



REVISTA LEX MERCATORIA  
ISSN 2445-0936



Vol. 10, 2019. Artículo 8  
<https://doi.org/10.21134/lex.v9i2.1627>

# ALGUNAS CONSIDERACIONES A LA AUTOCARTERA DESDE LA PERSPECTIVA DE LA PROHIBICIÓN DE ASISTENCIA FINANCIERA

---

**César Herrero Mazarío**

DLA Piper – Socio  
Profesor de Postgrado en Derecho  
(UPCO-ICADE / Universitat Pompeu Fabra)

## I.- Delimitación del estudio.

El objeto del presente artículo es analizar, muy sucintamente, el régimen legal aplicable a las operaciones que realizan las sociedades no cotizadas sobre sus propias acciones/participaciones, con especial referencia a los límites, condiciones y finalidad de la autocartera, así como su posible colisión, en el contexto de una operación de financiación que pretenda dotar de la liquidez suficiente para permitir tal adquisición, con la prohibición de asistencia financiera.

Quedan fuera del presente análisis los límites a la autocartera que derivan de la normativa del mercado de valores (aspectos relevantes que la autocartera tiene en el régimen de transparencia sobre participaciones significativas en sociedades cotizadas), cuestiones como el cómputo de la autocartera a efectos de ofertas públicas de adquisición de valores obligatorias, la adquisición de autocartera a través de persona interpuesta, cuestiones o bien irrelevantes para nuestro análisis o a las que resultarán de aplicación idénticas conclusiones que a las que aquí llegaremos más adelante.

Por lo tanto, nos centraremos en muchos de los aspectos previstos bajo el Capítulo VI del Título IV (artículos 134 y ss.) del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (“LSC”)<sup>1</sup>.

## II.- Por qué existen límites a la autocartera.

Muchas son las razones que justifican un régimen limitativo para la autocartera. La propiedad de títulos representativos del capital social por parte de las propias sociedades mercantiles que los emiten supone una alteración de los principios de realidad y conservación del capital y una minoración de la garantía patrimonial que el capital representa para los acreedores de la sociedad.

Además, por efecto de la adquisición de títulos en autocartera se sustituye un valor cierto, el del activo empleado en la compra, por uno incierto, el valor de las acciones o participaciones, variable y fluctuante. Por otra parte, la tenencia de autocartera otorgaría al órgano de administración (adicionalmente a los poderes de gestión que le son propios)

<sup>1</sup> El régimen legal aplicable a las operaciones de autocartera está comprendido fundamentalmente en las siguientes normas, incluidas las propias del Mercado de valores, no obstante su exclusión del objeto de este artículo:

- Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.
- Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 octubre, que aprueba el texto refundido de la Ley del Mercado de Valores.
- Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, en relación con los requisitos de transparencia relativos a la información sobre los emisores cuyos valores estén admitidos a negociación en un mercado secundario oficial o en otro mercado regulado de la Unión Europea.
- Real Decreto 1333/2005, de 11 de noviembre, por el que se desarrolla la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, en materia de abuso de mercado.
- Circular 2/2007, de 19 de diciembre, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, por la que se aprueban los modelos de notificación de participaciones significativas, de los consejeros y directivos, de operaciones del emisor sobre acciones propias, y otros modelos.
- Circular 3/2007, de 19 de diciembre, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, sobre los contratos de liquidez a los efectos de su aceptación como práctica de mercado.
- Reglamento (CE) nº 2273/2003 de la Comisión, de 22 de diciembre de 2003, por el que se aplica la Directiva 2003/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las exenciones para los programas de recompra y la estabilización de instrumentos financieros.

aquellos otros que derivan de la condición de propietario, lo que podría resultar en una eventual perversión de su deber de actuar en el mejor interés social así como a una distorsión de la función fiscalizadora que la junta general realiza respecto de los administradores en el desempeño de sus funciones<sup>2</sup>.

Por todas estas (así como otras) razones, la legislación ha venido imponiendo ciertos límites a la posibilidad de mantener capital social en autocartera (límites que afectan únicamente a los títulos representativos del capital social y no a otros instrumentos negociables).

## II. 1. - Por qué existen límites a la autocartera.

### 1. Adquisiciones originarias

El artículo 134 LSC prohíbe taxativamente la adquisición originaria de acciones o participaciones propias o de la sociedad dominante, esto es, la suscripción o asunción de dichas acciones o participaciones en el mo-

mento de su emisión.

### 2. Adquisiciones derivativas

Se establecen distintos límites para la adquisición de acciones o participaciones ya emitidas para la sociedad de responsabilidad limitada ("SL") y la sociedad anónima ("SA").

Dichos límites pueden resumirse como sigue, dependiendo del tipo social:

Para las sociedades de responsabilidad limitada: sólo se permite la adquisición de participaciones sociales propias o de acciones o participaciones de su dominante (artículo 140 LSC) cuando dichas acciones o participaciones:

- (i) formen parte de un patrimonio adquirido a título universal o sean adquiridas a título gratuito, o como consecuencia de una adjudicación judicial para satisfacer un crédito de la sociedad contra el titular de las mismas;
- (ii) se adquieran en ejecución de un acuerdo de reducción del capital adoptado por la junta general<sup>3</sup>;
- (iii) se adquieran por virtud de un derecho de adquisición preferente estatutario de la propia sociedad antes de que el

<sup>2</sup> De todo lo anterior, se puede colegir que la ratio legis es muy similar a la de la prohibición de asistencia financiera a la que se hará referencia más adelante.

<sup>3</sup> Se plantean dos cuestiones:

- i) si en el caso de reducción de capital, a pesar de no establecerlo expresamente la ley, es obligatoria la dotación de reserva, y
- ii) en caso de respuesta afirmativa, el quantum de dicha reserva, si es por el valor nominal de las acciones o por el importe recibido por los socios.

En atención a la primera pregunta, entendemos que la constitución de una reserva temporalmente indisponible es obligatoria pues el riesgo para terceros se mantiene ya que en todos los casos la reducción de capital supone la desaparición de recursos patrimoniales que de forma indirecta protegen a los acreedores.

En lo que respecta a la segunda, siguiendo a la RDGRN 16 de noviembre de 2006, el quantum es el valor nominal de las participaciones amortizadas.

Asimismo, en materia de tutela de los acreedores, la RDGRN 27 de marzo de 2001 dispone que la defensa de sus intereses se regula a través de tres mecanismos: uno de ellos de carácter preventivo, potestativo y estatutario, consistente en el derecho de oposición (artículo 333 LSC) y dos alternativos que operan con posterioridad a la adopción del acuerdo, que son la responsabilidad solidaria (artículo 331 LSC) o la constitución de reserva indisponible (artículo 332 LSC) –los dos últimos explicados ut supra-. El artículo 333 LSC dispone "los estatutos podrán establecer que ningún acuerdo de reducción de capital que implique restitución de sus aportaciones a los socios pueda llevarse a efecto sin que transcurra un plazo de tres meses a contar desde la fecha en que se haya notificado a los acreedores". El principal problema que se detecta es que este derecho, al contrario de lo que sucede en las SAs, no opera ex lege, sino que ha de constar expresamente en los estatutos, lo que en la práctica parece complicado que suceda.

remate o adjudicación al acreedor devenga firme; o

(iv) pertenezcan a un socio separado o excluido de la sociedad, se adquieran como consecuencia de la aplicación de una cláusula restrictiva de la transmisión de las mismas, o sean participaciones transmitidas mortis causa y la adquisición haya sido autorizada por la junta general y se efectúe con cargo a beneficios o reservas de libre disposición.

En el caso de la sociedad anónima: la LSC establece un abanico de límites, condiciones y prohibiciones aplicables a la adquisición derivativa de autocartera por parte de una SA. Así:

(i) La adquisición es lícita de conformidad con el artículo 144 LSC, cuando:

1. las acciones propias se adquieran en ejecución de un acuerdo de reducción del capital adoptado por la junta general de la sociedad<sup>4</sup>;
2. las participaciones o acciones a adquirir formen parte de un patrimonio adquirido a título universal;
3. las participaciones o las acciones que estén íntegramente liberadas sean adquiridas a título gratuito; y
4. cuando las participaciones o las acciones íntegramente liberadas se adquieran como consecuencia de una adjudicación judicial para satisfacer un crédito de la sociedad frente a su titular.

(ii) Por otro lado, el artículo 146 LSC establece adquisiciones de autocartera que también puede llevar a cabo una SA, siempre y cuando se cumplan una serie de condiciones, según se describen a continuación:

1. que la adquisición haya sido autorizada mediante acuerdo de la junta general.

El acuerdo debe establecer las modalidades de la adquisición, el número máximo de participaciones o de acciones a adquirir, el contravalor mínimo y máximo cuando la adquisición sea onerosa y la duración de la autorización, que no podrá exceder de cinco años, así como una mención expresa a la entrega de las acciones a adquirir por los trabajadores o administradores de la sociedad directamente o como consecuencia del ejercicio de derechos de opción de que aquéllos sean titulares, cuando ésa sea la finalidad de la adquisición.

Deberá añadirse la aprobación de la junta general de la sociedad dominante cuando la adquisición tenga por objeto participaciones o acciones de la misma; y

2. que la adquisición, sumada a la autocartera existente, no produzca el efecto de que el patrimonio neto resulte inferior al importe del capital social más las reservas legal o estatutariamente indisponibles.

(iii) El valor nominal de las acciones adquiridas directa o indirectamente, sumándose al de las que ya posean la sociedad adquirente y sus filiales y, en su caso, la sociedad dominante y sus filiales, no podrá ser superior al 20 por cien del total del capital social para sociedades no cotizadas (10 por cien para las cotizadas, conforme al artículo 509 LSC).

(iv) Por último, queda prohibida la adquisición por la sociedad de acciones propias parcialmente desembolsadas (lo contrario equivaldría a una condonación de los dividendos pasivos), salvo que la adquisición sea a título gratuito, y de las que lleven aparejada la obligación de realizar prestaciones accesorias.

4 En los artículos 334 a 337 LSC se regula la tutela de los acreedores de las sociedades anónimas que en este caso se identifica con el derecho de oposición que opera directamente, sin necesidad de estar recogido en los estatutos (posiblemente por esta razón no se haga referencia a la responsabilidad solidaria).

## II. 2. - Consecuencias

Podemos sistematizar las consecuencias derivadas de la existencia de los límites a la autocartera en la LSC en torno a los siguientes conceptos:

1. Nulidad de pleno derecho del negocio jurídico

Tal es la consecuencia en los siguientes supuestos:

(a) adquisición originaria por parte de una SL (artículo 135 LSC);

(b) adquisición derivativa por parte de una SL, fuera de los casos permitidos bajo el artículo 140 LSC; y

(c) adquisición derivativa por parte de una SA vulnerando la prohibición del artículo 146.4 LSC (prohibición de adquirir acciones parcialmente desembolsadas, salvo a título gratuito, y de las que lleven aparejada la obligación de realizar prestaciones accesorias).

2. Obligación de enajenar la autocartera

Las sociedades adquirentes de autocartera están obligadas a su enajenación en los siguientes casos, plazos y condiciones:

(a) Enajenación en el plazo máximo de un año:

(i) en el caso de adquisición derivativa por parte de una SL de acciones o participaciones de su sociedad dominante, no pudiendo efectuarse dicha enajenación a un precio inferior al valor razonable de las participaciones (artículo 141 LSC);

(ii) en el caso de una adquisición derivativa por parte de una SA sin respetar las condiciones establecidas en el artículo 146 LSC (salvo las de su apartado 4 que, como ya se ha mencionado anteriormente, derivan en nulidad de pleno derecho); y

(iii) en el caso de adquisición originaria por parte de una SA.

Para este supuesto, por más que la propiedad de las acciones indebidamente suscritas sea de la

propia sociedad infractora, se establece un específico régimen de responsabilidad por el desembolso de la autocartera suscrita en contravención de la prohibición del artículo 134 LSC. En caso de acciones propias, responsabilidad de los accionistas fundadores o de los promotores y, en caso de aumento de capital, de los administradores; en caso de acciones o participaciones de la sociedad dominante, responsabilidad de los administradores de la sociedad adquirente y de la dominante, con carácter solidario.

Cabe, no obstante, exención de la referida responsabilidad para quienes demuestren no haber incurrido en culpa (culpa que, por lo tanto, se presume, recayendo la carga de la prueba en el presuntamente responsable).

(b) Enajenación en el plazo máximo de tres (3) años:

(i) adquisición derivativa por parte de una SL de acciones o participaciones propias (artículo 141 LSC);

(ii) adquisición derivativa por parte de una SA de participaciones o acciones que formen parte de un patrimonio adquirido a título universal o que estando íntegramente liberadas sean adquiridas a título gratuito, salvo que previamente hubieran sido amortizadas mediante reducción del capital social o que, sumadas a las que ya posean la sociedad adquirente y sus filiales y, en su caso, la sociedad dominante y sus filiales, no excedan del 20% (artículo 145 LSC) del total para sociedades no cotizadas (10% para las cotizadas, conforme al artículo 509 LSC).

En todos estos supuestos, la falta de enajenación en plazo obliga a la sociedad adquirente a la amortización de la autocartera mediante reducción de capital.

En este sentido, recae sobre los administradores la obligación de convocar inmediatamente junta general que decida sobre la preceptiva reducción de capital y se establece expresamente

la posibilidad u obligación de que cualquier interesado o los propios administradores, respectivamente, soliciten la reducción de capital al juez de lo mercantil del domicilio social.

### II. 3. - Estatuto jurídico de la autocartera

Fuera de los casos en que la adquisición de autocartera queda sancionada con nulidad de pleno derecho, además de las consecuencias descritas anteriormente, las acciones mantenidas en autocartera son objeto de un especial régimen de derechos previsto en los artículos 142 y 148 LSC para SLs y SAs, respectivamente, que se ha venido a denominar como el “estatuto jurídico” de la autocartera. Dicho estatuto específico podría resumirse en, fundamentalmente, las siguientes notas:

(a) suspensión del ejercicio del derecho de voto y demás derechos políticos, en el caso de las SAs, y de todos los derechos, en el caso de las SLs;

(b) derechos económicos inherentes a las acciones propias atribuidos proporcionalmente al resto de las acciones (excepción hecha del derecho a la asignación gratuita de nuevas acciones); y

(c) las acciones/participaciones propias se computarán en el capital a efectos de calcular las cuotas necesarias para la constitución y adopción de acuerdos en la junta.

Desde el punto de vista contable, se ha de establecer en el patrimonio neto una reserva indisponible equivalente al importe de las participaciones o acciones computado en el activo, que ha de mantenerse en tanto la autocartera no sea enajenada.

Por último, la autocartera obliga a incluir menciones específicas en el informe de gestión de la sociedad adquirente y, en su caso, en el de la so-

iedad dominante (en relación con los motivos de las adquisiciones y enajenaciones de la autocartera, número y porcentaje del capital, la contraprestación y aclaración sobre la tenencia directa o a través de persona interpuesta).

### II. 4. - Régimen sancionador

El artículo 157 LSC establece un específico régimen sancionador que tipifica como infracción tanto la vulneración de las prohibiciones, límites y condiciones como el incumplimiento de las obligaciones establecidas en el Capítulo VI del Título IV de la LSC (régimen que resultará asimismo de aplicación en caso de vulneración de la prohibición de asistencia financiera a la que más adelante nos referiremos).

La responsabilidad por estas infracciones recaerá sobre los administradores de la sociedad infractora y, en su caso, los de la sociedad dominante que hayan inducido a cometer la infracción. Se considerarán como administradores no sólo a los miembros del consejo de administración, sino también a los directivos o personas con poder de representación de la sociedad infractora.

La sanción puede ascender a una multa por importe de hasta el valor nominal de las participaciones asumidas o acciones suscritas o, en su caso, las no enajenadas o amortizadas. El incumplimiento del deber de enajenar o amortizar será considerado como infracción independiente, atendiendo para la graduación de la multa a la entidad de la infracción, así como a los perjuicios ocasionados a la sociedad, a los socios de la misma, y a terceros. Tanto las infracciones como las sanciones previstas prescriben en el plazo de tres (3) años, computados desde la fecha de la comisión de la infracción o desde el día siguiente al de la firmeza de la sanción, según corresponda.

En cuanto a la autoridad competente, las infracciones por parte de SLs se sancionarán previa

instrucción del procedimiento por el Ministerio de Economía y Hacienda, con audiencia de los interesados y conforme al Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora. En SAs, la competencia para la iniciación, instrucción y resolución de los expedientes sancionadores resultantes se atribuye a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

## II. 5. - Autocartera y asistencia financiera

Actualmente, en el contexto de las diversas operaciones de financiación habituales en nuestro mercado, una de las figuras más controvertidas y polémicas en nuestro derecho societario sigue siendo, sin duda, la asistencia financiera<sup>5</sup> (entendida como cualquier operación o negocio que implique, según corresponda, responsabilidad patrimonial de una sociedad por la deuda contraída por un tercero con motivo de su adquisición o la de una sociedad dominante o del grupo al que aquélla pertenezca).

La parquedad de las normas que imperativamente regulan su prohibición (cuyo fin, al igual que en la autocartera<sup>6</sup>, es preservar la integridad del capital social -y con ello los intereses de los accionistas minoritarios y de terceros- y el buen gobierno societario -evitando abusos de los administradores de la sociedad-), la carencia de desarrollo normativo y el escaso tratamiento que nuestros tribunales han dado hasta la fecha a esta materia<sup>7</sup>, la han convertido en una figura de cons-

trucción esencialmente doctrinal que suscita en la práctica no pocos problemas interpretativos y, en ocasiones, provoca cierta inseguridad jurídica en el mercado de operaciones de financiación.

La Ley de Sociedades de Capital establece en su artículo 150 que la sociedad anónima “no podrá anticipar fondos, conceder préstamos, prestar garantías ni facilitar ningún tipo de asistencia financiera para la adquisición de sus acciones o de participaciones o acciones de su sociedad dominante por un “tercero”.

Asimismo, en atención a que la autocartera y la asistencia financiera arriba indicada comparten régimen sancionador y ratio legis y habida cuenta de que desde un punto de vista financiero, la adquisición de autocartera se asemeja en sus efectos a una devolución de aportaciones sociales (que, como es sabido, es una figura que goza de una especial regulación tendente a la protección del principio de igualdad de trato entre socios y de protección de los intereses de terceros), no puede negarse que las operaciones de financiación de la adquisición de autocartera requieren extremar las precauciones en cuanto al estricto cumplimiento de todos los requisitos contenidos en la normativa aplicable.

Por tanto, con base en la interpretación de la palabra “tercero” (que entendemos incluye, entre otros, a accionistas y administradores pero que excluye a la propia sociedad de que se trate -ya que no puede ser un tercero respecto de sí misma-) y siempre y cuando la operación en cuestión se realice con base en motivos lícitos (y en estricto-

5 Nos referimos a la asistencia financiera en un contexto de adquisición accionarial (artículos 143 y 150 y ss. LSC) no intra-grupo (artículos 162 y ss. LSC).

6 Vid. supra Nota de pie nº 2 anterior.

7 Que tengamos conocimiento, únicamente existen 4 sentencias relevantes de nuestro Tribunal Supremo (de fechas, 20 de julio 2010, 2 de julio de 2012, 9 de diciembre de 2012 y 4 de septiembre de 2014) tratando esta materia (obiter dicta) si bien con interpretación “evolutiva” (tanto en cuanto a la consecuencia de la contravención como a la necesidad de verificar en el caso concreto la vulneración de la ratio legis más que en una interpretación literalista del precepto legal).

to cumplimiento de cualesquiera otros requisitos legales o estatutarios que puedan resultar de aplicación en cada momento), tales como:

- optimizar la estructura accionarial (incluso como medida defensiva frente a la compra por otros terceros),
- intentar estabilizar el valor de la compañía,
- ejecutar programas de recompra de acciones aprobados debidamente por los órganos societarios,
- cumplir con compromisos legítimos previamente asumidos (i.e. planes de remuneración suscritos con empleados),
- búsqueda de plusvalías futuras (con motivo de la venta del paquete accionarial adquirido), y/o
- los establecidos en los artículos 140 y 144 de Ley de Sociedades de Capital anteriormente referidos,

la operación en cuestión debería poder ser considerada lícita en tanto que no se estaría vulnerando ninguno de los motivos que justifican la ratio legis de la prohibición (nótese que la salida de caja y/o el endeudamiento incurrido en la implementación de la operación, no supondría en ese momento despatrimonialización alguna de la sociedad ya que lo anterior podría compensarse con un nuevo activo -la nueva participación accionarial- en su balance).

Lo anterior no quiere tampoco decir que cualquier operación de financiación de autocartera de una SA deba considerarse indubitadamente lícita sino que, en todo caso, deberán adoptarse en su implementación cuantas medidas resulten necesarias (adopción previa de los acuerdos societarios pertinentes, suscripción de financiación exclusivamente en términos de mercado, entre otros) para evitar que su firma y ejecución pueda

resultar en un vaciamiento patrimonial fraudulento que deteriore la situación financiera y patrimonial de la sociedad adquirente.

Debate distinto plantea la eventual legitimidad de las operaciones de financiación que pretenden dotar a una SL de la liquidez necesaria para poder hacer frente a la adquisición de participaciones propias (o de acciones/participaciones de su sociedad dominante) en ese momento titularidad de alguno/s de sus socios o de su sociedad dominante.

Aquí la duda es si, en tanto que el artículo 143 LSC determina que la sociedad de responsabilidad limitada *“no puede anticipar fondos, conceder créditos o préstamos, prestar garantía ni facilitar asistencia financiera para la adquisición de sus propias participaciones o de las participaciones creadas o las acciones emitidas por una sociedad del grupo al que la sociedad pertenezca”*, haciendo una omisión expresa del concepto *“tercero”* ello trae causa en una omisión involuntaria del legislador o en una diferencia buscada con el fin de intentar preservar el carácter cerrado propio de este tipo de sociedades.

Sin perjuicio de que hasta que no tenga lugar la pertinente aclaración al respecto por nuestro legislador no puede admitirse incondicionalmente una postura u otra al respecto<sup>8</sup>, entendemos que lo verdaderamente importante será analizar las circunstancias concurrentes del caso en cuestión para ver si la ratio legis de la prohibición resulta efectivamente vulnerada o no en modo alguno (siendo por tanto siempre determinante verificar que la sociedad deudora podrá seguir contando con el flujo de fondos necesario para hacer frente en plazo al endeudamiento incurrido y al resto de sus compromisos de pago asumidos en el desa-

<sup>8</sup> Ante esta incertidumbre, no ha sido inhabitual en la práctica la conversión previa de la SL en cuestión a SA con el fin de no contravenir el tenor literal de los artículos aquí objeto de estudio. Piénsese, asimismo, en operaciones en que la financiación de la operación de autocartera proyectada -siempre en condiciones de mercado- permitiría a la SL de que se trate devenir en sociedad unipersonal.

rrollo de su objeto social).

Así, en principio, habida cuenta de las precauciones societarias contenidas en nuestro ordenamiento societario (incluyendo la reserva contable antes mencionada), si en una operación concreta el endeudamiento específico incurrido es en términos de mercado y dicha operación ha sido previamente aprobada por los pertinentes órganos societarios, trae causa en alguno de los supuestos legalmente contemplados en el ya mencionado artículo 144 de la Ley de Sociedades de Capital, lo anterior podría perfectamente justificar la legitimidad de los motivos de tal operación ya que hacer una interpretación literalista del precepto podría dar lugar a un resultado distinto al que se buscaba proteger (al no haberse efectivamente dañado bien jurídico protegido alguno)<sup>9</sup>.

Finalmente, haremos referencia a la llamada "reversión de dividendos"<sup>10</sup>. Con el fin de permitir el cumplimiento de la obligación de dar salida a la autocartera más arriba referida, las compañías en ocasiones se ven obligadas a re-

currir a estrategias financieras consistentes en la remisión de una oferta a sus accionistas/socios para que apliquen cualquier eventual dividendo que les corresponda a la adquisición de acciones/participaciones de la sociedad en cuestión (normalmente con el pertinente descuento a su favor -descuento que será, sin duda, pieza esencial del éxito de la operación pretendida-).

Este supuesto, en tanto que se esté cumpliendo con obligaciones previas legalmente asumidas y no se esté produciendo salida de caja alguna injustificada, entendemos que (siempre que la operación en cuestión se implemente asimismo en estricto cumplimiento de cualesquiera otros requisitos legales o estatutarios que puedan resultar de aplicación en cada momento) debería de ser considerado como lícito (de hecho, cualquier eventual asistencia financiera prestada estaría últimamente destinada a permitir la enajenación de capital social y no para facilitar su compra por el actual socio/accionista<sup>11</sup>).

9 Vid. CARRASCO PERERA, A. Contra la nulidad de negocios de autocartera de participaciones sociales, en *Revista de Derecho de Sociedades*, núm. 39, págs. 339-355.

10 Vid. SÁNCHEZ DE ANDRÉS, A. Principios, casos y conceptos en materia de derechos de asignación gratuita de acciones, en *Estudios Homenaje a J. Girón Tena*, Madrid, 1991, págs. 898-899.

11 Supuesto absolutamente distinto sería aquél en que la sociedad objeto de adquisición (a la que la operación de financiación en cuestión viniese referida) contase con autocartera y dicha sociedad pretendiese pignorar dicha autocartera para garantizar la deuda en que su nuevo propietario incurriese para su adquisición (caso en que se estaría sin duda vulnerando la prohibición de asistencia financiera arriba mencionada).