

de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y el artículo 17.5 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora.

Asimismo, consta en el expediente informe de fecha 18 de enero de 2006, en el que el Inspector actuante se ratifica en todos los hechos contenidos en el Acta de Inspección, al no haber sido desvirtuados por el denunciado en su escrito de alegaciones.

Por tanto, carecen de alcance exculpativo los argumentos del recurrente, por cuanto la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los por cuanto la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, tipifica como infracción grave los hechos citados, artículo 141.27, en concordancia con los artículos 47.1 de la citada Ley 41.1 de su Reglamento de aplicación, que exigen para la realización del transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de la misma la obtención del correspondiente título administrativo que habilite para ello, no pudiendo prevalecer dichos argumentos sobre la norma jurídica; por tanto, el acto administrativo impugnado está ajustado a derecho, al aplicar correctamente la citada Ley.

Segundo.—El recurrente alega en su recurso que ha tenido conocimiento de que don Álvaro Villalta es socio cooperativista de una Cooperativa de Trabajo Asociado que agrupa a los socios cooperativistas, los cuales ostentan la propiedad de su vehículo para efectuar el transporte por carretera, vehículo que es aportado a la Cooperativa, y cada vehículo lleva asignada una autorización administrativa de transporte que le faculta para poder ejercer el transporte en el ámbito territorial de la propia autorización y, a pesar de encontrarse el vehículo y su autorización de transporte a nombre de la Cooperativa, es cada socio cooperativista el único y exclusivo dueño y propietario de su vehículo, siendo el mismo el que lo explota y actúa como porteador en cada uno de sus viajes.

Sin embargo, esta alegación ha de ser desestimada por falta de fundamento jurídico, habida cuenta que es la cooperativa la que ostenta la titularidad de las autorizaciones de transporte y, por ende, es ella la obligada a contratar como cargador la prestación de sus servicios y asimismo, a facturar los servicios prestados a sus clientes, y así lo señala el artículo 60.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), modificada por Ley 29/2003, de 8 de octubre, que establece que los títulos habilitantes para la realización de los servicios y actividades de transporte regulados en esta Ley podrán ser otorgados directamente a las entidades cooperativas de trabajo asociado, siempre que éstas cumplan los requisitos generales exigidos para dicho otorgamiento.

Congruente con lo anterior, el artículo 52.2 del Reglamento de aplicación de la citada Ley, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, señala que las cooperativas de trabajo asociado tendrán, a efectos de la normativa de ordenación del transporte, la consideración de empresas de transporte o de la actividad auxiliar o complementaria a que en cada caso estén dedicadas, correspondiéndoles los mismos derechos y obligaciones que al resto de las empresas.

Por su parte, el artículo 90 de la citada Ley establece que los transportes públicos discrecionales de mercancías o de viajeros por carretera únicamente podrán realizarse por las personas que hayan obtenido la correspondiente autorización administrativa que habilite para dicha realización. En consecuencia, la cooperativa de trabajo asociado, como tal entidad, cuya personalidad jurídica es independiente de la de sus socios, es quien puede y debe obtener la correspondiente autorización y la que puede y debe contratar los servicios de transporte como porteador. Por el contrario, los socios de esta cooperativa se encuentran legalmente inhabilitados para obtener autorización de transporte mientras formen parte de la cooperativa.

En este sentido, el artículo 52.1 del citado Reglamento de aplicación de la citada Ley, determina que las personas que formen parte de cooperativas de trabajo asociado de transporte o de actividades auxiliares o complementarias del transporte por carretera, a las que se refiere el artículo 60 de la LOTT, no podrán obtener personalmente, mientras formen parte de las mismas, títulos administrativos habilitantes correspondientes a la actividad que realice la cooperativa, debiendo transmitir a ésta todos los que, en su caso, anteriormente poseyeran o bien renunciar a los mismos.

Tercero.—Alega, asimismo, la recurrente que es el propio socio cooperativista quien explota y se beneficia totalmente de su vehículo, teniendo los cooperativistas el Régimen Especial de Autónomos, a efectos de la Seguridad Social, sin intervención alguna de la Cooperativa, y es el socio el que paga y adquiere con sus propios fondos el vehículo para el transporte, paga sus impuestos, explota su vehículo, paga sus seguros, cobra sus facturas y contrata todo a su nombre.

Este motivo de impugnación ha de ser igualmente rechazado por cuanto que los artículos 17 y 54 de la LOTT señalan que las empresas prestadoras de los servicios de transporte público a los que se refiere la presente Ley o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, llevarán a cabo su explotación con plena autonomía económica, gestionándolos de acuerdo con las condiciones en su caso establecidas, a su riesgo y ventura y bajo la dirección y responsabilidad de las personas que lo hayan contratado como porteadores, debiendo efectuar dicho transporte a través de su propia organización empresarial.

Consecuentemente, es la cooperativa de trabajo asociado, como tal, la persona jurídica que podrá contratar como porteador con el cargador, toda vez que es la que tiene la organización empresarial capaz de realizar los servicios contratados y dispone de los vehículos amparados por el correspondiente título habilitante, siendo el transporte contratado con el cargador o usuario realizado bajo la dirección y responsabilidad de la propia cooperativa.

E igualmente, es la cooperativa quien debe facturar en nombre propio los servicios que presta a sus clientes a través de su propia organización empresarial con los vehículos amparados en las autorizaciones de las que ella es titular. Por el contrario, no podrán los socios a título individual facturar o percibir contraprestación alguna de quienes hubiesen recibido servicios por parte de la organización empresarial de la cooperativa, conforme se señala en el artículo 15.1.f) de la Ley 27/1999, de Cooperativas, a cuyo tenor los socios de dichas entidades están obligados a no realizar actividades competitivas con las actividades empresariales que desarrolle la cooperativa salvo autorización expresa del Consejo Rector de ésta, sin perjuicio del régimen de participación en los posibles beneficios de ésta, de acuerdo con lo establecido en la citada Ley y en sus propios estatutos.

Asimismo, el socio cooperativista nunca podrá ocupar la posición de porteador en un contrato de transporte puesto que carece de la organización empresarial necesaria para ello y del correspondiente título habilitante y, en consecuencia, en ningún caso podrá entenderse que los transportes realizados mediante la organización empresarial propia de la cooperativa se hayan desarrollado bajo la dirección y responsabilidad de los socios de forma individualizada. En consecuencia, los resultados económicos, positivos o negativos, de la prestación de servicios por parte de la cooperativa de trabajo asociado deberán recaer sobre ella misma que es la prestadora del servicio y nunca sobre los socios de forma individualizada.

Cuarto.—Por último, en cuanto a la invocación que hace la recurrente del artículo 97 de la Ley 8/2003, de 24 de marzo, de Cooperativas de la Comunidad Valenciana, que señala que las cooperativas de transporte que adopten la forma de cooperativas de trabajo asociado podrán establecer en sus estatutos, que los gastos específicos 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, cabe significar que, en el supuesto analizado se colige que, las autorizaciones de transportes cuya titularidad ostenta la cooperativa de trabajo asociado que nos ocupa, han sido expedidas al amparo de lo previsto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, no refiriéndose, por tanto, a la realización de transportes limitados a la citada Comunidad Autónoma y, por ende, todas aquellas cooperativas de trabajo asociado que sean titulares de autorizaciones de transporte cuyo ámbito rebase el territorio de una Comunidad Autónoma deberán estar sujetas al cumplimiento de todas las obligaciones señaladas en la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas y, por ende, a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, habida cuenta que, la relación entre ambas leyes (Estatales y de la Comunidad Autónoma) es de competencia y no de jerarquía.

En consecuencia, la titularidad de autorizaciones de transporte de ámbito estatal obliga, a dichas cooperativas a cumplir las normas del Estado reguladoras de los requisitos exigidos para la obtención, mantenimiento y utilización de dichos títulos habilitantes, incluso cuando su otorgamiento se encuentre delegado en la correspondiente

Comunidad Autónoma, en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 16 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

En su virtud, esta Secretaría General de Transportes, de conformidad con la propuesta formulada por la Subdirección General de Recursos ha resuelto desestimar el recurso de alzada formulado por la entidad mercantil Mountain Stone Marble, S.L. contra resolución de la Dirección General de Transportes por Carretera, de fecha 13 de febrero de 2006, que sanciona a la citada mercantil con multa de 401,00 euros por la comisión de una infracción grave —por la contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallan debidamente autorizados—, infracción tipificada en el artículo 141.27 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre (Expte. IC-1379/2005), resolución que se declara subsistente y definitiva en vía administrativa.

Contra esta Resolución que pone fin a la vía administrativa, cabe recurso contencioso-administrativo, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo con sede en Madrid, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de su notificación.

La referida multa deberá hacerse efectiva dentro del plazo de quince días hábiles a partir del siguiente al de la notificación de la presente resolución, transcurrido el cual sin haber satisfecho la sanción impuesta en período voluntario, se exigirá en vía ejecutiva, según lo establecido en los artículos 146.5 de la LOTT y 215 de su Reglamento de aplicación, incrementada con el recargo de apremio y, en su caso, los correspondientes intereses de demora.

La multa impuesta deberá hacerse efectiva mediante ingreso o transferencia en la cuenta corriente del BBVA 0182-9002-42, n.º 0200000470, P.º de la Castellana, 67, Madrid, haciendo constar el número del expediente sancionador.»

Madrid, 16 de enero de 2007.—Subdirector General de Recursos, Isidoro Ruiz Girón.

5.106/07. Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña sobre información pública. Estudio de Alternativas «Conexión entre el enlace de la B-20 (Pata Sur) y la ronda de Ponent, en el término municipal de El Prat de Llobregat» perteneciente al proyecto de «Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral-Autopista A-16. Clave: 49-B-4210. Provincia de Barcelona».

En fecha 18 de diciembre de 2006 la Dirección General de Carreteras aprobó provisionalmente el estudio de alternativas: «Conexión entre el enlace de la B-20 (Pata Sur) y la ronda de Ponent, en el término municipal del Prat de Llobregat» perteneciente al proyecto de «Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral-Autopista A-16. Clave: 49-B-4210. Provincia de Barcelona». Se somete dicho estudio a información pública, por un período de 30 días hábiles, contados a partir de la fecha de publicación del presente anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», plazo durante el cual podrá ser examinado por quienes lo deseen en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña (calle de la Marquesa, número 12, segunda planta, de Barcelona), en horas de oficina, así como en las Corporaciones locales afectadas de Sant Boi de Llobregat, El Prat de Llobregat y Cornellà de Llobregat, todo ello de conformidad con lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en cumplimiento de cuanto establece el artículo 10 de la vigente Ley 25/1988, de Carreteras, y concordantes de su Reglamento.

Durante el expresado plazo podrán presentarse las alegaciones y observaciones que se consideren oportunas, advirtiéndose que deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado (artículo 10.p.4 de la Ley de Carreteras).

Barcelona, 25 de enero de 2007.—El Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, Luis Bonet Linuesa.