

INFORME

SOBRE LA OPORTUNIDAD DE LA PROYECTADA
MODIFICACIÓN DE LA LEY DE ORDENACION
DEL TRANSPORTE TERRESTRE, EN RELACIÓN
CON LOS EFECTOS QUE LA MISMA IMPLICARÍA
PARA LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

VALENCIA. OCTUBRE 2012

CÀTEDRA

ATA-UNIVERSITAT DE VALÈNCIA
SOBRE TREBALL AUTÒNOM

CÁTEDRA

ATA-UNIVERSITAT DE VALÈNCIA
SOBRE TRABAJO AUTÓNOMO

ATA
FEDERACIÓN AUTÓNOMOS



INFORME EMITIDO POR:

D^a MARÍA PILAR ALGUACIL MARÍ

Catedrática de Derecho Financiero y Tributario
Universitat de València

D. JUAN LÓPEZ GANDÍA

Catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social
Universidad Politécnica de Valencia

SUSCRIBE IGUALMENTE EL INFORME:

D. CARLOS L. ALFONSO MELLADO

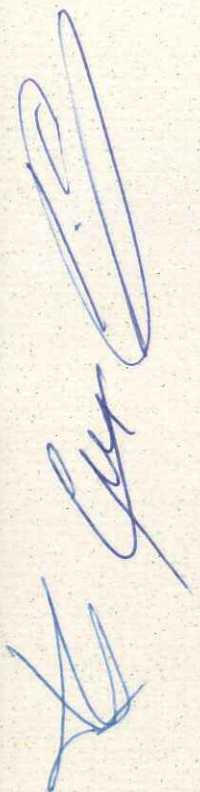
Catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social
Universitat de València

Director de la Càtedra de Trabajo Autónomo ATA-Universitat de València

CONTENIDO

Introducción.

1. Situación actual de las cooperativas de transporte
2. La reforma proyectada de la ley de ordenación de transportes terrestres: contenido y efectos.
3. Análisis del ajuste a derecho de la reforma proyectada y de su oportunidad.
4. Conclusiones.



INTRODUCCIÓN

Por parte de la Cátedra de Trabajo Autónomo de la Universitat de València se solicita de quienes suscriban opinión sobre la legalidad y oportunidad de una proyectada modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en relación con los efectos que la misma implicaría para las cooperativas de transporte, que en diversas comunidades autónomas funcionan bajo diferentes clases, amparada en sus correspondientes leyes de cooperativas.

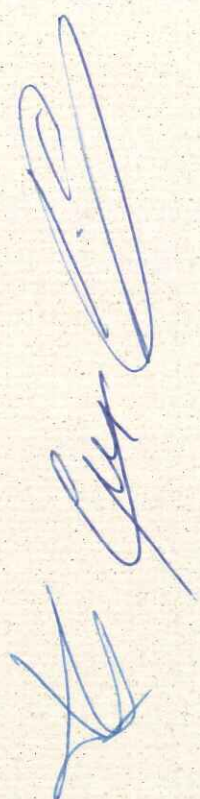
El presente dictamen se emite tras el estudio de la regulación legal en los ámbitos de cooperativas, fiscal, seguridad social y de ordenación del transporte.

Se han analizado, igualmente, precedentes judiciales y administrativos al respecto y mantenido contactos con diversas personas conocedoras del sector para determinar exactamente la situación del mismo.

Tras todo ello, podemos emitir el informe que sigue, según nuestro legal saber y entender y que refleja fielmente nuestra opinión científica, tal como se nos solicitó por la entidad que encargó el informe, cuyo Director lo suscribe igualmente, al compartir plenamente sus conclusiones.

Este informe se cierra en Octubre de 2012, estando, pues, las conclusiones sujetas a los datos disponibles en ese momento.

El contenido del informe se expone seguidamente.



1. SITUACIÓN LEGAL ACTUAL DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

El cooperativismo del transporte en España ha resultado tradicionalmente una fórmula válida para la concentración de los pequeños transportistas autónomos, aprovechando las ventajas de competitividad, producción y de eficiencia en la gestión que de su vehículo hace el autónomo, que sin embargo precisan de una entidad superior para conseguir una mayor optimización en la comercialización y prestación de sus servicios a sus clientes.

Es preciso tener presente que el sector del transporte público por carretera en España se ha caracterizado tradicionalmente por una elevada atomización, al estar constituido básicamente por pequeñas empresas (según datos publicados por el Ministerio de Fomento el 92% de la empresas del sector tiene una dimensión de entre uno y cinco vehículos; de ellas el 65% sólo poseen un vehículo), lo que ha motivado que los poderes públicos hayan promovido su agrupación a fin de resultar más competitivas en el mercado, sobre todo, tras la integración de España en la Unión europea en la que rige el mercado único de transportes.

En este sentido la Ley 16/1987, de 30 de Junio (en lo sucesivo LOTT) plantea la necesidad de promover la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte, protegiendo el establecimiento de fórmulas de colaboración y especialmente de cooperativas.

Así la política en materia de transporte por carretera que ha venido emanando desde el Ministerio de Fomento en los últimos años ha pretendido promover el fortalecimiento estructural y redimensionamiento empresarial, dificultando la entrada del autónomo emprendedor de forma individualizada al sector, con la finalidad de reforzar su capacidad de comercialización en un sector cada vez más competitivo, a través de diferentes fórmulas de concentración empresarial.

A este propósito responde de forma eficaz el cooperativismo de transporte, ya que, como señalá-bamos anteriormente, en dicha figura jurídica se conjugan las evidentes eficiencias que presenta el autónomo con su necesaria integración en estructuras mayores que le permitan acceder a redes de comercialización de su actividad y la compra en común de bienes y servicios.

La cooperativa de transporte, presenta en la actualidad diferentes modalidades de organización, lo cual ha sido recogido en las diversas leyes autonómicas en materia de cooperativas.

En la legislación autonómica se prevén hasta cuatro clases de cooperativas en el sector de transporte:

- La cooperativa denominada de transportistas (derivada de la categoría genérica de cooperativa de servicios), es la que agrupa a empresas transportistas, esto es, cada socio ostenta la titularidad de su vehículo de transporte, y en consecuencia de las correspondientes autorizaciones de transporte.
- La cooperativa de trabajo asociado: la cual actúa en el mercado como una empresa de transporte, esto es, la cooperativa ostenta la titularidad de los vehículos y de las autorizaciones de transporte, limitándose los socios a ser conductores de la citada cooperativa la cual les facilita

el trabajo. Este tipo de cooperativas tiene mayor presencia en el sector del transporte de viajeros.

- La cooperativa de transporte, en la que cada socio aporta su vehículo o garantía sobre el mismo, a efectos registrales a la cooperativa mientras mantienen su condición de socio, lo que conlleva que se otorgue a la cooperativa la correspondiente autorización de transporte, manteniendo el socio una vinculación o garantía sobre el vehículo concreto que aportó, ya que es el vehículo que continua explotando, y en caso de baja del socio en la cooperativa se transfiere la titularidad registral a su favor. Hay que tener en cuenta que la vigente legislación cooperativa señala de forma clara que la aportación por el socio al capital social de la cooperativa de cualquier bien (en este caso el vehículo o garantía sobre el mismo) no supone en modo alguno una cesión o traspaso de dicho bien a la cooperativa (así se recoge en el artículo 45.5 de la Ley 27/1999 General de Cooperativas).
- La cooperativa mixta (integral) de transporte: es la que integra socios de cualesquiera de las clases antes referidas.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) data del año 1987, motivo por el cual no recogió la diversidad de modalidades cooperativas previstas en las legislaciones autonómicas de cooperativas que fueron aprobadas con posterioridad a la LOTT.

Ello supuso que la legislación de transporte no contemplara, y en consecuencia, no permitiera que cualquier clase de cooperativa pudiera ejercer la actividad del transporte por carretera, esto es, que pudiera ostentar la titularidad de autorizaciones de transporte para poder operar en el mercado.

Pese a que en las legislaciones autonómicas en materia de cooperativas se regulan diferentes clases de cooperativas que pueden desarrollar la actividad en el sector del transporte (entre otras, las cooperativas de servicios, las cooperativas de trabajo asociado, las cooperativas de transporte y las cooperativas mixtas), sin embargo, la normativa de transporte sólo ha permitido a una clase de cooperativas ostentar la titularidad de autorizaciones de transporte, lo que ha supuesto un claro ejemplo de discriminación hacia dicha figura societaria y fuente de problemas organizativos considerables.

Así en el artículo 42 apartado a) del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres que desarrolla la LOTT, aprobado por Real Decreto 1211/1990, se relacionan los diferentes tipos de figuras empresariales que pueden ser titulares de autorizaciones de transporte, en concreto las siguientes: "*persona física, sociedad mercantil sociedad laboral o cooperativa de trabajo asociado*", excluyéndose de dicha relación a otras fórmulas cooperativas existente en el sector del transporte por carretera.

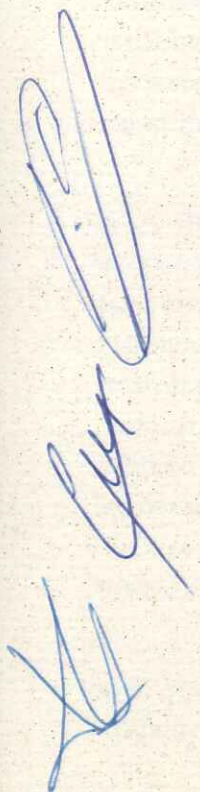
Ante la previsión legal limitativa antes indicada diversas leyes autonómicas permitieron soluciones normativas, estableciendo la posibilidad de establecer una regulación específica para el sector del transporte basada en la clase genérica de cooperativas de trabajo asociado pero en las que cada socio constituyese una unidad de explotación autónoma y, por tanto, se convirtiese en centro de imputación fiscal y de actividad independiente, con la posibilidad de facturar sus servicios a la propia cooperativa.

Con arreglo a esas posibilidades legales, derivadas de una legislación cooperativa cuya competencia corresponde a las Comunidades Autónomas, conforme a sus Estatutos de Autonomía y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 150.3 de la Constitución Española, se ha configurado un importante sector empresarial de la economía social que engloba a unos 20.000 profesionales del transporte que ejercen su actividad bajo la fórmula de cooperativas de transporte, concretamente bajo fórmulas de

cooperativas de trabajo asociado del transporte en las especiales condiciones previstas en la legislación autonómica respectiva.

Es un sector compuesto por autónomos españoles, que ha hecho importantes inversiones en sus vehículos, que cotizan a la seguridad social en España, que pagan regularmente sus impuestos al Estado español, que lógicamente no pueden deslocalizarse en terceros países, sino que desarrollan su actividad en España, realizando aquí su consumo y, por tanto, es un sector que contribuye considerablemente a la riqueza nacional, funcionando pacíficamente desde hace muchos años, en algunos casos medio siglo, evitando además fenómenos de economía sumergida.

Cualquier alternativa razonable pasaría, pues, especialmente en momentos de crisis económica y desempleo y según nuestra opinión, por la potenciación y consolidación de este colectivo.



2. LA REFORMA PROYECTADA DE LA LEY DE ORDENACION DE TRANSPORTES TERRESTRES: CONTENIDO Y EFECTOS

El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, aprobó el pasado mes de Junio un anteproyecto de ley de modificación de la vigente LOTT, que introduce una nueva regulación en el acceso al sector del transporte por carretera, en consonancia con lo establecido por el Reglamento europeo CE 1071/2009, de 21 de Octubre de 2009 (Diario Oficial de las Comunidades Europeas de fecha 14 de Noviembre de 2009), por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la actividad de transporte, en vigor desde este mes de diciembre, el cual es de aplicación directa en todos los Estados miembros y con rango superior a la LOTT.

Dicho Reglamento europeo establece que cualquier persona física o jurídica que cumpla los requisitos establecidos (poseer capacitación profesional, capacidad económica, honorabilidad y un establecimiento fijo) podrá ejercer la actividad de transporte en nombre propio, sin condicionar cuál deba ser su forma jurídica (artículo 2 punto 4 del Reglamento).

Sin embargo, el anteproyecto introduce además una serie de cambios en la regulación vigente de gran trascendencia, limitativas para las empresas operadoras del transporte que se organicen bajo forma cooperativa.

Tales cambios, en lo que afecta a las empresas de economía social, no vienen exigidos por la normativa comunitaria, el Reglamento CE 1071/2009, ya que éstas cumplen perfectamente con las exigencias de acreditación profesional, capacidad económica y honorabilidad. Prueba de ello es que en la Exposición de Motivos del anteproyecto no se hace, no ya justificación de las medidas, sino ni siquiera mención alguna a este sector. De donde se deduce que las modificaciones no son necesarias, no vienen a resolver problema alguno real para el buen funcionamiento del sector, sino que obedecen a otros motivos que no acaban de quedar claros y que ni siquiera se explicitan.

En la vigente Ley de ordenación del transporte de 1987, como ya se ha señalado, se hace referencia en diversos artículos a la necesidad de fomentar la agrupación y cooperación entre empresas para dar cauce a la participación en este sector de las empresas de economía social. Sin embargo, como antes se señalaba la ley actual establece que los títulos habilitantes para la realización de los servicios y actividades del transporte sólo pueden ser otorgados exclusivamente a las entidades cooperativas de trabajo asociado (artículo 60), contraviniendo la actual normativa comunitaria, lo que parece resolverse en el Anteproyecto de modificación de la LOTT al establecer que cualquier persona física o jurídica que cumpla los requisitos pueda ostentar la titularidad de autorizaciones de transporte. Asimismo el Anteproyecto suprime cualquier definición respecto a las clases de cooperativas existentes en el sector del transporte al no tener competencia para ello, sino que éstas vienen definidas en la Ley General de Cooperativas y en las leyes autonómicas.

Las leyes autonómicas suelen definir las cooperativas de transporte como una modalidad especial de cooperativa de trabajo asociado, distinta de las cooperativas de trabajo asociado comunes o tradicio-

nales, a causa de las peculiaridades de la forma en que han venido trabajando en el sector desde hace muchos años, como trabajo asociado, no ya por cuenta ajena, sino también como autónomos colectivos o cooperativas de trabajo asociado de autónomos.

Se podría argumentar, incluso, que la regulación de la Ley del transporte ha obligado a que las cooperativas de transporte tuvieran que artificialmente ser clasificadas adicionalmente y posteriormente como cooperativas de trabajo asociado pese a no serlo, a fin de poder ejercer la actividad de transporte. Esta situación discriminatoria fue puesta en evidencia por diferentes instituciones públicas, como el Defensor del Pueblo o la Comisión Nacional de la Competencia, que en ambos casos reivindicaron la necesidad de eliminar dichos obstáculos legales.

Pero cabría también aducir que las cooperativas de trabajo asociado no se identifican ya necesariamente con las de trabajo por cuenta ajena en el sentido clásico o tradicional, sino que caben también las de trabajadores autónomos organizados de forma colectiva, como se admite por la normativa autonómica y también por el derecho comparado.

En efecto, si bien en España la forma más usual del cooperativismo de trabajo ha sido la de asociación de trabajo dependiente, en realidad, esta forma societaria puede constituirse también en cooperativa *de producción o de productores*, que de forma no dependiente, desarrollan un trabajo personal y autónomo para la cooperativa, que es quien, en última instancia, interviene en el mercado. Este parece el caso en muchas cooperativas de transporte.

La Ley estatal de Cooperativas 27/1999 define la cooperativa de trabajo asociado de este modo: "*Son cooperativas de trabajo asociado las que tienen por objeto proporcionar a sus socios puestos de trabajo, mediante su esfuerzo personal y directo, a tiempo parcial o completo, a través de la organización en común de la producción de bienes o servicios para terceros*" (artículo 80).

Si bien se define en términos clásicos siguiendo la tradición cooperativista, y así se regulan en esta ley, no obstante, su definición es lo suficientemente amplia para que tengan cabida en el mismo las de trabajo asociado por cuenta propia.

En efecto, se pueden crear puestos de trabajo bajo esta modalidad a través de la titulación o acreditación que otorga la cooperativa, sin la cual no cabe la existencia de la propia empresa.

Sin perjuicio de que cada socio pueda cooperar en la búsqueda y captación de servicios de transporte, además a través de la cooperativa se lleva a cabo una organización común mediante la aportación del medio de trabajo o garantía sobre el mismo (el vehículo), sin que ello suponga traspaso del mismo, al amparo del artículo 45.5 de la Ley estatal de Cooperativas.

Esta ley no exige que se traspase a la cooperativa la propiedad de los medios de producción sino que haya un esfuerzo personal y directo, a través de una organización común de la producción de bienes o servicios.

La organización común tradicionalmente se ha identificado con la forma "laboral" de trabajo por cuenta ajena y en esos términos la regula el resto del articulado de la Ley estatal de Cooperativas. Pero no tiene por qué ser así y mucho menos si en las leyes autonómicas se configuran nuevos tipos de cooperativas de transporte que, si bien no se incluyen dentro de las de trabajo asociado comunes, si son una variante especial en el sector del transporte.

La prestación de servicios de manera autónoma, organizada, pero sin que se someta a un sistema retributivo similar al asalariado, no impide la existencia de una organización en la que se inserta.

De otra parte, tampoco la consideración de unidades de explotación autónomas impediría, a nuestro juicio, la inserción dentro de una organización común. La cooperativa proporciona la organización empresarial básica, la acreditación profesional con todas las obligaciones y responsabilidades derivadas de la misma cara a los socios, ejerciendo un control estricto sobre los mismos en orden a sus obligaciones administrativas y fiscales.

Además la organización en forma cooperativa permite ofrecer un servicio de calidad y competitivo.

Todo ello no se desdibuja por el hecho de que la realización concreta del servicio se lleve a cabo de manera autónoma por el socio de la cooperativa, como ocurre, pese a sus diferencias, en otros contratos mercantiles organizados por un principal.

Así, por ejemplo, en el contrato de agencia, en el que el agente busca sus clientes, organiza el trabajo, traza sus horarios y sus tiempos, sus trayectos, su actividad, es decir, trabaja de manera autónoma, pese a estar inserto dentro de una organización empresarial.

En una cooperativa de transporte, por sus propias características, la puesta en común de la producción de bienes no puede alcanzar una forma totalmente "paralaboral", pues los trabajos de transporte son muy diversos, de gran especialidad, no intercambiables, porque por ejemplo, no es lo mismo transportar mercancías comunes que transportar mercancías peligrosas.

Es más, en cualesquiera de sus modalidades de organización, las cooperativas de transporte dedicadas al transporte de mercancías por carretera tienen un funcionamiento idéntico: el socio con su vehículo, ya sea en propiedad (cooperativa de transportistas) ya sea en aportación obligatoria del mismo o aportación de garantía mobiliaria (cooperativa de transporte), presta su servicio de forma individualizada para su cliente o clientes (denominado "cargador" en la legislación de transporte), conforme a las instrucciones que dicho cliente o clientes establecen (horarios de prestación del servicio, plazos de entrega, labores de carga y descarga, etc.). Una vez realizado dicho servicio, el cliente abona a la cooperativa el correspondiente precio conforme a la factura emitida por ésta.

Posteriormente la cooperativa abona al socio cuyo vehículo ha realizado efectivamente el servicio su correspondiente contraprestación económica (lógicamente dicho régimen de funcionamiento no es aplicable a las cooperativas de trabajo asociado en su forma tradicional cuyos socios conductores perciben su correspondiente anticipo societario).

Por tanto, la cooperativa de transportes, sea cual sea su modalidad organizativa, realiza una labor de intermediación, ya que es el socio el que presta directamente el servicio al cliente.

Así lo ha declarado expresamente el Tribunal Supremo en su sentencia de 5 de Febrero de 2008 (BOE de 14 de Mayo de 2008) con ocasión del recurso de casación en interés de ley interpuesto por la Administración General del Estado en relación al funcionamiento de las cooperativas de transporte. En concreto, en el Fundamento de Derecho Tercero de la citada sentencia se señala que *"en cuanto al régimen de obligaciones y responsabilidades administrativas del transportista, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres establece en su artículo 61 que corresponderán al socio que materialmente realice el transporte, quedando por tanto excluida, la responsabilidad de la cooperativa, la cual sólo se extiende a su condición de intermediario"*.

De hecho, en la misma sentencia y fundamento de derecho, el Tribunal Supremo recoge que la Cooperativa se erige en porteadora pero como indica el artículo 61.1 "in fine" de la LOTT las relaciones de la Cooperativa con el socio de la misma se regirán por las normas y reglas reguladoras de la Cooperativa.

Así en el caso de las cooperativas de transporte la presencia de dichas notas características (la aportación a efectos registrales del vehículo o garantía sobre el mismo, por parte del socio a la cooperativa, la individualización del servicio de transporte por parte del socio a un único cliente o a varios, y la labor meramente intermediaria de la cooperativa) es lo que permite afirmar que la cooperativa de transporte, aunque históricamente tuvo que encuadrarse bajo la categoría de cooperativa de trabajo asociado para poder operar según lo expuesto anteriormente, no guarda semejanza alguna con las cooperativas de trabajo asociado existentes en el resto de sectores de la actividad económica, sino que por el contrario se caracteriza por una forma de actuación idéntica a las cooperativas de transportistas.

Por esta razón las cooperativas de transporte que funcionan bajo esta modalidad tienen una regulación específica y diferenciada en las leyes autonómicas de cooperativas.

Esta modalidad especial de cooperativa de transporte a veces no es fácil de entender, pues se regula fuera de la regulación de las cooperativas de trabajo asociado, pero es que, como se dijo, no son cooperativas de trabajo asociado en el sentido clásico, sino que se trata de una forma especial de cooperativa de trabajo, perfilada por las citadas leyes autonómicas, que por lo demás tienen plena competencia para regular la materia. Así, por ejemplo, el artículo 97 punto 2 de la Ley valenciana 8/2003 de 24 de marzo, y de manera similar otras leyes autonómicas (entre otras, la Ley 20/2002 de 14 de noviembre, de cooperativas de Castilla-La Mancha, la Ley 9/1998 de Cooperativas de Aragón modificada, la Ley 8/2006 de cooperativas de la Región de Murcia modificada, o la Ley 14/2011 de 23 de diciembre, de sociedades cooperativas andaluzas), contemplan y regulan diversas modalidades de cooperativas de transportes.

Tomando como ejemplo la Ley Valenciana el precepto señala que el objeto de la cooperativa es *“organizar y/o prestar servicios de transporte o bien realizar de actividades que hagan posible dicho objeto”*.

Dentro de las mismas podrá adoptar las formas siguientes: cooperativa de trabajo asociado de transportes, de servicios y mixta.

La de trabajo asociado se define como la *“que agrupa a transportistas, conductores u otro personal, con el fin de llevar a cabo el objeto social. Los estatutos sociales podrán establecer que todas o parte de las aportaciones, tanto obligatorias como voluntarias, deban consistir en uno o más vehículos de las características que fije la cooperativa. Su tratamiento será el establecido por esta ley para las aportaciones no dinerarias. En caso de baja del socio, el reembolso de las aportaciones en vehículos se hará mediante la devolución del vehículo y el fondo de amortización a él aplicado. Asimismo, los estatutos podrán establecer que los gastos específicos a los que se refiere el artículo 58.3 se imputen a cada vehículo que los haya generado, así como los ingresos, generando de esta forma una unidad de explotación en cada vehículo, susceptible de ser adscrito al socio que haya aportado el mismo.”*

De ahí que corresponda al socio las responsabilidades quedando por tanto excluida la responsabilidad de la cooperativa, la cual sólo se extiende a su condición de intermediario (STS de lo contencioso de 5 de Febrero de 2008, BOE de 14 de Mayo de 2008 ya mencionada).

Así pues, en tales cooperativas de transporte es suficiente con que agrupe a transportistas, conductores u otro personal, con el fin de llevar a cabo el objeto social sin precisar si debe reunir los perfiles del trabajo por cuenta ajena, su aportación y su organización tradicional.

De otra parte, los estatutos sociales pueden establecer que todas o parte de las aportaciones, tanto obligatorias como voluntarias, deban consistir en uno o más vehículos de las características que fije la cooperativa.

Y en tercer lugar, los estatutos pueden establecer que los gastos específicos a los que se refiere el artículo 58.3 se imputen a cada vehículo que los haya generado, así como los ingresos, generando de esta forma una unidad de explotación en cada vehículo, susceptible de ser adscrito al socio que haya aportado el mismo.

Los socios, por tanto, aportan los vehículos de transporte y tras prestar el servicio, los resultados de su trabajo son facturados por la Cooperativa, puesto que es la titular de la autorización. Posteriormente la Cooperativa los reembolsa al socio ya que los ingresos y gastos se imputan a cada vehículo que los haya aportado, generando de este modo una unidad de explotación susceptible de ser adscrita al socio que haya aportado el vehículo.

Esta forma de funcionamiento es la de una cooperativa de trabajo especial, de trabajo autónomo organizado.

Pues bien este modelo que ha funcionado muy bien, ha creado empleo, ha conseguido su encaje jurídico, cooperativo y fiscal, en el marco de la vigente ley del transporte, se convierte en inviable si se aprueba como ley en los términos contemplados en el anteproyecto de ley de ordenación del transporte, como a continuación se expondrá.

Así, el anteproyecto da nueva redacción al artículo 22 de la ley de 1987 en el sentido de que sólo pueden contratar la realización de servicios de transporte y emitir facturas en nombre propio por su prestación quien previamente sea titular de una licencia o autorización que habilite para realizar transportes de esta clase, lo que impediría a los socios de cooperativas de transporte que venimos analizando la facturación interna a la cooperativa después de que la cooperativa haya facturado al cliente, impidiendo la existencia de una unidad económica adscrita al vehículo y a quien lo haya aportado.

Además, el artículo 54 del anteproyecto exige para que los vehículos se hallen integrados en la organización empresarial del porteador que disponga de ellos en propiedad, no permitiendo que el título lo sea mediante poder directo de disposición, eliminando así la actual posibilidad permitida por la ley de disponer de los vehículos de transporte bajo cualquier fórmula admitida en derecho, vulnerando asimismo lo que establece el artículo 5 apartado b) del Reglamento CE 1071/2009, que no parece, pues, que se respete, al menos en su intencionalidad.

Esta medida, que obstaculiza e impide el funcionamiento de estas cooperativas, se refuerza con la batería de medidas sancionatorias que contempla el anteproyecto de ley en sus artículos 140.2, 16, y 143.5. Así, conforme a ese texto, incurren en una infracción quienes siendo integrantes de una cooperativa titular de una organización contraten y facturen en nombre propio la prestación de servicios de transporte a la propia persona jurídica de la que formen parte sin ser ellos mismos, a su vez, titulares de tal autorización. Y en infracción incurrirá en tal caso también la cooperativa si abona las facturas a los socios.

Pero no sólo se establecen nuevas medidas limitativas para las cooperativas de transporte en el citado anteproyecto, sino que para otra clase de cooperativas, las denominadas cooperativas de transportistas, se establecen nuevas restricciones no existentes en la ley actual, en concreto impidiéndoles que puedan realizar operaciones con terceros, es decir colaborar con otros transportistas para atender demandas (artículo 119), lo que supone un agravio comparativo con otro tipo de empresas cargadoras y una restricción injustificada de la libertad de empresa. Además de impedir el funcionamiento de unas cooperativas reguladas en diversas Comunidades Autónomas conforme a sus respectivas competencias que se verían cercenadas sin que se advierta razón alguna para ello ni el beneficio que supondría dicha medida.

3. ANÁLISIS DEL AJUSTE A DERECHO DE LA REFORMA PROYECTADA Y DE SU OPORTUNIDAD

Si tenemos que analizar la proyectada reforma, en nuestra opinión, la misma no respeta:

- La normativa comunitaria sobre competencia en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y las políticas sobre apoyo a las empresas de economía social.
- El mandato constitucional dirigido a las Administraciones Públicas de apoyo a la figura de la cooperativa (art 129.2 CE).
- La ley 5/2011 de 29 de marzo de economía social.
- Las competencias de las Comunidades Autónomas para regular y definir las diversas figuras de Cooperativas de trabajo asociado pues el anteproyecto de la ley del transporte impide a las cooperativas de transporte creadas al amparo de estas leyes autonómicas que puedan seguir funcionando o crearse de nuevo como empresas del sector.

La reforma proyectada está, por tanto, lejos de fomentar el modelo cooperativo, pese a sus indudables ventajas económicas y sociales, pues introduce nuevos requisitos en la legislación sectorial del transporte que dificultan o impiden que todas las cooperativas de transportes puedan ejercer la actividad de transporte, a diferencia de las restantes figuras empresariales.

Y todo ello sin que se ofrezca argumento jurídico alguno.

No cabe alegar, como se verá posteriormente, ni funcionamiento irregular, ni competencia desleal con las demás cooperativas ni con las demás empresas.

Esta modificación de la LOTT implicaría que las cooperativas de transporte, para poder seguir ejerciendo su actividad, tuvieran que elegir entre dos formas de funcionamiento:

- Cooperativa de trabajo asociado, en la que el transportista prestaría un trabajo dependiente para la cooperativa, titular de la licencia de transporte;
- Cooperativa de transportistas, en las que cada transportista debería contar con su licencia de transporte.

Esto implicaría que los socios de la cooperativa, para poder desarrollar su actividad empresarial, tendrían que poseer una licencia de transporte propia, desvirtuando así todo el sentido de constituir una cooperativa, cuya finalidad está constituida, precisamente, por el uso en común del inmovilizado intangible constituido por dicha licencia, y el de los servicios de intermediación de la cooperativa.

No se entiende el porqué de dicha limitación.

Esta pretendida regulación limitativa hacia los cooperativistas de transporte no es novedosa, sino que en anteriores proyectos normativos emanados del Ministerio de Fomento ya se venía evidenciando

el intento de limitar, si no de impedir, el desarrollo de las mismas. Así, en la Memoria elaborada por la Dirección General de Transporte Terrestre al proyecto de modificación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres de 2006, se dedicaba la mayor parte de la misma a las cooperativas de transporte, cuestionando su funcionamiento y planteando limitaciones a su desarrollo. Así, en dicha Memoria se expresa que el funcionamiento de las cooperativas de transporte afecta a principios fundamentales de la regulación de dicha actividad, y se enumeran las siguientes razones:

- 1) Que con estas cooperativas, basta con que una persona posea la licencia o autorización de transporte para que ello "enmascare" el acceso a la prestación del servicio de transporte a personas sin capacitación profesional.
- 2) Que los socios de las cooperativas tributan por el régimen de Estimación objetiva en el IRPF y en el régimen simplificado en el IVA, lo que los coloca en situación ventajosa respecto de otros operadores.

Veamos cada una de estas razones.

En primer lugar, no se explica bien porqué el ser miembro de una cooperativa, sin poseer la licencia de transporte, constituye una prestación del servicio de transporte a personas sin la necesaria capacitación, y sin embargo, ello no ocurre cuando la persona prestadora - por supuesto, sin licencia propia e independiente- es un trabajador dependiente de una sociedad anónima, limitada, o, porqué no, una cooperativa de trabajo asociado. En todos estos supuestos, la reforma proyectada permite que el servicio se preste materialmente por quien no posee licencia de transporte, sin que ello vulnere ningún principio de la regulación del transporte, al parecer.

Podría argumentarse que en todos estos casos, el hecho de que el prestador material del servicio esté en una relación de dependencia laboral con el titular de la licencia - la sociedad-, garantiza el necesario control de ésta del cumplimiento de los requisitos y parámetros de calidad de la actividad, a diferencia de lo que ocurre en las cooperativas de empresarios autónomos. Sin embargo, esto no es cierto.

En primer lugar, en las cooperativas de transporte, la relación no es laboral ni dependiente, sino societaria, lo que no ha supuesto un problema para considerar que en este caso los socios no necesitan poseer individualmente una licencia.

En segundo lugar, pero en la misma línea, como pone de manifiesto este mismo régimen de las cooperativas, las cooperativas de empresarios y productores poseen los instrumentos jurídicos necesarios para imponer a sus socios el cumplimiento de estos requisitos y parámetros. Y de hecho constituye parte de su función controlar dicho cumplimiento, como forma de asegurar que el servicio de intermediación prestado por la cooperativa beneficia a todos. No es menos importante, para asegurar ese control, el hecho de que la normativa cooperativa haga corresponsables a los socios de las posibles pérdidas que haya generado uno de los socios. Precisamente por esta razón, el grado de cumplimiento de los deberes y obligaciones tributarios por parte de los socios de cooperativas es singularmente alto, constituyéndose, muy frecuentemente, la cooperativa en colaborador social de la AEAT en relación con la situación tributaria de sus socios. De hecho hasta ahora no se ha detectado ningún problema de capacitación o regularidad en la actuación de estos profesionales autónomos y, ciertamente, no se aporta ningún dato que pudiera evidenciar lo contrario.

Por lo tanto, la existencia de una relación laboral no parece necesaria - de hecho, no lo es en el propio borrador-, y no constituye un argumento suficiente para justificar lo que, en primera instancia, parece un tratamiento discriminatorio para una forma jurídica determinada, la cooperativa.

Y con ello debemos introducir otro elemento a tomar en consideración en relación con la reforma proyectada: la posible colisión de la misma con el principio de neutralidad en relación con la forma de empresa que se desprende del Derecho europeo.

Dicho principio acarrea la necesidad de que se cree un marco jurídico en el que las empresas cooperativas puedan desarrollarse y no se les impongan obstáculos artificiales, como se puso de manifiesto en el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Distintos tipos de empresa» (2009/C 318/05).

Y ello, esa posible colisión, porque con este régimen que introduce la norma proyectada se penaliza la forma de organización de cooperativa de productores frente a la sociedad de capital.

En efecto, ante los retos que impone la competitividad respecto del tamaño de las empresas, las cooperativas han sido el instrumento alternativo a las empresas de capital para conseguir un dimensionamiento óptimo en el mercado, que, sin embargo, no privara a sus socios de su carácter de empresarios, y los convirtiera, bien en meros inversores, o bien en trabajadores de la empresa.

En este sentido, las cooperativas han cumplido un importante papel para diversificar las formas de organización empresarial que se ha revelado muy conveniente para mejorar las condiciones del mercado, evitando, tanto la atomización excesiva, como la concentración perniciosa en pocas empresas con una fuerte disponibilidad de capital de un sector de actividad económica, lo que puede generar situaciones de oligopolio.

La alternativa a las cooperativas, en este sentido, sería la subcontratación de empresarios autónomos por las empresas de capital, o directamente, su contratación como empleados.

Ahora bien, las cooperativas, además, aportan un elemento fundamental respecto de estas empresas, ya que no sufren procesos de deslocalización, puesto que sus socios son fundamentalmente, personas físicas enraizadas en el territorio.

En cambio, las empresas capitalistas trasladan frecuentemente su actividad – y con ello su domicilio fiscal- a las zonas donde los costes sociales sean menores, teniendo mayor capacidad para destruir puestos de trabajo.

Este resultado es, por ello, contrario a la política de la Comisión europea de promoción de cooperativas (Véase la Comunicación de 23 de febrero de 2004, de promoción de las cooperativas en Europa, COM(2004)18), que toma en consideración dichos factores, y a los propios dictados de la Constitución española (artículo 129.2) que impone el fomento de las cooperativas.

Lo mismo puede decirse en relación con su carácter de empresas de la Economía social, como puede verse en la Ley 5/2011, de 29 de marzo, de Economía social, que en su artículo 8 califica de “interés general” la promoción de las Entidades de la Economía social, entre las que destacan las cooperativas (artículo 5).

En el ámbito europeo, la conveniencia de la incentivación de este sector se puso de manifiesto en la Resolución del Parlamento Europeo sobre la Economía Social (Informe Toia, 19.2.2009).

La Comisión se ha manifestado en ese sentido en varias ocasiones, y recientemente en el diseño de la estrategia 2020, en la Comunicación de 2010 *“Hacia un Acta del Mercado Único. Por una economía social de mercado altamente competitiva. Cincuenta propuestas para trabajar, emprender y comerciar mejor todos juntos”*, se hace una referencia específica a la necesidad de incentivar a las empresas de la Economía social en la propuesta n. 37.

Veamos ahora las razones esgrimidas en relación con la materia fiscal.

En este punto, la ley 20/1990 de régimen fiscal de cooperativas, sólo trata el tema de las remuneraciones a los socios de las cooperativas de trabajo asociado para referirse a las retenciones a practicar, distinguiendo las que se califiquen de rendimientos del trabajo personal y los rendimientos de capital mobiliario, en su artículo 28. Esta referencia a estos dos tipos de rendimientos resulta lógica si se tiene en cuenta que, en el momento de su promulgación, eran los únicos sometidos a retención a cuenta del IRPF.

Sin embargo, nada impide en esta ley, o en las distintas leyes cooperativas, estatal o autonómicas, que los socios de las cooperativas de transporte perciban de la cooperativa, de forma alternativa o adicional, otro tipo de rendimientos, como rendimientos de actividad económica, si desarrollan tal actividad para la cooperativa y ésta les remunera como tal. Por supuesto, para ello deberían darse en el socio las notas características de este tipo de actividad: esto es, (artículo 2 ley 35/2006, IRPF, o artículo 5 de la ley 37/1992, reguladora del IVA) "...la ordenación por cuenta propia de medios de producción y de recursos humanos o de uno de ambos, con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o servicios...".

La AEAT así lo ha aceptado en sus resoluciones en varios expedientes de inspección, estimando la existencia de una "unidad de explotación" en los socios de la cooperativa de transporte, y la calificación de los rendimientos obtenidos de la cooperativa como rendimientos de actividad económica y no como rendimientos del trabajo personal. Asimismo, ha considerado que a las operaciones facturadas por los socios a la cooperativa no se les aplicaría el régimen de no sujeción previsto en el art. 7.6 de la ley reguladora del IVA. Esta calificación permitiría al socio que desarrollara la actividad de transporte, y cuyo cliente sería la cooperativa, en los términos más arriba indicados, optar por el régimen de Estimación objetiva simplificada en el IRPF y por el régimen simplificado en el IVA, con el epígrafe IAE 722.

La situación, actualmente, pues, parece pacífica, aceptada por la AEAT, y no plantea conflictividad alguna con el sector.

¿Coloca este régimen a los socios de cooperativas de transporte en una situación ventajosa respecto de sus competidores, como plantea la Memoria del borrador? No vemos por qué razones lo haría.

En efecto, si los socios de estas cooperativas tienen una unidad de explotación, y funcionan como tal, deben ser considerados trabajadores autónomos, y ser tratados en la misma forma que el resto de autónomos que comparten este epígrafe. Podría decirse que el resto de autónomos, sin embargo, necesita poseer una licencia de transporte. Ahora bien, este elemento, en primer lugar, no tiene nada que ver con su régimen fiscal. O es una empresa o no lo es, a efectos fiscales, con independencia de que otro sector del ordenamiento le requiera o no le requiera el cumplimiento de otros requisitos. Por lo tanto, no hay una situación de ventaja fiscal por este motivo. Al contrario, si a los socios de la cooperativa de transporte se les impide acceder al régimen, lo que sucedería es que se vulneraría el principio de igualdad, ya que no tributarían del mismo modo situaciones similares: empresarios autónomos desarrollando la actividad de transporte.

En segundo lugar, debe cuestionarse la misma premisa: ¿por qué la aplicación del régimen de Estimación objetiva en el IRPF y el régimen simplificado en el IVA constituirían una ventaja?

Según los antecedentes de la normativa reguladora de ambos impuestos - y no el menor de ellos sería la Directiva 2006/112/CE, reguladora del IVA - , el objetivo de estos regímenes es la simplificación de las cargas administrativas inherentes a dichos impuestos, y no la constitución de una ventaja fiscal.

Si fuera una ventaja fiscal, habría que entender que entonces sería discriminatorio contra los socios de cooperativas que no se les hiciera partícipe de la misma, sólo por constituirse en cooperativa. Pero incluso aunque no lo sea, el efecto sería igualmente discriminatorio: debe tenerse en cuenta que las razones de simplificación de la carga fiscal indirecta que abonaron la decisión de aplicar este régimen a la actividad de transporte son igualmente válidas en ambos casos.

En todo caso, lo que podría existir sería una desigualdad en materia de requisitos para la actividad de transporte, al ser exigible la licencia de transporte a uno sí y a otro no. Pero esta diferencia, que no tiene ninguna relevancia a efectos de diferenciar el trato fiscal, está plenamente justificada, y constituye la misma razón de ser de la cooperativa de producción: compartir elementos comunes a las explotaciones de sus miembros, de forma que se facilite el ejercicio de su empresa. En este caso, como hemos visto, se comparte la licencia de transporte. En otras cooperativas, como las agrarias, se comparte la almazara, los tractores, o la marca comercial. Dicho de otro modo, y buscando aclarar que no hay ningún tratamiento ventajoso, nada impide a las personas interesadas en realizar la actividad de transporte constituirse en cooperativa o asociarse a alguna existente y compartir así la licencia, ya que en estas instituciones, además, rige el principio de "puerta abierta".

4. CONCLUSIONES

Primera.

El cooperativismo del transporte en España ha resultado tradicionalmente una fórmula válida para la concentración de los pequeños transportistas autónomos, aprovechando las ventajas de competitividad, producción y de eficiencia en la gestión que de su vehículo hace el autónomo, que sin embargo precisan de una entidad superior para conseguir una mayor optimización en la comercialización y prestación de sus servicios a sus clientes. En el cooperativismo de transporte se conjugan las evidentes eficiencias que presenta el autónomo con su necesaria integración en estructuras mayores que le permitan acceder a redes de comercialización de su actividad y la compra en común de bienes y servicios. Por todo ello hay que destacar que el cooperativismo ha sido una importante fuente de creación de empleo autónomo en el sector.

Segunda.

El anteproyecto de reforma de la LOTT introduce una serie de cambios en la regulación vigente de gran trascendencia para las empresas operadoras del transporte que se organicen bajo forma cooperativa.

Tercera.

Tales cambios, en lo que afecta a las empresas de economía social, no vienen exigidos por la normativa comunitaria, el Reglamento CE 1071/2009, ya que éstas cumplen perfectamente con las exigencias de acreditación profesional y honorabilidad. Prueba de ello es que en la Exposición de Motivos del anteproyecto no se hace, no ya justificación de las medidas, sino ni siquiera mención alguna a este sector. De donde se deduce que las modificaciones no son necesarias, no vienen a resolver problema alguno real para el buen funcionamiento del sector, sino que obedecen a otros motivos que no acaban de quedar claros y que ni siquiera se explicitan.

Cuarta.

El Reglamento europeo CE 1071/2009, de aplicación directa en todos los Estados miembros y con rango superior a la LOTT, establece que cualquier persona física o jurídica que cumpla los requisitos establecidos (poseer capacitación profesional, capacidad económica, honorabilidad y un establecimiento fijo) podrá ejercer la actividad de transporte en nombre propio, sin condicionar cual deba ser su forma jurídica (artículo 2 punto 4 del Reglamento) por lo que, de acuerdo con la normativa comunitaria, los títulos habilitantes para la realización de los servicios y actividades del transporte puedan ser otorgados a cualquier clase de cooperativa de transporte.

Quinta.

Las leyes autonómicas tienen competencia para configurar y definir las cooperativas de transporte como una modalidad especial de cooperativa de trabajo asociado, distinta de las comunes o tradicionales, a causa de las peculiaridades del sector y de la forma en que han venido trabajando desde hace muchos años. Y, ciertamente, bastantes de ellas han configurado las cooperativas de trabajo asociado del transporte de este modo:

- La cooperativa, sea cual sea su modalidad organizativa, realiza una labor de intermediación, ya que es el socio el que presta directamente el servicio al cliente.
- Una vez realizado dicho servicio, el cliente abona a la cooperativa el correspondiente precio conforme a la factura emitida por ésta.
- Posteriormente la cooperativa abona al socio cuyo vehículo ha realizado efectivamente el servicio su correspondiente contraprestación económica.
- Los ingresos y gastos se imputan a cada vehículo que los haya aportado, generando de este modo una unidad de explotación susceptible de ser adscrita al socio que haya aportado el vehículo.

Sexta.

Este modelo ha funcionado satisfactoriamente, ha creado empleo, ha conseguido su encaje jurídico, cooperativo y fiscal, en el marco de la vigente ley del transporte. Los afectados por el mismo cotizan regularmente a la Seguridad Social y tributan a la Hacienda española. Es decir, son agentes económicos que trabajan y generan riqueza en España.

Séptima.

En la proyectada reforma de la LOTT se cuestiona este modelo hasta el punto de hacerlo inviable mediante la introducción de las siguientes modificaciones:

- Prevé que sólo pueda contratar la realización de servicios de transporte y emitir facturas en nombre propio por su prestación quien previamente sea titular de una licencia o autorización que habilite para realizar transportes de esta clase, lo que impediría a los socios de cooperativas de transporte que venimos analizando la facturación a la cooperativa después de que la cooperativa haya facturado al cliente, impidiendo la existencia de una unidad económica adscrita al vehículo y a quien lo haya aportado.
- Estas medidas, que obstaculizan e impiden el funcionamiento de estas cooperativas, se refuerzan con la batería de medidas sancionatorias que contempla el anteproyecto de ley en sus artículos 140.2, 16, y 143.5.
- Esta modificación de la LOTT implica que las cooperativas de transportes, para poder seguir ejerciendo su actividad, tendrían que elegir entre dos formas de funcionamiento: Cooperativa de trabajo asociado, en la que el transportista prestaría un trabajo dependiente para la cooperativa, titular de la licencia de transporte; Cooperativa de transportistas, en las que cada transportista debería constar con su licencia de transporte. Y también que los socios de la cooperativa, para poder desarrollar su actividad empresarial, tendrían que poseer una licencia de transporte propia, desvirtuando así todo el sentido de crear una cooperativa, cuya finalidad viene determinada, precisamente, por el uso en común del inmovilizado intangible constituido por dicha licencia, y el de los servicios de intermediación de la cooperativa.

Octava.

No se entiende el porqué de dichas limitaciones. Los argumentos de que el acceso a la licencia por la persona jurídica, supondría falta de acreditación profesional y competencia desleal, así como consideraciones fiscales en relación con los transportistas autónomos no asociados, como se ha argumentado en este informe, no se sostienen, carecen de fundamento.

Más bien al contrario, las cooperativas de empresarios y productores poseen los instrumentos jurídicos necesarios para imponer a sus socios el cumplimiento de estos requisitos y parámetros. Y de

hecho constituye parte de su función controlar dicho cumplimiento, como forma de asegurar que el servicio de intermediación prestado por la cooperativa beneficia a todos. No es menos importante, para asegurar ese control, el hecho de que la normativa cooperativa haga corresponsables a los socios de las posibles pérdidas que haya generado uno de los socios. Precisamente por esta razón, el grado de cumplimiento de los deberes y obligaciones tributarios por parte de los socios de cooperativas es singularmente alto, constituyéndose, muy frecuentemente, la cooperativa en colaborador social de la AEAT en relación con la situación tributaria de sus socios.

Novena.

Desde el punto de vista jurídico la proyectada reforma no respeta:

- La normativa comunitaria sobre competencia y sobre apoyo a las empresas de economía social.
- El principio de neutralidad en relación con la forma de empresa que se desprende del Derecho europeo pues se penaliza la forma de organización de cooperativa de productores frente a la sociedad de capital. Dicho principio acarrea la necesidad de que se cree un marco jurídico en el que las empresas cooperativas puedan desarrollarse y no se les impongan obstáculos artificiales.
- El mandato constitucional dirigido a las Administraciones Públicas de apoyo a la figura de la cooperativa (art 129.2 CE).
- La ley 5/2011 de 29 de marzo de economía social.
- Las competencias de las Comunidades Autónomas para regular y definir las diversas figuras de Cooperativas de transporte pues el anteproyecto de la ley del transporte impide que las cooperativas de transporte creadas al amparo de estas leyes autonómicas puedan seguir funcionando o crearse de nuevo como empresas del sector.

Es reforma proyectada, lejos de fomentar el modelo cooperativo por sus indudables ventajas económicas y sociales, introduce nuevos requisitos en la legislación sectorial del transporte que dificultan o impiden que todas las cooperativas de transportes puedan ejercer la actividad de transporte, a diferencia de las restantes figuras empresariales. Y sin que se ofrezca argumento jurídico alguno para justificar esa actuación.

Décima.

Desde el punto de vista económico y social hay que tener en cuenta lo siguiente:

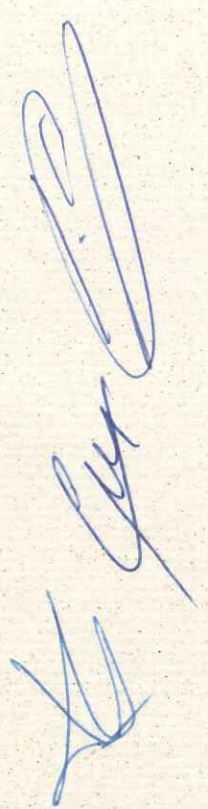
Estas cooperativas han cumplido un importante papel para diversificar las formas de organización empresarial que se ha revelado muy conveniente para mejorar las condiciones del mercado, evitando, tanto la atomización excesiva, como la concentración perniciosa en pocas empresas con una fuerte disponibilidad de capital de un sector de actividad económica, lo que puede generar situaciones de oligopolio.

Las cooperativas, además, aportan un elemento fundamental respecto de estas otras empresas, ya que no sufren procesos de deslocalización, puesto que sus socios son, fundamentalmente, personas físicas enraizadas en el territorio. En cambio, las empresas capitalistas trasladan frecuentemente su actividad - y con ello su domicilio fiscal - a las zonas donde los costes sociales sean menores, teniendo mayor capacidad para destruir puestos de trabajo.

La reforma proyectada puede asestar un duro golpe a las cooperativas de transporte y puede suponer la destrucción de 20.000 puestos de trabajo del sector sin que ello venga justificado por necesidades de reestructuración, ni por imperativos comunitarios, de manera que los efectos económicos y socia-

les sobre muchos trasportistas, sus familias e incluso terceros acreedores pueden ser muy graves, al haber realizado inversiones importantes en medios de trabajo que no podrán recuperarse y ni siquiera ir pagando.

Todo ello puede producir daños importantes injustificados en personas, bienes, acreedores y generar una elevada e innecesaria conflictividad y movilización social en contra de la aplicación de tales medidas, además de provocar un perjuicio para la economía regional – en los ámbitos afectados – y nacional muy considerable, sin que se aprecien, por otro lado, los posibles efectos positivos de la medida, que no se exponen ni se detectan.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several stylized, overlapping loops and lines, located on the left side of the page.

En virtud de todo lo anterior, podemos concluir que la reforma proyectada nos parece injustificada jurídica, social y económicamente. Asimismo, puede tener un efecto muy negativo en la destrucción de empleo, y en la economía española, sobre todo en ciertas Comunidades Autónomas.

Así lo entendemos y en consecuencia en los términos que anteceden emitimos el informe que se nos ha solicitado en Valencia en el mes de Octubre de 2012.

Fdo. María Pilar Alguacil Marí



Fdo. Juan López Gandía



Fdo. Carlos L. Alfonso Mellado

