

ESTUDIOS

POLÍTICAS PÚBLICAS Y BIENESTAR SOCIAL: EL NECESARIO DESPERTAR DE LA SOCIEDAD CIVIL

MIGUEL ÁNGEL TENAS ALÓS

DIRECTOR

RAFAEL BERNAD MAINAR

COORDINADOR

© Miguel Ángel Tenas Alós (Dir.), Rafael Bernad Mainar (Coord.) y autores, 2025

© ARANZADI LA LEY, S.A.U.

ARANZADI LA LEY, S.A.U.

C/ Collado Mediano, 9

28231 Las Rozas (Madrid)

www.aranzadilaley.es

Atención al cliente: <https://areacliente.aranzadilaley.es/publicaciones>

Primera edición: Octubre 2025

Depósito Legal: M-22360-2025

ISBN versión impresa: 978-84-1085-391-1

ISBN versión electrónica: 978-84-1085-392-8

Esta publicación está financiada gracias a la convocatoria de proyectos internos 2025 de la Universidad San Jorge

Diseño, Preimpresión e Impresión: ARANZADI LA LEY, S.A.U.

Printed in Spain

© ARANZADI LA LEY, S.A.U. Todos los derechos reservados. A los efectos del art. 32 del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba la Ley de Propiedad Intelectual, ARANZADI LA LEY, S.A.U., se opone expresamente a cualquier utilización del contenido de esta publicación sin su expresa autorización, lo cual incluye especialmente cualquier reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación, transmisión, envío, reutilización, publicación, tratamiento o cualquier otra utilización total o parcial en cualquier modo, medio o formato de esta publicación.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la Ley. Diríjase a **Cedro** (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

El editor y los autores no asumirán ningún tipo de responsabilidad que pueda derivarse frente a terceros como consecuencia de la utilización total o parcial de cualquier modo y en cualquier medio o formato de esta publicación (reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación pública, transformación, publicación, reutilización, etc.) que no haya sido expresa y previamente autorizada.

El editor y los autores no aceptarán responsabilidades por las posibles consecuencias ocasionadas a las personas naturales o jurídicas que actúen o dejen de actuar como resultado de alguna información contenida en esta publicación.

ARANZADI LA LEY no será responsable de las opiniones vertidas por los autores de los contenidos, así como en foros, chats, u cualesquiera otras herramientas de participación. Igualmente, ARANZADI LA LEY se exime de las posibles vulneraciones de derechos de propiedad intelectual y que sean imputables a dichos autores.

ARANZADI LA LEY queda eximida de cualquier responsabilidad por los daños y perjuicios de toda naturaleza que puedan deberse a la falta de veracidad, exactitud, exhaustividad y/o actualidad de los contenidos transmitidos, difundidos, almacenados, puestos a disposición o recibidos, obtenidos o a los que se haya accedido a través de sus PRODUCTOS. Ni tampoco por los Contenidos prestados u ofertados por terceras personas o entidades.

ARANZADI LA LEY se reserva el derecho de eliminación de aquellos contenidos que resulten inveraces, inexactos y contrarios a la ley, la moral, el orden público y las buenas costumbres.

Nota de la Editorial: El texto de las resoluciones judiciales contenido en las publicaciones y productos de ARANZADI LA LEY, S.A.U., es suministrado por el Centro de Documentación Judicial del Consejo General del Poder Judicial (Cendoj), excepto aquellas que puntualmente nos han sido proporcionadas por parte de los gabinetes de comunicación de los órganos judiciales colegiados. El Cendoj es el único organismo legalmente facultado para la recopilación de dichas resoluciones. El tratamiento de los datos de carácter personal contenidos en dichas resoluciones es realizado directamente por el citado organismo, desde julio de 2003, con sus propios criterios en cumplimiento de la normativa vigente sobre el particular, siendo por tanto de su exclusiva responsabilidad cualquier error o incidencia en esta materia.

Índice general

Página

CIUDADANÍA, JUSTICIA SOCIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE: PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS (ODS 16)

RAFAEL BERNAD MAINAR	13
1. Introducción: conexión entre la justicia social y los objetivos de desarrollo sostenible (ODS)	13
2. ODS 16 paz, justicia e instituciones sólidas	18
2.1. <i>Una visión introductoria</i>	18
2.2. <i>Una sociedad justa, pacífica e inclusiva como base de la cultura de paz</i>	22
2.3. <i>Una sociedad igualitaria a través del acceso universal a la justicia</i>	28
2.4. <i>Una sociedad responsable sustentada en instituciones eficaces e inclusivas: el valor de la ciudadanía</i>	35
Bibliografía	41

FORMACIÓN PARA UNA CIUDADANÍA COMPROMETIDA CON LA JUSTICIA SOCIAL. LA APORTACIÓN DEL APRENDIZAJE-SERVICIO A LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR

DRA. ARANTZAZU MARTÍNEZ ODRÍA	47
1. Introducción	47
2. La urgencia de repensar la educación: los organismos internacionales y la rehumanización de la educación	49

3. La responsabilidad social y las instituciones de educación superior	55
4. El aprendizaje-servicio como propuesta pedagógica para la formación para el compromiso social	61
4.1. <i>Hacia una comprensión integradora del aprendizaje-servicio</i>	61
4.2. <i>Breve recorrido a la evolución de la conceptualización del aprendizaje-servicio</i>	62
4.3. <i>Elementos configuradores del aprendizaje-servicio</i>	64
4.4. <i>Beneficios derivados del desarrollo de proyectos de aprendizaje-servicio en la educación superior y su institucionalización</i>	68
5. Un ejemplo de institucionalización del aprendizaje-servicio en las Instituciones Católicas de Educación Superior: el programa Uniservitate	70
6. Conclusión	71
Bibliografía	73

DEPORTE Y JUSTICIA SOCIAL

JAVIER RODRÍGUEZ TEN	83
1. Introducción	83
1.1. <i>La justicia social</i>	83
1.2. <i>El deporte</i>	87
1.3. <i>La justicia social y el deporte</i>	91
2. El deporte como plataforma para la justicia social	94
2.1. <i>El deporte - educación</i>	94
2.2. <i>El deporte competitivo</i>	99
2.3. <i>El deporte inclusivo y adaptado</i>	104
2.4. <i>El deporte espectáculo o profesional</i>	105
A) Los principios de solidaridad y mérito deportivo	106
B) El papel de los deportistas	113
3. Justicia social y políticas públicas deportivas	117

	<u>Página</u>
4. Conclusiones	126
Bibliografía	127

EL COMPLEJO EQUILIBRIO ENTRE JUSTICIA SOCIAL Y LIBERTAD DE MOVIMIENTO POR LA IMPOSICIÓN DEL AUTOMÓVIL ELÉCTRICO. LA POSIBLE SOLUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS CHINOS

DR. D. MIGUEL ÁNGEL TENAS ALÓS	131
1. Estado de la cuestión	134
2. Las controvertidas normativas que fomentan la adquisición de automóviles eléctricos	140
3. Los automóviles chinos y su normativa	145
3.1. <i>La problemática con la normativa sobre diseño de los automóviles chinos en su país en las últimas décadas</i>	145
3.2. <i>El automóvil chino en Europa, en la actualidad</i>	152
4. La situación actual del sector del automóvil en Europa	156
5. ¿Solventan los automóviles chinos los problemas de justicia social derivados de los vehículos eléctricos?	164
Bibliografía	167

El complejo equilibrio entre justicia social y libertad de movimiento por la imposición del automóvil eléctrico. La posible solución de los vehículos chinos

DR. D. MIGUEL ÁNGEL TENAS ALÓS

Profesor USJ

Co-Investigador Principal de Grupo Economius-J.

SUMARIO: 1. ESTADO DE LA CUESTIÓN. 2. LAS CONTROVERTIDAS NORMATIVAS QUE FOMENTAN LA ADQUISICIÓN DE AUTOMÓVILES ELÉCTRICOS. 3. LOS AUTOMÓVILES CHINOS Y SU NORMATIVA. 3.1. *La problemática con la normativa sobre diseño de los automóviles chinos en su país en las últimas décadas.* 3.2. *El automóvil chino en Europa, en la actualidad.* 4. LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN EUROPA. 5. ¿SOLVENTAN LOS AUTOMÓVILES CHINOS LOS PROBLEMAS DE JUSTICIA SOCIAL DERIVADOS DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS? BIBLIOGRAFÍA.

Si bien la invención del automóvil tuvo como fin inicial más la competición y el uso por las élites, rápidamente cambió la percepción del mismo, para ser considerado como un objeto que dotaba de libertad de circulación y movimiento a conductores y familias, pues podían emplearlo para ir a cuantos lugares desearan. La popularización general de los vehículos —especialmente en Europa y países con recursos— y la fabricación en masa permitieron que, prácticamente todo aquel que quisiera, en los países más desarrollados, fuera propietario de un auto-

móvil —o se sirviera de él, bien en régimen de alquiler o como mero pasajero— y lo emplease tanto para el ocio como para dirigirse al lugar de trabajo.

En la actualidad, sin embargo, varios de estos paradigmas están cambiando, pues los precios de los vehículos resultan cada vez mayores, tanto por la necesidad de incorporación de nuevas tecnologías en materia de seguridad —que, además, están implicando la desaparición de los automóviles de pequeño tamaño, precisamente los más económicos— como, especialmente, por la llegada de nuevas tecnologías disruptoras —comenzando por el automóvil eléctrico, supuestamente más sencillo y ecológico, pero cuya cadena de suministro resulta más compleja y con mayores costes, especialmente en lo relativo al desarrollo de los mismos y la extracción de materias primas para su componente más importante y costoso; las baterías; y siguiendo con la pretendida y compleja conducción autónoma.

En lo concerniente al automóvil eléctrico —si bien actualmente son los híbridos de autonomía extendida los que ostentan el mayor número de ventas—, uno de los caballos de batalla principales debería ser la consecución de energía limpia —pues de otro modo, carece de sentido la utilización de automóviles eléctricos—. Esto se ha convertido en un problema para los consumidores, que se enfrentan al riesgo de encontrar dificultades a la hora de poder surtir de electricidad a sus vehículos y, además, el coste de adquisición de los automóviles se ha elevado notablemente, lo que está, en palabras de algunos expertos, implicando que las clases medias de los países, especialmente europeos —pues la legislación en esta materia resulta más restrictiva y exigente—, no puedan permitirse la adquisición de un vehículo, dando lugar a posibles vulnerabilidades que, si bien no impiden la continuidad de su vida cotidiana, sí suponen un menoscabo importante en la calidad de vida disfrutada en las décadas pasadas.

Esta premisa puede parecer exagerada, ya está pudiendo corroborarse en el mercado, pues algunas compañías están reduciendo su gama de automóviles económicos —ha desaparecido el Ford Fiesta, por ejemplo, un icono automovilístico de especial relevancia además en nuestro país, dado que venía desde su primera generación fabricándose en territorio español—.

Este trabajo pretende analizar si todos estos factores están dando lugar a la aparición de esta nueva vulnerabilidad, como sería la dificultad

del ejercicio de la libertad de movimiento, pero especialmente si la solución a este problema es la más inesperada; la llegada a territorio europeo de los automóviles chinos. Deviene importante el análisis de vulnerabilidades no solo presentes, sino de aquellas que pueden convertirse en realidad, pues adelantarse a su producción supone en muchas ocasiones la posibilidad de implementar políticas públicas o tomar medidas para evitar que finalmente tengan lugar o, cuanto menos, reducir lo máximo posible su impacto en los consumidores.

En los últimos años, la venta de automóviles eléctricos ha ido aumentando de manera significativa en el continente europeo, especialmente en los países nórdicos, algunos de los cuales han procedido ya a la retirada de incentivos a la adquisición de vehículos con estas mecánicas. La cuestión del automóvil eléctrico no es baladí para el consumidor medio, ya que se enfrenta a importantes barreras de entrada en el acceso a los mismos, pues el precio de compra de estos vehículos es notoriamente superior al que tienen los de combustión.

Quizá el menos preocupante para un comprador es el rápido avance de la tecnología eléctrica —o híbrida— que implicará que su vehículo quede pronto obsoleto y se deprecie —esto último preocuparía a quien lo adquiriera con la convicción de venderlo un tiempo después en el mercado de automóviles usados—. Esta cuestión, no obstante, ya está produciendo ciertos problemas a los fabricantes chinos, dado que presentan novedades y actualizaciones técnicas de sus modelos con gran rapidez, implicando que las unidades que se encuentran disponibles en los concesionarios de su propio país —más todavía aquellas que llegan en barco a nuestro continente— queden desfasadas respecto al modelo más reciente.

Pero otros problemas resultan más acuciantes. Estos serían la dificultad de encontrar puntos de recarga adecuados y el tiempo necesario para tener la batería en su máximo —si bien van apareciendo más puntos de recarga y reduciéndose los tiempos necesarios—; el precio de adquisición del modelo —notoriamente mayor que el de sus versiones de combustión; si bien otro punto que demuestra que el nivel adquisitivo de los compradores de automóviles eléctricos es el período temporal que transcurre entre la compra de un vehículo y otro por parte de los conductores (en un modelo de combustión interna el cambio se produce cada doce años y medio, mientras que, en el eléctrico, cada tres y medio)— o los costes de los seguros —mucho mayores— y reparaciones. Pueden añan-

dirse otras circunstancias menores —por su incidencia o implicar un cambio de hábitos relativamente sencillo—, como los incidentes de automóviles eléctricos que se han prendido fuego, la entrega de potencia inmediata o cuestiones semejantes.

Dicho aumento en las cifras comerciales tiene, no obstante, mucho de artificial, pues no es tanto la libre decisión del comprador, sino la aplicación de normativas cada vez más restrictivas con los automóviles de combustión interna —si bien es cierto que las sanciones a fabricantes por porcentaje de ventas de automóviles eléctricos se han visto congeladas por un período extra de dos años, al entender el legislador europeo que las circunstancias del mercado no resultan propicias; pero teniendo como telón de fondo real la poca aceptación del automóvil eléctrico por los consumidores en sus condiciones actual y, muy especialmente, la llegada de vehículos chinos—. Se mantiene, de todos modos, en una clara demostración simplista y excesivamente optimista, la prohibición de venta de automóviles de combustión a partir del año 2035 en territorio europeo, cuestión que comienza a estar en entredicho, a pesar de la convicción de la Unión Europea de alcanzar un sector del transporte que, en su totalidad, sea neutro en emisiones de carbono para el año 2050.

1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

El sector automovilístico constituye, en la actualidad, uno de los sectores de negocio más importantes que existen, tanto en España como en la Unión Europea. En lo concerniente a nuestro país, si consideramos los trabajadores que se dedican al sector en su conjunto —fabricación, venta y reparación de vehículos—, encontramos que a finales de 2024 había más de 2,21 millones de personas trabajando en el mismo, implicando además un empleo considerado de calidad. Los resultados, no obstante, demuestran que ha producido pérdida de empleo en el sector, concretamente, algo más de 155.000 empleos según datos del año anterior. Otras contabilizaciones, como las de ANFAC, ofrecen datos parecidos, cifrando que, de manera indirecta, el número de empleos del sector del automóvil asciende a 1'89 millones de personas, lo que supone el 9% del total.

Además, debe considerarse el sector de la automoción como vertebrador del territorio español, influyendo también en la consolidación de población en algunos territorios. Todo ello, porque la incidencia del mis-

mo no se limita única y exclusivamente a zonas concretas, sino que se dispone en nuestro país de un total de 17 fábricas, que se encuentran situadas en 10 Comunidades Autónomas. Sin olvidar, además, que las fábricas generan una importante red de fábricas de componentes.

Las cifras económicas derivadas del sector resultan en una tremenda relevancia en nuestro país y en la Unión Europea, también en las ventas de automóviles y su importancia. De hecho, si nos circunscribimos a territorio europeo, en 2024 se vendieron 10,6 millones de automóviles, suponiendo no obstante un claro retroceso con respecto al año 2019, cuando se matricularon 15,3 millones de unidades.

Pero debe reconocerse que la influencia del automóvil es mucho mayor. Por un lado, permite la libertad de movimiento de gran parte de la población, así como la posibilidad de acudir a sus puestos de trabajo, entre otros. Deviene, por tanto, como un importante bien que sirve tanto para el ocio como para la vida profesional.

En otro aspecto, resulta claro que el automóvil implica un importante problema en cuestiones medioambientales y, por extensión, de salud no ya solo del planeta, sino también de la población. Tal es así, que se vienen promulgando diversas normas con una clara intención en todas ellas; reducir lo máximo posible la contaminación generada por los vehículos.

Existen diversos estudios que han incidido en los problemas de salud derivados de la contaminación, en la que las emisiones de los automóviles influyen —si bien no son el único factor, cuestión que en muchas ocasiones parece ser soslayada u olvidada por los legisladores y medios de comunicación—. Entre los estudios que se han dedicado a analizar el impacto de la contaminación, podemos encontrar el de Vargas (2005, p. 79), que analizó la contaminación considerándola como un determinante de la salud, relacionado el crecimiento económico y la globalización con la aparición de nuevos riesgos para la salud. Como indica dicho estudio, alrededor del 20% de las enfermedades de todo el planeta pueden ser causadas por factores ambientales, sin contar con la aparición de ciertas discapacidades que también podrían asociarse a la contaminación. En concreto, el mencionado autor estudió los efectos de la contaminación del aire en la salud humana, demostrando y concluyendo que los menores, los adultos mayores y las mujeres embarazadas resultaban notoriamente más vulnerables a los efectos de la contaminación del aire que el resto de seres humanos.

En la misma línea, Garza y Cantú (2002) ahondaron en este enfoque ecosistémico, en el que se relacionaba la salud de las mujeres embarazadas y la calidad del aire, demostrando la correlación entre las emisiones contaminantes de los vehículos en las grandes ciudades y la afectación del desarrollo neurológico y metabólico de los bebés.

En general, en las últimas décadas han sido numerosos los estudios que están analizando y demostrando la incidencia de la contaminación del aire en la salud de las personas, provocando un aumento de las enfermedades como asma, bronquitis y deterioro de la función pulmonar (Tellés-Royo et al, 1997, p. 39; Romero *et al.*, 2006, p. 44). A su vez, estos problemas de contaminación del aire repercuten directamente sobre la salud pública debido al incremento de los servicios médicos que, irremediablemente, generan.

Respecto a la cuestión de la contaminación generada por los automóviles, se han ido promulgando diversas normativas en las últimas décadas, cuyo inicio debe situarse en la aprobación de la norma Euro 0, de 1988, y que está experimentando su culmen en la actualidad, con una normativa que, en teoría, prohibirá la venta de automóviles de combustión en 2035.

Por lo tanto, puede entenderse —y de hecho, es algo que el propio legislador ha indicado— que se está abogando por la potenciación del automóvil eléctrico —sin prohibir, pero sin apostar tampoco por otras energías alternativas realmente, algo que resultaría necesario, máxime viendo el lento progreso de las ventas de los automóviles eléctricos y el importante precio de venta de los mismos, inalcanzable para muchos potenciales compradores— en detrimento de los vehículos de combustión interna —tanto diésel como gasolina, e incluso híbridos— y renegando de opciones que parecían tener cierto recorrido, como los combustibles sintéticos, cuya implementación resulta algo más permisiva en la actualidad debido a una modificación de la normativa, impulsada por los fabricantes alemanes.

Cuestión distinta estriba en los gustos de los consumidores y los precios de los vehículos eléctricos, pues la impresión que subyace es que los legisladores circulan en una dirección, y las necesidades de los compradores por un camino radicalmente distinto, pues el automóvil eléctrico implica unos costes de adquisición mucho mayores, en la mayoría de los casos, que sus homólogos de combustión interna. Resulta cierto que los expertos señalan que el mantenimiento de los vehículos eléctricos es

más sencillo y, por tanto, económico, pero dichos expertos olvidan reseñar los mayores riesgos inherentes a costes derivados del vehículo eléctrico, como la potencial subida de la tarifa de la luz cuando todos utilicen dicha energía, el riesgo de incendio —si bien han sido pocos casos, afecta a muchos las recomendaciones de aparcar alejados de otros vehículos o la prohibición de dejarlos en el interior de ciertos garajes o espacios cerrados—, o los importantes costes de reparación de algunas piezas, que han supuesto en ocasiones que automóviles prácticamente nuevos, con un golpe de sencilla reparación, terminen siendo achatarrados por los costes de reparación —y todo ello también ha supuesto un aumento indirecto de coste, con la subida de los precios de los seguros obligatorios a este tipo de vehículos—.

No puede hablarse de medidas que perjudiquen legalmente los intereses de los consumidores, pero el precio que tienen los automóviles en la actualidad parece estar polarizándose, quedándose disponibles las opciones de adquisición de automóviles de lujo —algunas firmas como BMW o Mercedes-Benz ya han indicado que van a centrarse en sus modelos de mayor beneficio económico, lo que implica las versiones superiores de sus vehículos—, o las opciones de bajo coste, eliminándose por tanto la denominada clase media. Existe, no obstante, un reciente estudio que asegura que el notorio incremento de los precios de los automóviles no se debe a la inflación o a las inversiones en I+D relativas a automóviles eléctricos o conducción autónoma, sino que son el resultado de las decisiones de las propias firmas automovilísticas. En tal sentido

En lo respectivo a estas medidas legislativas tendentes a la reducción de la contaminación, podemos encontrar su base en la propia Constitución Española, que señala en su artículo 45, epígrafe primero, que *«Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo»*.

El punto segundo indica la obligación de los poderes públicos de utilización racional de los recursos naturales. Finalmente, el punto tercero incluye la posibilidad de sanciones penales o administrativas para quienes incumplan la norma, recogiendo delitos específicos en el Código Penal. En este sentido, en la normativa española pueden encontrarse, por ejemplo, el delito ecológico recogido en el artículo 325 del Código Penal, los delitos que se encuentran relacionados con el tratamiento y el traslado de los residuos peligrosos —artículo 326 del Código Penal— y los delitos de prevaricación

en cuestiones medioambientales, regulados en el artículo 329 del Código Penal.

Este cuerpo legal, no obstante, adopta un concepto de daño ambiental en el que se incluyen los daños ocasionados a las personas, así como los medioambientales o ecológicos (Arbues y Labrador, 1998, p. 11), resultando distinto al concepto de daño ambiental aplicable en Derecho civil (Palacios, 2013, p. 122) y dificultando, por tanto, su aplicación.

En la actualidad, resulta evidente que el cambio climático está afectando a todo el planeta, y la contaminación generada por los medios de transporte, así como otras muchas actividades humanas —como el sector industrial, el aeronáutico o el naval—, es uno de los principales factores de la misma. Desde los años sesenta, en la ciudad de Los Ángeles, en Estados Unidos —pero se ha producido con posterioridad en otras urbes—, viene produciéndose el fenómeno conocido como *smog* fotoquímico.

En los últimos años, resulta habitual la aparición de nubes de polución en ciudades importantes, especialmente en China y Estados Unidos. En muchas ocasiones, la principal —y casi única— medida adoptada por los legisladores es la prohibición de circulación de determinados automóviles, habitualmente basándose en un sistema de matrículas pares o impares.

No sólo la afección al medio ambiente, también evidentes problemas en la salud de las personas, pues los expertos lo consideran en la actualidad como un agente cancerígeno. En varios de los principales estudios realizados en la materia (Arroyo, Díez *et al.*, 2019; Arroyo, Linares *et al.*, 2019), se identifica su existencia con la producción de mayor número de partos prematuros en España y la reducción del peso de los recién nacidos o la incidencia directa en 500 muertes anuales (Díaz *et al.*, 2018). Igualmente, más de 650 ciudades presentan una relación directa entre el aumento de la contaminación y de la mortandad (Liu *et al.*, 2019).

En la actualidad, es igualmente conocida la existencia de una estrecha relación entre medio ambiente y salud (Mezzetti, 1996, p. 30). Resulta, por lo tanto, evidente que el deterioro medioambiental incide en la salud de las personas (Alonso, 1995, p. 24). Cuestión distinta será el análisis pormenorizado de cuáles son las causas concretas para la producción de los índices de contaminación existentes en las distintas ciudades y áreas geográficas.

Lo que resulta evidente, por tanto, es la estrecha relación existente entre la contaminación atmosférica y su incidencia en problemas de salud para los seres humanos, provocando notables perjuicios, enfermedades, discapacidades y fallecimientos.

Las normativas tienen como objetivo la reducción de estos problemas ajustando las emisiones de los automóviles, entre otros factores. Estos cambios suponen no solo la introducción del automóvil eléctrico —resultado no ya simplemente de la petición del propio mercado y los compradores, sino especialmente de la reglamentación—, sino también mayores exigencias en materia de seguridad —tanto activa como pasiva— y el desarrollo del polémico vehículo de conducción autónoma. Cuestiones, todas ellas, que están suponiendo costes muy elevados para los fabricantes, lo que inexorablemente está traducándose en fusiones entre compañías, adquisiciones, convenios de colaboración para el desarrollo y fabricación de modelos específicos o desapariciones.

Por el contrario, también están apareciendo algunas otras firmas automovilísticas, si bien en su mayoría integradas en algún gran grupo ya existente, lo que implica que los oferentes continúan, en esencia, siendo prácticamente los mismos en este sentido. Si bien en la nota al pie se recogen algunos ejemplos, otros todavía más recientes señalan directamente al tema que nos ocupa; el automóvil chino. No solo por las compañías propias que están creando, sino por las que están destacando en el panorama europeo, recuperando nombres del pasado. En tal sentido, destaca la irrupción —retorno, mejor dicho— de MG, compañía tradicionalmente británica que actualmente se encuentra bajo propiedad china pero vendiendo sus automóviles en nuestro continente y, todavía más próxima en el tiempo, la firma española Ebro, que los aficionados más veteranos recordarán por sus furgonetas comerciales. De cara a futuro, parece que el plan también existe respecto a Santana, como hemos señalado anteriormente.

Todos estos cambios de paradigma implican la necesidad de estudio no solo respecto a la normativa europea, sino también en lo concerniente al automóvil chino. En primer lugar, en lo referente a su normativa, tanto pasada —pues de aquellos tiempos llegan sus fortalezas y debilidades— como presente, así como la posible afección al mercado automovilístico europeo, tanto desde la perspectiva de su respeto al Derecho de la competencia, como en lo concerniente a la afección que puede suponer a las compañías europeas.

2. LAS CONTROVERTIDAS NORMATIVAS QUE FOMENTAN LA ADQUISICIÓN DE AUTOMÓVILES ELÉCTRICOS

No existen dudas respecto a los problemas medioambientales causados por la emisión de gases por los vehículos, pero la cuestión no radica ya únicamente en lo reseñado, sino en lo problemático que puede resultar la solución propuesta por el legislador, ya que las medidas no tienen en cuenta las dificultades económicas de muchos consumidores —las ayudas no cubren gran parte del coste de un automóvil eléctrico, y se pagan tiempo después de la adquisición del vehículo—. Del análisis del texto recogido en la Norma Euro 7 se advierte que las principales consecuencias se producirán en el año 2035, y que supondrá un cambio sustancial —si no histórico— en el mercado automovilístico. El Parlamento Europeo aprobó la medida que implica la prohibición de venta de vehículos de combustión interna en territorio europeo a partir del año 2035 —medida que, no obstante, se encuentra en tela de juicio actualmente, pues varios Estados Miembros, y la mayoría de compañías automovilísticas, se han posicionado en contra en los últimos meses—. La controvertida medida se refiere únicamente a la venta de vehículos nuevos, lo que implica que resultará posible tanto la circulación con los vehículos que ya se encuentren vendidos —al menos, durante un período temporal concreto— como la venta de vehículos de segunda mano que empleen mecánicas de combustión. Además, se contempla la prohibición de venta de automóviles que dispongan de algún tipo de mecánica de combustión interna —la normativa española, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, situaba esta fecha en el año 2040, si bien recogía el establecimiento de un porcentaje concreto para el año 2030—, pretendiendo además alcanzar la neutralidad en emisiones para el año 2050 en lo relativo a los automóviles de turismo y también los comerciales. La medida del año 2040 impediría la venta de vehículos híbridos, que son los que mayor éxito comercial están obteniendo en la actualidad, y la categoría en la cual los fabricantes chinos están consiguiendo sus mejores ventas.

Respecto a la cuestión de la normativa española señalada para el año 2030, el artículo 14.1 indica tanto la Administración General del Estado, como las Comunidades Autónomas y las respectivas Entidades Locales, encargándose cada institución dentro de sus competencias, deberán adoptar las medidas necesarias para alcanzar la neutralidad de emisiones de los automóviles que circulen por su territorio en el año 2040, pero fija el año 2030 como el señalado para fijar los objetivos de

penetración en la circulación de los vehículos matriculados con nulas o bajas emisiones. Esta comprobación, meramente porcentual, no deja de ser una consideración idónea, alejada de la realidad en la práctica, pues si el porcentaje de automóviles de combustión interna se ha reducido notablemente según las previsiones, pero son los que más kilómetros acumulan en las familias que también poseen un vehículo de nulas emisiones, el objetivo prioritario y el espíritu de la ley no estarían cumpliéndose realmente. Además, los tribunales se han pronunciado reiteradamente respecto a la anulación de las multas y la existencia de las Zonas de Bajas Emisiones en muchas ciudades españolas. Para mayor controversia, muchas ciudades españolas se han mostrado reticentes a la aplicación de dichas zonas.

Para el año 2040, como indicábamos, queda marcado como objetivo —optimista— la consecución, según la normativa española, de consecución de emisiones neutras por parte de los automóviles, excluyendo los vehículos destinados a uso comercial, tal y como refleja el artículo 14.2 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Ello implica, por tanto, que los automóviles de turismo que se vendan a partir de entonces no podrán ser automóviles de combustión interna. Como hemos señalado anteriormente, dicha normativa se refiere única y exclusivamente a los automóviles nuevos, sin impedimentos para la circulación de los vehículos ya matriculados que no sean neutros en emisiones. Además, el año 2040 se establece como el período temporal máximo, de modo que no existe inconveniente alguno en acelerar la aplicación de esta medida, como ha sucedido respecto al año 2035.

Cuestión distinta radicaré la futura interpretación del artículo 14.1 de esta misma normativa, pues en él se especifica que las instituciones *«adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂»*. La redacción, tal y como está formulada, permite la posibilidad de prohibición de circulación de cualquier automóvil que no sea neutro en emisiones de CO₂ en el año 2050, e incluso antes, pero entendiéndose el año 2050 como el máximo en que esto se aplicaría, al incidirse en la neutralidad del parque móvil para dicho período temporal. Debe observarse, además, que en este apartado no se incluye, como sí ocurre en el siguiente, la excepción de los vehículos matriculados como históricos, lo que parece dotar de medidas al legislador para la prohibición de circulación de estos vehículos —algunos insertos incluso en la categoría de patrimonio histórico— en función de cómo se legisle con posterioridad. No obstante,

caso de admitirse dicha posibilidad y legislarse en consecuencia, debería plantearse su constitucionalidad. En este punto, no obstante, la problemática no se referiría a automóviles utilizados habitualmente para desplazamientos, ya que los vehículos históricos catalogados como tales tienen limitado el kilometraje anual.

Esta interpretación, no obstante, se sitúa en línea con la ya referida Propuesta de la norma Euro 7, pues en su apartado relativo a razones y objetivos de la misma, indica que se producirá una *«transición hacia un parque de turismos y furgonetas de cero emisiones (...) a lo largo de al menos dos décadas, sobre todo teniendo en cuenta que la vida útil media de estos tipos de vehículos es superior a once años. Mientras tanto, para alcanzar los objetivos estratégicos mencionados, los vehículos con motor de combustión interna que sigan introduciéndose en el mercado deben ser lo más limpios posible»*.

Antes de alcanzarse dicha cuestión, no obstante, y en materia más actual, pueden realizarse bastantes matices controvertidos a la decisión del Parlamento Europeo de la prohibición de venta de automóviles de combustión interna en la Unión Europea a partir del año 2035. Incluso antes de la aprobación de la medida, existían peticiones de excepciones a la misma, amparándose, por ejemplo, en características especiales de algunos fabricantes, pero también arguyendo cuestiones de carácter económico en otras ocasiones. Así, respecto a la primera motivación, desde Italia se solicitó a la Unión Europea el establecimiento de una prórroga que permita a los fabricantes de bajo volumen, en atención a sus especiales características, demorar la transición al automóvil de cero emisiones.

Por su parte, y respecto a la segunda de las motivaciones, desde Francia se solicitó que se ampliase el período en que se permita la comercialización de automóviles híbridos. El interés radica en la protección de sus fabricantes y de empleo pues Francia es, precisamente, uno de los mayores mercados automovilísticos europeos, y también el país de origen de varias compañías —entre ellas, Citroën, Peugeot y Renault—. Además, el país galo también es uno de los países europeos, junto a Bélgica, en los que mayor penetración de mercado tienen todavía los automóviles diésel. Incluso el legislador alemán se mostró reticente a la medida y las fechas, y su opinión resulta siempre importante, máxime considerando que es el principal mercado automovilístico europeo y sede de varias firmas —en este sentido, por ejemplo, BMW, Mercedes-Benz y Volkswagen, entre otras—.

Sin embargo, la oposición o dudas de algunos países no ha sido lo más sorprendente de la decisión del Parlamento Europeo. Muy al contrario de lo que pudiera entenderse, la medida no supone la prohibición de fabricación de automóviles de combustión interna en territorio europeo, sino única y exclusivamente su venta. Incluso, desde el propio Parlamento Europeo se ha animado a los fabricantes a que continúen produciendo vehículos de estas características, si bien con destino a zonas geográficas que no estén implementando la prohibición de venta de automóviles con mecánicas de combustión, tales como África o Sudamérica. Es decir, que al legislador europeo le preocupa la salud de sus ciudadanos y por ello quiere limitar la emisión de gases nocivos al medio ambiente, pero no le resulta tan problemático que dichas emisiones continúen produciéndose en otros países menos desarrollados. En esta cuestión, no estamos ya refiriéndonos a terminología legal o problemas banales, sino que el legislador europeo está prefiriendo preservar intereses económicos —puestos de empleo, beneficios de sus compañías— a costa de la salud de otras personas que residen en países externos a la Unión Europea. Evidentemente, la legislación nacional de cada país resulta competente para permitir o prohibir la comercialización de estos automóviles, pero no deja de resultar sorprendente que se arguya la salud de los ciudadanos europeos para el impedimento de la venta de automóviles de combustión interna, pero este mismo argumento pierda fuerza ante el beneficio económico si ello implica que se produzcan estos vehículos, pero se exporten a otros países.

Otro problema básico son los costes de los automóviles eléctricos, pues para muchos compradores no resulta posible el gasto que suponen inicialmente, si bien se considera que el mantenimiento es más barato. Los costes asociados, como el del seguro obligatorio, son notoriamente mayores también, como está demostrando la práctica, ya que en muchas ocasiones un pequeño golpe supone el achatarramiento del vehículo, lo que tampoco parece lo más ecológico posible.

Tampoco debe obviarse un último problema fundamental al que se enfrentará la capacidad de la red eléctrica, tanto si se emplean únicamente energías renovables como si no. En este sentido, no solo deben considerarse problemas de los propios automóviles, sino que también resultan de suma importancia otros factores, como la escasez de la autonomía que ofrecen algunos vehículos eléctricos. Si bien es cierto que la mayoría ofrecen suficiente autonomía para el uso que los conductores realizan, en el colectivo social queda arraigada la necesidad de obten-

ción de mayores rangos, especialmente por la escasa red de carga de automóviles.

Igualmente, son varias las normativas aprobadas en España para fomentar la instalación de puntos de recarga para automóviles eléctricos. El objetivo es la instalación del mayor número posible de puntos de carga. Con dicho objetivo, se han aprobado diversas normas, como el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, o el más reciente Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos. En materia europea, puede destacarse el Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

En lo concerniente al Real Decreto-ley 29/2021, el párrafo primero del punto segundo de su Exposición de Motivos se refiere de manera directa a la existencia, entre los conductores, del problema derivado de los escasos puntos de recarga y la preocupación respecto a la autonomía del vehículo —realmente, en la práctica, ambas cuestiones desaparecerían de la preocupación de los conductores si hubiera suficientes puntos de recarga, lo que sucedería si las ventas del vehículo eléctrico justificasen una cantidad suficiente de demanda para los mismos—. En este aspecto, se indica que *«con la movilidad eléctrica, se actúa sobre uno de los aspectos más críticos para su despliegue: el desarrollo de la infraestructura de recarga pública, en particular aquella de alta capacidad, que evite la sensación de “ansiedad de autonomía”, que detrae a muchos compradores de la decisión de adquirir y usar los vehículos eléctricos en desplazamientos interurbanos de larga distancia»*.

Pueden, igualmente, destacarse sus artículos 2 y 4, respectivamente. El primero de ellos alude a los puntos de recarga en concesiones en redes estatales de carreteras, indicando la necesidad de disponibilidad de puntos de recarga para automóviles eléctricos en algunas de las concesiones vendedoras de gasolina y diésel, en función de sus características. En lo concerniente al artículo 4, se refiere a las dotaciones que, como mínimo, deben existir para automóviles eléctricos en aparcamientos adscritos a edificios cuyo uso sea distinto al residencial, o estacionamientos existentes que no se encuentren adscritos a edificios, cuestión que, por el mero texto del artículo, ya estar instalada.

3. LOS AUTOMÓVILES CHINOS Y SU NORMATIVA

3.1. LA PROBLEMÁTICA CON LA NORMATIVA SOBRE DISEÑO DE LOS AUTOMÓVILES CHINOS EN SU PAÍS EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS

La industria automovilística, como hemos indicado, supone uno de los principales motores de las economías de múltiples países, bien por la existencia de marcas propias o centros de fabricación, bien por la simple venta de los mismos y su industria auxiliar. Pero también requiere de grandes inversiones en investigación, desarrollo e innovación. Para la correcta identificación de los fabricantes, la protección de las nuevas tecnologías desarrolladas o las novedosas soluciones implementadas, se dispone de un sistema de protección basado en el registro de marcas y signos distintivos. En el mismo sentido existe la protección de las patentes, los modelos de utilidad y el diseño industrial.

En lo referente a los automóviles, resulta difícil establecer la frontera exacta entre un invento y una mera innovación, como ha venido ocurriendo de manera reiterada a lo largo de la historia. No obstante, en lo referente al diseño de los vehículos, todas las compañías han conseguido proteger sus diseños y la competencia se ha esforzado, en algunos casos, por diferenciarse del resto de fabricantes y, en otros, por emular algunas soluciones de diseño, pero manteniendo una identidad propia en sus modelos. Resulta evidente que algunos elementos de los automóviles resultarán idénticos o muy semejantes en los propios y los de la competencia, pero se entiende que gozando distinción en el conjunto del automóvil.

La situación, sin embargo, ha resultado históricamente muy distinta en el mercado chino. Cada poco tiempo, un nuevo modelo se presentaba en el gigante asiático con diseños excesivamente similares, si no idénticos, a vehículos europeos, nipones o norteamericanos. Estos vehículos no podían comercializarse en la gran mayoría de los países —tampoco resultaba necesario para las compañías chinas, que disfrutaban de un gran mercado propio en el que comercializar sus automóviles—, pero también constituían un menoscabo importante a la imagen de otras empresas que operaban en China —pues la calidad de los modelos fabricados como similares resultaba siempre muy inferior, si bien los tribunales del país acostumbraban a pronunciarse a favor del fabricante local—, una reducción del número de operaciones de venta de sus modelos, y un engaño al consumidor chino, al que se inducía a la consideración de estar adquirien-

do un modelo de otra compañía y a pensar en rendimientos y calidades parecidas a las del vehículo original —si bien es cierto que el precio de venta de los modelos chinos que plagiaban a sus rivales resultaba muy inferior, lo que resultaba indicativo, para el consumidor medio, de una notable diferencia entre el modelo adquirido y el ofertado por una firma extranjera—.

Desde 2008, China es el país que mayor número de automóviles produce, por diversas razones (LI *et al.*). Resulta, por lo tanto, evidente el gran número de automóviles producido cada año, siendo la mayoría para consumo local —a pesar del actual período expansionista que están experimentando actualmente algunas de sus compañías—. A pesar de la gran cantidad de unidades vendidas, el punto de saturación del mercado todavía se encuentra lejos de alcanzarse. En España, por ejemplo, la tasa de vehículos por cada mil habitantes se sitúa en los 515. Por su parte, China arroja datos de 43'8 coches por cada mil habitantes.

Por lo tanto, no resulta extraño que las compañías automovilísticas más importantes del mundo tengan desde hace años centrado su foco de atención en China. Las empresas europeas, norteamericanas, japonesas y surcoreanas comercializan sus modelos en el país, a pesar de las especiales condiciones a las que deben enfrentarse. En definitiva, el contexto económico chino ha permitido, durante mucho tiempo, lograr grandes cifras de ventas y beneficios a los fabricantes automovilísticos tradicionales.

No únicamente en lo concerniente al tema que nos ocupa, sino también en otras cuestiones importantes, como la capacidad de producción. El país chino exigía hasta hace unas condiciones muy distintas a las existentes en otros mercados, como era la necesidad de producción de los automóviles de manera compartida con fabricantes locales, siendo conocida como normativa 50-50. El objetivo, sostenido por diversos autores, era la sustitución de bienes importados por una producción local de vehículos de pasajeros, con la intención de que las empresas chinas desarrollaran mayor capacidad productiva y tecnológica aprovechando estas sinergias.

Respecto a las cuestiones relativas a las innovaciones, en España, así como en la mayoría de países, los productos patentables, los signos distintivos y el diseño industrial se encuentran protegidos por exhaustiva normativa, algo que no ocurre de manera tan clara en China, al menos en la materia objeto de nuestro estudio, como se expondrá más adelante.

La regulación de España —y del resto de la Unión Europea— en materia de protección de patentes y diseños resulta distinta a la conferida en China a los productores nacionales, y han sido cuestiones muy problemáticas en lo respectivo a las compañías automovilísticas. La Ley de Patentes de la República Popular China se aprobó en el año 1985, sufriendo diversas modificaciones. La norma actual data del año 2008, mediante la aplicación de la tercera enmienda a la norma y dispone, además, de un reglamento de aplicación. La redacción de la ley permite el reconocimiento, en su artículo segundo, de tres modelos distintos de protección mediante las patentes, distinguiendo entre patente de invención, modelos de utilidad y diseños.

Por lo tanto, y en esto no varía en exceso con nuestro propio derecho, el registro de una patente confiere el derecho legal, de carácter exclusivo, de un invento o un nuevo diseño, permitiendo al propietario de esta patente el uso del derecho a evitar que terceros utilicen el objeto de la patente sin su permiso, durante un determinado período de tiempo.

Debe, igualmente, reseñarse que las patentes otorgadas en otro país —siempre y cuando dicho país haya suscrito el Convenio de París— deben también ser protegidas en China dentro de un plazo de 12 meses —medio año cuando nos referimos a diseños y modelos de utilidad—, contándose el plazo a partir de la fecha de la primera solicitud de registro. En el marco de la Estrategia Nacional de Protección de la Propiedad Intelectual, el objetivo planteado por China pasa en convertirse, de un país imitador, a uno innovador (PIÑA, 2019), algo que ya está ocurriendo en varios sectores del mercado, aprovechando la experiencia previa adquirida en el trabajo conjunto con empresas extranjeras.

El objetivo es lograr, por lo tanto, lo mismo que ha sucedido en el campo de la electrónica, donde se ha pasado de ser un simple fabricante de productos terminados, actuando como fábrica de bajo coste para marcas internacionales, a desarrollar los productos bajo sus propias marcas no ya sólo para el mercado nacional, sino también para el internacional. En la práctica, estamos viendo cómo esto está ya produciéndose, si bien más en su mercado local, pero con compañías que están, en el sector automovilístico, comenzando a exportar automóviles que ya no son copias de otros preexistentes, sino vehículos con personalidad propia, tecnología avanzada y diseño personal. Ocurre con los modelos de BYD u Omoda, por ejemplo, pero si fijamos el foco en el mercado chi-

no, pueden observarse muchas más compañías con gran personalidad y capacidad de innovación —la que actualmente se encuentra en el liderazgo en este ámbito es Xioami—.

Por su parte, el artículo 23 de la Ley de Patentes china indica que el diseño de apariencia de la patente que se haya autorizado no debe ser un diseño que ya exista, debiendo distinguirse visiblemente de los diseños ya existentes, o de las características de diseños existentes, aplicándose tanto al diseño conocido públicamente en China, como en el extranjero. Queda un poso de interpretabilidad en la cuestión de la distinción visible, ya que nos encontramos con un concepto de marcado carácter subjetivo. Si bien podría admitirse cierto poso de complejidad por esta cuestión, no podía defenderse la distinción visible en muchos de los automóviles que, hasta hace pocos años, producían para el mercado local muchos fabricantes chinos, ya que cercenaban cualquier tipo de identidad de marca o signo visible de compañías muy reconocidas y de la competencia. Evidentemente, si la interpretabilidad del concepto de distinción visible estriba en la capacidad del consumidor medio de discernir si se encuentra ante una marca u otra, el simple hecho de tener un modelo cuya longitud sea la mitad —ha sucedido con modelos que imitaban a Rolls-Royce y Pörsche— ya podría considerarse suficiente para admitir esta distinción. Cuestión distinta es el daño a la imagen de marca del fabricante original.

Igual que sucede en el derecho europeo, la validez de la patente concedida surge desde el momento de su publicación. El período de protección es inferior, ya se extiende por un período temporal de diez años, a contar a partir de la fecha de su solicitud.

Sin embargo, la pretendida protección al diseño extranjero no siempre se produce en China cuando es una empresa local la que aprovecha el exterior de un modelo extranjero. Se trata de automóviles que únicamente pueden comercializarse en el mercado chino, por incumplir la normativa de diseño y aprovecharse de la imagen de los competidores. Señalaremos algunos ejemplos y valoraremos si resultaría posible su venta en los países europeos. Conviene destacar, no obstante, que ninguno de estos modelos llegó a Europa y que, los que actualmente se comercializan bajo logotipos de firmas chinas sí cumplen el carácter de distinción y personalidad propia que la normativa exige.

Si bien resulta imposible la elaboración de una lista exhaustiva por razones de espacio, pretenden destacarse los casos más flagrantes y

famosos que han sucedido en los últimos años. Encontramos, por ejemplo, el modelo Lifan 320, cuyo aspecto estético recordaba sobremanera al modelo Mini, todo un icono europeo del diseño, perfectamente reconocible por su tamaño y formas. No es sólo cuestión de imagen de producto, también de percepción del público respecto a la compañía, pues el modelo asiático se hizo famoso por no obtener ni una sola estrella en las pruebas de choque.

En el año 2002, el entonces Daewoo Matiz dispuso de un modelo de idéntico diseño en China. La práctica del relogotipado entre marcas automovilísticas del mismo grupo, o mediante la concesión de licencias, resulta habitual en el sector. El problema aquí radicaba en que el modelo chino —denominado Chery QQ— se desarrolló sin permiso alguno por el fabricante original.

La propia firma Chery, en el año 2007, copió otro automóvil de grandes ventas mundiales; el Toyota Yaris. La denominación ofrecida por el fabricante chino fue de Riich M1. Toyota demandó a la compañía china pero, antes de que finalizara el proceso, se produjo la renovación del modelo original y, con ello, también el de la copia, que se alejó estéticamente lo suficiente para que no resultase necesario continuar con el proceso judicial, obteniendo así personalidad propia. Sobre los posibles perjuicios causados a Toyota no hubo pronunciamiento alguno.

Otros modelos de bajo presupuesto han sido también objeto de copias por los fabricantes chinos, con mayor o menor parecido. El utilitario Volkswagen Up! ha encontrado su réplica en China, bajo la marca Weikerui. El modelo asiático ofrecía una mecánica muy inferior al original, pues únicamente disponía de doce caballos de potencia. Si se le hubiera aplicado la legislación europea, ni siquiera habría sido considerado un automóvil, sino que habría sido catalogado como ciclomotor.

Igualmente, el icónico Isetta ha encontrado un modelo que reproducía sus rasgos más característicos en el mercado chino, bajo la denominación Eagle EG63330K. En este caso, si bien se copió parte de su estética —en esencia, los elementos más distintivos que le conferían un reconocimiento mundial—, no podía confundirse con el modelo original, pues disponía de dos puertas a cada lado, algo que jamás ofreció el vehículo en el que se basaba —pues tenía una puerta frontal que se abría para permitir el acceso a su habitáculo—, pero que bien podría confundir a algunos consumidores.

Pero, por supuesto, son especialmente los modelos más elitistas los que resultaban preferibles por las firmas chinas para los casos de plagio de sus diseños. Así, Zotye comercializó, entre otros clones de modelos europeos, el SR9, que podía adquirirse por el equivalente a trece mil euros, siendo una copia del Porsche Macan. Igualmente, el Lamborghini Urus tuvo un modelo de idéntico diseño en China, el BAIC Huansu C60. En este caso, además de la diferencia de precio, resaltaba también la de potencia, pues el modelo italiano ofrecía seiscientos cincuenta caballos, mientras el chino, únicamente ciento noventa y cinco. Sin lugar a dudas, se dirigían a públicos distintos, pero el daño a la imagen, especialmente cuando un modelo se basa en la exclusividad, resultó importante.

En definitiva, todos estos modelos, así como bastantes más, implicaban un desprestigio a la marca originaria del modelo, suponiendo que se producía una percepción por parte del público de una calidad en la compañía original inferior y de una potencia más reducida de la real, pues no todos los que observaban estos vehículos sabían que no se trataba del modelo original —debe suponerse que los compradores sí, por las evidentes diferencias de rendimiento, calidad y precio, pero también por ir a adquirir el automóvil en cuestión a un concesionario que no era el de la marca a la que copiaban el diseño—. Todo ello implicaba la imposibilidad de venta de los mismos en los mercados europeos. Al menos, en principio, debería haberla impedido, porque no siempre sucedió así.

La primera controversia jurídica que se produjo, más allá de las fronteras chinas, y que afectó a un modelo que copiaba un diseño de un automóvil europeo existió en 2007, cuando la firma china pretendía comercializar en territorio europeo. La compañía Shuanghuan presentó el modelo Bubble —también denominado Noble—, que estéticamente no era sino una interpretación, bastante aproximada, del Smart ForTwo. Rápidamente, Daimler, compañía propietaria de los derechos de Smart, demandó a la empresa china, que había también indicado su interés en comercializar el vehículo en Europa. Concretamente, el mercado griego fue el seleccionado para iniciar la venta del modelo chino. El precio de la versión más alta de gama era superior a la del modelo original, lo que podía inducir a error a los futuros compradores. Sin embargo, el tribunal griego entendió, en el año 2009, que la comercialización del modelo resultaba perfectamente lícita, al indicar que la identidad de un vehículo no se encuentra única y exclusivamen-

ESTUDIOS

En un contexto de creciente complejidad social, económica y ambiental, la articulación entre políticas públicas y bienestar social exige un replanteamiento profundo del papel de la sociedad civil como agente activo en la definición, implementación y evaluación de dichas políticas.

Esta obra colectiva, desarrollada por miembros del grupo de investigación *Economius-J* de la Universidad San Jorge, ofrece un análisis interdisciplinar sobre los principales desafíos que enfrenta la acción pública contemporánea. A través de estudios centrados en ámbitos clave como el desarrollo sostenible, el deporte, el transporte y la educación, se examinan las tensiones entre eficacia, equidad y sostenibilidad, así como las oportunidades de mejora en el diseño de políticas orientadas al interés general.

Bajo el título *Políticas públicas y bienestar social: el necesario despertar de la sociedad civil*, el libro reivindica la necesidad de una ciudadanía crítica y corresponsable, capaz de incidir en la orientación de las políticas públicas desde una lógica participativa, ética y basada en la evidencia.

Este volumen se dirige tanto a investigadores y profesionales del ámbito de las ciencias sociales como a responsables públicos y actores sociales comprometidos con la construcción de sociedades más justas, inclusivas y resilientes.

ISBN: 978-84-1085-391-1

