

SITUACIÓN CONCURSAL DE LAS SOCIEDADES DE COMPONENTES

RAÚL DANIEL AGUIRRE SARAVIA y
MARCELO GEBHARDT

PONENCIA

- 1) Las llamadas sociedades de componentes son organizaciones empresarias comunes, constituidas bajo la forma de sociedades anónimas, de responsabilidad limitada o cooperativas utilizadas comúnmente para la explotación de servicios de transporte de pasajeros a través de microómnibus de corta o larga distancia.
- 2) Dicha actividad resulta de contratos suscriptos entre la sociedad y cada uno de los socios, aportantes de los vehículos y a la vez encargados de su explotación.
Estos contratos son denominados usualmente “de explotación y servicio”.
- 3) Tales contratos de explotación y servicio, como es natural, sólo pueden producir efectos entre las partes —sociedad y componentes— (art. 1195, Código Civil), dado que esta organización no es oponible a terceros, para quienes sólo existe la sociedad, permissionaria del servicio público.
- 4) La cesación de pagos de la sociedad produce diversas situaciones que alteran el normal funcionamiento del sistema de componentes.
- 5) Tanto en el concurso preventivo como en la quiebra el componente tiene tan solo carácter de acreedor quirografario por su aporte del vehículo y siempre que no prosiga la relación enmarcada en el contrato de explotación y servicio. En tal caso, para determinar la cuantía de su crédito debe fijarse el valor del aporte del vehículo efectuado por el componente a la sociedad, el que consideramos que debe realizarse a la valuación real determinada al momento de la presentación judicial.
- 6) En ambos casos —concurso preventivo o quiebra— no puede, por aplicación de las normas que regulan los contratos con prestaciones

recíprocas pendientes, imponerse judicialmente su prosecución, debiendo rescindirse el contrato de explotación y servicio suscripto entre la sociedad y los componentes.

FUNDAMENTOS

I. Antecedentes

Esta particular forma de organización empresarial tuvo su origen en el colectivo urbano, el que nació de la transformación del servicio de taxímetros, en líneas de recorridos y frecuencias regulares, abiertas a pluralidad de usuarios simultáneos, compartiendo el vehículo sin acuerdo previo y abonando cada uno su propio pasaje. Como respuesta a la gran recesión existente a principios de la década del 30 y como una alternativa creada por los taxistas de entonces —afectados por la pérdida de pasajeros— este sistema constituyó una solución aún vigente para el transporte urbano.

En un principio, se trataba de propietarios individuales de automóviles cuyo único elemento común estaba dado por la circulación de un recorrido fijo, con frecuencias relativamente establecidas y una tarifa equivalente. Este sistema comenzó a expandirse, apareciendo tiempo después automotores de mayor tamaño, que aunque de escasa capacidad tenían la ventaja de menores costos frente a las empresas de tranvías o ferrocarriles, además de la versatilidad propia del vehículo automotor para abarcar o modificar recorridos.

Aparecieron así las líneas urbanas de microómnibus que no constituían sociedades propiamente dichas, pero que se consolidaron con el paso del tiempo como empresas de explotación común.

II. Intervención regulatoria del Estado

El Estado tuvo que intervenir para encuadrar este sistema de transporte colectivo de pasajeros —cada vez más frecuente— como régimen de servicio público, obligándolo a obtener un permiso previo a la iniciación o continuación de actividades y exigiendo que las empresas den cumplimiento a las disposiciones pertinentes del Código de Comercio (art. 10, ley 12.346).

Como consecuencia de ello y para individualizar a sus propietarios, requirió que fueran permisionarias las sociedades por acciones cuyos títulos fueran nominativos. También exigió que los vehículos afectados pertenecieran como propiedad de la sociedad titular de la empresa y, por ende, estar inscripto el dominio a su nombre, excepto los arrendados con autorización administrativa (arts. 3 y 4, dec. 19.014/44). Por otra parte, estableció que los adjudicatarios del servicio público debían constituirse en sociedades de derecho (art. 5, dec. 3.106/

61) y llevar un sistema contable que refleje la situación económico-financiera de la sociedad permisionaria (art.1º, res. 306/60).

Así fue como estas explotaciones en conjunto debieron constituir sociedades regulares, a las que los hasta entonces empresarios individuales dotaron de los aspectos comunes necesarios para el desarrollo de la actividad y la representación ante terceros, a través de la organización societaria respectiva.

En todos los casos, se reservaron la explotación de los vehículos para las personas que lo aportaron, mediante contratos de explotación que les aseguraban su participación en el servicio que reconocía la individualización de los ingresos por venta de pasajes o boletos; así como de los respectivos costos de cada unidad, correspondiéndoles —igualmente— las utilidades o pérdidas a los aportantes.

III. *Concepto de la sociedad de componentes*

La caracterización de las sociedades de componentes está dada por una organización empresaria común, bajo la forma de sociedades anónimas, de responsabilidad limitada o cooperativas, donde la descentralización de la explotación de los vehículos resulta de contratos de contenido uniforme, celebrados entre la sociedad y cada uno de los encargados de dicha explotación (componentes), el que puede estar o no inscripto en el Registro Público de Comercio (art. 5, ley 19.550), como un reglamento interno.

Estos contratos sólo pueden producir efectos entre las partes, dado que las organizaciones de componentes no son oponibles a terceros para quienes sólo existe la sociedad, en todo lo relativo a la gestión del servicio y sus actividades conexas (arg. art. 1195 del Cód. Civil). Existe, sin embargo, una importante excepción de índole fiscal dado que la D.G.I., por aplicación del art. 12 de la Ley 11.683, admitió la independencia de capitales y de resultados y consecuentemente la pluralidad de contribuyentes, tanto para el pago del impuesto a los capitales como a las ganancias.

En síntesis, el régimen está definido sobre la base de la titularidad de la empresa respecto de los servicios que le asignó la autoridad pública y, paralelamente, la explotación individual de cada unidad, la que es realizada por quienes aportaron cada vehículo, aunque dicha explotación queda sujeta a la coordinación y control por la sociedad (frecuencias, venta de tarifas, compra de repuestos, etc.).

En lo externo, la sociedad es la responsable de todos los compromisos y obligaciones, pero internamente el costo de tales erogaciones se distribuye entre los componentes siguiendo los parámetros preestablecidos en los contratos de explotación. Ello significa que finalmente las recaudaciones obtenidas por pasajes constituyen los ingresos del explotante, mientras que los

costos de explotación (combustibles, neumáticos, seguros, repuestos, mano de obra, etc.) más los gastos comunes (de administración, indirectos, etc.) conforman los egresos de donde surge el resultado —utilidad o pérdida— propiedad de cada explotante o componente.

IV. Situación concursal

Este sistema de explotación correctamente administrado puede ser ventajoso para la forma de actividad que se desarrolla, pero la cesación de pagos de la sociedad permissionaria del servicio público produce diversas situaciones que alteran la funcionalidad del sistema de componentes.

Dos son los aspectos principales que deben considerarse —tanto en el concurso preventivo como en la quiebra.

IV.1. Valor del aporte del vehículo

El primer tema que debemos analizar es la conversión del aporte del automotor efectuado por los componentes a la sociedad que luego entra en cesación de pagos. Ello, por cuanto el dominio de las unidades —como ya dijimos— debe ser inscripto en el Registro de la Propiedad Automotor a favor de la sociedad. Esta inscripción, que tiene carácter constitutivo, según la interpretación que corresponde al art. 1º del dec. 6582/58 determina que el dominio del automotor pertenezca a la sociedad en cesación de pagos, formando parte de su patrimonio, y por tanto constituyendo la prenda común de sus acreedores de la sociedad; en tales condiciones, desde el momento en que se incorporó el vehículo a ésta, nació a favor del aportante un crédito de igual monto que el valor del rodado.

De allí que, al tiempo de la presentación en concurso, los componentes tienen contra la Sociedad un crédito proveniente del aporte del vehículo incorporado dominialmente al ente jurídico.

Es un crédito —en principio— no dinerario y su conversión se debe efectuar siguiendo las pautas concursales, por cuanto la pretensión individual de los acreedores es sustituida por la acción conjunta de todos, y prevalece el interés colectivo sobre el particular de cada uno, debiendo transformarse los diversos créditos en dinerarios, para su cómputo en la Junta de Acreedores, como a los efectos del cobro de la propuesta del acuerdo que se homologue en el caso de un concurso o percepción del dividendo en una quiebra con liquidación.

A ese fin, el art. 19, segunda parte de la ley 24.522, establece: “las deudas no dinerarias son convertidas, a todos los fines del concurso a su valor en moneda de curso legal al tipo del día de la presentación o al del vencimiento,

si fuera anterior, a opción del acreedor". Igual solución consagra el art. 127 para el caso de quiebra.

Consideramos que pueden ser dos los criterios que se utilicen para la valuación de los rodados al momento de la presentación en concurso o declaración de quiebra.

Una primera posibilidad podría ser la consideración del valor residual contable, que reconoce su origen en el aporte efectuado por el componente al incorporar el vehículo a la sociedad —luego concursada— con las distorsiones de la realidad económica que dicha cuenta puede presentar, por el transcurso del tiempo y por las amortizaciones contables que sufren los rodados.

Esta hipótesis puede conducir a una situación de desequilibrio, debido a que en algunos supuestos el valor real y actual del rodado puede ser sustancialmente mayor al valor contable y en otras puede ser menor (por ejemplo en razón del estado del vehículo). Esta diferencia —de admitirse como referencia el valor contable— puede provocar significativas distorsiones patrimoniales, que afectan la *pars conditio creditorum*.

Otro criterio ponderable puede ser el de la determinación del valor actual del vehículo, según tasaciones efectuadas al momento de la presentación en concurso o declaración de quiebra. Por ser éste el criterio que más se acerca a la realidad y por tener que interpretar el derecho en función de ella, consideramos que ésta es la pauta apropiada que debe ser utilizada para determinar el crédito de cada componente por el aporte que efectuó a la sociedad.

IV. 2 Situación del contrato de explotación y servicio

Este acuerdo entre la sociedad y los componentes regula la utilización del microómnibus por parte del aportante, así como el resto de las relaciones comerciales derivadas de su uso y explotación, entre ellas la percepción de las utilidades que dichas unidades puedan originar.

A) En el caso del concurso preventivo de la sociedad, luego de su presentación existe un impedimento legal de continuar asignándole utilidades provenientes de la explotación de los vehículos a los componentes, lo cual genera la declaración de rescisión de los contratos de explotación y servicios.

Los efectos del concurso preventivo alcanzan a los contratos celebrados por el deudor, que se hallen en curso de ejecución y con prestaciones recíprocas pendientes (actual art. 20 L.C.). En la quiebra ocurre algo semejante (arts. 143 inc. 3, 144 y ss.). Y aunque el problema tiene menor trascendencia en el juicio preventivo, donde el sujeto pasivo —la sociedad concursada— no es desapoderada de los bienes y continúa en el manejo del negocio empresarial, la situación del co-contratante se modifica notablemente ante el estado de cesación de pagos de la sociedad.

El deudor en concurso preventivo puede continuar con el cumplimiento de los contratos en curso de ejecución aún cuando hubiese prestaciones recíprocas pendientes. Para ésto, debe requerir autorización del Juez quien resuelve previa vista al Síndico. Entendemos que la única norma que podría analizarse como aplicable para el caso de este contrato es el ya mentado art. 20 de la ley 24.522 que regula los contratos con prestaciones recíprocas pendientes.

Pero la peculiar situación que presenta el contrato de explotación de servicios determina que sea de posible ejecución en el marco del concurso preventivo ya que su situación podría asimilarse por ejemplo, en ciertos aspectos, a la de la cuenta corriente bancaria, donde existen relaciones recíprocas de crédito y débito; presentado, en efecto, el cuentacorrentista en concurso preventivo, el Banco no tiene posibilidad de debitar importes de documentos con fecha de vencimiento posterior, aunque las partes hubieren acordado la compensación, pues ésto viola la integridad patrimonial del concursado y el trato igualitario entre los acreedores. En el caso de los contratos de explotación y servicio la situación es más delicada aún, pues las utilidades de la actividad se generan exclusivamente de dichos contratos y su retiro por los componentes haría imposible el cumplimiento de cualquier propuesta de acuerdo o, desde otro ángulo, perjudicaría a los acreedores de causa o título anterior al concursamiento.

En consecuencia, el contrato va a ser necesariamente rescindido por el concursado, por el tercero (componente) o por el Juez, por imposibilidad de continuar efectuando compensaciones de débitos y créditos en la explotación de las unidades.

Esa rescisión, por lo demás, es la que habilita la verificación como quirografario del valor del rodado aportado.

B) En el caso de la quiebra de la sociedad permissionaria del servicio público, debe considerarse en primer lugar que es causal de rescisión de la autorización para la explotación del servicio público la falencia de dicho ente jurídico.

Para el supuesto caso que el juez interviniente determinara la continuación inmediata del servicio público, en los términos del art. 189 de la nueva ley 24.522, y que el síndico dictaminara la conveniencia de mantener vigente el contrato de explotación y servicio de cada unidad (art. 190 inc. 5), esta situación sería también inviable jurídicamente debido a que los componentes no podrían cobrar las utilidades de la sociedad, después de la sentencia de quiebra, por las razones expuestas al analizar la situación en caso de concurso preventivo.

También llegaríamos a la misma conclusión por aplicación de los arts. 130; 143, inc. 3 y 144 de la mencionada Ley de Concursos.