

La confusión entre cooperativas de trabajo asociado y de transporte enfrenta al sector

Las cooperativas de la polémica



El aumento de ciertas cooperativas de trabajo asociado que trabajan de forma fraudulenta ha puesto en el objetivo al colectivo en general, que defiende su legalidad. Las negociaciones entre los implicados, asociaciones del sector y Administración apenas han avanzado, pero ya se vislumbra la posibilidad de movilizaciones en caso de que fracasen. ¿Repetiremos las imágenes vividas en junio de 2008?

La polémica ha hecho correr ya ríos de tinta y sin embargo no ha hecho más que empezar. En juego hay un buen número de puestos de trabajo y la posibilidad de movilizaciones si no se consigue dar una solución al problema a través del diálogo. Se trata, efectivamente, de la problemática de las cooperativas de trabajo asociado que actúan al margen de la ley, ofreciendo a sus miembros la posibilidad de trabajar sin tener el título de capacitación profesional, ni los tres camiones necesarios ni las 60 toneladas de capacidad de carga.



Además de las evidentes mejoras en el acceso a la profesión, ofrecen ventajas fiscales, porque lo habitual es que el socio de la cooperativa esté dado de alta como autónomo y se acoja al sistema de estimación objetiva, también llamado sistema de módulos, cuando esta posibilidad solamente está prevista en la Ley para los miembros de cooperativas de transporte. Además, según la normativa, los socios de las cooperativas de trabajo asociado no pueden facturar a su nombre sino que deben hacerlo al de la cooperativa, pero en la práctica no funciona así, porque de esta manera se benefician de un menor coste fiscal.



Fomento no espera que se produzcan movilizaciones, pero considera que de haberlas serían bastante reducidas

En el ambiente planea la posibilidad de volver a un conflicto en el transporte de similares características al que tuvo lugar en junio de 2008.

Desde luego no todas las cooperativas trabajan de forma fraudulenta, ni desde los medios de comunicación se persigue la 'demonización' de éstas, porque como defiende José Luis Ayuso, secretario general de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte (Fenacotrans) "las cooperativas a las que defendemos son cooperativas de transporte que han sido y pretenden seguir siendo una realidad en la economía social y que han sido siempre transparentes ante las Administraciones Públicas". Ayuso entiende igualmente que estas cooperativas tributan de acuerdo al reglamento, "como cualquier otra empresa, y el socio elige su sistema de tributación conforme a la legislación aplicable, pudiendo formar una unidad de explotación económica con sus imputaciones a tenor de la ley aplicable". Desde este punto de vista, la cooperativa no obtiene más beneficio que el que se deriva de "crear sinergias importantes que benefician la economía social en la que se integra el socio para poder ejercer y ejecutar un transporte de calidad", explica el secretario general de Fenacotrans.

Por otra parte, "hay muchos socios que tienen la capacitación profesional pero no obtienen la financiación para tres camiones, por lo que esta es su única salida. Pero hay muchos autónomos transportistas con tres camiones que están menos capacitados ya que el título lo tiene su mujer, o un apoderado de la sociedad al que no han



“No se puede obviar una realidad en nuestra economía social por un cambio de criterio originado por conflictos de intereses”, opina José Luis Ayuso, secretario general de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte (Fenacotrans).

visto en su vida”. Así expone la problemática Román Ruiz, presidente de Tralival, una cooperativa valenciana.

Aunque los casos más recientes se han detectado precisamente en la Comunidad Valenciana, las prácticas de dudosa legalidad se dan en diversas comunidades. Lo que tienen en común es que supone un agravio comparativo con respecto a quienes no actúan en fraude de ley. Porque si, como dicen, se encuentran amparadas por la normativa autonómica, sus actuaciones deberían estar circunscritas al ámbito territorial correspondiente. Ésta es la opinión de Miguel Ángel Valverde, secretario general de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM): “Esa normativa, en el caso más favorable para quienes la defienden, será solo de aplicación en su Comunidad Autónoma, luego los servicios que se presten no deberían nunca superar ese ámbito. Si lo hacen, están en condiciones mucho más favorables que el resto de transportistas de otras comunidades”.

Para Valverde, las cooperativas de trabajo asociado que actúan en fraude de ley, “suponen una forma clara y fácil de evitar los requisitos de acceso a la profesión y al mercado. La mayoría de estas cooperativas son profesionales del alquiler de títulos, que sirven de atajo para acceder a la profesión sin aportar ningún valor añadido al cooperativista”.

La misma corriente de opinión defienden desde Astic, desde donde se declaran radicalmente contrarios “a las actuaciones consistentes en utilizar la figura de cooperativa de trabajo asociado para burlar las reglas de acceso al mercado y la profesión, vulnerando asimismo las normativas del IVA y el IRPF”.

Y de la diferenciación entre cooperativas de transporte y de trabajo asociado viene todo el pro-

Las cooperativas reclaman que se las reconozca como cooperativas de transporte, y no de trabajo asociado, ya que nunca han funcionado como tal

blema, porque para Ayuso “las cooperativas de transporte han venido funcionando desde hace más de 25 años, y se encuentran reguladas por norma con rango de Ley diferenciada de las de trabajo asociado”.

Reivindicaciones de las partes

Por ello, la principal reivindicación de las cooperativas valencianas en el punto de mira, como explica Román Ruiz, es que “no se nos considere como cooperativas de trabajo asociado, ya que nuestra forma de funcionamiento no ha sido nunca como tal, aspecto del cual eran concededores tanto el Ministerio de Fomento como el de Hacienda, pero no desde hace uno o dos años, sino desde hace más de 20 años”. De hecho, desde esta cooperativa reclaman que “la Administración no se puede basar en una mera calificación jurídica para modificar un sistema establecido en el que se basa un sector económico muy importante de la sociedad”.

A este respecto, José Luis Ayuso añade que “no se puede obviar una realidad en nuestra economía social por un cambio de criterio originado por conflictos de intereses. Buscamos el reconocimiento de las cooperativas de transporte como figura que ya viene existiendo, y que no debe vetarse sin argumento legal alguno”.

Por su parte, desde la CETM argumentan que “la Administración debe tomar medidas preventivas. Cuando se vaya a constituir una cooperativa de trabajo asociado, se le debería entregar las normas en vigor en materia que sea competencia de Fomento, Hacienda y Trabajo. Y lo mismo cuando quieran incrementar la flota”, sostiene Valverde.

En Astic también defienden la persecución de las prácticas fraudulentas: “Las consecuencias son muy perjudiciales para el funcionamiento de un mercado ya de por sí sometido a un preocupante exceso de oferta. Entendemos que estas prácticas deber ser perseguidas y sancionadas de forma estricta por los órganos de inspección de transportes y tributarios, y que las normativas autonómicas que han ofrecido amparo a la realización de estas prácticas deber ser reformadas”.

Tras las reuniones del Comité Ejecutivo y de la Junta Directiva de CETM, esta patronal, “ante el aumento de ciertas cooperativas de trabajo asociado que actúan de forma ilegal” ha solicitado a los ministerios de Fomento y Economía “una ac-

Las cooperativas debaten sus opciones en Valencia

Más de 5.000 cooperativistas se dieron cita recientemente en la última Asamblea Informativa que se celebró en Valencia, el epicentro de toda la polémica. Presidido por el presidente de la Fenacotrans, José Luis Ayuso; el presidente de la Confederación Española de la Economía Social (Cepes), Juan Antonio Pedreño; el presidente de la Unión de Cooperativas de Transporte de España (Ucotrans), Juan Antonio Millán, y el presidente de Fenadismer, Julio Villaescusa, el evento sirvió para poner de manifiesto el malestar y la preocupación por la situación de las cooperativas de transporte.

En la Asamblea se acordó plantear al Gobierno las siguientes reivindicaciones:

- La concesión de un plazo no inferior a un año para que sea posible que las cooperativas afectadas realicen las modificaciones oportunas en lo relativo a su estructura y su funcionamiento, de forma que no se pongan en peligro los puestos de trabajo.
- El análisis y la concreción de las distintas posibilidades de facturación y régimen fiscal aplicable en el ámbito de la cooperativa de transporte.
- La eliminación de las medidas discriminatorias y limitativas que existen en la legislación actual del transporte, que dificultan la actividad de las cooperativas de transporte.

Asimismo, solicitan a las Administraciones competentes que no se deje de inspeccionar a los grandes flotistas y cargadores, "que llevan a cabo actuaciones ilegales en relación a sus conductores asalariados tanto en sus cotizaciones como en la cesión irregular de los mismos a través de ficticias cooperativas, con el consiguiente desprestigio para el verdadero sector del cooperativismo", explican desde Fenadismer.



Más de 5.000 personas acudieron a la asamblea celebrada en Valencia a finales de marzo.

tuación inmediata tendente a erradicar la gravísima competencia desleal que ejercen”.

En realidad, parece que es Fomento el que tiene que deshacer el entuerto, ya que la propia Secretaría de Estado de Hacienda se ha desentendido del problema. Tralival y Fenacotrans ya se han dirigido a sus titulares solicitando una reunión, pero la respuesta de los responsables de Fomento tarda en llegar. Por el contrario, Alfonso Sánchez Marcos, subdirector general de Transporte Terrestre, echa balones fuera al preguntarle si es viable la solución propuesta por las cooperativas y sólo especifica que “en la actualidad las cooperativas de trabajo asociado que cumplen estos requisitos (de acceso a la profesión y al mercado) obtienen autorizaciones, como el resto de las empresas de transporte, sin que en el momento actual encuentren algún problema para ello. Sin cumplirlos, nadie podrá realizar transporte de mercancías por carretera en nuestro país, ni en ningún otro Estado miembro de la UE”.

Pero Sánchez Marcos tampoco se inclina mucho más sobre la posibilidad de un cambio normativo que evite confusiones o resquicios de dudosa

legalidad en la práctica del cooperativismo: “En un proceso de revisión se pueden estudiar otras fórmulas dentro de las competencias que corresponden al Ministerio de Fomento. Pero, desde el punto de vista de transportes, quien no cumpla los requisitos de acceso a la profesión, en ningún caso podrá realizar transporte”.

La amenaza de movilizaciones

A pesar de estas aparentes dificultades para entablar las negociaciones con la Administración, las cooperativas están dispuestas a agotar la vía del diálogo. Así lo explica Ayuso: “Recientemente mantuvimos una Asamblea General con la asistencia de más de 5.000 personas. Fue todo un éxito que tanta gente tuviera acceso a información objetiva de la realidad de las negociaciones. En el seno de dicha asamblea, y por una gratificante unanimidad, se acordó agotar la vía de negociación”.

Sin embargo, también quedó patente que no se descartan otras medidas en caso contrario. Para Román Ruiz, en este mismo acto, “los socios de las cooperativas nos manifestaron su malestar



El secretario general de la CETM, Miguel Ángel Valverde, recuerda que no estamos ante un problema nuevo: "Hará unos ocho o nueve años el Comité Nacional de Transportes mantuvo una reunión con Fomento y el director general de Transportes de la Comunidad Valenciana para adoptar soluciones. Entonces se hablaba de 5.000-6.000 problemas, fundamentalmente en el sector del transporte ligero".

Desde CETM opinan que las cooperativas de trabajo asociado que actúan en fraude de ley han proliferado para evitar los requisitos de acceso a la profesión del transporte y del mercado

con la situación y su voluntad de movilizarse si no se llega a ningún acuerdo. Estamos intentando apaciguar los ánimos pero tenemos que darle una solución al problema en breve".

En esta postura las cooperativas cuentan con el apoyo de Fenadismer, que tras la asamblea de Valencia comunicaba que "considerando que es importante continuar manteniendo las negociaciones oportunas, en el caso de no fructificar en orden a una correcta solución al problema, se ha acordado plantear movilizaciones de transportistas afectados". El apoyo de la federación que preside Julio Villaescusa va más allá, porque recientemente Fenadismer presentaba un recurso de queja y solicitud de amparo ante el Defensor del Pueblo, Enrique Múgica, debido a "las actuaciones de acoso y de limitación de su actividad que vienen soportando las cooperativas de transporte en los últimos años, así como por la vulneración permanente por parte de las diferentes Administraciones Públicas del mandato constitucional de fomento del cooperativismo, recogido en el art. 129 de la Carta Magna".

La posibilidad de paros, en cualquier caso, se contempla como una última opción, y de escasa utilidad para asociaciones como la CETM. Val-

verde entiende que "en este contexto los paros no sirven para nada, sino que además pueden resultar contraproducentes. Me parece la opción del pataleo de quien no tiene nada más que aportar ya que la ley no está de su parte". En cualquier caso, Miguel Ángel Valverde alerta de que este "problema social" puede aumentar si no se toman medidas y añade que "esto no es nuevo, hará unos ocho o nueve años el Comité Nacional de Transportes mantuvo una reunión con Fomento y el director general de Transportes de la Comunidad Valenciana para adoptar soluciones. Entonces se hablaba de 5.000-6.000 problemas, fundamentalmente en el sector del transporte ligero".

En cuanto a Fomento, Alfonso Sánchez es de la misma opinión. "Históricamente, los paros no han solucionado nunca los problemas del transporte de mercancías por carretera. De todas formas, espero que no se produzca un paro, aunque de llevarse a cabo el impacto sería bastante reducido, puesto que solamente lo convocarían aquellas cooperativas cuya actuación es de dudosa legalidad", sostiene.

En liza, un buen número de puestos de trabajo

Uno de los argumentos que esgrimen las cooperativas valencianas para la resolución del problema es que el pretendido cambio en la relación socio-cooperativa y su fiscalidad puede poner en peligro su subsistencia, algo que de ocurrir puede llegar a afectar a 15.000 familias. Con el agravante, además, de que no tendrían derecho a prestación por desempleo al tratarse de trabajadores autónomos.

Para el subdirector general de Transporte por Carretera, sin embargo, la cifra es interesada: "En el momento actual el número de autorizaciones de transporte emitidas a cooperativas de trabajo asociado, en todo el territorio nacional, es de aproximadamente 12.000, lo que representa un 4,5 por ciento del parque de vehículos pesados de servicio público autorizados. Un volumen importante de cooperativas de trabajo asociado funciona correctamente y no tienen ningún tipo de problema. Por tanto, no puede hablarse de la pérdida de tantos puestos de trabajo. Esta afirmación parece más bien intencionada, en el sentido de que como la tasa actual de paro en nuestro país es muy elevada, es el momento de aprovechar para "regularizar" a aquellas cooperativas que vienen actuando de forma irregular".

Desde la CETM, Valverde ofrece un punto de vista similar: "No tienen porqué perderse esos puestos de trabajo. Antes de acceder a la cooperativa ya sabían lo que hacían. Han actuado en fraude de ley. Si no, ¿Por qué comparecen ante notario el gerente de la cooperativa y el cooperativista, y manifiestan que la cooperativa es sólo titular

“Nos jugamos 15.000 puestos de trabajo” José Luis Ayuso, presidente de Fenacotrans

del camión a efectos registrales?”. El secretario general añade en este sentido que los cooperativistas de trabajo asociado no son empresarios del transporte ya que no son titulares de autorizaciones de transporte, sino que lo es la cooperativa. “Además, el sistema de módulos está establecido para empresarios que cumplen determinadas condiciones y los ingresos de los cooperativistas derivados de servicios de transporte son rentas de trabajo”, sentencia.

El cambio en la forma de tributación de estas cooperativas, para las propias interesadas, “es absolutamente irracional e inoportuno en el momento económico actual”. Como explica José Luis Ayuso, “entendemos que supondría una incongruencia de actos propios y de la famosa teoría aplicada por la Agencia Tributaria del fondo sobre la forma, pues hasta ahora no ha habido nunca problema y se han pasado diariamente inspecciones durante más de 25 años, y digo diariamente por cuanto los socios de nues-

Cuantía de las sanciones

Si se comprueba que los socios de las cooperativas de trabajo asociado facturan a los clientes, se abren tres expedientes sancionadores:

- A la cooperativa de trabajo asociado por comisión de la infracción tipificada en el artículo 140.17 de la LOTT. Multa muy grave, de 3.301 a 4.600 euros.
- Al cargador por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 141.37 de la LOTT. Multa grave, de 401 a 1.000 euros.
- Al socio cooperativista, por la comisión de la infracción tipificada en el 140.1. Multa muy grave, de 4.601 a 6.000 euros.

tras cooperativas no se han escondido ni han actuado fraudulentamente”. Desde Fenacotrans añaden, además, que la disolución de las cooperativas sería irremediable por la inviabilidad de los números de actuaciones.

Entre tanto, al problema se añade la posibilidad de que se elimine la posibilidad de que los autónomos coticen por módulos, por lo que pasarían a un método de estimación directa y podrían salir gravemente perjudicados.

María Sánchez

Automáticamente más comodidad, seguridad y menores costes de explotación

Incremente la productividad y eficiencia de su flota gracias a los cambios automáticos de Allison Transmission

- Uso eficiente de la potencia del motor para incrementar la productividad.
- Movimientos suaves y un preciso control del vehículo ayudan a proteger la carga y al propio vehículo.
- Facilidad para subir rampas a plena carga gracias al convertidor de par.

Mejorar los costes de explotación, adaptarse a las necesidades de cada trabajo y ofrecer un excelente servicio de atención al cliente. Esto es Allison Transmission.



SOLICITA MÁS INFORMACIÓN EN ALLISON TRANSMISSION
TRANSDIESEL, S.L. C/ COPÉRNICO, 26 28820 COSLADA (MADRID)

TEL.: 91 669 97 59 FAX: 91 673 74 12

 **Allison**
Transmission

www.allisontransmission.com