

El fin de los falsos autónomos transportistas en las cooperativas de trabajo asociado comentado en VINCIT Abogados

Viernes, 6 de Julio de 2018 - 19:00 h.

El Tribunal Supremo ha declarado el fin de los falsos autónomos obligados a asociarse fraudulentamente en Cooperativas de Trabajo Asociado por los empresarios para poder trabajar, a través de su reciente Sentencia TS 2263/2018, Sala de lo Social, de 18 de Mayo de 2018, en Casación para la Unificación de Doctrina, de la que ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Sebastián Moralo Gallego.

Dicho tribunal, al final de la sentencia deja un recado *obiter dicta* bastante indicativo: *la definición de socio colaborador choca frontalmente con la posibilidad de que puedan ostentar esta naturaleza quienes son los conductores de los vehículos de una cooperativa de trabajo asociado de transporte, en la que la actividad cooperativizada consiste justamente en prestar esa clase de servicios.*

Para comenzar por el principio, la cuestión a resolver, planteada como recurso de casación unificadora, presentaba como contradictoria la STSJ de Navarra de 05/06/2015 (RSU 532/2014), a los efectos de determinar si la prestación de servicios de conducción de vehículos de transporte por carretera que desempeñaba el actor, como conductor de transporte por carretera y socio cooperativista autónomo adscrito a una cooperativa de trabajo asociado, se correspondía con un verdadero contrato de trabajo o se enmarcaba dentro de las previsiones del art. 1.3 letra g) ET, el cual excluye del ámbito laboral a las personas que realizan esa actividad al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares y con vehículos comerciales cuya propiedad o poder directo de disposición ostentan.

En el origen del caso, la sentencia del juzgado de lo social 2 de Elche de 25 de noviembre de 2015, autos 295/2015, declaró que la relación jurídica del trabajador recurrente en el

litigio era de naturaleza laboral, calificando su extinción como despido improcedente, y condenando solidariamente a la cooperativa en la que estaba integrado el actor y a la empresa de transportes codemandada. Contra dicha resolución formuló recurso de suplicación la cooperativa, que fue estimado en sentencia de la Sala Social del TSJ de la Comunidad Valenciana de 13 de julio de 2016, rec. 1602/2016, que revocaba la de instancia y califica la relación jurídica en litigio como un vínculo de naturaleza civil excluido del ámbito del derecho laboral y con ello la incompetencia del orden social de la jurisdicción. Frente a esta sentencia se interpuso el recurso de casación para la unificación de doctrina que ahora se comenta.

Pues bien, el supuesto fáctico común entre la sentencia recurrida como en la de contraste, contrariamente a la resolución recurrida, se basa en la existencia de conductores de vehículos comerciales de transporte por carretera que no son titulares de la tarjeta de transporte a título individual, sino que son socios de una cooperativa de trabajo asociado de transporte a cuyo nombre están expedidas esas autorizaciones administrativas. Igualmente, es la cooperativa la que suscribe un contrato de arrendamiento de servicios con una empresa del sector del transporte, que es a su vez la propietaria de los camiones que alquila a la cooperativa y que utilizan los conductores que están obligados a realizar los servicios que la empresa les ordena para atender a sus clientes. En ese contrato se establece el precio por kilómetro a pagar por la empresa a la cooperativa sin ninguna intervención de los demandantes. Las cooperativas no disponen de clientes propios a cuyos encargos atiendan los conductores, sino que el trabajo es en exclusiva para la empresa de transporte que es la que fija al conductor los servicios oportunos para atender a sus clientes y retribuye conforme a lo pactado con la cooperativa.

Ciertamente que la dicción literal del segundo párrafo del art. 1.3.g) ET, en cuanto dispone que *"se entenderá excluida del ámbito laboral la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada, mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador"*.

Es decir, lo que exige el art. 1.3.g) ET es que el prestador de servicios sea un verdadero empresario autónomo, en su condición de titular de la infraestructura empresarial conformada por la autorización administrativa y la propiedad o poder de disposición del vehículo, en atención al relevante valor económico en sí mismo considerado que ambos elementos conjuntamente representan.

A todo ello, la STS de 26/2/1986 justificaba dicha exclusión del ámbito del derecho del trabajo en la apreciación *"como elemento fundamental del contrato, de la aportación no personal de quien presta el servicio, que trata mediante el mismo de obtener un rendimiento a una importante inversión económica, generalmente un camión de transporte o reparto"*, tras lo que esa misma sentencia sigue diciendo que ese criterio no puede ser el mismo, cuando *"el medio utilizado, por su inferior coste inicial y de mantenimiento y difusión de uso, no es más que un elemento auxiliar, secundario, de la actividad personal, sin que en modo alguno tenga por fin el contrato su explotación económica"*.

Dicho de otra forma, según el TS, se asentó definitivamente el criterio de calificar la relación jurídica como laboral cuando la aportación de la mano de obra era el elemento determinante de la contratación respecto al valor económico del vehículo del que era propietario el conductor, mientras que se mantuvo la calificación del contrato como mercantil cuando la relevancia económica del vehículo era especialmente trascendente y superior en valor a la mera aportación personal de mano de obra. En ese contexto y para deslindar una y otra tipología de contrato, la Ley 11/1994, impone los criterios objetivos que aparecen reflejados en el texto actual de la norma.

Con esta base, la STS 28/3/2011, concluyó que el *"criterio de la autorización administrativa exigido a los transportistas con vehículo propio a partir de un cierto tonelaje refleja la importancia del medio de transporte en el desarrollo de la actividad, que es indicativa a su vez del carácter por cuenta ajena o por cuenta propia del servicio de transporte realizado"*.

Pero aquí está la clave en la que se sustenta la exclusión del ámbito laboral de una actividad que en definitiva se realiza dentro del ámbito de organización y dirección de un empresario, con sometimiento a las órdenes e instrucciones impartidas por el mismo, y que reuniría en abstracto todos los elementos que caracterizarían el contrato de trabajo en aplicación de lo dispuesto en el art. 1.1 ET.

Esa clave, según confirma al alto tribunal, no es otra que la importancia económica que en sí misma tiene la conjunta concurrencia de esos dos requisitos objetivos a los que se refiere el art. 1.3.g) ET, la titularidad de la autorización administrativa de transporte y la propiedad o poder de disposición sobre el vehículo, como elementos que en su conjunto configuran una unidad productiva con valor económico suficiente para ser considerada una infraestructura con relevancia bastante para atribuir a su titular la condición de empresario autónomo y trabajador por cuenta propia excluido del derecho laboral.

La mejor prueba de ello, es que debe seguir calificándose como laboral la prestación de servicios de esa misma actividad de transporte, que se realizan en idénticas condiciones de dependencia organizativa y titularidad del medio de transporte, pero con vehículos que no requieren por su tonelaje inferior a 2 TM la autorización administrativa o tarjeta de transporte, como pone de manifiesto esa misma STS 23/11/2011, citando las de 28/3/2011 23/11/98 -rcud 923/98 -; 19/12/05 -rec. 5381/04 -; 18/10/06 -rcud 3939/05 -; 22/01/08 -rcud 626/07 -; y 30/04/09 -rcud 1701/08.

En estos casos y aunque el prestatario del servicio sea el titular del vehículo, su menor valor económico por la inferior capacidad de carga, a lo que va asociado que no sea exigible la tarjeta de transporte, determinaría la existencia de una relación laboral si concurren las notas de dependencia y ajenidad del art. 1.1 ET.

Pues bien, siendo cierto todo lo anterior, ¿está amparada la falta de calificación de laboralidad de la prestación de servicios cuando los mismos se realizan bajo el paraguas de una cooperativa de trabajo asociado?. En el presente caso, ante la declarada existencia de abuso y fraude de ley, la Tribuna Supremo ha declarado que no.

Para resolver la cuestión, el Tribunal Supremo no ha hecho más que invocar la singularidad, complejidad e indeterminación en muchos aspectos del régimen jurídico aplicable a las cooperativas de trabajo asociado no puede servir de cobertura puramente formal para burlar en fraude de ley la norma legal, con la finalidad de eludir las previsiones con las que se ha querido evitar la reiterada utilización de la figura del falso autónomo en el ámbito del transporte de mercancías por carretera como mecanismo de huida del derecho del trabajador, justamente para reconducir la situación a los términos en los que el legislador ha querido restringirla.

En atención a ello, si el art. 1.3.g) ET exigía que el prestador transportista fuera un empresario autónomo, verdadero titular de una infraestructura empresarial conformada por la autorización administrativa y la propiedad o poder de disposición del vehículo, dichas mismas exigencias también deben aplicarse cuando la actividad se presta a través de la participación en una cooperativa, en su lógica adaptación a las peculiaridades que conlleva el singular régimen jurídico de ejercicio de cualquier actividad económica cooperativizada, pero sin que en ningún caso pueda admitirse que la fraudulenta utilización de las normas legales que permiten la creación de cooperativas sea utilizada como un mero subterfugio para la formalización aparente de este tipo de entidades carentes de cualquier actividad económica propia, y simplemente constituidas para poner a disposición de empresas del sector del transporte la mano de obra que supone la prestación de servicios de conducción.

En consecuencia, cuando la creación, constitución y funcionamiento de las cooperativas, en cualquiera de sus modalidades – y particularmente las de trabajo asociado-, puedan ser declaradas bajo un uso fraudulento de la forma societaria bajo cualquiera de las distintas fórmulas en las que se presenta en el derecho del trabajo, debe aplicarse la doctrina del "levantamiento del velo", para discernir la posible existencia de una actuación fraudulenta con la que se busca perjudicar los derechos de los trabajadores con la utilización en fraude de ley, al crearse entidades ficticias carentes de cualquier actividad económica real y que por ello vulneran las reglas que permiten su constitución.

Recordemos que la figura jurídica del levantamiento del velo ha sido ya aplicada en materia de grupo de empresas (SSTS 10-11-2017, rec. 3049/2015; 31-10-2017, nº 850/2017, rec. 115/2017, entre otras muchas); en el fenómeno societario mediante la constitución de una sociedad civil particular (STS 20-6-2017, nº 527/2017, rec. 15/2017); o ante la responsabilidad de los socios en formas societarias diversas en perjuicio de los trabajadores (STS 29/1/2014, rec.121/2013).

Por tanto, no se duda de las cooperativas de trabajo asociado en cuanto a su forma legal y finalidad, sino cuando la misma es utilizada como entidad ficticia en abuso de la forma societaria si dispone de infraestructura empresarial propia de cualquier índole para dar servicio a sus socios: material, organizativa, personal, financiera, clientelar, o de otro tipo relevante a estos efectos.

Pero si por el contrario, la cooperativa carece de la más mínima estructura material u organizativa, y su intervención se limita solamente a aportar la titularidad de la tarjeta de transporte y formalizar un contrato de arrendamiento de servicios con una empresa del mismo sector que es la propietaria de los vehículos, y es esta empresa la que dispone de los clientes, la que organiza el trabajo, las rutas y todo lo relativo a la gestión de cada uno de los encargos, hasta el punto de que trata directamente con los conductores sin la intermediación de la cooperativa, estaríamos ante una actuación interpuesta que simplemente busca facilitar la mano de obra para ponerla a disposición de la empresa transportista con la intención de eludir las exigencias que impone el art. 1.3 g) ET para excluir del ámbito laboral la prestación de servicios de transporte.

Hasta aquí la conclusión más importante, pero el Tribunal Supremo ha querido dejar nota de dos detalles más como aviso a navegantes para las distintas cooperativas de trabajo asociado existentes.

Así, ha advertido el TS para en adelante que, *“y si bien es cierto que el art. 80.1 de la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas, admite que las cooperativas de trabajo asociado puedan contar con socios colaboradores, no lo es menos que la presencia tan absolutamente mayoritaria de esta figura es claramente reveladora de la utilización*

abusiva de la forma societaria, teniendo en cuenta que conforme al art. 14 de la Ley los socios colaboradores se definen en contraposición a los socios trabajadores, como las "personas físicas o jurídicas, que, sin poder desarrollar o participar en la actividad cooperativizada propia del objeto social de la cooperativa, pueden contribuir a su consecución", tras lo que se establece que el socio colaborador no "podrá desarrollar actividades cooperativizadas en el seno de dicha sociedad".

Y en ese sentido avisa el Tribunal Supremo, al indicar que *la definición de socio colaborador choca frontalmente [en muchos casos] con la posibilidad de que puedan ostentar esta naturaleza quienes son los conductores de los vehículos de una cooperativa de trabajo asociado de transporte, en la que la actividad cooperativizada consiste justamente en prestar esa clase de servicios.*

El anterior aserto se basa en la previsión contenida en el art. 14 de la Ley 27/1999, de 16 de Julio, de Cooperativas de ámbito estatal, el cual limita el conjunto de los votos de los socios colaboradores, sumados entre sí, al treinta por ciento de los votos en los órganos sociales de la cooperativa.

La conclusión práctica se encuentra y comprende fácilmente, sigue el alto tribunal, en la acertada conclusión a la que llegó la sentencia de instancia *"cuando afirmaba que tan solo cuatro personas sobre un total de 119 socios de la cooperativa disponen de la inmensa mayoría de los votos, lo que les permite decidir sobre la gestión de la cooperativa sin ninguna incidencia decisiva del grupo mayoritario de socios colaboradores, en clara demostración del uso fraudulento de esa forma societaria".*

Aviso a navegantes, nunca mejor dicho.

VINCIT ABOGADOS.

Miguel Ángel Díaz Herrera – Abogado.

madiaz@vincit.es