

ASPECTOS LEGALES DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

por

JUAN CARLOS GARCIA VILLALOBOS*

1. INTRODUCCION

Las sociedades cooperativas que actúan en el transporte por carretera son agrupaciones formadas por empresarios de transporte público que tienen intereses comunes en la realización de esta actividad. Por lo general, la condición de miembros participantes en el proceso de producción y de distribución está condicionada a la disposición de los medios de transporte necesarios para llevarlo a cabo.

Aplicando el concepto de sociedad cooperativa conforme al Borrador del anteproyecto de la nueva Ley General de Cooperativas,¹ estas sociedades cooperativas son:

«entidades democráticas que asocian a personas con intereses socio-económicos comunes en la realización de una actividad relacionada con el transporte.»

En realidad, se constituyen como «un conglomerado democrático»² de transportistas que a través de la ejecución organizada de acti-

* Miembro de la Escuela de Estudios Cooperativos y Profesor de la Universidad de San Pablo CEU.

¹ Que es lo empleado en este artículo en referencia a la Ley General de Cooperativas.

² GARCIA-GUTIERREZ FERNANDEZ, C. *Método de valoración económico-financiera de la sociedad cooperativa: una propuesta*. En: VIII Congreso Nacional y IV Congreso Hispano-Francés de la Asociación Europea de Dirección y Economía de la Empresa. Cáceres: Asociación Europea de Dirección y Economía de la Empresa, 1994, p. 244.

vidades vinculadas al transporte pretenden conseguir mayor eficiencia en la explotación de factores de producción (trabajo y/o medios de transporte).

En cualquier caso, son sociedades cooperativas de servicios por dos motivos:

- El transporte es un servicio.
- Su finalidad principal es mejorar las condiciones de explotación de los medios de transporte de los socios ofreciéndoles servicios que de forma individual son más costosos de conseguir.

2. LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA SEGUN LA LEGISLACION

En la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, aparecen referencias específicas a las sociedades cooperativas de la actividad de transporte por carretera.

2.1. Del Estado

Según la legislación del Estado, en el transporte por carretera, las sociedades cooperativas revisten, con carácter general, dos modalidades:

- Las sociedades cooperativas de trabajo asociado en el transporte. Son 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.³ Por tanto, su finalidad es llevar a cabo una actividad empresarial de transporte utilizando el trabajo de sus socios.

Se definen según la Ley General de Cooperativas como:

«las que asocian principalmente a personas físicas que, mediante su personal trabajo, a tiempo parcial o completo, realizan cualquier acti-

³ ESPAÑA. REAL DECRETO 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, BOE, n.º 241, de 8 de octubre, artículo 52. 2; y ESPAÑA. 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, n.º 175, de 23 de julio.

vidad económica, profesional o social para producir en común bienes o servicios para terceros.»⁴

- Las sociedades cooperativas de transportistas. Son entidades formadas por transportistas autorizados en la prestación servicios de transporte por carretera, teniendo entre sus funciones: la captación de cargas, la contratación de servicios y la comercialización para los socios.⁵

La finalidad de estas sociedades es prestar servicios a los socios transportistas para el mejor desempeño de sus tareas. Esto es recogido en la Ley General de Cooperativas al definir las como:

«las que asocian a personas físicas o jurídicas, titulares de Empresas del transporte o profesionales que puedan ejercer en cualquier ámbito, incluso el local, la actividad de transportistas, de personas o cosas o mixto, y tienen por objeto la prestación de servicios y suministros y la realización de operaciones encaminadas al mejoramiento económico y técnico de las explotaciones de sus socios».⁶

Además, en cumplimiento de su objeto social, las sociedades cooperativas de consumidores y usuarios, las sociedades cooperativas agrarias, las sociedades cooperativas de servicios, las sociedades cooperativas de explotación comunitaria de la tierra y las sociedades cooperativas de enseñanza pueden realizar actividades de transporte.

Merece ser destacado la estrecha relación de las sociedades cooperativas de transportistas con las sociedades cooperativas de servicios, al incluirse sus actividades dentro de las que corresponden a éstas. Esto hace que, de forma frecuente, algunas sociedades cooperativas que realizan funciones propias de las sociedades cooperativas de transportistas⁷ estén registradas como sociedades cooperativas de servicios y no como sociedades cooperativas de transportistas; aunque la Ley General de Cooperativas no establece esta posibilidad, al citar expresamente que *«no podrá ser calificada como cooperativa de servicios aquella en cuyos socios y objeto concurren circunstancias o peculiaridades que permitan su clasificación conforme a lo establecido en otras secciones de este capítulo».*⁸

⁴ BORRADOR DEL ANTEPROYECTO DE LA NUEVA LEY GENERAL DE COOPERATIVAS, artículo 85.1.

⁵ ESPAÑA. LEY 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, BOE, n.º 182, de 31 de julio, artículo 61.1.

⁶ BORRADOR DEL ANTEPROYECTO..., opus. cit., artículo 108.1.

⁷ En especial, las sociedades cooperativas de taxistas.

2.2. De las Comunidades Autónomas

La Comunidad Autónoma de Andalucía, la Comunidad Autónoma de Cataluña, la Comunidad Foral de Navarra, la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Comunidad Autónoma de Valencia, han promulgado sus respectivas leyes de cooperativas en virtud de la competencia establecida en los Estatutos de autonomía de las mismas.

El marco legislativo autonómico de las sociedades cooperativas de transporte se caracteriza por la remisión de su regulación, generalmente, a la de las sociedades cooperativas de servicios. El tratamiento hacia estas entidades en las leyes de las Comunidades Autónomas españolas es el siguiente:

- La Ley 2/1985, de Sociedades Cooperativas Andaluzas.⁹ No reconoce de forma expresa a las cooperativas de la actividad de transporte, si bien abre la posibilidad de constituir las al amparo de las sociedades cooperativas de consumidores (de servicios diversos)¹⁰ y de las sociedades cooperativas de servicios.¹¹
- El Decreto Legislativo 1/1992, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Cooperativas de Cataluña, modificado posteriormente en 1993.¹² Remite la regulación de las sociedades cooperativas de transporte a las de servicios.¹³
- La Ley Foral 12/1996, de cooperativas de Navarra.¹⁴ Dedicar un artículo a las «cooperativas de transportes» en el que se utiliza el mismo criterio empleado en la definición de las sociedades cooperativas de servicios.

«Son cooperativas de transportes las que asocian a personas físicas o jurídicas, titulares de empresas de transporte o profesionales que ejercen la actividad de transporte de personas, cosas o mixto y tienen por

⁸ BORRADOR DEL ANTEPROYECTO..., opus. cit., artículo 105.2.

⁹ COMUNIDAD AUTONOMA DE ANDALUCÍA. LEY 2/1985, de 2 de mayo, de Sociedades Cooperativas Andaluzas, BOJA, n.º 42, de 4 de mayo.

¹⁰ *Ibid.*, artículo 78.2.

¹¹ *Ibid.*, artículo 91.3.

¹² COMUNIDAD AUTONOMA DE CATALUÑA. DECRETO LEGISLATIVO 1/1992, de 10 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Cooperativas de Cataluña, DOGC, n.º 1.563, de 2 de marzo, y COMUNIDAD AUTONOMA DE CATALUÑA. LEY 14/1993, de 25 de noviembre, de modificación del Decreto Legislativo 1/1992, de 10 de febrero, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de Cooperativas de Cataluña, DOGC, n.º 1.829, de 3 de diciembre.

¹³ *Ibid.*, artículo 100.3.

¹⁴ COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA. LEY FORAL 12/1996, de 2 de julio, de cooperativas de Navarra, BON, n.º 87, de 19 de julio.

objeto la realización de operaciones encaminadas al mejoramiento económico y técnico de las explotaciones de sus socios, así como la prestación de servicios y suministros a los mismos con idéntica finalidad.»¹⁵

- La Ley 4/1993, de cooperativas en el País Vasco.¹⁶ Incluye de forma expresa a las sociedades cooperativas de transporte dentro de la categoría de las de servicios empresariales, al enunciar:

«Sin perjuicio de lo establecido en esta ley sobre cooperativas de trabajo asociado, las personas habilitadas para prestar servicios de transportes de mercancías o de viajeros podrán constituir al amparo de este artículo,¹⁷ cooperativas de transportistas para asumir todas las funciones reconocidas a estas empresas en la legislación sectorial sobre transporte.»¹⁸

- La Ley 11/1985, de Cooperativas de la Comunidad de Valencia, modificada por la de 1995.¹⁹ Es la norma que de forma más exhaustiva diferencia a las sociedades cooperativas en el transporte, estableciendo la siguiente clasificación:

- a) *«La cooperativa de trabajo asociado o de transportes propiamente dicha que agrupa a transportistas, conductores u otro personal con el fin de llevar a cabo el objeto social...»*
- b) *«La cooperativa de servicios o de transportistas que tiene por objeto facilitar la actividad empresarial realizando labores tales como organizar transporte, administración y talleres.»*
- c) *«La cooperativa de transporte mixta, que podrá 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.»²⁰*

Otras Comunidades Autónomas, como Aragón, Galicia, Castilla-León, Madrid y La Rioja se encuentran en proceso de elaboración de las suyas. Entre éstas, Aragón y Galicia siguen manteniendo el criterio de considerarlas implícitamente dentro de las sociedades cooperativas de servicios.

¹⁵ *Ibid.*, artículo 71.

¹⁶ COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO. LEY 4/1993, de 24 de junio, de Cooperativas del País Vasco, BOPV, n.º 135, de 19 de julio.

¹⁷ En el que se definen las sociedades cooperativas de servicios empresariales.

¹⁸ COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO. LEY 4/1993..., *opus. cit.*, artículo 124.3.

¹⁹ COMUNIDAD AUTONOMA DE VALENCIA. LEY 11/1985, de 25 de octubre, de Cooperativas de la Comunidad Valenciana, DOGV, n.º 300, de 31 de octubre, y COMUNIDAD AUTONOMA DE VALENCIA. LEY 3/1995, de 2 de marzo, de modificación de la Ley 11/1985, de Cooperativas de la Comunidad Valenciana, DOGV, n.º 2.467, de 10 de marzo.

²⁰ *Ibid.*, artículo 80.

Sea como fuere, es conveniente, con el objetivo de que tengan su propia identidad, que se reconozca a las sociedades cooperativas en el transporte como tales, diferenciándolas como un tipo de sociedad cooperativa más y no como sociedades cooperativas englobadas en otras. Sería deseable seguir el ejemplo de la Ley de Cooperativas de Valencia en la que se establece claramente las diferentes modalidades de cooperativas de transportes. Esta ley considera la cooperativa de transporte mixta, cuya delimitación se corresponde con el criterio empleado por la Ley General para definir la cooperativa integral;²¹ si bien la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, tal y como regula a las sociedades cooperativas de transportes, no permite esta opción.

3. LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS EN EL TRANSPORTE SEGUN LA ACTIVIDAD ECONOMICA

Si se considera la actividad de transporte realizada, las sociedades cooperativas en el transporte por carretera más significativas en España son:

- La sociedad cooperativa de transporte de personas en taxis.²² Actúan, fundamentalmente, en núcleos urbanos, en los que tienen una gran importancia, llegando a agrupar a miles de socios. Incluidas dentro de las servicios, la actividad cooperativizada es la prestación de dos servicios a los socios:
 - La venta de suministros (repuestos, combustible) en condiciones favorables de calidad y precio.
 - La conexión a radio-teléfono.
- Las sociedades cooperativas de transporte de personas en autobuses. Operan, sobre todo, en el transporte público de personas en diferentes ámbitos y mercados (transporte de escolares, transporte turístico, transporte urbano; etc.). Hay que distinguir:
 - La sociedad cooperativa de trabajo asociado. Son empresas de transporte de personas, cuyos socios proveen su trabajo mediante la conducción, e incluso los autobuses necesarios para el desarrollo de la actividad.
 - La sociedad cooperativa de transportistas. Su actividad consiste en la prestación de servicios a los transportistas propietarios de los autobuses.

²¹ *BORRADOR DEL ANTEPROYECTO...*, opus. cit., artículo 115.

²² Los taxis son vehículos de transporte público discrecional de personas con un máximo de nueve plazas.

- La sociedad cooperativa de consumidores. Son entidades de transporte privado que aseguran los desplazamientos de los socios a sus puestos de trabajo.
- La sociedad cooperativa de transporte de bienes en camiones. Constituyen el núcleo central del cooperativismo de transportes, cubriendo prácticamente todas las modalidades de este transporte. Atienden a los tipos de sociedades cooperativas identificadas por la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre:
 - La sociedad cooperativa de trabajo asociado. Son empresas de transporte de bienes, cuyos socios proveen su trabajo y los vehículos necesarios para el desarrollo de la actividad.
 - La sociedad cooperativa de transportistas. Prestan servicios a los transportistas propietarios de los camiones.

En otro orden, cabe considerar a todas aquellas sociedades cooperativas que, aunque no tengan la implantación e importancia de las anteriores pueden incluirse en el conjunto de las sociedades cooperativas de transporte en cuanto que el socio, de una u otra forma, participa en una actividad de transporte.²³

4. EL PROCESO FORMAL QUE REGULA EL FUNCIONAMIENTO DE LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

En este epígrafe se describe, de forma resumida, el procedimiento formal mediante el que las sociedades cooperativas en el transporte pueden desarrollar su actividad como entidades dotadas de plena personalidad jurídica.

El citado proceso se reduce a una serie de trámites administrativos.

²³ Así, por ejemplo, hay sociedades cooperativas de transporte en vehículo funerario, sociedades cooperativas de ciclomensajería urgente, sociedades cooperativas de aerotaxis en Estados Unidos, sociedades cooperativas de góndolas en Venecia y sociedades cooperativas de barcazas. En relación con estas últimas, la navegación fluvial, de escasa relevancia para muchos países, entre ellos España, tiene una gran importancia en otros de Europa, especialmente en Alemania, Francia, Bélgica y Países Bajos. En éstos se han desarrollado sociedades cooperativas para el desplazamiento de personas y bienes (fundamentalmente, minerales y productos petrolíferos) por ríos. En general, son explotaciones comunes de propietarios de barcazas.

4.1. Como sociedad cooperativa

El nacimiento jurídico de la sociedad cooperativa se produce desde el momento de la inscripción de la escritura pública de constitución en el Registro de Cooperativas dependiente de la Dirección General de Fomento de la Economía Social o dependiente de las Consejerías de Trabajo de las Comunidades Autónomas. De acuerdo con lo establecido en la Ley General de Cooperativas, dicha escritura pública debe contener:²⁴

- A) La certificación negativa de denominación coincidente, que acredite que no hay otra sociedad cooperativa con idéntica denominación a la que se pretende crear.
- B) La relación de los socios promotores, que deben reunir las condiciones exigidas para adquirir la condición de socio.
- B) La voluntad de formar una sociedad cooperativa.
- D) Las personas designadas para ocupar los cargos de la sociedad cooperativa: Consejo Rector; Interventores, etc.
- E) La manifestación de que el capital aportado por los promotores es superior al mínimo fijado estatutariamente.
- F) Los Estatutos sociales.²⁵

4.2. Como empresa de transporte o de la actividad auxiliar o complementaria del transporte

Para el desarrollo de las actividades propias de las sociedades cooperativas en el transporte por carretera, éstas deben figurar inscritas en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte del Ministe-

²⁴ BORRADOR DEL ANTEPROYECTO..., *opus. cit.*, artículo 12.

²⁵ Deben contener, como mínimo, la denominación de la sociedad, el domicilio, el ámbito de actuación, el objeto social, la duración de la sociedad, los derechos y los deberes de los socios, los requisitos para la admisión y la baja del socio, las normas de disciplina social, la composición y el número de los cargos, el capital social mínimo, la aportación mínima obligatoria a éste y el número de liquidadores.

Nótese que la Dirección General de Fomento de la Economía Social o las Consejerías del Trabajo de las Comunidades Autónomas suelen disponer de modelos de Estatutos agrupados por tipos de sociedades cooperativas. A las sociedades cooperativas de trabajo asociado en el transporte le asignan los estatutos-tipo de las sociedades cooperativas de trabajo asociado y a las sociedades cooperativas de transportistas le corresponden los estatutos-tipo de las sociedades cooperativas de servicios.

rio de Fomento,²⁶ aunque para las sociedades cooperativas de transportistas hay reservada una sección especial en él.²⁷

El proceso de inscripción en el Registro General es diferente según se trate de una sociedad cooperativa de trabajo asociado en el transporte o de una sociedad cooperativa de transportistas.

A) SOCIEDADES COOPERATIVAS DE TRABAJO ASOCIADO

La inscripción de las sociedades cooperativas de trabajo asociado guarda una estrecha relación con la inscripción en el mismo Registro de las autorizaciones administrativas o títulos habilitantes, cuyo tratamiento se realiza más abajo.

B) SOCIEDAD COOPERATIVA DE TRANSPORTISTAS

Junto con la solicitud de inscripción en el Registro General, deben adjuntar:²⁸

- Certificado de inscripción como sociedad cooperativa de transportistas en el Registro de Cooperativas.
- Original y copia de los Estatutos sociales en los que conste como objeto social la captación de cargas o la contratación de servicios y la comercialización para sus socios.
- Certificación del Secretario de la sociedad cooperativa, con el visto bueno del presidente, de que su capital social es superior a diez millones de pesetas.
- Copia compulsada del certificado de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte de la persona a través de la que la sociedad cooperativa cumple este requisito, así como una certificación del Secretario de la cooperativa en la que acredite el cargo directivo que esta persona desempeña.
- Relación de todos los socios de la sociedad cooperativa.

²⁶ Es una base de datos informática que se alimenta de la información suministrada por los Registros de las Comunidades Autónomas.

²⁷ ESPAÑA. *LEY 16/1987...*, *opus. cit.*, artículo 61.2. ESPAÑA. *REAL DECRETO 1211/1990...*, *opus. cit.*, artículo 53.4.

²⁸ ESPAÑA. *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, n.º 181, de 30 de julio, artículo 5.

5. LAS RELACIONES DE LA SOCIEDAD COOPERATIVA CON LOS PARTICIPANTES EN EL PROCESO ECONÓMICO: LOS SOCIOS

En las sociedades cooperativas, los socios participan en mediante el establecimiento democrático de los objetivos de la empresa. De modo que, la participación en los flujos informativo-decisionales puede entenderse como toma de decisiones, o al menos, es un requerimiento para que se tomen.²⁹ Además, esta participación adquiere un papel significativo por el hecho de que los socios participan en los flujos reales de la empresa, bien sea como proveedores o como consumidores.³⁰

No obstante, las legislaciones cooperativas dejan la puerta abierta a que otras personas participen en el destino de la sociedad: los socios colaboradores y los trabajadores asalariados.

Con todo, la participación en las sociedades cooperativas en el transporte por carretera se establece en una serie de relaciones formales recogidas por el ordenamiento jurídico español, teniendo en cuenta que cabe la posibilidad de completarlas con otros aspectos contenidos en los Estatutos sociales.

5.1. La adquisición de la condición de socio

Los socios cooperadores son el principal elemento personal de las sociedades cooperativas en el transporte por carretera al ser los partícipes de la actividad cooperativizada.

Tanto las personas físicas como las jurídicas pueden socios de las sociedades cooperativas de primer grado del transporte.³¹ Sin embargo, sólo las personas físicas pueden ser socios en las de trabajo asociado, confiriéndoles su pertenencia a ellas la condición de socios trabajadores frente a la de socios usuarios en el caso de las sociedades cooperativas de transportistas.

²⁹ GARCIA-GUTIERREZ FERNANDEZ, C. *El problema de la doble condición de los socios- trabajadores (socios-proveedores y socios-consumidores) ante la gerencia de la empresa cooperativa*. Revista de Estudios Cooperativos, 1988-1989, n.º 56 y 57, p. 106.

³⁰ *Ibíd.*

³¹ Para un análisis detallado, véase:

GARCIA-GUTIERREZ FERNANDEZ, C. *Las personas jurídicas como socios de las sociedades cooperativas de primer grado, o cooperativas propiamente dichas en España: necesidad de una revisión legal*. Revista de Estudios Cooperativos, 1994, n.º 60, p. 61-75.

Según se pretenda adquirir la condición de socio en el momento de la constitución de la sociedad cooperativa o con posterioridad a este momento, varían los requisitos legales necesarios para su admisión como tal; si bien, en todo caso, hay que suscribir la aportación mínima obligatoria y desembolsar la cuantía fijada estatutariamente. Así pues, los mencionados requisitos son:

- Al momento de la constitución, ser promotor de la sociedad cooperativa.
- Al estar la sociedad cooperativa ya constituida, cumplir lo estipulado en los Estatutos sociales.

La solicitud de admisión puede ser denegada por el Consejo Rector, en cuyo caso el candidato a socio podrá recurrir ante el Comité de Recursos o, en su defecto, ante la Asamblea General.

En el caso de las sociedades cooperativas en el transporte por carretera, la condición de socio es inseparable de la condición de transportista. Además, de las diferentes manifestaciones empresariales que realizan transporte de bienes por carretera, por su vinculación con las sociedades cooperativas de esta actividad, destaca el transportista autónomo; o dicho de otro modo, el socio cooperador por excelencia es el transportista autónomo.

No obstante, hay sociedades cooperativas en las que la condición de socio no implica ser empresario individual, pero más bien son la excepción y su creación responde a circunstancias especiales.³²

En lo que sigue, se va a analizar el proceso por el que se adquiere la condición de transportista, para continuar con el tratamiento de los aspectos característicos de la figura del transportista autónomo.

5.5.1. ASPECTOS REGULATORIOS QUE AFECTAN AL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTISTA

Como regla general, los servicios discrecionales de transporte por carretera, con o sin reiteración de itinerario, son explotados por transportistas que tienen que cumplir una serie de requisitos en materia de autorizaciones administrativas. De manera que, las empresas de transporte por carretera y las empresas que realizan sus actividades colaterales (auxiliares y complementarias) dependen de la Administración para operar como tales.

³² Véase en este número de REVESCO el caso de la Asociación Laboral Cooperativa de Trabajadores del Alto Nalón (ALCOTAN).

5.1.1.1. *La condicion de profesional del transporte por carretera*

Para ejercer en España el transporte por cuenta ajena y las actividades auxiliares al transporte por carretera hay que cumplir las siguientes condiciones personales de acceso a la profesión:³³

- A) Ser español o tener la nacionalidad de un país de la Unión Europea, o de otro país con el que España tenga suscrito un Tratado o Convenio que lo haga posible.
- B) Ser apto y capaz de prestar el servicio, a través de la acreditación de las condiciones³⁴ de capacitación profesional,³⁵ de honorabilidad³⁶ y de capacidad económica.³⁷ En cualquier caso,

³³ ESPAÑA. *LEY 16/1987...*, *opus. cit.*, artículo 42.1.

³⁴ Estas condiciones se justifican con base en la necesidad de afianzar la calidad de los servicios de las empresas prestadoras de transporte por carretera. Sobre este tema, véase:

COMUNIDADES EUROPEAS. *Dictamen del Comité Económico y Social sobre la propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 74/561/CEE, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías por carretera en el sector de los transportes nacionales e internacionales*, DOCE, C. 318, de 12 de diciembre de 1988.

³⁵ Se demuestra mediante la obtención de un certificado que acredita la superación de un examen cuyo contenido varía según la actividad a realizar: a) transporte interior e internacional de mercancías; b) transporte interior e internacional de viajeros; c) agencia de transporte de mercancías, transitario y almacenista-distribuidor-operador de transporte de mercancías). Cfr.:

ESPAÑA. *ORDEN de 23 de julio de 1997, 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, n.º 182, de 31 de julio.

³⁶ Se cumple tras la comprobación de que no se da alguna de estas tres causas: tener antecedentes penales por delito doloso con pena privativa de libertad por período igual o superior a seis meses, en tanto no hayan obtenido la cancelación de la pena; tener antecedentes de inhabilitación o suspensión (salvo que tuvieran el carácter de accesorio sin relación con la profesión de transportista); tener antecedentes por sanciones reiteradas o incumplimientos graves en el ejercicio de la actividad de transporte por carretera, y el incumplimiento grave y reiterado de las normas fiscales, laborales y de Seguridad Social. Cfr.:

ESPAÑA. *LEY 16/1987...*, *opus. cit.*, artículo 44.

ESPAÑA. *REAL DECRETO 1211/1990...*, *opus. cit.*, artículo 37; y ESPAÑA. *REAL DECRETO 1136/1997...*, *opus. cit.*

ESPAÑA. *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 autorizaciones de transporte de mercancías por carretera*, BOE, n.º 182, de 31 de julio, artículo 12.1.

³⁷ Implica la disposición de los recursos financieros y materiales necesarios para garantizar la puesta en marcha y la adecuada gestión de la actividad que vaya a desarrollarse. Se exige, entre capital y reservas, 500.000 pesetas por autorización que obre en poder de la empresa o 25.000 pesetas por tonelada de peso máximo autorizado de los vehículos adscritos a éstas, aplicándose la menor de estas cantidades. Cfr.:

la capacitación profesional y la honorabilidad³⁸ deben cumplirse por el titular de la empresa o quien la dirija efectivamente.³⁹

5.1.1.2. *La obtención de la autorización administrativa o tarjeta de transporte*

Las autorizaciones administrativas son los títulos que habilitan para realizar transporte por carretera. Es decir, para llevarlo a cabo es preciso que las empresas estén en posesión de la preceptiva autorización administrativa o tarjeta de transporte, bien sea al actuar como prestadoras de servicios de transporte, o bien al desarrollar transporte como complemento de una actividad empresarial (transporte privado complementario).

Cualquier actuación administrativa en relación con las autorizaciones (expedición, transmisión, etc.) son realizadas por la Administración autonómica,⁴⁰ que se encarga de realizar su inscripción en el Registro;⁴¹ ya que «la inscripción de dichos títulos constituirá requisito indispensable para el ejercicio de la actividad a que se refiere el título inscrito».⁴² Al mismo tiempo que se inscriben las auto-

ESPAÑA. LEY 16/1987..., *opus cit.*, artículo 45.

ESPAÑA. REAL DECRETO 1211/1990..., *opus cit.*, artículos 40.1 y 40.2.

ESPAÑA. 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 autorizaciones..., *opus cit.*, art. 13.1.

³⁸ Al respecto puede consultarse:

MARTIN-RETORTILLO BAQUER, L. *Honorabilidad y buena conducta como requisitos para el ejercicio de profesiones y actividades*. Revista de Administración Pública, enero-abril de 1993, n.º 130, p. 23-96.

³⁹ Es decir, por la persona que representa a la empresa en su tráfico mercantil ordinario, con poder de disposición de los fondos de las principales cuentas de la misma, así como figurar en plantilla con alta de seguridad social de personal directivo o ser propietario de, al menos, el 15 por ciento del capital de la empresa. Cfr.:

ESPAÑA. 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 autorizaciones..., *opus cit.*, artículo 11.2.

⁴⁰ Los criterios de coordinación entre las distintas Administraciones de transportes sobre autorizaciones se encuentran en:

ESPAÑA. RESOLUCION de 9 de febrero de 1996, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen reglas de coordinación en materia de tramitación de autorizaciones de transporte por carretera y de actividades auxiliares y complementarias del transporte, BOE, n.º 47, de 23 de febrero.

⁴¹ ESPAÑA. LEY 16/1987..., *opus cit.*, artículo 53.3.

⁴² *Ibid.*, artículo 53.1.

rizaciones de transporte, se inscriben las empresas que figuran como titulares de las mismas.⁴³

Esta autorización tiene características diferentes según se pretenda transportar en el interior de España o fuera del territorio español.

- Transporte en el interior de España haciéndose hincapié a continuación en las que afectan al transporte de bienes.

Aunque se abre la posibilidad de otorgar autorizaciones de empresa, no sujetas a vehículos concretos ni a volumen de carga, en España se parte del principio de autorización por vehículo de tracción propia⁴⁴ y, en algunos casos, de cierta antigüedad,⁴⁵ no precisándola los remolques,⁴⁶ los vehículos que lleven acoplados de forma permanente maquinaria a utilizar desde ellos (grúas, equipos de sondeo; etc.), así como ciertas categorías de transportes.⁴⁷

En el transporte público, las autorizaciones para vehículos pesados se vinculan al ámbito: nacional y local (que permite la realización de transporte en un radio de acción de 100 kilómetros desde la loca-

⁴³ La inscripción de las empresas se realiza al momento que precisen la primera actuación de la Administración en relación con el sistema de autorizaciones administrativas.

⁴⁴ Matriculado y habilitado para circular, con la última inspección técnica periódica realizada. Estos vehículos son: las cabezas tractoras (vehículos con capacidad de tracción, pero no de carga, destinados al arrastre de vehículos con capacidad de carga) y los vehículos rígidos (vehículos con capacidad de tracción y de carga conjuntamente). Cfr.:

ESPAÑA. *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 autorizaciones...*, opus cit., artículo 4.

⁴⁵ Para los vehículos pesados de ámbito local y los vehículos pesados de ámbito nacional, como máximo, respectivamente, seis años y dos años desde su primera matriculación. Para el transporte público en vehículos ligeros y el transporte privado complementario no se exige antigüedad inicial. Cfr.:

ESPAÑA. *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 autorizaciones...*, opus cit., artículo 17.

⁴⁶ Son vehículos con capacidad de carga pero no de tracción; básicamente, el remolque y el semiremolque (remolque en el que parte de su peso descansa sobre el vehículo de tracción —la cabeza tractora—).

⁴⁷ Estas categorías son:

Los transportes públicos o privados complementarios de mercancías realizados en vehículos cuyo peso máximo autorizado sea igual o inferior a dos toneladas; los transportes públicos o privados complementarios de mercancías realizados con carácter discontinuo en vehículos ligeros arrendados por un plazo inferior a un mes; los transportes públicos y privados complementarios que se realicen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte terrestre, y los transportes oficiales. Cfr.:

ESPAÑA. *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 autorizaciones...*, opus cit., artículo 2.

lidad de domicilio de la autorización);⁴⁸ mientras que las de vehículos ligeros son, en todo caso, de ámbito nacional.

Para su obtención es necesario el cumplimiento de ciertos requisitos, en concreto:⁴⁹ ser persona física o persona jurídica;⁵⁰ tener la nacionalidad española, de un país de la Unión Europea, o de otro país extranjero que lo permita en virtud de un Tratado; cumplir las condiciones de capacitación profesional; en su caso,⁵¹ las condiciones de honorabilidad y las condiciones de capacidad económica; cumplir las obligaciones fiscales, laborales y sociales,⁵² y disponer del vehículo al que vaya a adscribirse la autorización.

⁴⁸ ESPAÑA. REAL DECRETO 1211/1990..., *opus. cit.*, artículo 111.1, y ESPAÑA. REAL DECRETO 1136/1997..., *opus. cit.* De esta forma, se condiciona la utilización de los vehículos. Además, también es posible actuar sobre éstos mediante autorizaciones que limiten su capacidad de carga. Cfr.:

ESPAÑA. LEY 16/1987..., *opus. cit.*, artículo 92.

⁴⁹ ESPAÑA. 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 autorizaciones..., *opus. cit.*, artículo 9.

⁵⁰ En particular, sociedad mercantil, sociedad laboral o sociedad cooperativa de trabajo asociado. En el caso de las sociedades cooperativas de trabajo asociado, tienen que acreditar su personalidad jurídica mediante la presentación del documento de constitución de la sociedad, su tarjeta de identificación fiscal y un certificado de inscripción en el Registro de Cooperativas que corresponda. Cfr.:

ESPAÑA. REAL DECRETO 1211/1990..., *opus. cit.*, artículo 42. A).

ESPAÑA. 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 autorizaciones..., *opus. cit.*, artículo 10.

⁵¹ Sólo para las autorizaciones de vehículos pesados.

⁵² El cumplimiento de las obligaciones fiscales (estar dado de alta en el Impuesto de Actividades Económicas; haber presentado las declaraciones por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas o de Sociedades, según se trate de una persona física o jurídica; haber presentado las declaraciones periódicas por el Impuesto sobre el Valor Añadido, así como la declaración resumen anual, y acreditar que no hay deudas con el Estado o con la Comunidad Autónoma en período ejecutivo en relación con los tributos citados) y de las obligaciones laborales y sociales (estar inscrito en la Seguridad Social en el Régimen que corresponda; haber dado de alta en la Seguridad Social a los trabajadores que presten su servicio en la empresa; haber presentado los documentos de cotización correspondientes a las cuotas de Seguridad Social, y estar al corriente en el pago de las cuotas o de otras deudas con la Seguridad Social) junto con el pago de las sanciones pecunarias pendientes por infracciones a la legislación de transportes es imprescindible para que, cada dos años, las autorizaciones otorgadas a las empresas de transporte sean convalidadas o visadas por la Administración de transportes. Cfr.:

ESPAÑA. 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 autorizaciones..., *opus. cit.*, artículos 14, 15 y 20.

El procedimiento para la realización del visado se encuentra en:

ESPAÑA. RESOLUCION de 19 de septiembre de 1995, de la Dirección General del Transporte Terrestre, sobre realización del visado de las autorizaciones de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del transporte, BOE, n.º 235, de 2 de octubre.

En principio, se conceden tantas nuevas autorizaciones como se soliciten siempre que se cumplan los requisitos anteriores.⁵³ Sin embargo, puede restringirse, con carácter excepcional y limitado, el otorgamiento de las que afectan a los vehículos pesados de ámbito nacional por razones de ordenación del sector.⁵⁴ Para su obtención se fomenta la constitución de empresas como resultado de la concentración de otras con tres o menos autorizaciones⁵⁵ y se condiciona, para las de vehículos pesados de ámbito local, a la disposición de, al menos, dos vehículos autorizados.

En otro orden, cabe la posibilidad de que se puedan disponer de autorizaciones de transporte mediante la transmisión de otras. Esta puede realizarse únicamente para los vehículos pesados de transporte público, exigiéndose el cumplimiento de los requisitos necesarios para su concesión inicial, el pago de las sanciones pendientes, y que pasen tres años desde su obtención; siendo necesario, además, en el caso de la transmisión de autorizaciones de vehículos de ámbito local, que se haga a favor de un único adquirente y en relación con todas las autorizaciones de transporte público de cualquier ámbito de que sea titular el transmitente.⁵⁶

La autorización de transporte privado complementario de bienes tiene ámbito nacional y para su otorgamiento es preciso justificar la necesidad de realizar el transporte.⁵⁷

- Transporte internacional

La autorización para realizar transporte de bienes por carretera en la Unión Europea y por terceros países es otorgada por la Adminis-

⁵³ ESPAÑA. REAL DECRETO 1211/1990..., *opus cit.*, artículos 113 y 114, y ESPAÑA. REAL DECRETO 1136/1997..., *opus cit.*

⁵⁴ ESPAÑA. REAL DECRETO 1136/1997..., *opus cit.* Fundamentalmente, como consecuencia del desequilibrio entre la oferta y la demanda.

⁵⁵ ESPAÑA. 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 autorizaciones..., *opus cit.*, artículo 24.

⁵⁶ ESPAÑA. REAL DECRETO 1211/1990..., *opus cit.*, artículo 118, y ESPAÑA. REAL DECRETO 1136/1997..., *opus cit.*

ESPAÑA. 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 autorizaciones..., *opus cit.*, artículos 28-30, 33.

⁵⁷ ESPAÑA. REAL DECRETO 1211/1990..., *opus cit.*, artículo 158.3; y ESPAÑA. REAL DECRETO 1136/1997..., *opus cit.*

ESPAÑA. 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 autorizaciones..., *opus cit.*, artículos 40-46.

tracción central. Para el transporte en vehículos pesados, se requiere la inscripción de la empresa en la Subsección de Empresas de Transporte Internacional de Mercancías del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte del Ministerio de Fomento (RETIM), que se encarga de llevarla a cabo tras comprobar:⁵⁸

- La justificación del cumplimiento del requisito de capacitación profesional para la actividad de transporte interior e internacional de mercancías.
- La posesión de, al menos, un vehículo con capacidad de tracción propia provisto de autorización de transporte interior público de mercancías.

Para el transporte entre países de la Unión Europea es necesario una licencia comunitaria,⁵⁹ siendo otorgada por empresa con un plazo de validez de cinco años.⁶⁰

Por otro lado, para el transporte por carretera por países diferentes de los que forman la Unión Europea, se atiende a autorizaciones resultantes de Convenios bilaterales y de Convenios Multilaterales de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT). Se conceden —por empresa y viaje— en función del número de autorizaciones de transporte público interior que se tengan inscritas en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte. En el caso de las autorizaciones bilaterales, con carácter excepcional, cuando su demanda supere la oferta, se utiliza como indicador para su concesión el número de las concedidas el año anterior debidamente utilizadas y la dimensión de las empresas medida según su flota de vehículos. Estos dos últimos, son los criterios establecidos para que las empresas obtengan las autorizaciones de los cupos o contingentes multilaterales de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes.⁶¹

⁵⁸ ESPAÑA. *ORDEN de 7 de marzo de 1997, por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera*, BOE, n.º 62, de 13 de marzo, artículo 7.

⁵⁹ Al respecto puede consultarse:

MARTI AROMIR, T. *La autorización y la licencia comunitaria en el transporte de mercancías por carretera en la modalidad de cabotaje e internacional e intracomunitario*. Noticias de la Unión Europea, mayo de 1995, n.º 124, p. 93-103.

⁶⁰ ESPAÑA. *ORDEN de 7 de marzo de 1997...*, *opus cit.*, artículo 14.

⁶¹ *Ibid.*, artículos 10, 13 y 15.

ESPAÑA. *REAL DECRETO 1211/1990...*, *opus cit.*; artículos 147 y 149-151, y ESPAÑA. *REAL DECRETO 1136/1997...*, *opus cit.*

El transporte que se realice a través de autorizaciones bilaterales y multilaterales, por razón de la parte del transporte llevado a cabo por la Unión Europea, precisa licencia comunitaria.

5.1.2. LA FIGURA DEL TRANSPORTISTA AUTONOMO

En el transportista autónomo se dan una serie de aspectos que es necesario tratarlos para conocer esta figura en toda su extensión. Además, al ser en el transporte de bienes donde el cooperativismo de transportes es más importante, parece oportuno centrarse en el transportista autónomo que desarrolla esta actividad.

5.1.2.1. *La evolución del transportista autónomo*

El transportista autónomo nace, hacia 1960, impulsado por el aumento del parque de vehículos que tiene lugar en España en la década de los cincuenta como consecuencia del crecimiento económico. Más tarde, en 1971, debido al exceso de capacidad del sector y al bajo nivel de demanda, se estanca su proliferación en el segmento del transporte en vehículos pesados al establecerse un sistema de contingentes en el que las nuevas autorizaciones sólo se conceden a los transportistas establecidos, atendiéndose a sus reivindicaciones.

Además, la crisis de los años setenta pone de manifiesto la dificultad para mantener plantillas estables en una actividad que, como el transporte de bienes por carretera, está sometida a una demanda irregular. Las grandes empresas tienen como salida el cierre o la reducción de su tamaño mediante la transferencia de autorizaciones a sus asalariados. Así, desde mediados de los años 80 se produce un cambio de tendencia en el mercado motivado por la reacción de las grandes empresas para tratar de flexibilizar el ciclo producción como mecanismo para hacer frente a períodos de recesión económica. Se trata de trasladar sus efectos sobre los operadores más débiles; esto es, en «ex-trabajadores», de forma que les venden los vehículos para que, posteriormente, presten sus servicios como autónomos en la empresa en la que han trabajado durante años como asalariados.⁶²

⁶² Las empresas les vendían sus vehículos y les retienen una parte de la facturación que les correspondían en concepto de pago del vehículo. Esto da lugar a la picaresca

En consecuencia, este proceso de externalización da lugar a que muchos transportistas asuman el carácter de autónomos a causa de la presión de las empresas para conseguir:

- Librarse de los costes fijos del mantenimiento del parque de vehículos.
- Evitar el control sobre los conductores asalariados.
- Sustituir una relación laboral por una mercantil.⁶³
- Desentenderse del esfuerzo y del coste que supone la planificación de los recorridos para evitar que los vehículos no viajen vacíos.
- Tener más flexibilidad en sus procesos de producción.
- Tener a su disposición un número importante de proveedores de transporte en una situación de debilidad en la negociación de los precios.

En la actualidad, la aplicación de fórmulas de flexibilización del mercado laboral junto con mayores exigencias en la calidad de la prestación laboral para los nuevos empleados implica un elevado grado de inestabilidad en las relaciones laborales con la consiguiente formación de barreras a la incorporación de desempleados como asalariados.⁶⁴

En este contexto, dedicarse al transporte es concebido como una vía de escape al desempleo, convirtiéndose en una actividad refugio de trabajadores desempleados o trabajadores estacionales que han pasado a ser autónomos. Esto es así, porque para el ingreso en la actividad no hay barreras fuertes de entrada, ni profe-

de algunas empresas cargadoras que, en el contrato formalizado entre ellos y el transportista autónomo, hasta entonces asalariado, establecían condiciones especiales: no se fijaba el precio y si dejaba de trabajar para la empresa automáticamente se rescindía el contrato y perdía el dinero entregado. Estos contratos se conocen por «contratos leoninos».

⁶³ Un análisis de las relaciones contractuales en el transporte autónomo se encuentra en:

VALDES DAL-RE, F. *Los inciertos criterios de diferenciación jurisprudencial entre los contratos de trabajo y de transporte (I)*. Relaciones laborales, octubre de 1992, n.º 20, p. 1-6.

VALDES DAL-RE, F. *Los inciertos criterios de diferenciación jurisprudencial entre los contratos de trabajo y de transporte (II)*. Relaciones laborales, noviembre de 1992, n.º 21, p. 1-8.

ZORZANO TOVILLAS, J. J. *La figura del transportista autónomo*. Relaciones laborales, diciembre de 1994, n.º 24, p. 83-104.

sionales ni financieras —inversión de un capital para pagar la entrada del vehículo—.

Así pues, para un trabajador es preferible trabajar como autónomo que esperar inactivo a una oportunidad de empleo y muchos optan por el transporte de bienes (sobre todo, en vehículos ligeros, en el que es fácil obtener la autorización administrativa) aunque no tenga experiencia en la actividad.⁶⁵

5.1.2.2. *El transportista autónomo como fenómeno socio-económico*

Por transportista autónomo se entiende, básicamente, a «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».⁶⁶

El transporte autónomo adquiere protagonismo en España al representar no sólo una parte muy importante de la prestación del servicio de transporte de bienes por carretera, sino también, un porcentaje significativo del empleo autónomo. De hecho, según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE),⁶⁷ más del 55 por ciento del total del trabajo autónomo corresponde a actividades de servicios, entre las que destacan el comercio con un 35,2 por ciento de trabajo autónomo, la hostelería con un 29,5 por ciento y el transporte con un 23,5 por ciento; teniendo, dentro de éste último, mucho peso el transporte de bienes por carretera.

Sin pretensión de exhaustividad, merecen ser destacados los siguientes rasgos del transportista autónomo o por cuenta propia (cuadro 1):

⁶⁴ CONFEDERACION EMPRESARIAL ESPAÑOLA DE LA ECONOMIA SOCIAL. *Informe sobre el trabajo autónomo en España y la Economía Social*, Madrid: Confederación Empresarial Española de la Economía Social, 1996, p. 7.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 11.

⁶⁶ ZORZANO TOVILLAS, J. J. *La figura del transportista autónomo...*, *opus cit.*, p. 86-87.

⁶⁷ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA. *Encuesta sociodemográfica 1991*, Madrid: Instituto Nacional de Estadística, 1993.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA. *El Directorio Central de Empresas. Resultados Estadísticos 1995*, Madrid: Instituto Nacional de Estadística, 1995.

CUADRO 1

LOS RASGOS SOCIOECONOMICOS DEL TRANSPORTISTA AUTONOMO

-
- Es propietario de negocio propio y, por tanto, no mantiene relación salarial.
 - Se desarrolla en torno a una célula de carácter individual o familiar.
 - Organiza personalmente su trabajo.
 - Tiene, por regla general, edad avanzada.
 - Es hombre.
 - Nivel de estudios bajo.
 - Es responsable de su actividad, de su destino y de sus éxitos y fracasos.
 - Tiene ideal de autonomía e independencia.
 - Muestra indiferencia hacia temas políticos.
 - Realiza directa y personalmente el encargo, trabajo o prestación de servicio.
 - Puede subcontratar.
 - No requiere importantes volúmenes de capital.
 - Es remunerado en función de su rendimiento, lo que reduce los incentivos a la colaboración con otros.
 - Opera con tecnologías muy difundidas.
 - Su visión de negocio está ligada al corto plazo.
 - Poca autofinanciación y debilidad financiera.
 - Sometido a una gran soledad en el trabajo, agravada por pasar, con frecuencia, mucho tiempo lejos de la familia.
-

5.1.2.3. *El transportista como empresa*

Al analizar el transportista autónomo hay que tener en cuenta que, aunque, en ocasiones, puede operar mediante personas jurídicas; principalmente puede ser una empresa societaria; principalmente, se trata de una empresa individual en la que una persona física titular de la empresa asume directa y personalmente la realización del servicio de transporte con un vehículo propio, sin perjuicio de que disponga de dos o más vehículos que impliquen la colaboración en el desarrollo de la actividad de otras personas que los conduzcan o que le ayuden a administrarlos. Por tanto, esta figura se engloba dentro de la categoría de las pequeñas y medianas empresas (PYMES).

Es una persona propietaria de bienes de producción. Su actividad empresarial se encuentra enfocada en dos mercados:

- Los menos, aquellos en los que dominan las relaciones cliente-transportista.
- Los más, aquellos en los que su actividad se ejerce a través de la intermediación de otros agentes.

Hay una acusada dependencia comercial por parte de los transportistas autónomos que no pueden asegurarse simultáneamente la realización del transporte y el contacto con la clientela de cargadores. El intermediario comercial es necesario para poner en contacto la oferta y

la demanda. En efecto, el gran número de autónomos del transporte, y esa circunstancia —ser autónomo— ha llevado a una situación de dependencia de las empresas demandantes de sus servicios que se manifiesta en la subcontratación de las empresas de transporte grandes o intermediarios del transporte hacia las pequeñas.

Pero además, su elevado número —la atomización— provoca una fuerte competencia entre ellos. Esto hace que tengan dificultades en la negociación con los proveedores de cargas para la aplicación de precios rentables⁶⁸ y, por ello, les sea difícil el trasladarles los incrementos de los costes. Consecuentemente, se producen dos efectos:

- El sometimiento a una fuerte presión que limita su capacidad de innovación.
- El deterioro de su rentabilidad produciendo su descapitalización y, en algunos casos, su desaparición.

Con todo, los transportistas autónomos no desarrollan, con carácter general, una actividad eficiente, aunque también pueden destacarse determinados aspectos positivos como se refleja en el siguiente cuadro:

CUADRO 2
LOS ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS DEL TRANSPORTISTA
AUTÓNOMO COMO EMPRESARIO

		FUNDAMENTO
	El autocontrol que ejerce sobre la explotación del vehículo.	Autogestiona como conductor y autogestiona como empresario (tiene que buscar la carga de ida y vuelta). Como empresario, tiene incentivos para utilizar de forma eficiente los recursos (el vehículo, los seguros, el combustible, repuestos e incluso las sanciones de tráfico).
Aspectos positivos	La flexibilidad que produce el no importarle prolongar la jornada de trabajo.	Pretende obtener la mayor productividad del vehículo aunque no gane en competitividad.
	La atención permanente de su vehículo.	Quiere a su vehículo, lo mantiene y lo cuida.

⁶⁸ O, dicho de otro modo, al haber muchos transportistas las empresas cargadoras regatean el precio hasta pagarles cantidades mínimas.

FUNDAMENTO			
La dificultad en la comercialización.	Debilidad ante el cargador y el suministrador.		
Ineficiencia económica en la prestación del servicio de transporte.	<ul style="list-style-type: none"> • Frecuencia de viajes vacíos (fundamentalmente de retorno) debido a la dificultad de coordinación en el trabajo. • Desplazamientos sin cálculo económico que frecuentemente van en contra de sus intereses. • Política de reducción de costes basada en ignorar aspectos como la amortización o las normas fiscales y de seguridad. 		
Aspectos negativos	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">La competencia desleal entre ellos.</td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> • Sobrecargando el camión: cuando se cobra por tonelada transportada, se llena al máximo el camión tratando de ganar más por viaje. • Conduciendo a más velocidad de la permitida: cuando se cobra por kilómetro recorrido, se circula a más velocidad de la legalmente establecida para realizar mayor número de viajes. • Conduciendo más horas: vulnerándose las limitaciones de tiempos de conducción y descanso, con el consiguiente riesgo de accidentes por el cansancio. </td> </tr> </table>	La competencia desleal entre ellos.	<ul style="list-style-type: none"> • Sobrecargando el camión: cuando se cobra por tonelada transportada, se llena al máximo el camión tratando de ganar más por viaje. • Conduciendo a más velocidad de la permitida: cuando se cobra por kilómetro recorrido, se circula a más velocidad de la legalmente establecida para realizar mayor número de viajes. • Conduciendo más horas: vulnerándose las limitaciones de tiempos de conducción y descanso, con el consiguiente riesgo de accidentes por el cansancio.
La competencia desleal entre ellos.	<ul style="list-style-type: none"> • Sobrecargando el camión: cuando se cobra por tonelada transportada, se llena al máximo el camión tratando de ganar más por viaje. • Conduciendo a más velocidad de la permitida: cuando se cobra por kilómetro recorrido, se circula a más velocidad de la legalmente establecida para realizar mayor número de viajes. • Conduciendo más horas: vulnerándose las limitaciones de tiempos de conducción y descanso, con el consiguiente riesgo de accidentes por el cansancio. 		

5.2. Las relaciones socios-sociedad cooperativa

Al ingresar de forma voluntaria en la sociedad cooperativa, entre el socio trabajador o el socio usuario y la sociedad cooperativa surgen una serie de relaciones que son analizadas a continuación. No obstante, hay que precisar que los socios trabajadores no son trabajadores por cuenta ajena, siendo su relación con la sociedad cooperativa societaria y no laboral.⁶⁹

⁶⁹ BORRADOR DEL ANTEPROYECTO..., *opus cit.*, artículo 85.7.

5.2.1. LAS OBLIGACIONES DE LOS SOCIOS

Los socios están obligados a cumplir los deberes legales y estatutarios.

Estas obligaciones se inician, para los socios de las sociedades cooperativas de trabajo asociado, con la transmisión a éstas de las autorizaciones administrativas de transporte por carretera de que sean titulares;⁷⁰ o bien, renunciar a ellas.⁷¹ Además, no pueden obtener autorizaciones que se correspondan con el objeto social de la sociedad cooperativa mientras formen parte de ella.⁷²

Por otro lado, los socios de las sociedades cooperativas de transportistas, como empresas transportistas, están obligados a tener la titularidad de las autorizaciones de transporte.⁷³

En consecuencia, a las sociedades cooperativas de transportistas les está prohibido ser titulares de autorizaciones de transporte público, lo que es obligado para las sociedades cooperativas de trabajo asociado.

En otro orden, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Cooperativas, se puede diferenciar entre las obligaciones económicas y las obligaciones no económicas de los socios.

A) Obligaciones económicas.

- El desembolso de las aportaciones al capital social.

B) Obligaciones no económicas.

- La asistencia a las reuniones de los órganos colegiados de los que formen parte.
- El acatamiento de las decisiones adoptadas por los órganos sociales.
- La participación en las actividades que constituyen el fin social.
- El sigilo en aquellos asuntos y datos relativos a la sociedad cooperativa, cuya divulgación le pueda perjudicar.
- La aceptación de los cargos para los que resulten elegidos.

⁷⁰ A tenor de lo señalado más arriba, esto da lugar a la inscripción en el Registro de Transportistas de la sociedad cooperativa.

⁷¹ ESPAÑA. *LEY 16/1987...*, *opus cit.*, artículo 60.3.

ESPAÑA. *REAL DECRETO 1211/1990...*, *opus cit.*, artículo 52.1.

⁷² ESPAÑA. *REAL DECRETO 1211/1990...*, *opus cit.*, artículo 52.1.

⁷³ *Ibíd.*, artículo 52.3.

5.2.2. LOS DERECHOS DE LOS SOCIOS

La Ley de Ordenación del Transporte Terrestre establece la posibilidad de que los socios de las sociedades cooperativas de trabajo asociado que causen baja, puedan recuperar las autorizaciones de transporte transmitidas en el momento de su incorporación a la sociedad, siempre y cuando lo soliciten tras su permanencia en ésta el tiempo mínimo fijado estatutariamente. En este caso se aplicarán las normas generales sobre transmisión de autorizaciones.⁷⁴

En relación con los socios de las sociedades cooperativas de transportistas, pueden contratar servicios al margen de la sociedad, salvo que los Estatutos dispongan otra cosa.⁷⁵ Este supuesto no es aplicable en el caso de las sociedades cooperativas de trabajo asociado, ya que, tras su incorporación a ellas, la condición de transportistas de los socios queda en suspenso hasta su salida de la misma, como consecuencia de la obligada transmisión de las autorizaciones de transporte a favor de la sociedad cooperativa.

Profundizando en este tema, la regulación de las sociedades cooperativas de trabajo asociado presenta como uno de sus inconvenientes la dificultad para su constitución. El motivo es que los transportistas suelen tener recelos a la hora de transmitir la propiedad de sus instrumentos de trabajo aunque está previsto que puedan recuperarlos. Ahora bien, al ser entidades que concentran autorizaciones de transporte pueden obtener otras más fácilmente que los transportistas independientes.

Por su parte, la sociedad cooperativa de transportistas ofrece a los transportistas autónomos la posibilidad de agruparse de igual forma que en la cooperativa de trabajo asociado. Sin embargo, a diferencia de ésta, permite conservar su identidad al mantener la titularidad de sus autorizaciones. Este es un factor importante en una actividad donde el individualismo es muy acusado.

En suma, la transmisión de las autorizaciones personales de los socios a la sociedad cooperativa es un hecho diferenciador importante ya que:

- Apunta la voluntad explícita de constituir una empresa de transporte.
- Supone la ruptura del funcionamiento autónomo de cada transportista.
- Refuerza el desarrollo del grupo junto con las autorizaciones que pueden ser concedidas a la sociedad cooperativa.

⁷⁴ ESPAÑA. REAL DECRETO 1211/1990..., *opus cit.*, artículo 52.3.

⁷⁵ ESPAÑA. REAL DECRETO 1211/1990..., *opus cit.*, artículo 53.1.

De todas formas, puede ser interesante que las sociedades cooperativas de transportistas tengan el mismo tratamiento, como empresas de transporte, que las sociedades cooperativas de trabajo asociado. Las sociedades cooperativas de transportistas, al tener esta condición, podrían adquirir vehículos con autorizaciones a su nombre —lo que no permite la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre—;⁷⁶ de modo que podrían satisfacer sus necesidades de crecimiento al mismo tiempo que los socios seguirían manteniendo la titularidad de sus autorizaciones de transporte.⁷⁷

Por otra parte, en el proceso de constitución de la sociedad y de baja de los socios de las sociedades cooperativas de trabajo asociado en el transporte, hay que remitirse a las normas sobre transmisión de autorizaciones de transporte. Estas se encuentran únicamente recogidas para las autorizaciones de vehículos pesados, ya que se establece la intransmisibilidad de las autorizaciones para vehículos ligeros. Esto supone que la constitución de sociedades cooperativas de trabajo asociado de transporte en vehículos ligeros obligue a constituir legalmente la sociedad cooperativa, para después, como persona jurídica, solicitar las autorizaciones a nombre de la citada sociedad.

En otro orden de cosas, la Ley General de Cooperativas, reconoce a los socios una serie de derechos que, como las obligaciones, se pueden incluir en dos categorías: los derechos económicos y los derechos no económicos.

A) Derechos económicos.

- La percepción de los intereses por las aportaciones al capital social, si así lo prevén los Estatutos.
- La percepción del retorno cooperativo.
- La actualización de las aportaciones al capital social.
- La devolución de las aportaciones al capital social.

B) Derechos no económicos.

- La participación en la elección de los cargos de los órganos sociales.
- La posibilidad de ser elegido para ocupar los cargos de los órganos sociales.

⁷⁶ En línea con lo citado más arriba, que se contemple la alternativa de la sociedad cooperativa mixta de transporte o la cooperativa integral de transporte.

⁷⁷ Esto evitaría el que, como ocurre en la práctica, los socios de las sociedades cooperativas de transportistas creasen sociedades limitadas en las que figuran los vehículos adquiridos por ellos con sus correspondientes autorizaciones, siendo explotados por la sociedad cooperativa.

- La formulación de propuestas y la votación en la toma de acuerdos a través, básicamente, de su participación en la Asamblea General.
- La disposición de la información necesaria para el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones.
- La baja voluntaria de la sociedad cooperativa.

Aunque hay coincidencia en los derechos de los socios de las sociedades cooperativas en el transporte de bienes por carretera; en los económicos, para el caso de las sociedades cooperativas de trabajo asociado, cabe añadir el derecho de los socios trabajadores a percibir periódicamente, en el plazo no superior a un mes, anticipos societarios a cuenta de los excedentes de la cooperativa, que no tienen la consideración de salarios y en cuantía no inferior al salario mínimo interprofesional para los que presten su trabajo a tiempo completo.⁷⁸

Por otro lado, en el reembolso de las aportaciones por baja del socio, se establecen diferencias respecto al tipo de referencia para fijar los intereses.

5.2.3. EL REGIMEN DE SEGURIDAD SOCIAL

Los socios usuarios de las sociedades cooperativas de transportistas, como empresarios transportistas individuales, están dados de alta en la Seguridad Social, en el Régimen Especial de los trabajadores autónomos; sin que, por tanto, estén dados de alta por su relación con la sociedad cooperativa.

En cuanto al régimen de los socios trabajadores, se atiende a lo señalado en el artículo 85.8 de la Ley General:

«Las Cooperativas en sus Estatutos optarán por el régimen de Seguridad Social aplicable a sus socios trabajadores y dicha opción se realizará entre el Régimen General de la Seguridad Social y el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos.»

5.2.4. LA RESPONSABILIDAD

Sobre la responsabilidad de los socios, hay que distinguir:

⁷⁸ BORRADOR DEL ANTEPROYECTO..., *opus cit.*, artículo 85.5.

- La responsabilidad por las deudas sociales.⁷⁹ Está limitada a sus aportaciones al capital social suscritas, aún cuando no estén totalmente desembolsadas. Ahora bien:

«El socio que cause baja de la Cooperativa responderá personalmente por las deudas sociales, previa excusión del haber social, durante cinco años desde la pérdida de la condición de socio, por las obligaciones contraídas por la cooperativa con anterioridad a su baja, hasta el importe reembolsado de sus aportaciones al capital social.»⁸⁰

- La responsabilidad por el ejercicio de la actividad. En las sociedades cooperativas de transportistas, el socio que realice el servicio será el sujeto de las responsabilidades que la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre atribuye al transportista; mientras que éstas sociedades responden por las responsabilidades que corresponden a los intermediarios.⁸¹

En relación con esto último, las sociedades cooperativas de transportistas son reconocidas como intermediarios en la contratación de transporte. Para ello, se definen los requisitos que deben cumplir para no quedar sometidas al régimen común de las agencias de transportes.⁸² Es decir, están exentas de la obligación de obtener la autorización administrativa de operador de transporte para contratar para sus socios;⁸³ lo que no impide que la obtengan para mediar respecto a no socios.

Por otro lado, las sociedades cooperativas de trabajo asociado, como transportistas, asumen las responsabilidades de esta condición.

5.2.5. LA DISCIPLINA SOCIAL

Respecto a esto, cabe señalar:

- Sólo se pueden imponer las sanciones que, según el grado de importancia de las faltas previamente tipificadas en los Estatutos

⁷⁹ Sobre la responsabilidad de los socios para con las sociedades cooperativas y viceversa, véase:

GARCIA-GUTIERREZ FERNANDEZ, C. *Estudio del régimen económico y de la contabilidad de la empresa cooperativa en relación con la LEY 3/1987, de 2 de abril, General de Cooperativas*. Revista de Estudios Cooperativos, octubre de 1988, n.º 54 y 55, p. 214-216.

⁸⁰ BORRADOR DEL ANTEPROYECTO..., *opus cit.*, artículo 50.

⁸¹ ESPAÑA. LEY 16/1987..., *opus cit.*, artículo 61.1.

⁸² *Ibid.*, artículo 119.2 f).

⁸³ Siempre y cuando quien la dirija cuente con el certificado de capacitación profesional de operador de transporte.

tos sociales —muy graves, graves y leves—, estén establecidas en ellos.

- Sobre el Consejo Rector recae la potestad sancionadora.

5.3. El cese de la condición de socio

La pérdida de la condición de socio se debe a diferentes causas que suponen la extinción de la relación jurídica entre él y su sociedad cooperativa. Las mencionadas causas de baja del socio pueden tener el carácter de voluntarias y de obligatorias.

A) CAUSAS VOLUNTARIAS DE BAJA DEL SOCIO

En virtud del principio cooperativo de puerta abierta, el socio puede abandonar la sociedad cooperativa en cualquier momento. No obstante, se abre la posibilidad de que los Estatutos exijan, siempre que la baja no sea calificada como justa,⁸⁴ que el socio permanezca en la sociedad cooperativa hasta que termine el ejercicio económico en el que solicita su salida o hasta que haya transcurrido el tiempo fijado a partir de su admisión como socio; en ningún caso superior a tres años, para las sociedades cooperativas de trabajo asociado;⁸⁵ y cinco años, para las sociedades cooperativas de transportistas.

Por otra parte, cuando de los acuerdos adoptados por la Asamblea General se deriven obligaciones gravemente onerosas para un socio, no previstas en los Estatutos, podrá darse de baja, con la consideración de justificada, siempre y cuando hubiera salvado su voto o estuviese ausente.

B) CAUSAS OBLIGATORIAS DE BAJA DEL SOCIO

Las causas que provocan la baja obligatoria del socio de la sociedad cooperativa y que pueden calificarse de justificadas son: el cese en el cumplimiento de los requisitos iniciales para adquirir la condición de socio recogidos más arriba; la disolución y la liquidación de

⁸⁴ A modo de ejemplo, hay causa justa cuando el socio deje la actividad de transporte o se traslade a una localidad demasiado lejana que le impida continuar las relaciones con la sociedad cooperativa.

⁸⁵ ESPAÑA. REAL DECRETO 1211/1990..., *opus cit.*, artículo 52.3.

la sociedad; la reducción del número de socios por acuerdo de la Asamblea General, con la finalidad de mantener la viabilidad empresarial de la sociedad cooperativa;⁸⁶ y el fallecimiento, en cuya circunstancia los herederos pueden continuar con la actividad del socio fallecido presentando la solicitud correspondiente en los seis meses siguientes.

En relación con la última, se permite que las autorizaciones de transporte se transmitan a los herederos. Para ello, disponen de dos años o hasta que se produzca la adjudicación hereditaria para darse de alta como persona física o jurídica. Además, cuando no cumplan el requisito de capacitación profesional, la validez de las autorizaciones está condicionada al cumplimiento de dicho requisito en el plazo no superior a un año.⁸⁷

Como causas no justificadas, cabe citar el cese en el cumplimiento de los requisitos iniciales para adquirir la condición de socio con el fin de eludir compromisos sociales y la expulsión por falta muy grave establecida en los Estatutos.

6. BIBLIOGRAFIA

BORRADOR DEL ANTEPROYECTO DE LA NUEVA LEY GENERAL DE COOPERATIVAS.

COMUNIDAD AUTONOMA DE ANDALUCIA. *LEY 2/1985, de 2 de mayo, de Sociedades Cooperativas Andaluzas*, BOJA, n.º 42, de 4 de mayo.

COMUNIDAD AUTONOMA DE CATALUÑA. *DECRETO LEGISLATIVO 1/1992, de 10 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Cooperativas de Cataluña*, DOGC, n.º 1.563, de 2 de marzo.

COMUNIDAD AUTONOMA DE CATALUÑA. *LEY 14/1993, de 25 de noviembre, de modificación del Decreto Legislativo 1/1992, de 10 de febrero, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de Cooperativas de Cataluña*, DOGC, n.º 1.829, de 3 de diciembre.

COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA. *LEY FORAL 12/1996, de 2 de julio, de cooperativas de Navarra*, BON., n.º 87, de 19 de julio.

COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO. *LEY 4/1993, de 24 de junio, de Cooperativas del País Vasco*, B.O.P.V., n.º 135, de 19 de julio.

COMUNIDAD AUTONOMA DE VALENCIA. *LEY 11/1985, de 25 de octubre, de Cooperativas de la Comunidad Valenciana*, DOGV, n.º 300, de 31 de octubre.

⁸⁶ Esto es regulado respecto a las sociedades cooperativas de trabajo asociado. Cfr.: *BORRADOR DEL ANTEPROYECTO...*, *opus cit.*, artículo 90.

⁸⁷ ESPAÑA. *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 autorizaciones...*, *opus cit.*, artículo 29.

- COMUNIDAD AUTONOMA DE VALENCIA. *LEY 3/1995, de 2 de marzo, de modificación de la Ley 11/1985, de Cooperativas de la Comunidad Valenciana*, DOGV, n.º 2.467, de 10 de marzo.
- COMUNIDADES EUROPEAS. *Dictamen del Comité Económico y Social sobre la propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 74/561/CEE, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías por carretera en el sector de los transportes nacionales e internacionales*, DOCE, C. 318, de 12 de diciembre de 1988.
- CONFEDERACION EMPRESARIAL ESPAÑOLA DE LA ECONOMIA SOCIAL. *Informe sobre el trabajo autónomo en España y la Economía Social*, Madrid: Confederación Empresarial Española de la Economía Social, 1996.
- ESPAÑA. *LEY 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres*, BOE., n.º 182, de 31 de julio.
- ESPAÑA. *REAL DECRETO 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres*, BOE, n.º 241, de 8 de octubre.
- ESPAÑA. *RESOLUCION de 19 de septiembre de 1995, de la Dirección General del Transporte Terrestre, sobre realización del visado de las autorizaciones de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del transporte*, BOE, n.º 235, de 2 de octubre.
- ESPAÑA. *RESOLUCION de 9 de febrero de 1996, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen reglas de coordinación en materia de tramitación de autorizaciones de transporte por carretera y de actividades auxiliares y complementarias del transporte*, BOE, n.º 47, de 23 de febrero.
- ESPAÑA. *ORDEN de 7 de marzo de 1997, por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera*, BOE, n.º 62, de 13 de marzo.
- ESPAÑA. *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, n.º 175, de 23 de julio.
- ESPAÑA. *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, n.º 181, de 30 de julio.
- ESPAÑA. *ORDEN de 23 de julio de 1997, 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, n.º 182, de 31 de julio.
- ESPAÑA. *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 autorizaciones de transporte de mercancías por carretera*, BOE, n.º 182, de 31 de julio.
- GARCIA-GUTIERREZ FERNANDEZ, C. *El problema de la doble condición de los socios- trabajadores (socios-proveedores y socios-consumidores) ante la gerencia de la empresa cooperativa*. Revista de Estudios Cooperativos, 1988-1989, n.º 56 y 57, p. 83-121.

- GARCIA-GUTIERREZ FERNANDEZ, C. *Estudio del régimen económico y de la contabilidad de la empresa cooperativa en relación con la LEY 3/1987, de 2 de abril, General de Cooperativas*. Revista de Estudios Cooperativos, octubre de 1988, n.º 54 y 55, p. 169-224.
- GARCIA-GUTIERREZ FERNANDEZ, C. *Método de valoración económico-financiera de la sociedad cooperativa: una propuesta*. En: VIII Congreso Nacional y IV Congreso Hispano-Francés de la Asociación Europea de Dirección y Economía de la Empresa. Cáceres: Asociación Europea de Dirección y Economía de la Empresa, 1994, p. 237-256.
- GARCIA-GUTIERREZ FERNANDEZ, C. *Las personas jurídicas como socios de las sociedades cooperativas de primer grado, o cooperativas propiamente dichas en España: necesidad de una revisión legal*. Revista de Estudios Cooperativos, 1994, n.º 60, p. 61-75.
- GARCIA-GUTIERREZ FERNANDEZ, C., y LEJARRIAGA PEREZ DE LAS VACAS, G. R. *Las empresas de participación de trabajo asociado*. Revista de debate sobre Economía Pública, Social y Cooperativa, julio de 1996, n.º 22, p. 60-80.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA. *Encuesta sociodemográfica 1991*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística, 1993.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA. *El Directorio Central de Empresas. Resultados Estadísticos 1995*, Madrid: Instituto Nacional de Estadística, 1995.
- LEJARRIAGA PEREZ DE LAS VACAS, G. R. *La Unión Europea, la preocupación por el empleo y las empresas de participación*. Revista de debate sobre Economía Pública, Social y Cooperativa, julio de 1996, n.º 22, p. 127-154.
- MARTI AROMIR, T. *La autorización y la licencia comunitaria en el transporte de mercancías por carretera en la modalidad de cabotaje e internacional e intracomunitario*. Noticias de la Unión Europea, mayo de 1995, n.º 124, p. 93-103.
- MARTIN-RETORTILLO BAQUER, L. *Honorabilidad y buena conducta como requisitos para el ejercicio de profesiones y actividades*. Revista de Administración Pública, enero-abril de 1993, n.º 130, p. 23-96.
- VALDES DAL-RE, F. *Los inciertos criterios de diferenciación jurisprudencial entre los contratos de trabajo y de transporte (I)*. Relaciones laborales, octubre de 1992, n.º 20, p. 1-6.
- VALDES DAL-RE, F. *Los inciertos criterios de diferenciación jurisprudencial entre los contratos de trabajo y de transporte (II)*. Relaciones laborales, noviembre de 1992, n.º 21, p. 1-8.
- ZORZANO TOVILLAS, J. J. *La figura del transportista autónomo*. Relaciones laborales, diciembre de 1994, n.º 24, p. 83-104.