

Cooperativas de Transporte – Cooperativas de Trabajo Asociado

Un problema ha aparecido en lugares como la Comunidad Valenciana, Aragón, País Vasco..., aunque ahora ha salido a la palestra con motivo de las inspecciones realizadas recientemente por la Agencia Tributaria en determinadas cooperativas, donde tanto ellas como sus socios actúan claramente en fraude de ley. Las “trampas” parecen tener una dimensión alarmante y los “afectados”, los tramposos, se cuentan por miles. Al parecer, se han infringido las normativas fiscales que regulan el IVA y el IRPF. Hacienda y Trabajo (no hay que olvidar las competencias de las comunidades autónomas) deben inspeccionar y regularizar esta situación, que amenaza con distorsionar las condiciones de concurrencia con el resto del sector.

COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

Esta es la figura más normal. Existen muchas en nuestro país y funcionan sin problemas. Todos los socios han de ser titulares de sus vehículos con sus correspondientes autorizaciones (tarjetas) administrativas, lo que les da derecho a realizar transporte público de mercancías. Como es lógico, tienen el título de capacitación profesional. Lo habitual es que facturen sus servicios directamente a la cooperativa, aunque –si los Estatutos lo permiten- podrían facturar también directamente a los clientes con los que trabajan. Desde el punto de vista fiscal, si el socio es autónomo (es lo habitual) puede acogerse al sistema de estimación objetiva o de módulos, para entendernos. En todos los casos, el socio gira la factura (con IVA e IRPF) a la cooperativa, quien se podrá compensar el IVA y deberá ingresar a Hacienda el IRPF retenido.

COOPERATIVA DE TRABAJO ASOCIADO

Con el fin de esquivar las exigencias legales que entraña el acceso a la profesión de transportista y el acceso al mercado, algunas gestorías, asesoría e incluso grandes empresas, promovieron y crearon (se sigue haciendo) cooperativas de trabajo asociado que, en síntesis, ofrecen a un conductor la posibilidad de trabajar como un transportista autónomo, pero sorteando los requisitos legales. Amparándose en la forma jurídica de Cooperativa de Trabajo Asociado, el gestor o asesor de la misma busca un determinado tipo de "clientela", que normalmente son conductores quienes, evidentemente, no poseen título de capacitación profesional, ni vehículo, ni autorización de transporte para el mismo. "¿Quiere usted ser transportista?", les dicen. "No se preocupe por nada, venga con nosotros y le proporcionaremos todo lo que necesita; aunque no tenga ni título, ni tarjeta ni vehículo, le convertiremos en transportista". Normalmente, tanto el gestor como el asesor antes citados son los que prestan la capacitación profesional estando investidos de los máximos poderes para la administración de la entidad, de la cooperativa.

Para entrar en la cooperativa, el incauto deberá pagar la cantidad que ésta estipule (algunas fuentes hablan desde los 3.000 a los 6.000 euros o incluso más), a fondo perdido, destinada a poner a su disposición una autorización de transporte. Esta cantidad la perderá si en algún momento decide marcharse, a no ser que busque otro socio que le sustituya, lo cual no es fácil. Además, el nuevo socio abonará también una cuota mensual (entre 200 y 300 euros), destinada a que el gestor/asesor le preste los correspondientes servicios fiscales y contables. Evidentemente, tendrá que soportar otros gastos, como la contratación de los seguros del vehículo, el suministro de combustible (en surtidores propiedad de la cooperativa), telefonía móvil y un largo etcétera, lo que proporciona pingües beneficios a la cooperativa.

Pero no hay que olvidar el más importante, que es la “compra” del camión, a plazos, claro, que nunca será suyo, porque en realidad se le alquila, es un arrendamiento. El vehículo ha sido adquirido por la cooperativa normalmente a través de un leasing o renting y está a su nombre, pero las letras (incrementadas de cuantía) las paga el socio. Para “regular” esta situación, el socio firma un contrato privado con la cooperativa y sus gestores. Ésta se garantiza el cobro de sus “servicios” con la facturación que realice el socio, o bien se le exige un aval. Por otra parte, le dice que le “cede” la capacitación profesional como “cooperativista”.

EN EL REGIMEN DE MODULOS

La cooperativa le insta al socio a darse de alta como autónomo, para que tribute en el régimen de módulos. Incluso éste se da de alta también en el Impuesto de Actividades Económicas (IAE), según otras fuentes. En puridad, el socio es un asalariado, aunque no actúe como tal, porque no puede facturar sus servicios directamente a los clientes. Cobra su trabajo a la cooperativa mediante lo que se denomina un “retorno cooperativo”, que no es otra cosa que un adelanto del reparto de beneficios que ésta pueda obtener como resultado del trabajo realizado por los socios.

EL PROBLEMA FISCAL

La ley establece igualmente que el socio (convertido en autónomo) no puede tampoco facturar a la cooperativa, con IVA, porque estaría infringiendo la norma que regula el transporte de mercancías por carretera. La cooperativa, legalmente, tampoco podría compensarse ese IVA. Y, sin embargo, nos encontramos con que el socio factura a los clientes, con IVA, beneficiándose de un menor coste fiscal, en lugar de hacerlo como rendimientos del trabajo personal, que está sujeto a IRPF, como marca la ley, a la cooperativa. Éste es uno de los supuestos donde entra la inspección de la Agencia Tributaria. Y es que Hacienda, normalmente, no pide documentación acreditativa de lo que presupone ser transportista, sus

derechos y obligaciones.

fuente: transporte profesional www.eltransporte.es