granada, 2006.

ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO / MERCADAL VIDAL, FRANCISCO

“Artículo 6º. Domicilio”, en ARROYO, IGNACIO / EMBID, JOSÉ MIGUEL / GÓRRIZ, CARLOS (COORD.), *Comentarios a la Ley de Sociedades Anónimas. Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido*

de la Ley de Sociedades Anónimas, Vol. I, 2ª edición, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 86-96.

ÁVILA NAVARRO, PEDRO / ÁVILA JARRÍN, F. JAVIER / CARBALLO CASADO, CONCHA
Modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles. Ley 3/2009, Tomo I, Bosch, Barcelona, 2009.

BASEDOW, JÜRGEN

“Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR)”, en AAVV, *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, vol. 7, Verlag C. H. Beck/Verlag Franz Vahlen, Munich, 1997, pp. 855-1274.

BASSI, AMEDEO

“Articolo 2511. Società cooperative”, en MARCHETTI, PIERGAETANO / BIANCHI, LUIGI A. / GUEZZI, FEDERICO / NOTARI, MARIO (DIRS.), *Commentario alla riforma delle società. Società Cooperative*, a cura di PRESTI, GAETANO, Egea, Milano, 2007, pp. 3-25.

Principi generali della riforma delle società cooperative, Giuffrè Editore, Milano, 2004.

“Rileggendo l’art. 45 della Costituzione”, en AAVV, *Studi in Onore di Gastone Cottino*, Vol. II, CEDAM, Padova, 1997, pp. 1251-1275.

BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, RODRIGO (DIR.)

Obligaciones y contratos. Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil, Civitas Thomson, Cizur Menor, 2009.

BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, RODRIGO (COORD.)

Comentarios al Código Civil, Aranzadi, Elcano (Navarra), 2001.

BERMEJO VERA, JOSÉ / GARCÉS SANAGUSTÍN, ÁNGEL

“Capítulo I. Introducción al Derecho de los transportes terrestres”, en BERMEJO VERA, JOSÉ (DIR.), *El Derecho de los Transportes Terrestres*, Cedecs Editorial, Barcelona, 1999, pp. 27-62.

BIONE, MASSIMO

“Categorie di azioni e categorie di soci nelle società cooperative”, en AAVV, *Studi in Onore di Gastone Cottino*, Vol. II, CEDAM, Padova, 1997, pp. 1277-1295.

BOCCHESE, DONATELLA

“La legittimazione del destinatario ad agire nei confronti del subvettore: un principio ormai consolidato”, en *Diritto dei Trasporti*, 1996, pp. 553-556.

BONFANTE, GUIDO

“Cooperazione e imprese cooperative”, en *Digesto delle Discipline Privatistiche. Sezione Commerciale*, IV, UTET, Torino, 1989, pp. 147-177.

BORJABAD GONZALO, PRIMITIVO

“Capítulo Primero. La Sociedad Cooperativa en la Ley 27/1999”, en ALONSO ESPINOSA, FRANCISCO J. (COORD.), *La sociedad cooperativa en la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas*, Comares, Granada, 2001, pp. 1-40.

“El sistema legislativo español de cooperativas y la Ley 27/1999”, en *Revista de desarrollo rural y cooperativismo agrario*, núm. 5, 2001, pp. 7-30.

Manual de Derecho Cooperativo. General y Catalán, Bosch, Barcelona, 1993.

BORTOLOTTI, LILLIANA

“Cooperativas de transporte y el Proyecto de Ley de Cooperativas”, en *REVESCO, Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 66, 1998, pp. 163-169.

“Unión de cooperativas de transporte (UCOTRANS)”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 64, 1997, pp. 183-186.

BÖÖK, SVEN ÅKE

Co-operative values in a changing world, ACI, Geneva, 1992.

“Cooperativas, valores fundamentales y principios cooperativos” en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 9, 1990, pp. 15-30.

BLOMQVIST, KAI / BÖÖK, SVEN ÅKE

“Las cooperativas y los derechos de los consumidores. Las perspectivas de las cooperativas de consumidores respecto a los principios cooperativos”, en MONZÓN, JOSÉ LUIS / ZEVI, ALBERTO (DIRS.), *Cooperativas, mercado, principios cooperativos*, CIRIEC-España, 1994, pp. 291-314.

BLOMSTRAND, SEVERIN

“Nordic Co-operation on Legislation in the Field of Private Law”, en AAVV, *International Aspects. Scandinavian Studies in Law*, Vol. 39, Stockholm Institute for Scandinavian Law, Stockholm, 2000, pp. 59-77.

BROSETA PONT, MANUEL / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO

Manual de Derecho Mercantil, decimosexta y decimoséptima edición, Vol. I y II, Tecnos, Madrid, 2009 y 2010, respectivamente.

BUENDÍA MARTÍNEZ, INMACULADA

“Las cooperativas: agentes de desarrollo en los ámbitos locales”, en AAVV, *Cuestiones de Economía Social*, Instituto de Derecho Cooperativo y Economía Social de la Universidad del País Vasco, Marcial Pons, Madrid, 2000, pp. 45-70.

“La participación democrática ¿un valor en extinción en las sociedades cooperativas?”, en *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 34, abril 2000, pp. 7-21.

“Las relaciones comerciales cooperativas: un análisis desde el nuevo marco legal”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 69, 1999, pp. 43-65.

CABANILLAS SÁNCHEZ, ANTONIO

voz “Contrato de obra (D.º Civil)”, en *Enciclopedia Jurídica Básica*, Civitas, Madrid, 1995, pp. 1597-1603.

CALVO ORTEGA, RAFAEL

“Las figuras de Economía Social en la Constitución Española de 1978”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 47, 2003, pp. 159-174.

CARPANETO, LAURA

Il diritto comunitario dei trasporti tra sussidiarietà e mercato. Il caso del trasporto ferroviario, G. Giappichelli Editore, Torino, 2009.

CARMONA PASTOR, FRANCISCO

Manual del transportista, Ediciones Díaz de Santos, 2005.

CARRASCO MONTEAGUDO, INMACULADA

“Razones históricas y sociológicas de la evolución de las sociedades cooperativas: la dinámica de los movimientos sociales y la herencia del pasado”, en PRIETO JUÁREZ, JOSÉ ANTONIO (COORD.), *Sociedades Cooperativas: Régimen jurídico y gestión económica*, Ibidem Ediciones, Madrid, 1999, pp. 211-227.

CASTIELLO, FRANCESCO

“Cooperazione e cooperative”, en *Enciclopedia Giuridica*, IX, Istituto de la Enciclopedia Italiana, Roma, 1988, pp. 1-6.

CECCHERINI, ALDO / SCHIRÒ, STEFANO

Società cooperative e mutue assicuratrici (artt. 2511-2548 c.c.), seconda edizione, Giuffrè Editore, Milano, 2008.

CIRIEC

“Los principios cooperativos del siglo XXI”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 19 especial, octubre 1995, pp. 37-39.

CHAVES ÁVILA, RAFAEL / MONZÓN CAMPOS, JOSÉ LUIS

“Economía Social y el Sector no Lucrativo: actualidad científica y perspectivas”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 37, 2001, pp. 7-33.

La Economía Social en la Unión Europea, CIRIEC-CESE (DI CESE 97/2007 Gr. III ahc), 2007.

CHAVES RIVAS, ANTONIO

“Sección 1ª. De las cooperativas de trabajo asociado”, en GARCÍA SÁNCHEZ, JOSÉ ARISTÓNICO (COORD.), *Cooperativas. Comentarios a la Ley 27/1999, de 16 de julio*. Vol. I, Consejo General del Notariado, Madrid, 2001, pp. 573-638.

CHOMEL, ANDRÉ

“Valores, principios y reglas de la Economía Social”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 9, 1990, pp. 137-141.

CHOMEL, ANDRÉ / VIENNEY, CLAUDE

“Evolution des principes et des règles des organisations coopératives en France (1945-1992)”, en MONZÓN, JOSÉ LUIS / ZEVI, ALBERTO (EDS), *Coopératives, marchés, principes coopératifs*, CIRIEC, De Boeck Université, Bruxelles, 1995, pp. 117-154, del que existe una versión española: CHOMEL, ANDRÉ / VIENNEY, CLAUDE, “Evolución de los principios y las reglas de las organizaciones cooperativas en Francia (1945-1992)”, en MONZÓN, JOSÉ LUIS / ZEVI, ALBERTO (DIRS.), *Cooperativas, mercado, principios cooperativos*, CIRIEC-España, 1994, pp. 127-170.

CLAVERO TERNERO, MANUEL FRANCISCO

“El transporte internacional de mercancías por carretera: la interpretación del Convenio CMR por el Tribunal Supremo”, en MADRID PARRA, AGUSTÍN (DIR.), *Derecho uniforme del transporte internacional: cuestiones de actualidad*, McGraw-Hill, Madrid, 1998, pp. 251-272.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Las cooperativas en la Europa de las empresas, Documento de consulta, Bruselas, 7 de diciembre de 2001 (no publicado en el Diario Oficial).

CRACOGNA, DANTE

“La identidad cooperativa en un mundo cambiante”, en *Anuario de estudios cooperativos*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1993, pp. 87-96.

“Reflexiones sobre los valores y los principios cooperativos en la Alianza Cooperativa Internacional”, en *Anuario de estudios cooperativos*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1991, pp. 97-109.

DABORMIDA, RENATO

Evoluzione dei principi e del diritto cooperativo: dall'autopia all'imprenditoria del futuro, Rivista della Cooperazione, núm 31, diciembre 1987, pp. 55-78.

DÁVILA MILLÁN, ENCARNA

“As clases de cooperativas. As cooperativas de transportistas”, en BELLO JANEIRO, DOMINGO (DIR.), *Estudios sobre a Lei de Cooperativas de Galicia*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1999, pp. 261-267.

DE ALVEAR TRENOR, INÉS / LÓPEZ QUIROGA, JULIO

“Algunas notas para el estudio del contrato de prestación de servicios logísticos”, en MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *I Congreso internacional de transporte. Los retos del transporte en el siglo XXI*, T. II, Tirant lo Blanch-CEDIT, Valencia, 2005, pp. 1405-1438.

DE CASTRO, J. L.

voz “Contrato de obra por empresa (D.º Mercantil)”, en *Enciclopedia Jurídica Básica*, Civitas, Madrid, 1995, pp. 1603-1605.

DE LA CÁMARA ÁLVAREZ, MANUEL

Estudios de Derecho mercantil, 2ª edición, Vol. I., Editoriales de Derecho Reunidas, 1977.

DE LA VEGA GARCÍA, FERNANDO L.

“Contrato de logística”, en MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *I Congreso internacional de transporte. Los retos del transporte en el siglo XXI*, T. II, Tirant lo Blanch-CEDIT, Valencia, 2005, pp. 1439-1462.

DEL ARCO, JOSÉ LUIS

“Breve glosa a las conclusiones de la Encuesta-Informe”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 22, 1970, pp. 39-44.

DE LA ROCHA GARCÍA, ERNESTO

Las sociedades cooperativas según la nueva Ley 27/1999 de 16 de julio, Comares, Granada, 2001.

DE NIEVES NIETO, NÚRIA

Cooperativas de trabajo asociado: Aspectos jurídico-laborales, Consejo Económico y Social, núm. 175, Madrid, 2005.

DE PABLO CONTRERAS, PEDRO

“Requisitos del contrato”, en MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ, CARLOS (COORD.), *Curso de Derecho Civil (II). Derecho de obligaciones*, Colex, segunda edición, Madrid, 2008, pp. 355-390.

DÍAZ-ARIAS, JOSÉ MANUEL

Ley comentada de Sociedades Anónimas, Deusto Jurídico, Barcelona, 2007.

DÍAZ MORENO, ALBERTO

“El contrato de transporte terrestre”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, GUILLERMO, J. (COORD.), *Derecho mercantil II*, Vol. II, ed. 13ª, Ariel, Barcelona, 2009, pp. 631-675.

“Las sociedades mercantiles”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, GUILLERMO J. (COORD.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, 13ª edición, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 149-163.

DÍEZ ARGAL, WENCESLAO

Sociedades Cooperativas: Criterios Jurisprudenciales. Sentencias de la Sala Primera del Tribunal Supremo en la década de los ochenta, Universidad de Deusto, Serie Derecho, Vol. 27, Bilbao, 1988.

DÍEZ-PICAZO, LUIS

Derecho de daños, Civitas, Madrid, 1999.

DÍEZ-PICAZO, LUIS / PONCE DE LEÓN

“El concepto de causa en el negocio jurídico”, en *Anuario de Derecho Civil*, T. XVI, Fascículo I, 1963, pp. 3-32.

DIVAR, JAVIER

“El derecho comparado cooperativo en Europa”, en *Anuario de Estudios Cooperativos*, 1988, pp. 111-120.

Régimen jurídico de las sociedades cooperativas, Universidad de Deusto, Bilbao, 1987.

DIVAR, JAVIER / MERINO, JOSÉ MARÍA

“La nueva mercantilidad y fiscalidad cooperativa”, en *Anuario de estudios cooperativos*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1993, pp. 41-52.

DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F.

“Artículo 14. Fuerza probatoria de la carta de porte”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 177-184.

EMBED IRUJO, JOSÉ MIGUEL

“Artículo 65. Prohibición de competencia”, en ARROYO, IGNACIO / EMBED, JOSÉ MIGUEL / GÓRRIZ, CARLOS, (COORD.), *Comentarios a la Ley de sociedades de responsabilidad limitada*, Tecnos, 2ª edición, Madrid, 2009, pp. 799-807.

“Notas sobre el régimen jurídico de las entidades sin ánimo de lucro, su estructura interna y la responsabilidad de sus órganos gestores (especial referencia a las fundaciones)”, en *Revista Valenciana de Economía y Hacienda*, núm. 7, 2003, pp. 79-100.

EMBED IRUJO, JOSÉ MIGUEL / GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS

“Artículo 127 ter. Deberes de lealtad”, en ARROYO, IGNACIO / EMBED, JOSÉ MIGUEL / GÓRRIZ, CARLOS (COORD.), *Comentarios a la Ley de Sociedades Anónimas. Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas*, Vol. II, 2ª edición, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 1427-1445.

EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO

“Artículo 1. Objeto”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 53-57.

“Artículo 6. Responsabilidad de los porteadores efectivos”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 99-112.

“Artículo 63. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 755-762.

“El alcance normativo de la proyectada regulación del contrato de transporte terrestre”, en MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO / PETIT LAVALL, M^a VICTORIA (DIRS.), *Aspectos jurídicos y económicos del transporte: Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, Col·lecció “Estudis Jurídics”, núm. 15, tomo I, Servicio de publicaciones de la Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, 2007, pp. 199-215.

El concepto de porteador en el transporte de mercancías, Ed. Comares, Granada, 2003.

“El transporte internacional de mercancías por ferrocarril (COTIF-CIM)”, en CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, JOSÉ LUIS (DIR.), *El contrato de transporte*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2003, pp. 413-460.

ESCOLANO NAVARRO, JOSÉ JAVIER

“Capítulo II: Constitución: escritura y estatutos”, en ALONSO ESPINOSA, FRANCISCO J. (COORD.), *La sociedad cooperativa en la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas*, Comares, Granada, 2001, pp. 41-80.

FAJARDO GARCÍA, ISABEL-GEMMA

La gestión económica de la cooperativa: responsabilidad de los socios, Tecnos-Confederación de cooperativa de la Comunidad Valenciana, Madrid, 1997.

FAURA VENTOSA, IGNACI

“Los perfiles de la Economía Social”, en AAVV, *La Economía Social y Tercer Sector. España y el entorno europeo*, Escuela Libre Editorial, Madrid, 2003, pp. 1-13.

FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, LUIS

Derecho de sociedades, Vol. I-II, Tirant lo Blanch, Valencia, 2010.

FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, JUAN MANUEL (COORD.)

Diccionario jurídico, Aranzadi, Navarra, 2002.

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, CARMEN

El Registro Mercantil, Marcial Pons, Madrid, 1998.

FERRI, GIUSEPPE

“Il pensiero giuridico di Tullio Ascarelli”, en *Studi in memoria di Tullio Ascarelli*, Ed. Giuffrè, Milano, 1969.

FONT GALÁN, JUAN IGNACIO / PINO ABAD, MANUEL

“La relevante causa negocial de la sociedad. Una relectura (sólo) jurídica del concepto legal de sociedad”, en AAVV, *Derecho de Sociedades. Libro Homenaje a Fernando Sánchez Calero*, Vol. I, Capítulo 23, Ed. McGraw-Hill, Madrid, 2002, pp. 541-606.

GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS

“Intermediarios del transporte y porteadores contractuales”, en *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 238, 2000, pp. 1723-1748.

GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS / RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA

Manual de Derecho de la navegación marítima, 3ª ed., Marcial Pons, Madrid/Barcelona, 2006.

GADEA, ENRIQUE

Derecho de las cooperativas. Análisis de la Ley 4/1993, de 24 de junio, de cooperativas del País Vasco, Universidad de Deusto, Bilbao, 1999.

GADEA, ENRIQUE / SACRISTÁN, FERNANDO / VARGAS VASSEROT, CARLOS

Régimen jurídico de la sociedad cooperativa del siglo XXI. Realidad actual y propuestas de reforma, Dykinson, Madrid, 2009.

GAITÁN REBOLLO, JUAN

“El contrato de servicios logísticos: régimen jurídico español”, en AAVV, *Actualidad jurídica del transporte por carretera*, Fundación Francisco Corell, 2005, pp. 547-555.

GÁLVEZ VEGA, JOSÉ MANUEL

El nuevo Plan General Contable y las sociedades cooperativas, ASN Consulting, Málaga, 2008.

GARCÍA CACHAFEIRO, FERNANDO

“Las cooperativas de transportistas”, en *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, núm. 10, 2006, pp. 419-429.

GARCÍA GALLARDO, MANUEL

“Análisis y consideraciones en torno a la encuesta-informe de la Asociación de Estudios Cooperativos sobre la vigente Legislación cooperativa”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 22, 1970, pp. 3-31.

GARCÍA-GUTIÉRREZ FERNÁNDEZ, CARLOS

“Las sociedades cooperativas de Derecho y las de hecho con arreglo a los valores y a los principios del Congreso de la Alianza Cooperativa Internacional de Manchester de 1995: especial referencia a las sociedades de responsabilidad limitada reguladas en España”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 61, 1995, pp. 55-87.

“El problema de la doble condición de los socios trabajadores (socios-proveedores y socios consumidores) ante la gerencia de la empresa cooperativa”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 56-57, 1988-1989, pp. 83-121.

GARCÍA VILLALOBOS, JUAN CARLOS

“La logística en la Unión Europea y el papel de las sociedades cooperativas de transporte como prestadores de servicios logísticos”, en VARGAS SÁNCHEZ, ALFONSO / LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, GUSTAVO (COORD.), *Las empresas de participación en Europa: el reto del s. XXI*, Escuela de Estudios Cooperativos, Madrid, 2002, pp. 189-199.

“Las sociedades cooperativas de transportistas en España”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 74, 2001, pp. 49-68.

Las sociedades cooperativas en el transporte de mercancías por carretera en España, Consejo Económico y Social (CES), Madrid, 2000.

“Aspectos legales de las sociedades cooperativas en el transporte por carretera”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 64, 1997, pp. 47-78.

GARCÍA VILLALOBOS, JUAN CARLOS / LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, GUSTAVO RAÚL

“Las sociedades cooperativas de transporte por carretera ante la liberalización del cabotaje en la Unión Europea”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 64, 1997, pp. 113-128.

GARRIGUES, JOAQUÍN

Curso de Derecho mercantil, T. II, 8ª ed., Madrid, 1983 (revisada con la colaboración de Fernando Sánchez Calero).

GIMENO FELIU, JOSÉ MARÍA

“Capítulo II. Régimen Jurídico de la intervención administrativa: concesiones y autorizaciones”, en BERMEJO VERA, JOSÉ (DIR.), *El Derecho de los Transportes Terrestres*, Cedecs Editorial, Barcelona, 1999, pp. 63-83.

GINTO MONZÓN, CARLOS-MARTÍN

“La Cooperativa: Concepto”, en MERINO HERNÁNDEZ, SANTIAGO (DIR.), *Manual de Derecho de Sociedades Cooperativas*, GEZKI-Consejo Superior de Cooperativas de Euskadi, Vitoria, 2008, pp. 35-42.

GIRÓN TENA, JOSÉ

Derecho de sociedades, Tomo I, Parte General. Sociedades Colectivas y Comanditarias, Madrid, 1976, pp. 94-125.

GOFFAUX-CALLEBAUT, GERALDINE

Du contrat en droit des sociétés. Essai sur le contrat instrument d'adaptation su droit des sociétés, L'Harmattan, Paris, 2008.

GONZÁLEZ DEL REY RODRÍGUEZ, IGNACIO

El Trabajo asociado: Cooperativas y otras Sociedades de Trabajo, Aranzadi, Navarra, 2008.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M^a BELÉN

La sociedad unipersonal en el Derecho español (Sociedad Anónima, Sociedad de Responsabilidad Limitada y Sociedad Limitada Nueva Empresa), La Ley, Madrid, 2004.

GONZÁLEZ GOZALO, ALFONSO

La formación del contrato tras la Ley de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico, Comares, Granada, 2004.

GÓMEZ CALERO, JUAN

“Sobre la “mercantilidad” de las cooperativas”, en *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 137, 1975.

GÓRRIZ LÓPEZ, CARLOS

“Artículo 312. Régimen de la sociedad anónima europea”, en ARROYO, IGNACIO / EMBID, JOSÉ MIGUEL / GÓRRIZ, CARLOS (COORD.), *Comentarios a la Ley de Sociedades Anónimas. Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas*, Vol. III, 2ª edición, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 2985-3000.

La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal), Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2001.

GRAS PARDO, EMILIO

“Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajador Autónomo”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 953-958.

HELM, JOHANN GEORG

Frachtrecht II: CMR, 2ª edición, de Gruyter, Berlín, 2001.

HERBER, ROLF

“Anspruch des Empfängers gegen den Unterfrachtführer aus dem Unterfrachtvertrag?”, en *Transportrecht*, año 31, núm. 6 – 2008, pp. 239-241.

HERNÁNDEZ GIL, FRANCISCO

“Artículo 1665”, en SIERRA GIL DE LA CUESTA, IGNACIO (COORD.), *Comentario al Código Civil*, T. 7, Bosch, Barcelona, 2000, pp. 788-795.

IGLESIAS, JUAN LUIS / GARCÍA DE ENTERRÍA, JAVIER

“Las modificaciones estructurales de las sociedades”, en URÍA, RODRIGO / MENÉNDEZ, AURELIO / ROJO, ÁNGEL / ALONSO SOTO, RICARDO / ARROYO, IGNACIO y otros, *Lecciones de Derecho Mercantil*, 8ª ed., Civitas- Thomson, Cizur Menor (Navarra), 2010, 551-581.

IRIBARREN BLANCO, MIGUEL

“Cooperativas de transportistas y su papel en el mercado de transportes”, en MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO / PETIT LAVALL, M^a VICTORIA (DIRS.), *Aspectos jurídicos y económicos del transporte: Hacia un transporte más seguro, sostenible y eficiente*, Col·lecció “Estudis Jurídics”, núm. 15, tomo II, Servicio de publicaciones de la Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, 2007, pp. 887-896.

ITURRIOZ DEL CAMPO, JAVIER

“La integración de las sociedades cooperativas en el sector de la salud: una sanidad participativa”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 62, 1996, pp. 57-77.

JORDANO FRAGA, FRANCISCO

La responsabilidad del deudor por los auxiliares que utiliza en su cumplimiento, Civitas, Madrid, 1994.

JUAN Y MATEU, FERNANDO

Los contratos de logística, Marcial Pons – CEDIT, Madrid, 2009.

JUSTE MENCÍA, JAVIER

Factor de comercio, gerente de empresa, director general (Estudio Jurídico Mercantil), Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2002.

KESSELMAN DE UMANSKY, SILVIA ELISA

“Valores y principios cooperativos: comentario a raíz de su formulación por la Alianza Cooperativa Internacional en Manchester, 1995”, en PRIETO JUÁREZ, JOSÉ ANTONIO (COORD.), *Sociedades Cooperativas: Régimen jurídico y gestión económica*, Ibidem Ediciones, Madrid, 1999, pp. 15-30.

KOLLER, INGO

Transportrecht – Kommentar, 7ª edición, C.H. Beck, Munich, 2010.

“Die Haftung des HGB-Unterfrachtführers gegenüber dem Empfänger”, en *Transportrecht*, año 32, núm. 6 – 2009, pp. 229-232.

LACRUZ BERDEJO, JOSÉ LUIS, ET AL.

Elementos de Derecho civil, II, Derecho de obligaciones, Vol. 1º, 4ª edición (revisada y puesta al día por FRANCISCO RIVERA HERNÁNDEZ), Dykinson, Madrid, 2007.

LAMBEA RUEDA, ANA

Cooperativas de viviendas. Promoción, construcción y adjudicación de la vivienda al socio cooperativo, 2ª ed., Comares, Granada, 2007.

“Raíces asociativas en nuestro ordenamiento jurídico”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 76, 2002, pp. 109-129.

LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, GUSTAVO RAÚL

“Las empresas de participación como base del contenido de la «economía social» en el marco de la Unión Europea”, en VARGAS SÁNCHEZ, ALFONSO / LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, GUSTAVO (COORD.), *Las empresas de participación en Europa: el reto del s. XXI*, Escuela de Estudios Cooperativos, Madrid, 2002, pp. 83-99.

“La sociedad cooperativa desde la perspectiva de la Alianza Cooperativa Internacional (ACI) y las sociedades anónimas laborales frente al concepto jurídico de cooperativa”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 61, 1995, pp. 89-106.

LEÓN SANZ, FRANCISCO JOSÉ

voz “objeto social”, en ALONSO LEDESMA, CARMEN (DIR.), *Diccionario de Derecho de Sociedades*, Iustel, Madrid, 2006, pp. 811-817.

“El caso «Merleasing, S. A.» (I)”, en *Revista de Derecho mercantil*, núm. 198, 1990, pp. 801-819.

LOJENDIO OSBORNE, IGNACIO

“Las sociedades mercantiles”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, GUILLERMO J. (COORD.), *Derecho Mercantil I*, 13ª edición, Ariel Derecho, Barcelona, 2009, pp. 213-234.

“La sociedad anónima”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, GUILLERMO J. (COORD.), *Derecho Mercantil I*, 13ª edición, Ariel Derecho, Barcelona, 2009, pp. 247-268.

LLOBREGAT HURTADO, Mª LUISA

Mutualidad y empresas cooperativas, Bosch, Barcelona, 1990.

LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, CARLOS

“El contrato de transporte terrestre de mercancías”, en DE LA CUESTA, JOSÉ Mª (DIR.), *Contratos mercantiles*, T. II, 2ª ed., Bosch, Barcelona, 2009.

LÓPEZ DE GONZALO, MARCO

“La liberalizzazione dell'autoreasporto in Italia: dal sistema delle tariffe a forcilla alla liberalizzazione regolata”, en *Il Diritto Marittimo*, Vol. 108, 2-2006, pp. 595-600.

LÓPEZ RUEDA, FRANCISCO CARLOS

“Prestadores de servicios de transporte: del comisionista de transportes decimonónico al operador logístico actual”, en MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO / PETIT LAVALL, M^a VICTORIA (DIRS.), *Estudios sobre derecho y economía del transporte: reforma y liberalización*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 703-726.

LUJÁN ALCARAZ, JOSÉ

“Los transportistas en las fronteras del contrato de trabajo: calificación jurídico-laboral de la actividad de transporte”, en *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, núm. 83, 2009, pp. 101-123.

“La problemática calificación jurídico-laboral de la actividad de transporte”, en *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, núm. 16, 1998, pp. 139-153.

MAPELLI, ENRIQUE

Régimen jurídico del transporte, Ministerio de Justicia, Madrid, 1987.

MARÍN LÓPEZ, JUAN JOSÉ

“Notas sobre la Ley 27/1999 de 16 de julio, de cooperativas”, en *La Ley: revista jurídica española de doctrina, jurisprudencia y bibliografía*, núm. 6, D- 284, 1999, pp. 1797-1803.

MARINI, MARCO / ZEVI, ALBERTO

“La cooperación italiana y los principios cooperativos”, en MONZÓN, JOSÉ LUIS / ZEVI, ALBERTO (DIRS.), *Cooperativas, mercado, principios cooperativos*, CIRIEC-España, 1994, pp. 205-232.

MARTELETO GODINHO, ADRIANO

“A responsabilidade do transportador rodoviário de mercadorias”, en DA COSTA GOMES, M. JANUÁRIO (COORD.), *Temas de Direito dos Transportes*, vol. I, Ed. Almedina, Coimbra, 2010, pp. 85-170.

MARTÍN OSANTE, JOSÉ MANUEL

“Causas (no privilegiadas) de exoneración de responsabilidad del porteador en el Anteproyecto de Ley de contrato de transporte terrestre de 2007”, en MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO / PETIT LAVALL, M^a VICTORIA (DIRS.), *Estudios sobre derecho y economía del transporte: reforma y liberalización*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 296-317.

MARTÍN VIDAL, JOSÉ ALBERTO

“Capítulo I. Disposiciones generales”, en GARCÍA SÁNCHEZ, JOSÉ ARISTÓNICO (COORD.), *Cooperativas. Comentarios a la Ley 27/1999, de 16 de julio*. Vol. I, Consejo General del Notariado, Madrid, 2001, pp. 29-55.

“Capítulo II. De la constitución de la sociedad cooperativa”, GARCÍA SÁNCHEZ, JOSÉ ARISTÓNICO (COORD.), *Cooperativas. Comentarios a la Ley 27/1999, de 16 de julio*. Vol. I, Consejo General del Notariado, Madrid, 2001, pp. 57-95.

MARTÍNEZ BALMASEDA, ARANTZA

“Régimen de responsabilidad del porteador: fundamento, supuestos y causas de exoneración”, en *Revista de Derecho del Transporte*, nº 6 (2010), pp. 255-273.

MARTÍNEZ CHARTERINA, ALEJANDRO

“Los valores y principios cooperativos”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 61, 1995, pp. 35-45.

MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO

“Artículo 4. Sujetos”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 75-83.

“Transporte de mercancías por carretera (I). Transporte interno”, en ID. (DIR.), *Manual de Derecho del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2010, pp. 157-186.

La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera –CMR–, Comares, Granada, 2002.

MARTÍNEZ SEGOVIA, FRANCISCO JOSÉ

“La relación cooperativizada entre la sociedad cooperativa y sus socios: naturaleza y régimen jurídicos”, en *Revista de Derecho de Sociedades*, núm. 25, 2005, pp. 203-234.

“Sobre el concepto jurídico de cooperativa”, en MOYANO FUENTES, JOSÉ (COORD.), *La sociedad cooperativa: un análisis de sus características societarias y empresariales*, Publicaciones de la Universidad de Jaén, Jaén, 2001, pp. 39-73.

MASSUTTI, ANNA

“Cooperative di autotrasporto, tariffe ed accesso alla professione: profili di responsabilità della cooperativa e soci”, en *Rivista Diritto dei Trasporti*, 2002/III, pp. 865-874.

MEANA CUBERO, M^a TERESA

“Los transportistas como trabajadores autónomos económicamente dependientes. Normas de derecho transitorio en la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo Autónomo”, en *Revista Aranzadi Social*, núm. 18 (febrero), 2010, pp. 25-31.

MERINO HERNÁNDEZ, SANTIAGO

“Introducción a la cooperativa como sociedad de actividad”, en MERINO HERNÁNDEZ, SANTIAGO (DIR.), *Manual de Derecho de Sociedades Cooperativas*, GEZKI-Consejo Superior de Cooperativas de Euskadi, Vitoria, 2008, pp. 11-17.

MIRANDA SERRANO, LUIS MARÍA

“Las sociedades mutualistas y las instituciones de inversión y financiación colectiva”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, GUILLERMO J. (COORD.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, 13ª edición, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 281- 308.

MONTALVO CORREA, JAIME

“La participación de la Economía Social en el diálogo social”, en AAVV, *La Economía Social y Tercer Sector. España y el entorno europeo*, Escuela Libre Editorial, Madrid, 2003, pp. 84-110.

MONTOLÍO HERNÁNDEZ, Mª JOSÉ

“Consejo Rector y Dirección en la Nueva Ley General de Cooperativas”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 56-57, 1988-1989, pp. 123-150.

MONZÓN CAMPOS, JOSÉ LUIS

“Las cooperativas de trabajo asociado ante la reforma de los principios cooperativos”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 61, 1995, pp. 47-52.

“Principios cooperativos y realidad cooperativa en España”, en MONZÓN, JOSÉ LUIS / ZEVI, ALBERTO (DIRS.), *Cooperativas, mercado, principios cooperativos*, CIRIEC-España, 1994, pp. 109-126.

Las cooperativas de trabajo asociado en la literatura económica y en los hechos, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1989.

MONZÓN CAMPOS, JOSÉ LUIS (DIR.)

Las grandes cifras de la Economía Social en España. Ámbito, entidades y cifras claves. Año 2008, CIRIEC- España, 2010. Puede consultarse en el Boletín del Observatorio Español de la Economía Social de 22 de febrero de 2011.

MONZÓN CAMPOS, JOSÉ LUIS (COORD.)

Informe para la elaboración de una Ley de fomento de la economía social, CIRIEC, 2009.

MORILLAS JARILLO, MARÍA JOSÉ

Las sociedades Cooperativas, Iustel, Madrid, 2008.

“El ámbito de aplicación de la leyes de sociedades coeprativas”, en AAVV, *Derecho de Sociedades. Libro Homenaje a Fernando Sánchez Calero*, Vol. V, Capítulo 143, Ed. McGraw-Hill, Madrid, 2002, pp. 4745-4812.

MORILLAS JARILLO, MARÍA JOSÉ / FELIÚ REY, MANUEL IGNACIO

Curso de Cooperativas, 2ª ed., Tecnos, Madrid, 2002.

MOYA JINÉNEZ, ANTONIO

Disolución, liquidación y transformación de sociedades de capital, Ed. Bosch, Barcelona, 2009.

MOZAS MORAL, ADORACIÓN

“La fidelidad del socio como indicador de la eficiencia empresarial en la sociedad cooperativa: una aproximación empírica”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 34, 2000, pp. 23-50.

MOZAS MORAL, ADORACIÓN / PUENTES POYATOS, RAQUEL

“La responsabilidad social corporativa y su paralelismo con las sociedades cooperativas”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 103, 2010, pp. 75-100.

MUNARI, FRANCESCO

Il diritto comunitario dei trasporti, Giuffrè Editore, Milano, 1996.

MÜNKNER, HANS-HERMANN

“Ideas generales, principios y métodos prácticos de la acción cooperativa”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 9, diciembre 1990, pp. 143-147.

NAMORADO, RUI

“El encuadramiento jurídico de la economía social – Introducción al caso portugués”, en *CIRIEC – Revista Jurídica de Economía Social y Cooperativa*, núm. 17, 2006, pp. 1-26 (versión on-line).

Cooperatividade e direito cooperativo. Estudos e pareceres, Almedina, Coimbra, 2005.

NICODEMO, MASSIMILIANO

Formulario delle società: Società in accomandita per azioni. Società cooperative e consortili. Le operazioni straordinarie, Vol. II, UTET, Torino, 2007.

NILSSON, JERKER

“Principios y prácticas cooperativas en cooperativas de producción”, en MONZÓN, JOSÉ LUIS / ZIVI, ALBERTO (DIRS.), *Cooperativas, mercado, principios cooperativos*, CIRIEC-España, 1994, pp. 257-289.

O’CALLAGHAN MUÑOZ, XAVIER

Código Civil comentado y con jurisprudencia, La Ley, 5ª ed., Madrid, 2006.

OLIVÁN DEL CACHO, JAVIER

“Capítulo IV. Potestad sancionadora y transporte terrestre”, en BERMEJO VERA, JOSÉ (DIR.), *El Derecho de los Transportes Terrestres*, Cedecs Editorial, Barcelona, 1999, pp. 105-142.

OLSSON, JAN

“Una visión de la Economía Social europea”, en AAVV, *La Economía Social y Tercer Sector. España y el entorno europeo*, Escuela Libre Editorial, Madrid, 2003, pp. 141-167.

ORTIZ LALLANA, M^a CARMEN

La prestación laboral de los socios en las cooperativas de Trabajo Asociado, Bosch, Barcelona, 1989.

PACIELLO, ANDREA

“Las sociedades cooperativas”, en AAVV, *Derecho Italiano de Sociedades (Manual breve)*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008 (traducción de AAVV, *Diritto delle Società. Manuale breve*, Milano, 2008), pp. 549-573.

PANIAGUA ZURERA, MANUEL

La sociedad cooperativa. Las sociedades mutuas y las entidades mutuales. Las sociedades laborales. La sociedad de garantía recíproca, Tratado de Derecho Mercantil. T. XII, Vol. 1º, Marcial Pons, Madrid, 2005.

Mutualidad y lucro en la sociedad cooperativa, Ed. McGraw-Hill, Madrid, 1997.

PASTOR SEMPERE, CARMEN

“El régimen económico: principales aspectos”, en ALONSO ESPINOSA, F. J. (coord.), *La sociedad cooperativa en la Ley 27/1999, de 16 de julio, de cooperativas*, Comares, Granada, 2001, pp. 81-127.

PASTOR SEMPERE, CARMEN / CANO LÓPEZ, ALFONSO

“Mutualidad y nuevo derecho cooperativo europeo: un apunte sobre la “desmutualización” de la sociedad cooperativa”, en VARGAS SÁNCHEZ, ALFONSO / LEJARRIAGA PÉREZ DE LAS VACAS, GUSTAVO (COORD.), *Las empresas de participación en Europa: el reto del s. XXI*, Escuela de Estudios Cooperativos, Madrid, 2002, pp. 117-127.

PAOLUCCI, LUIGI FILIPPO

Codice delle Cooperative, UTET, Torino, 2005.

“Cooperazione e «Seconda Repubblica»”, en *Studi in Onore di Gastone Cottino*, Vol. II, CEDAM, Padova, 1997, pp. 1317-1326.

PAULIK, HEINZ

Die eingetragene Genossenschaft als Beispiel gesetzlicher Typenbeschränkung: Zugleich ein Beitrag zur Typenlehre im Gesellschaftsrecht, Mohr, Tübinga, 1954, pp. 99-106.

PAZ-ARES, CÁNDIDO

“Las sociedades mercantiles”, en URÍA, RODRIGO / MENÉNDEZ, AURELIO / ROJO, ÁNGEL / ALONSO SOTO, RICARDO / ARROYO, IGNACIO y otros, *Lecciones de Derecho Mercantil*, 8ª ed., Civitas- Thomson, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 347-366.

“La sociedad colectiva y la sociedad comanditaria”, en URÍA, RODRIGO / MENÉNDEZ, AURELIO / ROJO, ÁNGEL / ALONSO SOTO, RICARDO / ARROYO, IGNACIO y otros, *Lecciones de Derecho Mercantil*, 8ª ed., Civitas- Thomson, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 367-387.

PAZ CANALEJO, NARCISO

“Acuerdos intercooperativos en el Derecho vigente (estatal y autonómico)”, en *Revista jurídica del notariado*, núm. 52, 2004, pp. 137-209.

La sociedad cooperativa ante el reto de los mercados actuales. Un análisis no sólo jurídico, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid, 2002.

“Aspectos jurídicos de la intercooperación de la salud”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 62, 1996, pp. 177-202.

“Principios cooperativos y prácticas societarias de la cooperación”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 61, 1995, pp. 15-33.

El nuevo Derecho cooperativo español, Colección Jurídica, Digesa, Madrid, 1979.

PAZ CANALEJO, NARCISO / VICENT CHULIÀ, FRANCISCO,

Comentarios al Código de Comercio y legislación mercantil especial. Tomo XX. Ley General de Cooperativas, SÁNCHEZ CALERO, FERNANDO / ALBALADEJO, MANUEL (DIRS.), Ed. Revista de Derecho Privado, Madrid, 1989 (vol 1), 1990 (vol.2) y 1994 (vol.3).

PETIT LAVALL, M^a VICTORIA

“Artículo 48. Causas de exoneración”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 579-602.

PILOÑETA ALONSO, LUIS MANUEL

“El subtransporte: análisis crítico y teórico de un concepto práctico”, en *Revista de Derecho mercantil*, núm. 262, 2006, pp. 1401-1438.

“En torno a la configuración jurídica de los contratos de expedición y transporte”, en *Revista de Derecho mercantil*, núm. 239, 2001, pp. 137-169.

Las agencias de transporte de mercancías, Barcelona, 1997.

PRIETO JUÁREZ, JOSÉ ANTONIO

“Las operaciones con terceros en la nueva configuración normativa de las sociedades cooperativas. Especial referencia a las cooperativas de trabajo asociado”, en ID. (COORD.), *Sociedades Cooperativas: Régimen jurídico y gestión económica*, Ibidem Ediciones, Madrid, 1999, pp. 71-120.

PUETZ, ACHIM

“Artículo 24. Transporte de mercancías peligrosas”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 303-314.

“Artículo 47. Supuestos de responsabilidad”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 553-577.

Régimen jurídico de la utilización de vagones particulares en tráfico ferroviario, TDX, 2008.

PULIDO BEGINES, JUAN LUIS

“El concepto de porteador y la dualidad porteador contractual-porteador sustituto en las CIM-1999”, en *Revista de Derecho mercantil*, núm. 264-265, 2007, pp. 533-596.

QUINTANA CARLO, IGNACIO

“Contratos de transporte terrestre”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, RODRIGO (DIR.), *Tratado de contratos. Tomo V. Contratos del mercado de valores, contratación bancaria, contratación de transporte y navegación, contratos de seguro*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2009, pp. 5087-5163.

RAZQUIN LIZARRAGA, JOSÉ ANTONIO

Derecho Público del transporte por carretera, Aranzadi, Navarra, 1995.

RECALDE CASTELLS, ANDRÉS

“La posición jurídica del destinatario en el contrato de transporte de mercancías”, en *Revista de Derecho del Transporte*, nº 6 (2010), pp. 201-214.

“El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril: concepto, naturaleza y caracteres. La documentación del contrato”, en EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO / RECALDE CASTELLS, ANDRÉS (DIR.), *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor (Navarra), 2008, pp. 45-81.

El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa, Civitas, Madrid, 1992.

REGLERO CAMPOS, L. FERNANDO

“Conceptos generales y elementos de delimitación”, en ID. (COORD.), *Tratado de responsabilidad civil*, 2ª ed., Thomson-Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2003, pp. 57-180.

RIBELLES ARELLANO, JOSÉ MARÍA

“El transporte nacional de mercancías por carretera”, en CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, JOSÉ LUIS (DIR.), *El contrato de transporte*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2003, pp. 303-352.

RIGUZZI, MAURIZIO

“La nozione del contratto di trasporto, suoi sottotipi e figure affini”, en SILINGARDI, G. (A CURA DI), *Il contratto di trasporto*, Giuffrè Editore, Milano, 1997, pp. 35-119.

RINALDI, VANNI

“La nascita delle nuove cooperative in Italia”, en *Anuario de Estudios Cooperativos*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1993, pp. 37-40.

RODRIGO RUIZ, MARCO ANTONIO

“Consideraciones sobre el régimen fiscal de las cooperativas. Problemas actuales y líneas de reforma”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 69, 2010, pp. 9-25.

RODRÍGUEZ ARTIGAS, FERNANDO

“Transformación de sociedades cooperativas”, en AAVV, *Derecho de Sociedades. Libro Homenaje a Fernando Sánchez Calero*, Vol. V, Capítulo 143, Ed. McGraw-Hill, Madrid, 2002, pp. 4813-4851.

RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, DANIEL

“Problemática de la entrada en vigor de la LCTTM”, en *Revista de Derecho del Transporte*, nº 4 (2010), pp. 185-190.

ROMERO CANDAU PEDRO ANTONIO

“Capítulo III. De los socios”, en GARCÍA SÁNCHEZ, JOSÉ ARISTÓNICO (COORD.), *Cooperativas. Comentarios a la Ley 27/1999, de 16 de julio*. Vol. I, Consejo General del Notariado, Madrid, 2001, pp. 97-132.

“Capítulo IX. De las cooperativas segundo grado, grupo cooperativo y otras formas de colaboración económica”, en GARCÍA SÁNCHEZ, JOSÉ ARISTÓNICO (COORD.), *Cooperativas. Comentarios a la Ley 27/1999, de 16 de julio*. Vol. I, Consejo General del Notariado, Madrid, 2001, pp. 553-572.

“Sección 8ª. De las cooperativas de transportistas”, en GARCÍA SÁNCHEZ, JOSÉ ARISTÓNICO (COORD.), *Cooperativas. Comentarios a la Ley 27/1999, de 16 de julio*. Vol. I, Consejo General del Notariado, Madrid, 2001, pp. 741-742.

ROVIRA SUEIRO, MARÍA

“El contrato de obra”, en BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, RODRIGO (DIR.), *Tratado de contratos. Tomo III. Contratos asociativos, contratos de prestación de servicios y realización de obras, contratos aleatorios, contratos para evitar o dirimir conflictos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2009, pp. 3325-3344.

RUBIO LLORENTE, FRANCISCO

“El bloque de constitucionalidad”, en *Revista Española de Derecho Constitucional*, Año 9, núm. 27, septiembre-diciembre, 1989, pp. 9-37.

SAÉNZ GARCÍA DE ALBIZU, JUAN CARLOS

El objeto social en la sociedad anónima, Civitas, Madrid, 1990.

SALINAS RAMOS, FRANCISCO

“Notas para bucear en la identidad cooperativa”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 61, 1995, pp. 155-178.

SÁNCHEZ CALERO, FERNANDO

“Capítulo I. Disposiciones generales (art. 1º a 6º)”, en ID. (DIR.), *Comentarios a la Ley de Sociedades Anónimas*, Tomo I, Disposiciones Generales, Fundación de la Sociedad y Aportaciones. Artículos 1º a 46, EDESA, Madrid, 1997, pp. 3-199.

SÁNCHEZ CALERO, FERNANDO / SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, JUAN

Instituciones de Derecho Mercantil, 33ª ed., vol. I y II, Aranzadi, 2010.

SÁNCHEZ-GAMBORINO, FRANCISCO

“Juntas arbitrales de transporte. Actividades de mediación”, en MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO, (DIR.), *Manual de Derecho del transporte*, Marcial Pons, Madrid, 2010, pp. 249-265.

El contrato de transporte internacional. CMR, Tecnos, Madrid, 1996.

SÁNCHEZ-GAMBORINO, FRANCISCO / GAITÁN, JUAN

Factbook. Transporte de mercancías por carretera, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010.

SÁNCHEZ ANDRÉS, ANIBAL

voz “transporte”, en *Enciclopedia Jurídica Básica*, IV, Civitas Madrid, 1995, pp. 6649-6656.

SANTIAGO REDONDO, KOLDO MIKEL

“Algunos viejos debates sobre el trabajo asociado tras una primera lectura laboral de la nueva Ley de Cooperativas”, en PRIETO JUÁREZ, JOSÉ ANTONIO (COORD.), *Sociedades Cooperativas: Régimen jurídico y gestión económica*, Ibidem Ediciones, Madrid, 1999, pp. 31-48.

Socio de cooperativa y relación laboral, Ed. Ibidem, Madrid, 1998.

SANZ JARQUE, JUAN JOSÉ

“Introducción. Congreso Centenario de la ACI. Manchester 1995”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 61, 1995, pp. 11-14.

Cooperación. Teoría general y régimen de las sociedades cooperativas. El nuevo derecho cooperativo, Comares, Granada, 1994.

“Las cooperativas de transportistas en España”, en *El transporte, Duodécimas Jornadas Cooperativas, 1994*, Monografías Cooperativas, núm. 13, Lleida, 1994, pp. 11-24.

SANZ SANTAOLALLA, FRANCISCO JAVIER

“Tema IV. La constitución”, en MERINO HERNÁNDEZ, SANTIAGO (DIR.), *Manual de Derecho de Sociedades Cooperativas*, GEZKI-Consejo Superior de Cooperativas de Euskadi, Vitoria, 2008, pp. 43-58.

SCHELIN, JOHAN

“Skandinavien und Finnland”, en THUME, KARL-HEINZ (DIR.), *Kommentar zur CMR. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, 2ª edición, Verlag Recht und Wirtschaft, Frankfurt am Main, 2007, pp. 1027-1046.

SCHWARZ DA SILVA, HENRIQUE

“Cooperativas de Portugal (passado e presente entre a mudança e a continuidade)”, en *Anuario de estudios cooperativos*, 1994, pp. 233-303.

SEGALÉS FIDALGO, JAIME

“Derecho procesal en las cooperativas”, en PRIETO JUÁREZ, JOSÉ ANTONIO (COORD.), *Sociedades Cooperativas: Régimen jurídico y gestión económica*, Ibidem Ediciones, Madrid, 1999, pp. 157 –181.

SENENT VIDAL, MARÍA JOSEP

La impugnació dels acords socials en la cooperativa, Servicio de publicaciones de la Universitat Jaume I, Castellón de la Plana, 2003.

SIDERA LEAL, EMILIO

“Artículo 5. Contratación del transporte en nombre propio”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 85-98.

“Disposición transitoria única. Contratos preexistentes”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 921-922.

“Perspectivas de las cooperativas en el transporte por carretera ante la liberalización de 1998”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 64, 1997, pp. 81-90.

SOLERNOU STELLA, M^a ESTRELLA

La ordenación del mercado de transporte de mercancías por carretera, tesis doctoral, 2011.

SUSO VIDAL, JOSÉ MARÍA

“El control en la transformación de las cooperativas en sociedades anónimas y limitadas” ”, en AAVV, *Derecho de Sociedades. Libro Homenaje a Fernando*

Sánchez Calero, Vol. V, Capítulo 144, Ed. McGraw-Hill, Madrid, 2002, pp. 4853-4877.

SVERIGES ÅKERFÖRETAG

The Road Haulage Industry in Sweden, Danderyd, 2004.

SWINNEY, IAN

“Concepto cooperativo y los derechos cooperativos en Europa. Informe General”, en *CIRIEC – Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 9, 1990, pp. 55-83.

TEMME, JÜRGEN

“Art. 13”, en THUME, KARL-HEINZ (DIR.), *Kommentar zur CMR*, 2ª ed., Verlag Recht und Wirtschaft, Frankfurt am Main, 2007, pp. 307-319.

TIBERG, HUGO / SCHELIN, JOHAN

On Maritime and Transport Law, Institutet för Sjö och annan Transporträtt, Stockholm, 2008.

TIBERG, HUGO / STERZEL, FREDRIK / CRONHOLT, PÄR

Swedish Law, Juristförlaget, Stockholm, 1994.

THIRY, BERNARD

Conclusions Générales, 27ème Congrès international du CIRIEC, Sevilla, 22-24 de septiembre de 2008.

THUME, KARL-HEINZ

en ID. (DIR.), *Kommentar zur CMR*, 2ª ed., Verlag Recht und Wirtschaft, Frankfurt am Main, 2007, Art. 17 CMR, pp. 364-470.

TOBÍO RIVAS, ANA M^a

“Los intervinientes en el contrato de transporte con especial referencia a la problemática del art. 5 LCTTM”, en *Revista de Derecho del Transporte*, núm. 6, 2010, pp. 35-60.

TODOLÍ CERVERA, FERRÁN

Creación de empresas, paso a paso - 2009, CISS, Madrid, 2009.

TORRALBA SORIANO, ORENCIO V.

“La responsabilidad por los auxiliares en el cumplimiento de las obligaciones”, en *Anuario de Derecho Civil*, vol. 24, núm. 4, 1971, pp. 1143-1166.

TRUJILLO DÍEZ, IVÁN JESÚS

Cooperativas de consumo y cooperativas de producción, Editorial Aranzadi, Navarra, 2000.

“El valor jurídico de los principios cooperativos. A propósito de la Ley 27/1999, de 16 de julio, de cooperativas”, en *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, núm. 658, marzo-abril, Madrid, 2000, p. 1329-1360.

“Las relaciones mutualistas entre socio y cooperativa desde el Derecho de sociedades y el Derecho de contratos: una jurisprudencia en construcción”, en *Cuadernos de Derecho y Comercio*, núm. 26, 1998, pp. 125-158.

“El régimen disciplinario cooperativo en la Jurisprudencia Civil”, en *Aranzadi Civil*, vol. III, Aranzadi, Pamplona, 1996 (BIB 1996\167).

URÍA, RODRIGO

Derecho Mercantil, Madrid 1975.

URÍA, RODRIGO / MENÉNDEZ, AURELIO / ALONSO SOTO, RICARDO / ARROYO, IGNACIO Y OTROS

Curso de Derecho Mercantil, 2ª edición, tomo I y II, Civitas, Madrid, 2007.

VALDÉS ALONSO, ALBERTO

“La regulación del trabajo autónomo económicamente dependiente en la Ley 20/2007: Apuntes para un debate”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 96, 2008, pp. 133-173.

VALDÉS DAL-RE, FERNANDO

“Notas sobre le nuevo régimen jurídico de las cooperativas de trabajo asociado”, en *Revista Española de Derecho del Trabajo – REDT*, 1980, pp. 71-92.

“Los inciertos criterios de diferenciación jurisprudencial entre los contratos de trabajo y de transporte” (I), (II) y (III), en *Relaciones Laborales: Revista crítica de teoría y práctica*, núm. 2, 1992, pp. 54-74.

Las cooperativas de producción (un estudio sobre el trabajo asociado), Ed. Montecorvo, Madrid, 1975.

VARGAS SÁNCHEZ, ALFONSO

“Claves de la excelencia en la gestión de sociedades cooperativas”, en PRIETO JUÁREZ, JOSÉ ANTONIO (COORD.), *Sociedades Cooperativas: Régimen jurídico y gestión económica*, Ibidem Ediciones, Madrid, 1999, pp. 285-303.

“La identidad cooperativa y la cooperativa como empresa: luces y sombras”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 61, 1995, pp. 179-192.

VARGAS VASSEROT, CARLOS

“El sistema de publicidad legal de las cooperativas. Un problema pendiente de resolución”, en *Revista de derecho de sociedades*, núm. 33, 2009, pp. 129-140.

“Los previsibles efectos de la NIC 32 en el sector cooperativo”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 91, 2007, pp. 120-159.

La actividad cooperativizada y las relaciones de la cooperativa con sus socios y con terceros, Aranzadi, Navarra, 2006.

“Los derechos y obligaciones del socio. Especial referencia a su posible responsabilidad por las deudas sociales”, en PULGAR EZQUERRA, JUANA (DIR.), *Cooperativas agrarias y sociedades agrarias de transformación*, Dykinson, Madrid, 2006, pp. 309-349.

VÁZQUEZ CUETO, JOSÉ CARLOS

“Las sociedades con base mutualista”, en JIMÉNEZ SÁNCHEZ, GUILLERMO J. (COORD.), *Derecho Mercantil I*, 13ª edición, Ariel Derecho, Barcelona, 2009, pp. 515-562.

VELASCO SAN PEDRO, LUIS ANTONIO

“Artículo 28. Custodia y transporte”, en DUQUE DOMÍNGUEZ, JUSTINO F. / MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO (DIR.), *Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 347-361.

voz “Domicilio”, en ALONSO LEDESMA, CARMEN (DIR.), *Diccionario de Derecho de Sociedades*, Iustel, Madrid, 2006, pp. 545-548.

voz “Domicilio (traslado al extranjero)”, en ALONSO LEDESMA, CARMEN (DIR.), *Diccionario de Derecho de Sociedades*, Iustel, Madrid, 2006, pp. 548-555.

VERGEZ SÁNCHEZ, MERCEDES

“Las sociedades de base mutualista”, en URÍA, RODRIGO / MENÉNDEZ, AURELIO / ROJO, ÁNGEL / ALONSO SOTO, RICARDO / ARROYO, IGNACIO y otros, *Lecciones de Derecho Mercantil*, 8ª ed., Civitas- Thomson, Cizur Menor (Navarra), 2010, pp. 603-616.

El derecho de las cooperativas y su reforma, Civitas, Madrid, 1973.

VERRUCOLI, PIERO

“Concepto cooperativo y los derechos cooperativos en Europa. Italia”, en CIRIEC – *Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, núm. 9, 1990, pp. 105-119.

“Cooperative (impresa)”, en *Enciclopedia del Diritto*, X, Giuffrè Editore, 1962, pp. 549-608.

VICENT CHULIÁ, FRANCISCO

Introducción al Derecho mercantil, 21ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2008.

“La Ley 27/1999 de 16 de julio de Cooperativas estatal”, en *Revista General de Derecho*, núm. 663, 1999, pp. 14561-14583.

voz “Cooperativa (Dº Mercantil)”, en *Enciclopedia Jurídica Básica*, Civitas, Madrid, 1995, pp. 1721-1726.

“La legislación cooperativa autonómica: perspectiva valenciana”, en *REVESCO – Revista de Estudios Cooperativos*, núm. 52, Ed. Escuela de Estudios Cooperativos, Madrid, 1984, pp. 11-52. Este artículo puede consultarse también en *Revista Jurídica de Catalunya*, núm. 2, 1985, pp. 369-406.

“Las empresas mutualísticas y el Derecho mercantil en el Ordenamiento español”, en *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, 1976 (512), pp. 69-132.

“Análisis crítico del nuevo Reglamento de Cooperación (Decreto 2396/1971 de 13 de agosto, BOE de 9 de octubre)”, en *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 125-126, julio-diciembre, Madrid, 1972, pp. 429-537.

VIGNALI, CARLA

Il trasporto terrestre. Verso una responsabilità oggettiva del vettore, Giuffrè, Milan, 2000.

VILLAFÁÑEZ PÉREZ, ITZIAR

“Problemas actuales del régimen jurídico de las cooperativas en el ámbito del transporte por carretera. Una revisión actualizada”, en *Revista de Derecho del Transporte*, núm. 5, 2010, pp. 11-42.

VILLE, SANDRINE

“Le commissionaire de transport”, en MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO / PETIT LAVALL, M^a VICTORIA (DIRS.), *Estudios sobre derecho y economía del transporte: reforma y liberalización*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 765-783.

ZORZANO TOVILLAS, JOSÉ JULIAN

“La figura del transportista autónomo”, en *Relaciones Laborales*, núm. 24, 1994, pp. 1469-1490.

ZUNARELLI, STEFANO

Lezioni di diritto dei trasporti, Libreria Bonomo Editrice, Bologna 2003.

ZURIMENDI ISLA, AITOR

“El Anteproyecto de Ley de contrato de transporte terrestre y pluralidad de porteadores”, en MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO / PETIT LAVALL, M^a VICTORIA (DIRS.), *Estudios sobre derecho y economía del transporte: reforma y liberalización*, Tecnos, Madrid, 2009, pp. 382-405.

“Pluralidad de porteadores en las RU CIM”, en EMPARANZA SOBEJANO, ALBERTO / RECALDE CASTELLS, ANDRÉS (DIR.), *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor (Navarra), 2008, pp. 304-342.

“Régimen jurídico de la pluralidad de porteadores en el CMR”, en *Revista de Derecho del Transporte*, núm. 1, 2008, pp. 99-143.

ÍNDICE NORMATIVO

ÁMBITO INTERNACIONAL

CINIIF 2 ó IFRIC 2, *Aportaciones de socios a entidades cooperativas e instrumentos similares*, publicada el 25 de noviembre de 2004.

Norma Internacional de Contabilidad 32, *Instrumentos financieros: presentación*.

Recomendación 193 – Recomendación sobre la promoción de las cooperativas –, adoptada el 20 de junio de 2002, en la 90ª Conferencia de la Organización Internacional del Trabajo, celebrada en Ginebra en junio de 2002 (fecha de inicio de las sesiones: 3 de junio).

Resolución 56/114 – Las cooperativas en el desarrollo social – adoptada el 19 de diciembre de 2001, en la 88ª reunión plenaria de la Asamblea General de Naciones Unidas (A/RES/56/114). Remite al Proyecto de directrices encaminadas a crear un entorno propicio para el desarrollo de las cooperativas incorporado como anexo del Informe 2001/68 del Secretario General, de 14 de mayo de 2001 (A/56/73-E/2001/68).

Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, en su versión desde la entrada en vigor del Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999 (BOE núm. 149, de 23 de junio de 2006).

Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM - Apéndice B del COTIF de 9 de mayo de 1980, en su versión desde la entrada en vigor del Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999(BOE núm. 149, de 23 de junio de 2006).

Declaración sobre la identidad cooperativa adoptada por la Alianza Cooperativa Internacional (ACI) en su XXXI Congreso de Manchester de 23 de septiembre de 1995.

Recomendación 127 – Recomendación sobre el papel de las cooperativas en el progreso económico y social de los países en vías de desarrollo – adoptada el 21 de junio de 1966, en la 50ª Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, celebrada en Ginebra en junio de 1966 (fecha de inicio de las sesiones: 1 de junio).

Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías por carretera (ADR), celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957.

Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). España se adhirió por instrumento de 12 de septiembre de 1973 (BOE nº 109, de 7 de mayo de 1974; corrección de errores en BOE de 15 de junio de 1995).

ÁMBITO COMUNITARIO

Versiones consolidadas del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO C 83, de 30 de marzo de 2010).

Decisión de la Comisión de 15 de diciembre de 2009, relativa a las medidas de apoyo al sector agrícola aplicadas por España tras la subida del coste del combustible [notificada con el número C(2009) 9971] (DO L 235, de 4 de septiembre de 2010).

Reglamento (CE) nº 1071/2009, del Parlamento y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300, de 14 de noviembre de 2009).

Informe sobre Economía Social del Parlamento Europeo, Comisión de Empleo y Asuntos Sociales (2008/2250(INI), de 26 enero 2009.

Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, firmado en Lisboa el 13 de diciembre de 2007 (DO C 306, de 17 de diciembre de 2007).

Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europea y al Comité de las Regiones, de 23 de febrero de 2004, sobre fomento de las cooperativas en Europa (COM(2004) 18 final).

Reglamento (CE) núm. 1435/2003, del Consejo, de 23 de julio, relativo al Estatuto de la sociedad cooperativa europea (SCE) (DO L 207, de 18 de agosto de 2003).

Directiva 2003/72/CE del Consejo, de 22 de julio, por la que se completa el Estatuto de la sociedad cooperativa europea en lo que respecta a la implicación de los trabajadores (DO L 207, de 18 de agosto de 2003).

Reglamento (CE) núm. 1606/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002, relativo a la aplicación de normas internacionales de contabilidad (DO L243, de 11 de noviembre de 2002).

Reglamento (CE) núm. 2157/2001, del Consejo, de 8 de octubre, por el que se aprueba el estatuto de la Sociedad Anónima Europea (DO L 294, de 10 de noviembre de 2001).

Directiva del Consejo 2001/86/CE, de 8 de octubre, por la que se completa el estatuto de la Sociedad Anónima Europea en lo que respecta a la implicación de los trabajadores (DO L 294, de 10 de noviembre de 2001).

Directiva 98/76/CE del Consejo, de 1 de octubre de 1998, por la que se modifica la Directiva 96/26/CE relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales (DO L 277, de 14 de octubre de 1998).

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, así como al

reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales (DO L 124, de 23 de mayo de 1996).

Directiva 94/55/CE, del Consejo, de 21 de noviembre, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera (DO L 319, de 12 de diciembre de 1994).

ESTADOS MIEMBROS

Décret relatif à l'économie sociale, 20 novembre 2008 (B.S./M.B. du 31.12.2008, pp. 69056 y ss).

La Economía Social en la Unión Europea (Nº. CESE/COMM/05/2005). Informe para el Comité Económico y Social Europeo (CESE) (DI CESE 97/2007 GR III ahc).

Charte de l'économie sociale (1982), Comité national de liaison des activités coopératives, mutuelles et associatives (CNLAMCA).

ALEMANIA

Gesetz betreffend die Erwerbssund Wirtschaftsgenossenschaften (Genossenschaftsgesetz - GenG). Texto refundido: 16. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2230). Modificada recientemente por: Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz – BilMoG) vom 25. Mai 2009 (BGBl. I S. 1102).

ITALIA

Circolare Ministeriale 17 luglio 2009 – Prot. 300/A/8980/09/108/44 [Ministero dell'Interno-Dipartimento della Pubblica Sicurezza e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità] Oggetto: Art 7-bis del Decreto Legislativo 21.11.2005, n. 286. Istituzione della scheda di trasporto. Disposizioni operative per la corretta compilazione del documento e per il suo controllo.

Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 30 giugno 2009, n. 554/RD (Gazzetta Ufficiale n. 153 del 4 luglio 2009).

Decreto Legislativo 22 dicembre 2008, n. 214, Disposizioni per il riassetto normativo di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasporto (Gazzetta Ufficiale n. 11 del 15 gennaio 2009).

Circolare Ministero dell'Interno 14 luglio 2006. Nuova Normativa Autotrasporto. Applicazione D. Lgs. 286/2005. Istruzioni operative sull'effettuazione dei controlli su strada. N. 300/A/1/52609/108/13/7

D. Lgs. 11 novembre 2005 n. 286, Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore (Gazzetta Ufficiale n. 6 del 9 gennaio 2006).

Decreto Legislativo 17 gennaio 2003, n. 6, Riforma organica della disciplina delle società di capitali e società cooperative, in attuazione della legge 3 ottobre 2001, n. 366 (Gazzetta Ufficiale n. 17 del 22 gennaio 2003 - Supplemento Ordinario n. 8).

Decreto Legislativo 22 dicembre 2000, n. 395-Coordinato con il Decreto Legislativo n. 478/2001-"Attuazione della direttiva del Consiglio dell'Unione europea n. 98/76/CE del 1° ottobre 1998, modificativa della direttiva n. 96/26/CE del 29 aprile 1996 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali" (Gazzetta Ufficiale n. 303 del 30 dicembre 2000 - Supplemento Ordinario n. 222).

Decreti legislativi 14 marzo 1998, n. 84, Riordino della disciplina per l'accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi (Gazzetta Ufficiale n. 83 del 9 aprile 1998).

Decreti legislativi 14 marzo 1998, n. 85, Riordino della disciplina concernente il rilascio delle autotizzazioni per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi (Gazzetta Ufficiale n. 83 del 9 aprile 1998).

Legge 23 dicembre 1997, n. 454, Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità (Gazzetta Ufficiale n. 303 del 31 dicembre 1997).

Legge 31 gennaio 1992, n. 59, Nuove norme in materia di società cooperative (Gazzetta Ufficiale n. 31 del 7 febbraio 1992).

Legge 6 giugno 1974, n. 298, Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada (Gazzetta Ufficiale n. 200 del 31 luglio 1974).

Decreto Legislativo del Capo Provisorio dello Stato, 14 dicembre 1947, n. 1577, Provvedimenti per al cooperazione, (Gazzetta Ufficiale del 22 gennaio 1948).

Codice civile (Regio Decreto 16 de marzo 1942, n. 262. Gazzetta Ufficiale n. 79 del 4 aprile 1942).

FRANCIA

LOI n° 2008-649 du 3 juillet 2008 portant diverses dispositions d'adaptation du droit des sociétés au droit communautaire.

Rapport du Conseil Supérieur de la Coopération, 23 Novembre 2007: Le Mouvement coopératif en France.

Circulaire n° 2005-55 du 22 août 2005. La coopération dans le transport public routier – Ministère des Transports, de l'Équipement, de Tourisme et de la Mer (NOR: EQU0510247C).

Rapport sur les coopératives d'entreprises de transport du Conseil National de Transports du 4 mai 2004.

Décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants (JO du 30 décembre 2003).

Circulaire n° 2000-43 du 22 juin 2000 relative à la capacité professionnelle et à l'honorabilité professionnelle des entreprises de transport public routier de marchandises et de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises (NOR: EQUT0010092C).

Circulaire n° 2000-17 du 10 mars 2000 relative aux titres administratifs et documents de transport détenus par les entreprises de transport routier de marchandises et de location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises (NOR: EQUT0010035C).

Rapport du Conseil Supérieur de la Coopération, 2000: Le mouvement coopératif en France. Les mouvements coopératifs dans l'Union Européenne (DIES/30 janvier 2001).

Circulaire n° 99-92 du 22 décembre 1999 d'application de l'arrêté du 18 novembre 1999 relative à la capacité financière des entreprises de transport public routier de marchandises, des entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destiné au transport de marchandises et de l'arrêté du 3 septembre 1999 relatif à la capacité financière des entreprises commissionnaires de transport (Bulletin officiel du ministère chargé des transports n° 2000/1).

Décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises (version consolidée au 23 mai 2010).

Circulaire n° 95-85 du 6 novembre 1995, relative à la direction permanente et effective des entreprises de transport public routier de marchandises et de commissionnaire de transport dans les groupes (Bulletin officiel du ministère chargé des transports n° 95/33, p. 36-38).

Loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises (JO du 1 janvier 1993).

Loi 92-643 du 13 juillet 1992, de modernisation des entreprises coopératives - JO du 13-14 juillet 1992.

Loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 relative au développement de certaines activités d'économie sociale, modificada en varias ocasiones, las más recientes por la Loi n° 2005-882 du 2 août 2005 (JO du 3 août 2005) y la Loi n° 2008-776 du 4 du août 2008.

Loi 78-763 du 19 juillet 1978 portant statut des sociétés coopératives ouvrières de production (modificada por la Loi 92-643 du 13 de juillet 1992).

Loi 78-9 du 4 janvier 1978, modifiant le titre IX du livre III du Code civil (JO du 5 janvier 1978).

Décret n° 76-356 du 20 avril 1976 relatif au conseil supérieur de la coopération (modificado por el Décret n° 97-228 du 11 mars 1997-JORF 15 mars 1997).

Décret n° 63-94 du 8 février 1963 relatif à la coopération dans les transports publics routiers de marchandises, modificado recientemente por la Loi n° 2009-715 du 18 juin 2009.

Loi 47-1775 du 10 septembre 1947. Statut général de la coopération (JO du 11 Novembre 1947).

PORTUGAL

Lei n° 85/98 de 16 de Dezembro 1998, Estatuto Fiscal Cooperativo (EFC) (Diário da República, n° 289, 16-12-1998).

Lei n.º 51/96 de 7 de Setembro, Código Cooperativo (Diário da República, n° 208, 1996-09-07).

SUECIA

Förordning (2007:1110) med instruktion för Bolagsverket.

Aktiebolagslag (2005:551).

Yrkestrafiklag (1998:490), modificada por Lag (2010:1069) om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).

Yrkestrafikförordning (1998:779), modificada por Förordning (2010:1618) om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779).

Lag (1987:667) om ekonomiska föreningar. Reformada a través de la Lag (2010:1950) om ändring i lagen (1987:667) om ekonomiska föreningar.

Lag (1974:610) om inrikes vägtransport.

Lag (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.

ESPAÑA

Ley 5/2011, de 29 de marzo, de Economía Social (BOE núm. 76, de 30 de marzo de 2011).

Ley 3/2011, de 4 de marzo, por la que se regula la sociedad cooperativa europea con domicilio en España (BOE núm. 57, de 8 de marzo de 2011).

Ley 1/2011, de 15 de febrero, de modificación de la Ley 18/2002, de 5 de julio, de cooperativas de Cataluña (DOGC núm. 5820, de 17 de febrero de 2011).

Decreto 15/2011, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de las sociedades agrarias de transformación en Aragón (BOA núm. 24, de 4 de febrero de 2011).

Ley 16/2010, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat Valenciana (DOCV núm. 6429, de 31 de diciembre de 2010).

Ley 12/2010, de 27 de diciembre, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el año 2011 (BO Junta de Andalucía núm. 255, de 31 de diciembre de 2010).

Ley 11/2010, de 4 de noviembre, de cooperativas de Castilla-La Mancha (BOE núm. 37, de 12 de febrero de 2011).

Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de sociedades de capital (BOE núm. 161, de 3 de julio de 2010).

Ley 4/2010, de 29 de junio, de cooperativas del Principado de Asturias (BOE núm. 232, de 24 de septiembre de 2010; BOPA núm. 160, de 12 de julio de 2010).

Ley 4/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley 9/1998, de 22 de diciembre, de cooperativas de Aragón (BOE núm. 195, de 12 de agosto de 2010).

Real Decreto 2003/2009, de 23 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, que aprueba el Plan General de Contabilidad (BOE núm. 313, de 29 de diciembre de 2009).

Ley 10/2009, de 23 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas de la Comunidad de Madrid (BOE núm. 63, de 13 de marzo de 2010).

Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas Leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (BOE núm. 308, de 23 de diciembre de 2009).

Ley 6/2009, de 15 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas para el año 2010 de La Rioja (BOE núm. 14, de 16 de enero de 2010).

Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (BOE núm. 283, de 24 de noviembre de 2009).

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2009).

Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (BOE núm. 138, de 8 de junio de 2009).

Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles (BOE núm. 82, de 4 de abril de 2009).

Real Decreto 197/2009, de 23 de febrero, por el que se desarrolla el Estatuto del Trabajo Autónomo en materia de contrato del trabajador económicamente dependiente y su registro y se crea el Registro Estatal de asociaciones profesionales de trabajadores autónomos (BOE núm. 54, de 4 de marzo de 2009).

Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías (BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 11-1, de 31 de octubre de 2008). – Informe de la Ponencia sobre el Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías (BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 11-16, de 10 de junio de 2009).

Ley 6/2008, de 25 de junio, de la sociedad cooperativa pequeña del País Vasco (BOPV núm. 127, de 4 de julio de 2008).

Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla y León (BOE núm. 288, 1 de diciembre de 2007).

Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre. Estatuto de Autonomía de Castilla y León (BOE núm. 288, de 1 de diciembre de 2007).

Real Decreto 1515/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad de pequeñas y medianas empresas y los criterios contables para las microempresas (BOE núm. 279, de 21 de noviembre de 2007).

Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad (BOE núm. 278, de 20 de noviembre de 2007).

Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la defensa de consumidores y usuarios y otras leyes complementarias (BOE núm. 287, de 30 de noviembre de 2007).

Anteproyecto de Ley del contrato de transporte terrestre (Boletín de Información del Ministerio de Justicia, Suplemento al núm. 2041, de 15 de julio de 2007).

Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo (BOE núm. 166, de 12 de julio de 2007).

Ley 16/2007, de 4 de julio, de reforma y adaptación de la legislación mercantil en materia contable para su armonización internacional con base en la normativa de la Unión Europea (BOE núm. 160, de 5 de julio de 2007).

Ley Orgánica 5/2007, de 20 de abril, de reforma del Estatuto de Autonomía de Aragón (BOE núm. 97, de 23 de abril de 2007).

Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera (BOE núm. 75, de 28 de marzo de 2007).

Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía (BOE núm. 68, de 20 de marzo de 2007).

Ley 8/2006, de 23 de diciembre, de sociedades cooperativas especiales de Extremadura (BOE núm. 24, de 27 de enero de 2007).

Orden EHA/3929/2006, de 21 de diciembre, por la que se establece el procedimiento para la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos y de las cuotas correspondientes a la aplicación del tipo autonómico del Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos por consumo de gasóleo profesional, se aprueba determinado Código de Actividad y del Establecimiento, y se actualiza la referencia a un código de la nomenclatura combinada contenida en la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales (BOE núm. 309, de 27 de diciembre de 2006).

Ley Foral 14/2006, de 11 de diciembre, de cooperativas de Navarra (BOE núm. 4, 4 de enero de 2007).

Ley 8/2006, de 16 de noviembre, de sociedades cooperativas de Murcia (BOE núm. 111, 9 de mayo de 2007).

Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE núm. 273, de 15 de noviembre de 2006).

Ley 31/2006, de 18 de octubre, sobre implicación de los trabajadores en las sociedades anónimas y cooperativas europeas (BOE núm. 250, de 19 de octubre de 2006).

Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña (BOE núm. 172, de 20 de julio de 2006).

Real Decreto 551/2006 de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español (BOE núm. 113, de 12 de mayo de 2006)

Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de reforma de la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana (BOE núm. 86, de 11 de abril de 2006).

Ley 24/2005, de 18 de noviembre, de reformas para el impulso a la productividad (BOE núm. 277, de 19 de noviembre de 2005).

Decreto 58/2005, de 29 de marzo, que aprueba el Reglamento de la Ley de cooperativas del País Vasco (BOPV de 19 de abril de 2005).

Real Decreto 1777/2004, de 30 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades (BOE núm. 189, de 6 de agosto de 2004).

Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (BOE núm. 61, de 11 de marzo de 2004).

Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria (BOE núm. 302, de 18 de diciembre de 2003).

Orden ECO/3614/2003, de 16 de diciembre, por la que se aprueban las normas sobre los aspectos contables de las sociedades cooperativas (BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 2003).

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (BOE núm. 276, de 18 de noviembre de 2003).

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE núm. 242, de 9 de octubre de 2003).

Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal (BOE núm. 164, de 10 de julio de 2003).

Ley 8/2003, de 24 de marzo, de cooperativas de la Comunidad Valenciana (BOE núm. 87, de 11 de abril de 2003).

Ley 1/2003, de 20 de marzo, de cooperativas de las Illes Balears (BOE núm. 91, de 16 de abril de 2003).

Orden FOM/238/2003, de 31 de enero, por la que se establecen las normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera (BOE, núm. 38, de 13 de febrero de 2003).

Ley 18/2002, de 5 de julio, de cooperativas de la Comunidad Autónoma de Cataluña (BOE núm. 179, de 27 de julio de 2002).

Ley 4/2002, de 11 de abril, de cooperativas de la Comunidad de Castilla y León (BOE núm. 116, de 15 de mayo de 2002).

Ley Orgánica 1/2002, de 2 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación (BOE núm. 73, de 26 de marzo de 2002).

Real Decreto 136/2002, de 1 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Sociedades Cooperativas (BOE núm. 40, de 15 de febrero de 2002).

Ley 4/2001, de 2 de julio, de cooperativas de La Rioja (BOE núm. 172, de 19 de julio de 2001).

Real Decreto-Ley 10/2000, de 6 de octubre, de medidas urgentes de apoyo a los sectores agrario, pesquero y del transporte (BOE núm. 241, de 7 de octubre de 2000).

Orden de 21 de julio de 2000 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores (BOE núm. 185, de 3 de agosto de 2000).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE núm. 302, de 18 de diciembre de 1999).

Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE núm. 251, de 20 de octubre de 1999).

Ley 27/1999, de 16 de julio, de cooperativas (BOE núm. 170, de 17 de julio de 1999).

Ley 2/1999, de 31 de marzo, de sociedades cooperativas Andaluzas (BOE núm. 107, de 5 de mayo de 1999).

Ley 4/1999, de 30 de marzo, de cooperativas de Madrid (BOE núm. 131, de 2 de junio de 1999).

Ley 9/1998, de 22 de diciembre, de cooperativas de Aragón (BOE núm. 23, de 27 de enero de 1999).

Ley 5/1998, de 18 de diciembre, de cooperativas de Galicia (BOE núm. 72, de 25 de marzo de 1999).

Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos (BOE núm. 241, de 8 de octubre de 1998).

Ley 2/1998, de 26 de marzo, de sociedades de cooperativas de Extremadura (BOE núm. 128, de 29 de mayo de 1998).

Dictamen del Comité Económico y Social de 25 de marzo de 1998 sobre el Anteproyecto de Ley de Cooperativas (BOCG, Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 125-1, de 27 de julio de 1998. Documentación núm. 145 I, pp. 517-544).

Resolución de 31 de julio de 1997, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, mediante la que se establecen las características de la relación informatizada de socios que deben acompañar las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización a sus solicitudes de inscripción o modificación registral (BOE núm. 197, de 18 de agosto de 1997).

Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización (BOE núm. 181, 30 de julio de 1997).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres (BOE núm. 175, de 23 de julio de 1997).

Orden de 10 de junio de 1997 para la aplicación de la disposición adicional novena y otras normas complementarias del Reglamento del Registro Mercantil (BOE núm. 146, de 19 de junio de 1997).

Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias (BOE núm. 315, de 31 de diciembre de 1996).

Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil (BOE núm. 184, de 31 de julio de 1996).

Ley 7/1996, de 15 de enero, de ordenación del comercio minorista (BOE núm. 15, de 17 de enero de 1996).

Ley Orgánica 16/1995, de 27 de diciembre, de transferencia de competencias a la Comunidad Autónoma Gallega (BOE núm. 310, de 28 de diciembre de 1995).

Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (BOE núm. 75, de 29 de marzo de 1995).

Ley 2/1995, de 23 de marzo, de Sociedades de Responsabilidad Limitadas (BOE núm. 71, de 24 de marzo de 1995).

Ley Orgánica 1/1995, de 13 de marzo. Estatuto de Autonomía de Ceuta (BOE núm. 62, de 14 de marzo de 1995).

Ley Orgánica 2/1995, de 13 de marzo. Estatuto de Autonomía de Melilla (BOE núm. 62, de 14 de marzo de 1995).

Ley 11/1994, de 19 de mayo, por la que se modifican determinados artículos del Estatuto de los Trabajadores, y del texto articulado de la Ley de Procedimiento Laboral y de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (BOE núm. 122, de 23 de mayo de 1994).

Ley 4/1993, de 24 de junio, de cooperativas del País Vasco (BOPV de 19 de julio).

Real Decreto 84/1993, de 22 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/1989, de 26 de mayo, de Cooperativas de Crédito (BOE núm. 43, de 19 de febrero de 1993).

Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (BOE núm. 312, de 29 de diciembre de 1992).

Ley Orgánica 9/1992, de 23 de diciembre, de transferencia de competencias a las Comunidades Autónomas que accedieron a la autonomía por la vía del artículo 143 de la Constitución (BOE núm. 308, de 24 de diciembre de 1992).

Orden de 3 de diciembre de 1992, por la que se determinan las condiciones esenciales de las autorizaciones de transporte público de mercancías y de agencias de transportes, a efectos de lo dispuesto en el artículo 200, en relación con el 198, c), y 201.6, del Reglamento de ordenación de los transportes terrestres (BOE núm. 303, de 18 de diciembre de 1992).

Orden de 7 de octubre de 1992 por la que se desarrolla el capítulo primero del título II del Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, sobre condiciones previas para el ejercicio de las actividades de transportista y auxiliares y complementarias del transporte (BOE núm. 249, de 16 de octubre de 1992).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres (BOE núm. 241, de 8 de octubre de 1990) (ROTT).

Ley 20/1990, de 19 de diciembre, sobre régimen fiscal de las cooperativas (BOE núm. 304, de 30 de diciembre de 1990).

Real Decreto 1597/1989, de 29 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil (BOE núm. 313, de 30 de diciembre de 1989).

Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de sociedades anónimas (BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 1989).

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (BOE núm. 182, de 31 de julio de 1987) (LOTT).

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 (BOE núm. 182, de 31 de julio de 1987).

Ley 3/1987, de 2 de abril, general de cooperativas (BOE núm. 84, de 8 de abril de 1987).

Orden Ministerial de 23 de mayo de 1985, sobre normalización de situaciones en materia de agencias de transporte, transitarios, cooperativas y otros, en relación con la contratación de servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera (BOE núm. 127, de 28 de mayo de 1985).

Ley Orgánica 1/1983, de 25 de febrero. Estatuto de Autonomía de Extremadura (BOE núm. 49, de 26 de febrero de 1983).

Ley Orgánica 2/1983, de 25 de febrero. Estatuto de Autonomía de las Illes Balears (BOE núm. 51, de 1 de marzo de 1983).

Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero. Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid (BOE núm. 51, de 1 de marzo de 1983).

Real Decreto 2631/1982, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades (BOE núm. 252, de 21 de octubre de 1982).

Ley Orgánica 9/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha (BOE núm. 195, de 16 de agosto de 1982).

Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto. Estatuto de Autonomía de Canarias (BOE núm. 195, de 16 de agosto de 1982).

Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Fuero de Navarra (BOE núm. 195, de 16 de agosto de 1982).

Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana (BOE núm. 164, de 10 de julio de 1982; DOGV núm. 74, de 15 de julio de 1982).

Ley Orgánica 3/1982, de 9 de junio. Estatuto de Autonomía de La Rioja (BOE núm. 146, de 19 de junio de 1982).

Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio. Estatuto de Autonomía de Murcia (BOE núm. 146, de 19 de junio de 1982).

Ley Orgánica 7/1981, de 30 de diciembre. Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias (BOE núm. 9, de 11 de enero de 1982).

Ley Orgánica 8/1981, de 30 de diciembre. Estatuto de Autonomía de Cantabria (BOE núm. 9, de 11 de enero de 1982).

Real Decreto 2512/1981, de 19 de octubre, por el que se establecen las normas básicas sobre centros de información y distribución de cargas (BOE núm. 258, de 28 de octubre de 1981).

Ley Orgánica 1/1981, de 6 de abril. Estatuto de Autonomía de Galicia (BOE núm. 101, de 28 de abril de 1981).

Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre. Estatuto de Autonomía del País Vasco (BOE núm. 306, de 22 de diciembre de 1979).

Real Decreto 2710/1978, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de las Cooperativas (BOE núm. 275, de 17 de noviembre de 1978).

Ley 52/1974, de 19 de diciembre, General de Cooperativas (BOE núm. 305, de 21 de diciembre de 1974).

Orden de 24 de abril de 1973 de colaboración entre transportistas (BOE núm. 115, de 14 de mayo de 1973).

Decreto 1968/1972, de 6 de julio, que regula formas de colaboración entre transportistas (BOE núm. 172, de 19 de julio de 1972).

Decreto 888/1969, de 9 de mayo, por el que se promulga el nuevo Estatuto fiscal de las Cooperativas (BOE núm. 114, de 13 de mayo de 1969).

Decreto de 14 de diciembre de 1956 por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil y el Arancel de los Registradores (BOE núm. 66, de 7 de marzo de 1957).

Ley de 17 de julio de 1951 de Régimen Jurídico de las Sociedades Anónimas (BOE núm. 199, de 18 de julio de 1951).

Ley de cooperación de 2 de enero de 1942 (BOE núm. 12, de 12 de enero de 1942). – Reglamento de 11 de noviembre de 1943, derogado por Decreto 2396/1971, de 13 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Cooperación (BOE núm. 242, de 9 de octubre de 1971).

Decreto de 9 de diciembre de 1949 por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera (BOE núm. 12, de 12 de enero de 1950).

Decreto-ley de 4 de julio de 1931 determinando lo que ha de entenderse por Sociedad Cooperativa y fijando sus condiciones legales y las normas para su régimen. Ratificado con fuerza de ley por el artículo único de la Ley de 9 de septiembre de 1931 (Gaceta de 10 de septiembre de 1931). – Decreto de 2 de octubre de 1931 aprueba el Reglamento para la aplicación de la Ley de Cooperativas” (Gaceta de 21 de octubre de 1931). – Se modifica por la Ley de 27 de octubre de 1938 (Jefatura del Estado). Cooperativas (Boletín Oficial del Estado núm. 132 de 9 de noviembre de 1938).

Ley de asociaciones de 30 de junio de 1887.

Ley de 19 de octubre de 1869 sobre la libertad de creación de bancos y compañías mercantiles.

Decreto sobre Bases para la redacción del Código de comercio, de 20 de septiembre de 1869 (Gaceta del 24 de septiembre de 1869).

ÍNDICE JURISPRUDENCIAL

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia núm. 649/2010 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), de 8 de julio de 2010 (JT\2010\1008).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia núm. 396/2010 (Sección 8ª), de 6 de julio de 2010 (JUR\2010\311325).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña núm. 3246/2010 (Sala de los Social, Sección 1ª), de 5 de mayo de 2010 (JUR\2010\306162).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia núm. 177/2010 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), de 22 de febrero de 2010 (JT\2010\635).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de País Vasco núm. 129/2010 (Sala de lo Social, Sección 1ª), de 19 de enero de 2010 (AS\2010\311).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia núm. 935/2009 (Sala de lo Social, Sección 1ª), de 9 de noviembre de 2009 (AS\2009\2683).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Las Palmas núm. 261/2009 (Sección 4ª), de 29 de junio (JUR\2009\369554).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia núm. 73/2010 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), de 27 de enero de 2010 (JT\2010\290).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia núm. 1127/2009 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), de 18 de diciembre de 2009 (JT\2010\262).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Sevilla, núm. 3475/2009 (Sala de lo Social, Sección 1ª), de 13 de octubre de 2009 (AS\2009\2937).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña núm. 3844/2009 (Sala de los Social, Sección 1ª) de 12 de mayo de 2009 (AS\2009\1812).

Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 7ª), de 30 de marzo de 2009 (JT\2009\759).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 121/2009 (Sala de lo Civil, Sección 1ª), de 26 de febrero de 2009 (RJ\2009\1519).

Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 16 de diciembre de 2008. Cartesio Oktató és Szolgáltató bt. Asunto C-210/06 (Recopilación de Jurisprudencia 2008 página I-09641).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 742/2008 (Sala de lo Civil, Sección 1ª), de 18 de julio de 2008 (RJ\2008\4720).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Granada, núm. 232/2008 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), de 5 de mayo de 2008 (JUR\2008\377703).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Granada, núm. 197/2008 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), de 14 de abril de 2008 (JUR\2008\378103).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª) de 5 de febrero de 2008 (RJ 2008\1592). La doctrina legal que fija se publica en el Boletín Oficial del Estado, en virtud del art. 100, regla séptima de la Ley 29/1998 (BOE núm. 117, de 14 de mayo de 2008).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1377/2007 (Sala de lo Civil, Sección 1ª), de 19 de diciembre de 2007 (RJ\2007\9046).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1229/2007 (Sala de lo Civil, Sección 1ª), de 29 de noviembre de 2007 (RJ\2008\32).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia núm. 1615/2006 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), de 26 de octubre de 2006 (JT\2007\979).

Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 13 de diciembre de 2005. SEVIC Systems AG. Asunto C-411/03 (Recopilación de Jurisprudencia 2005 página I-10805).

Sentencia del Tribunal Constitucional núm. 291/2005 (Pleno), de 10 de noviembre (RTC 2005\291).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la C. Valenciana núm. 185/2005 (Sala de lo Social, Sección 1ª), de 7 junio de 2005 (AS\2005\2140).

La Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias núm. 96/2005 (Sección 4ª), de 17 de marzo (JUR 2005\138848).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña núm. 8088/2004 (Sala de lo Social, Sección 1ª), de 16 de noviembre de 2004 (AS\2005\54).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra núm. 302/2003 (Sala de lo Social), de 9 de octubre de 2003 (AS\2003\302), que confirma la Sentencia núm. 443/2002 del Juzgado de lo Social núm. 2, de 4 de diciembre (AS\2002\3592).

Sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de septiembre de 2003. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam contra Inspire Art Ltd. Asunto C-167/01 (Recopilación de Jurisprudencia 2003 página I-10155).

Sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de noviembre de 2002. Überseering BV contra Nordic Construction Company Baumanagement GmbH (NCC). Asunto C-208/00 (Recopilación de Jurisprudencia 2002 página I-09919).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4ª), de 19 de junio de 2002 (RJ\2002\8204).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 529/2002 (Sala de lo Civil), de 28 de mayo de 2002 (RJ\2002\7348).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza núm. 333/2002 (Sección 4ª), de 27 de mayo de 2002 (JUR\2002\175085).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña núm. 342/2002 (Sala de los Social), de 18 de enero de 2002 (JUR\2002\87190).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1039/2000 (Sala de lo Civil), de 10 de noviembre (RJ\2000\9212).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid núm. 68/2000 (Sección 3ª), de 16 de febrero de 2000 (AC 2000\489).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1075/1999 (Sala de lo Civil) de 13 de diciembre de 1999 (RJ\1999\8900).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 829/1999 (Sala de lo Civil), de 4 de octubre de 1999 (RJ 1999\7013).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4ª), de 17 de marzo de 1999 (RJ\1999\2454).

Sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de marzo de 1999. Centros Ltd contra Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Asunto C-212/97 (Recopilación de Jurisprudencia 1999 página I-01459).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), de 24 de febrero de 1999 (RJ\1999\1045).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1137/1998 (Sala de lo Civil), de 28 de noviembre de 1998 (RJ 1998\9325).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Córdoba de 22 de octubre de 1998 (AC\1998\1996).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 553/1998 (Sala de lo Civil), de 9 de junio de 1998 (RJ\1998\3717).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 394/1998 (Sala de lo Civil), de 6 de mayo de 1998 (RJ\1998\2934).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 229/1998 (Sala de lo Civil), de 16 de marzo de 1998 (RJ\1998\1568).

Sentencia del Tribunal Constitucional núm. 118/1996, de 27 de junio de 1996 (RTC\1996\118).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4ª), de 21 de junio de 1996 (RJ\1996\5322).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Social), de 5 de junio de 1996 (RJ\1996\4994).

Sentencia del Tribunal Constitucional núm. 174/1995 (Pleno), de 23 de noviembre de 1995 (RTC\1995\174).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 879/1994 (Sala de lo Civil) de 6 de octubre de 1994 (RJ 1994\7462).

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 410/1994 (Sala de lo Civil) de 9 de mayo de 1994 (RJ 1994\3892).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria de 16 de marzo de 1993 (AC\1993\245).

Sentencia del Tribunal Constitucional núm. 180/1992 (Pleno), de 16 de noviembre de 1992 (RTC\1992\180).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 4 de junio de 1992 (RJ\1992\4994).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) de 1 de febrero de 1992 (RJ\1992\867).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6ª), de 25 de marzo de 1991 (RJ\1991\3097).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada (Sección 3ª) de 14 de enero de 1991 (*Act. Civ. Audiencias* 250).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 24 de enero de 1990 (RJ 1990/22).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Social) de 20 de octubre de 1989 (RJ 1989\7303).

Sentencia del Tribunal Constitucional núm. 88/1989 (Pleno), de 11 de mayo de 1989 (RTC\1989\88).

Sentencia del Tribunal de Justicia de 27 de septiembre de 1988. *The Queen contra H. M. Treasury and Commissioners of Inland Revenue, ex parte Daily Mail and General Trust PLC*. Asunto 81/87 (Recopilación de Jurisprudencia 1988 página 05483).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 8 de julio de 1988 (RJ\1988\5589).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 21 de marzo de 1988 (RJ\1988\2221).

Auto del Tribunal Constitucional núm. 934/1987 (Pleno), de 21 de julio de 1987 (RTC 1987\934 AUTO).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 18 de noviembre de 1986 (RJ\1986\6442).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 1 de octubre de 1986 (RJ\1986\5230).

Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Segunda) de 10 de julio de 1986. D.H.M. Segers contra Bestuur van de Bedrijfsvereniging voor Bank- en Verzekeringswezen, Groothandel en Vrije Beroepen. Asunto 79/85 (Recopilación de Jurisprudencia 1986 página 02375).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 20 de marzo de 1986 (RJ\1986\1273).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 16 de febrero de 1986 (RJ\1986\687).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil) de 27 de enero de 1986 (RJ\1986\334).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Social) de 26 de enero de 1986 (RJ\1986\834).

Sentencia del Tribunal Constitucional núm. 165/1985 (Pleno), de 5 de diciembre de 1985 (RTC\1985\165).

Sentencia del Tribunal Constitucional núm. 44/1984 (Pleno), de 27 de marzo de 1984 (RTC 1984\44).

Sentencia del Tribunal Constitucional núm. 76/1983 (Pleno), de 5 de agosto de 1983 (RTC 1983\76).

Sentencia del Tribunal Constitucional núm. 72/1983 (Pleno), de 29 de julio de 1983 (RTC 1983\72).

Resolución de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 7 de junio de 1983 (RJ 1983\6974).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 26 de enero de 1983 (RJ\1983\389).

Sentencia del Tribunal Constitucional núm. 69/1982 (Pleno), de 23 de noviembre de 1982 (RTC\1982\69).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), de 21 de octubre de 1982 (RJ\1982\5568).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Civil), 19 de febrero de 1982 (RJ\1982\748).

Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de diciembre de 1959 (RJ 4481/1959).

Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de enero de 1904 (Col. Leg. Jur. Civil, Vol. I, núm. 28, pp. 192 y ss.).

OTRAS RESOLUCIONES

Resolución de la Dirección General de Tributos núm. 1734/2010, de 28 de julio (JT 2010\1126)

Resolución de la Dirección General de Tributos núm. 20/2010, de 18 de enero (JUR\2010\57150)

Resolución de la Dirección General de Tributos núm. 1215/2007, de 11 de junio (JT\2007\959)

Resolución de la Dirección General de Tributos núm. 475/2004, de 3 de marzo (JUR\2004\148211)

Resolución de la Dirección General de Tributos núm. 480/2004, de 3 de marzo (JUR\2004\148216)

Resolución de la Dirección General de Tributos núm. 1040/2000, de 28 de abril (JUR\2001\232047)

Resolución de la Dirección General de Tributos núm. 2048/1999, de 28 de octubre (JUR\2001\215882)

Resolución de la Dirección General de Tributos núm. 1411/1998 de 31 de julio (JUR\2001\215651)

Resolución de la Dirección General de Tributos núm. 1354/1998, de 21 de julio (JUR\2001\217999)