



1-59115-2014 -

"ROMERO, CARLOS ALFREDO C/FIAT AUTO ARGENTINA S.A. Y OTRO
S/ INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO-DAÑOS Y PERJUICIOS"
JUZGADO EN LO CIVIL Y COMERCIAL Nº 2 - OLAVARRIA

Nº Reg.

Nº Folio

En la Ciudad de Azul, a los 4 días del mes de Septiembre de 2014 reunidos en Acuerdo Ordinario los Señores Jueces de la Excm. Cámara de Apelaciones Departamental -Sala I- Doctores Lucrecia Inés Comparato, Ricardo César Bagú y Esteban Louge Emiliozzi, para dictar sentencia en los autos caratulados: **"ROMERO, CARLOS ALFREDO C/FIAT AUTO ARGENTINA S.A. Y OTRO S/ INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO-DAÑOS Y PERJUICIOS "**, (Causa Nº 1-59115-2014), se procedió a practicar la desinsaculación prescripta por los arts. 168 de la Constitución Provincial, 263 y 266 del C.P.C.C., resultando de ella que debían votar en el siguiente orden: **Doctores LOUGE EMILIOZZI - COMPARATO - BAGU .-**

Estudiados los autos, el Tribunal resolvió plantear y votar las siguientes:

-CUESTIONES-

1ra.- ¿Es justa la sentencia de fs. 243/253?

2da.- ¿Qué pronunciamiento corresponde dictar?

- VOTACION -

A LA PRIMERA CUESTION: el Señor Juez Doctor **Louge Emiliozzi** dijo:

I) El presente proceso es iniciado por el **Sr. Carlos Alfredo Romero**, quien promueve demanda por incumplimiento de contrato, violación de derecho del consumidor por falta de garantía y daño directo contra **“Fiat Auto Argentina S.A.”** y **“Taraborelli Automobile S.A.”**, a raíz de problemas de corrosión en la carrocería que sufrió un automóvil Fiat Palio que el actor adquirió en el año 2004 a través de la concesionaria codemandada.

II) El decisorio en crisis dispone, en primer término, hacer lugar a la demanda contra **“Fiat Auto Argentina S.A.”**, condenando a ésta para que en un plazo no mayor a noventa días sustituya y/o repare a su exclusiva costa los daños por corrosión perforante que se acreditaron en el presente juicio, en el rodado objeto de marras y sin costo alguno para el demandante, bajo apercibimiento de la restitución de las cosas a su estado anterior de acuerdo a lo establecido por el art. 2178 del Código Civil (según precio actual de mercado del rodado en cuestión y/o de fabricación actual de similares características y prestaciones). Por otro lado, en el mismo decisorio se desestima la demanda contra **“Taraborelli Automobile S.A.”**. Se impusieron las costas por la demanda que prospera al fabricante y por la demanda rechazada por su orden, y se difirió la regulación de honorarios para el momento que se encuentre firme la sentencia y de acuerdo a la conducta que desplieguen las partes en cumplimiento a lo dispuesto en punto I de la parte resolutive.

El aludido decisorio contiene una muy completa reseña de los antecedentes de la litis, en la que se detallan prolijamente los hechos y fundamentos jurídicos alegados por todas las partes en los escritos constitutivos (conf. fs. 243/248vta.), por lo que a lo allí dicho remito en honor a la brevedad. Pero sí creo necesario mencionar los argumentos medulares –de hecho y de derecho- que condujeron a la anterior sentenciante a

resolver del modo anticipado, los que pueden sintetizarse del siguiente modo:

a) Al caso no le resulta aplicable la Ley de Defensa del Consumidor (24240 y sus modificatorias), pues de las fotografías agregadas por el actor al expediente y de las constancias de un proceso conexo en trámite ante el mismo juzgado surge que el vehículo fue afectado a la empresa de remis “San Marcos”, por lo que no se cumple el requisito del “destino final” al que alude el art. 1 de la mentada ley. En consecuencia, el hecho debe ser analizado a la luz de la responsabilidad del derecho civil.

b) Con las fotografías adjuntadas por la parte actora y las pericias mecánica y química producidas en autos ha quedado probada la existencia del daño y que su causa obedeció a un problema en el tratamiento anticorrosivo de fabricación.

Como contrapartida, el “Informe Técnico” que adjunta el fabricante a fs. 86/87 presenta ciertos déficits, ya que, en primer lugar, no se encuentra firmado por persona alguna. A eso se suma que en dicho informe se alude a que el origen del óxido se debe a un daño anterior que no habría sido reparado oportunamente, pero no se precisa ni se describe en qué consistió ese daño. También se alude en el mentado informe a que el automóvil presenta un equipo de gas no homologado, pero de las pericias se desprende que ello no guarda relación con la oxidación perforante.

Todo ello permite concluir que el daño reclamado ha sido originado por un defecto de fabricación, y dado que no se puede imputar responsabilidad al actor por falta de controles, el fabricante debe responder.

c) En lo que hace a la excepción de falta de legitimación pasiva alegada por la firma “Taraborelli Automobile S.A.”, fundada en no ser la concesionaria que vendió el auto, corresponde hacer lugar a la misma por no resultar aplicable la Ley de Defensa al Consumidor y

haberse originado el daño en un defecto de fabricación. Ello, al margen de que la mentada concesionaria lucró con la entrega del automóvil.

En cuanto a las costas, dado que la concesionaria tiene vinculación directa con el actor, y que además lucró con la enajenación, existen circunstancias que hacen presuponer que el actor pudo creerse con derecho a efectuar el reclamo contra aquélla, por lo que las costas por su intervención deben ser soportadas en el orden causado.

d) Volviendo a la situación de "Fiat Auto Argentina S.A.", ésta, en su calidad de fabricante, debe responder conforme lo contractualmente pautado en el certificado de garantía acompañado a fs. 4 del que se desprende que *"FIAT AUTO ARGENTINA SA garantiza el vehículo que se identifica en la presente contra vicios, fallas o defectos de fabricación; a partir de la fecha de entrega y por un período de 12 meses, asimismo, FIAT AUTO ARGENTINA SA garantiza la carrocería del vehículo citado durante 4 años contra corrosión perforante"*.

De modo que en el caso se da una responsabilidad contractual, no solamente por la contratación directa (conforme factura final de FIAT) a favor de Romero y certificado de garantía sino en virtud de lo dispuesto en los artículos 2164 y subsiguientes del Código Civil.

Más puntualmente, en el caso de marras se dio garantía por el vicio de corrosión perforante -fijado contractualmente por cláusulas predispuestas por FIAT- por 4 años, conforme a lo dispuesto por el art. 2166 del mismo cuerpo legal.

e) No es procedente la multa prevista en el art. 52 bis de la ley 24.240, solicitada en ampliación de demanda a fs. 17 vta., toda vez que no cabe la aplicación de la mencionada ley al caso de marras.

III) El decisorio reseñado en el apartado anterior fue apelado por ambas codemandadas (conf. fs. 257 y 259).

Recibidos los autos en esta instancia, "Fiat Auto Argentina S.A." expresó agravios a fs. 272/274, recibiendo respuesta de la actora a fs. 290/291.

Por su parte, “Taraborelli Automotores S.A.” hizo lo propio a fs. 280/282, obteniendo respuesta de la actora a fs. 288.

Las críticas vertidas por “Fiat Auto Argentina S.A.” se ciñen a los siguientes aspectos:

a) A título introductorio aclara que sus agravios no se dirigen a la legislación aplicada por la anterior sentenciante, sino específicamente a la valoración de la prueba por ella efectuada.

b) Concretando lo anterior, afirma que no se ha valorado que del certificado de garantía surge que la misma dejó de tener efecto porque el actor no efectuó el control anual de carrocería e hizo un “uso intenso” del vehículo. Afirma que esto último agrava la exposición permanente del rodado a diferentes fenómenos climáticos y pequeños roces habituales en el tránsito, los que no advertidos derivan en exposiciones del metal que se constituyen en la causa de la corrosión.

c) También lo agrava la no consideración de la conducta del actor, quien en todo momento retiró el automotor sin efectuar reserva u observación alguna, e inclusive en una nota del mes de junio del año 2005 manifestó que dejaba sin efecto lo expresado en cartas documento enviadas con anterioridad, no teniendo nada más que reclamar a su parte.

d) Finalmente, se queja de la valoración del informe técnico adjuntado por su parte a fs. 86/87, señalando, en primer término, que el mismo reviste una manifiesta importancia dado que por su fecha (diciembre de 2008) resulta más cercano al comienzo de la supuesta corrosión y puede por tanto precisar más acabadamente cuáles fueron sus causas. Por otra parte, señala que es impensado exigir que en un informe mecánico de rutina se consignen todos los pequeños daños y rayaduras que se observan en un vehículo cada vez que entra en un servicio oficial.

Las críticas vertidas por la restante codemandada - “Taraborelli Automotores S.A.”- se circunscriben a la imposición de costas.

IV) A fs. 292 se llamó autos para sentencia y a fs. 294 se practicó el sorteo de ley, por lo cual las actuaciones se encuentran en estado de resolver.

V.a) De la reseña que antecede surge que ha quedado firme –por falta de agravios de la parte actora, doctr. arts. 266 y 272 del C.P.C.C.- que al presente caso no le resulta aplicable la ley 24.240 de Defensa del Consumidor, por no haber sido adquirido el automotor objeto del reclamo para el beneficio propio o del grupo familiar del actor. También ha quedado firme, por idénticos motivos, que el caso se rige por las normas atinentes a los vicios redhibitorios contenidas en el Código Civil (art. 2164 y sig.).

En relación a lo primero –inaplicabilidad al caso de la ley 24.240- si bien esa ausencia de cuestionamiento me releva de abordar la cuestión, sólo diré que el criterio adoptado por la anterior sentenciante es coincidente con el seguido por esta Sala, aunque forzoso es admitir que se trata de una cuestión sometida a permanentes replanteos doctrinarios y jurisprudenciales (esta Sala, causas n° 56.267, “Ocampo”, del 26.06.12. y n° 57.481, “Nasello”, del 04.04.13., con sus citas; puede verse también a Carlos Tambussi, “Derecho del consumo: vicios redhibitorios y personas jurídicas”, comentario a fallo en LL 2013-D-331; Dante Rusconi, “Concepto de consumidor-empresario”, comentario a fallo en LL 2014-B-338; Federico Álvarez Larrondo, “El empresario consumidor”, comentario a fallo en LL del 21.08.14.).

Ahora bien, es interesante observar que la no inclusión del caso dentro del ámbito objetivo de la Ley de defensa del Consumidor tiene algunos efectos concretos y otros que no lo son tanto.

Dentro de los primeros, es evidente que la inaplicabilidad al caso de la ley 24.240 sella la suerte adversa de la procedencia de los daños punitivos, tal como lo resolvió la Sra. Juez de grado sin que de ello se haya agraviado la parte actora. En esa misma senda, explica Eduardo Gregorini Clusellas, refiriéndose puntualmente a los

vicios redhibitorios, que del cotejo del régimen establecido para la defensa del consumidor o usuario (ley 24240) con lo dispuesto por el Código Civil en sus arts. 2164 y ss. -que en aquello no legislado especialmente se aplica también a las materias comerciales (art. 207 y título preliminar art. I del Código de Comercio)- surgen algunas diferencias de régimen, enumerándose entre ellas la referida a la posibilidad de aplicar la condena de daños punitivos solo en los casos abarcados por la ley de Defensa del Consumidor (autor citado, “Vicios redhibitorios en el derecho de consumo” LL 2011-D-1158).

Pero, como contrapartida, la diferencia de régimen no es tan terminante en lo que se refiere a los criterios de interpretación de las leyes y los contratos que corresponda efectuar en cada caso. En efecto, si bien en materia consumeril los criterios de interpretación favorecen claramente al consumidor (arts. 1, 3, 37 y conc. de la ley 24.240), mientras que en el derecho común el criterio de interpretación es *en principio* igualitario entre las partes (arts. 1198 del Código Civil y 217 a 220 del Código de Comercio), lo cierto es que también en este último ámbito, y en caso de duda, se aplica el principio del “favor debitoris” (art. 218 inc. 7mo. del Código de Comercio), hoy dirigido hacia el “favor debilis” por el principio de buena fe del art. 1198 del Código Civil (Gregorini Clusellas, Eduardo “Vicios redhibitorios...”, cit.). Por lo demás, y en sintonía con estas ideas, no debemos olvidar que aún antes de la sanción de la ley 24240 el derecho privado había avanzado notablemente en materia de protección del débil jurídico, a través de principios e institutos tales como el de la interpretación del contrato predispuesto a favor de la parte que no lo redactó, la proscripción de la mala fe, el abuso del derecho y la lesión subjetiva (arts. 1198, 1071 y 954 del Código Civil), la protección frente a la imprevisión (art. 1198 del cód. cit.), entre otros.

A ello se suma que en el caso de autos existe una circunstancia que no pasó inadvertida para la Sra. Juez de grado, y es que la cuestión debe resolverse, en primer lugar, a la luz de lo acordado por las

partes en el “Certificado de Garantía” adjuntado por el actor a su demanda, correspondiente a la nota de desglose de fs. 5 que en este acto se procede a agregar y foliar en dicho lugar.

Este no es un dato menor, pues es sabido que el art. 2164 del Código Civil proporciona un concepto estricto de los “vicios redhibitorios”, al exigir que éstos deben ser de tal entidad que hagan a la cosa impropia para su destino, lo cual ha generado opiniones dispares acerca de su configuración cuando se trata de desperfectos en automotores (ver CNCom., Sala D, 19.02.2013, “Calcupen S.R.L. c/ Volkswagen Argentina S.A. s/ Ordinario”, con comentario de Carlos Tambussi, “Derecho del consumo: vicios redhibitorios y personas jurídicas”, en LL 2013-D-331).

Sin embargo, y como antes decía, en el caso de autos el reclamo debe dilucidarse a la luz del certificado de garantía adjuntado por el actor a la demanda y reconocido por los co-demandados, el cual, según lo señalara la Sra. Juez de grado, implica una ampliación de responsabilidad por los vicios redhibitorios en los términos del art. 2166 del Código Civil.

Al respecto, se ha señalado que las clásicas garantías “por evicción” y “por vicios redhibitorios” tienden a ser ampliadas en el derecho contemporáneo, lo que se advierte especialmente en materia de defensa de los consumidores y usuarios, en donde el vendedor-proveedor está obligado a garantizar algo más que el goce pacífico de la cosa o la ausencia de vicios intrínsecos, sino que debe asegurar –además– que el comprador pueda utilizar la cosa en plenitud, dada la función para la cual ha sido creada (“garantía de funcionalidad”), así como su comercialidad en forma tal que utilizadas en condiciones previsibles o normales de uso no presenten peligro o no supongan un riesgo para la salud o integridad física del comprador-consumidor o usuario (“garantía de seguridad”) (Esborraz, David en “Fundamentos de Derecho Contractual. T. II, Parte Especial”, obra colectiva dirigida por Noemí Nicolau, pág. 79).

Ello ha llevado a que en el actual régimen del derecho del consumidor se establezca un completo régimen de garantías legales (arts. 11 a 18), entre las que se distinguen las siguientes: a) garantía legal por inadecuación de las cosas muebles no consumibles (arts. 11, 13 y concs.); b) garantía por provisión de repuestos y servicio técnico posventa (art. 12); c) garantía por vicios redhibitorios (art. 18), y d) garantía por deficiencias en la prestación de servicios (art. 23) (Ariel Ariza, Sandra Frustagli y Carlos Hernández, en “Fundamentos de Derecho Contractual” T. I, obra colectiva dirigida por Noemí Nicolau, pág. 506 y sig.)

Este derrotero ha servido para explicar, a mero título introductorio, que pese a que el presente caso no quede comprendido en el ámbito de la ley 24.240, no es un supuesto al que se le apliquen sin más las prescripciones legales de los Códigos Civil y Comercial atinentes a los vicios redhibitorios, sino que ha de estarse, en primer lugar, a lo que surge del “certificado de garantía” de fs. 5, pues así lo han pactado las partes y lo autoriza el propio régimen legal (arts. 1197 y 2166 del Código Civil).

b) En cuanto aquí interesa destacar, en el aludido “Certificado de Garantía” se consigna lo siguiente: *“Fiat Auto Argentina S.A. garantiza el vehículo que se identifica en la presente, contra vicios, fallas o defectos de fabricación; a partir de la fecha de entrega y por un período de 12 meses, asimismo, Fiat Auto Argentina S.A. garantiza la carrocería del vehículo citado durante 4 años contra corrosión perforante.”*

En el párrafo siguiente se expresa que *“La garantía consiste en la sustitución y/o reparación gratuita de las piezas inutilizables o averiadas por defecto de fabricación comprobado y reconocido por Fiat Auto Argentina S.A. o por otra empresa de la organización FIAT – ALFA ROMEO, o por quien esta delegue a tal fin, y la mano de obra necesaria para los servicios de reparación o sustitución según las modalidades contenidas en la presente.”*

En un párrafo posterior se establece que *“La garantía caduca automáticamente si no se efectúan los cupones de*

Mantenimiento Programado previstos por el fabricante, con la periodicidad indicada en el Manual de Uso y Mantenimiento que acompaña a la unidad y/o en el presente Certificado de Garantía, en un taller de la red de Servicios Autorizados de Fiat Auto Argentina S.A.”.

Más abajo también se consigna que la mano de obra por la realización del primer servicio de mantenimiento programado y por la primera revisión de carrocería es gratuita y que las operaciones de mantenimiento programado tienen una tolerancia de +- 1000 km y/o +- 1 mes.

También surge del certificado de garantía que estamos analizando que allí se hizo constar como fecha de entrega el 25.06.04. y como fecha de vencimiento de la garantía el 25.06.05. (resulta claro que esta fecha de vencimiento de garantía está referida a los eventuales defectos mecánicos, ya que la garantía contra corrosión perforante es por cuatro años).

A su vez, en el reverso del certificado de garantía aparecen “casilleros” en blanco para dejar constancia de los mantenimientos programados o “services” que se efectúen, como así también de los distintos controles de revisión de carrocería. Para los primeros existen 10 casilleros, de los cuales se utilizaron los 4 primeros, dando cuenta de services realizados en el Taller “El Ruso”, perteneciente a “Bahía Automotores”, con fechas 22.09.2004 (20.800 km.); 14.01.2005 (41.200 km.); 30.03.2005 (58.500 km.) y 23.06.05. (cantidad ilegible de km. recorridos, aunque podrían ser 76.755). En todos los casos obra un sello y una firma, haciéndose constar en los sellos que se trata de un “Service Autorizado” por Fiat. Por su parte, los casilleros destinados al “Control de Revisión de Carrocería” son solo tres (lo cual se explica porque la extensión de la garantía es de cuatro años y el primer control debe hacerse al finalizar el primer año desde la entrega) y ninguno de ellos está completado.

Finalmente, debajo de esos “casilleros” hay 10 renglones en blanco para asentar “Observaciones”, los cuales tampoco han sido utilizados.

He reseñado con cierto grado de detalle el texto predispuesto del “Certificado de Garantía” de fs. 5, como así también las constancias que en él se fueron asentando, pues en torno al mismo gira uno de los agravios medulares de “Fiat Auto Argentina S.A.”, quien se queja de que no se haya considerado que el actor jamás efectuó el control anual de carrocería de acuerdo a las recomendaciones del certificado de garantía y, por añadidura, tampoco se reparó en que dicha omisión trajo aparejada la “caducidad automática” de la garantía.

Frente a este agravio, se nos plantea en primer lugar **el interrogante acerca de si la exigencia del “Control de Revisión de Carrocería” es razonable o excesiva**, ya que, de verificarse ésta última hipótesis, podríamos concluir que se trata de una cláusula abusiva y por ende nula, aún por aplicación de las normas del derecho común (doctr. arts. 953 y 1071 del Código Civil). En tal sentido, refiriéndose a las disposiciones del art. 14 de la ley 24.240, se ha dicho que es razonable que se faculte al proveedor a establecer ciertas condiciones que habiliten la utilización de la garantía por parte del consumidor. Sin embargo –se advierte a continuación– las mismas deben ser razonables conforme a los caracteres de la cosa, de modo que cualquier previsión irrazonable por parte del responsable de la garantía que desvirtúe esta idea carecerá de valor alguno y será inoponible al consumidor (Jorge Mosset Iturraspe y Javier Wajntraub, “Ley de Defensa del Consumidor”, pág. 137).

Así formulado el interrogante, las máximas de la experiencia, que integran la sana crítica (doctr. art. 384 del C.P.C.C.), me persuaden de que son muy pocos los adquirentes de automóviles que saben que tienen que someter sus vehículos a estos controles periódicos de carrocería. Sin embargo, he de aclarar que ello no implica afirmar que los adquirentes se encuentren habilitados para obrar negligentemente y soslayar

esos controles, máxime cuando la carga que sobre ellos pesa está claramente especificada e informada, como ocurre en este caso conforme surge de las constancias del certificado de garantía. Sin embargo, aun cuando el adquirente se encuentre debidamente informado, resta analizar si la exigencia consignada en el certificado de garantía es o no razonable, con lo cual el interrogante sigue en pie.

Como primera respuesta podríamos pensar que la exigencia de las “Revisiones de Carrocería” resulta irrazonable, ya que las actuales técnicas de fabricación de automóviles garantizan –o deberían garantizar- el buen estado de conservación de la carrocería por mucho más de cuatro años. Acudiendo nuevamente a las máximas de la experiencia, es muy frecuente que los dueños de automóviles guarden a éstos, aún durante la noche, en entradas para autos “semicubiertas” (tales como pérgolas, medias sombras, etc...), y aun así no se presentan problemas de corrosión en autos que han superado holgadamente los cuatro años desde su fabricación. Del mismo modo, en las fábricas o concesionarias de automóviles pueden verse vehículos usados o cero kilómetro que permanecen a la intemperie durante considerables períodos de tiempo, a la espera de ser vendidos y/o entregados.

Sin embargo, y como contrapartida, en las pericias practicadas en autos se explica que *“con los tratamientos anticorrosivos actuales (...) y con un mantenimiento adecuado, el mismo queda protegido contra la corrosión durante toda su vida útil. Entiéndase mantenimiento adecuado a inspeccionar periódicamente la superficie pintada del vehículo para detectar daños, rayaduras, saltados y cualquier pequeño lugar en donde quede expuesto el metal, para tomar acción para prevenir la formación de la corrosión.”* (Pericia mecánica de fs. 133/135, esp. fs. 133vta. punto 4, y en sentido prácticamente idéntico pericia química de fs. 155/157, en especial punto 4 de fs. 156). Esta información que nos proporcionan los idóneos –sin cuestionamientos de las partes- nos llevaría, naturalmente, a

variar la respuesta inicial, pues la exigencia de un “mantenimiento adecuado” aparece como razonable para preservar al vehículo de la corrosión.

Por último, también podríamos proporcionar una respuesta “intermedia” entre los dos anteriores, que nos lleve a preguntarnos si existe relación causal entre la corrosión que afecta al vehículo y la falta de controles. En efecto, como vimos, la inspección de la carrocería tiene por objeto *“inspeccionar periódicamente la superficie pintada del vehículo para detectar daños, rayaduras, saltados y cualquier pequeño lugar en donde quede expuesto el metal, para tomar acción para prevenir la formación de la corrosión”*. Al hilo de esta explicación, podría ser válido considerar que la caducidad de la garantía funciona plenamente si la corrosión se originó con motivo de alguna de estas circunstancias (daños, rayaduras, saltados) -que generalmente son consecuencia de circunstancias ajenas al fabricante, como pequeños roces del tránsito, actos de vandalismo, golpes involuntarios, etc...- pero resultaría abusiva si la corrosión es consecuencia de un defecto de fabricación.

Es ilustrativo traer a colación un reciente precedente de la prestigiosa Sala “D” de la Cámara Nacional Comercial, en el cual la actora reclamaba por la rotura del motor de un automóvil que contaba con 28.000 km. recorridos, a lo cual la demandada opuso como defensa la caducidad de la garantía por no haber realizado el service obligatorio de los 15.000 km. en una concesionaria oficial. La sentencia de Cámara, al igual que la de primera instancia, rechazó la demanda. En lo que hace a los fundamentos que condujeron al tribunal a resolver de ese modo, en un pasaje de la sentencia se afirma que *“... resulta justo que ante la asunción de la responsabilidad por la garantía que extiende el fabricante del automotor –dada la importancia económica de ello-, le permita exigir que los controles que se realizan en los “service” de mantenimiento como el establecido para los 15.000 km. sean en lugares predispuestos por aquel, exigencia que no viola a mi juicio el equilibrio contractual ni vulnera los derechos del consumidor.”* Sin embargo, también se afirma en otros pasajes

del fallo que la actora ni siquiera probó haber realizado el service en un taller no oficial, y que *“el informe pericial técnico no reviste entidad suficiente como para acreditar que los daños sufridos por el rodado hubieran tenido su origen necesariamente en desperfectos de fábrica...”* (CNCom., Sala D, “Robles, Karina Vanesa y otros c/ General Motors Argentina SRL y otro s/ Ordinario”, del 27.08.13., MJJ82422). Puede observarse entonces que en este caso todos los elementos coadyuvaron para rechazar la demanda, pero no deja de ser interesante preguntarse qué hubiera resuelto el tribunal si se hubiera probado fehacientemente que la rotura del motor obedeció a un problema de fabricación que no habría podido ser detectado en el primer service.

Así formulado el interrogante y esbozadas algunas posibles respuestas, estimo necesario recordar cuáles fueron las conclusiones “de hecho y de derecho” (doctr. art. 266 del C.P.C.C.) que dieron sustento al decisorio en crisis.

En esa faena, una lectura integral de dicha sentencia deja en claro que la Sra. Juez de grado tuvo por acreditado que la corrosión se originó por problemas de fabricación (fs. 249vta., primer párrafo y fs. 250vta., último párrafo) y entendió que por tal motivo no se podía imputar responsabilidad al actor por la falta de controles (fs. 250vta., tercer párrafo). De este modo, y a mi entender, la “a quo” adhirió a la respuesta “intermedia” que atiende a la existencia –o no- de relación causal entre la falta de controles y la aparición de la corrosión.

Ahora bien, esta conclusión fáctica sobre la que se asienta la sentencia recurrida también es cuestionada por el fabricante, quien –como ya vimos- se agravia de que se haya desestimado lo que surge del “Informe Técnico” por él acompañado a fs. 86/87, de fecha diciembre de 2008, en el que se hace constar que “el origen del óxido presente tiene relación con un daño que no fue reparado oportunamente, además se observa que el vehículo tiene instalado un equipo de GNC no homologado”.

Frente a este agravio, lo primero que cabe observar es que resulta claro que las conclusiones vertidas en ese “Informe Técnico”

son opuestas a lo que surge de los dictámenes periciales –tenidos en cuenta por la “a quo”- ya que en éstos se asevera que se pudo verificar la corrosión perforante en el guardabarros trasero izquierdo e interior del baúl y que la misma es debida a un problema en el tratamiento anticorrosivo de fabricación (conf. pericia mecánica de fs. 133/135, esp. respuesta 1 a fs. 133 y vta.; pericia química de fs. 155/157, esp. respuesta 1 a fs. 155). Del mismo modo, en la pericia química se explica que “la perforación para flejar el tubo de gas se realiza sobre el piso del vehículo, no sobre el lateral. Por lo tanto no es un foco para la corrosión presente” (fs. 156vta.).

Ante esta dicotomía entre las dos pericias realizadas en autos y el “Informe Técnico” adjuntado por la actora a fs. 86/87, ha de darse preeminencia a las primeras, en la medida –claro está- en que el juez las considere debidamente fundadas (doctr. arts. 384 y 474 del C.P.C.C.). Ello así pues conforme se ha dicho *“Tratándose de un estudio realizado extrajudicialmente por una de las partes sin el contralor de la contraria, su eficacia probatoria no es la misma que la de una pericia llevada a cabo con las formalidades que consagran los artículos 460, 461, 465, 471, 474 y concordantes del Código Procesal, si bien el mismo podría ser tomado como un elemento indiciario”* (Cám. Nac. Civ., Sala C, 6-2-79, “Álvarez de Otequi, Emilia c/ De Bruno, Antonio”, L.L., 1979-B-97, cit. por Kielmanovich, Jorge L. “Teoría de la prueba y medios probatorios”, pág. 674; esta Sala, causa n° 53.514, “Romey”, del 18.11.09.). Inclusive es de hacer notar que el actor también adjuntó un informe extrajudicial privado que atribuye la corrosión a un defecto de fabricación (fs. 12), por lo que el mismo abona lo dicho por los peritos y contradice lo consignado en el “Informe Técnico” elaborado por el fabricante.

Por lo demás, comparto la apreciación de la “a quo” vertida a fs. 250, en cuanto a que el mentado informe técnico resulta impreciso al consignar que la corrosión obedece a un “daño que no fue reparado oportunamente”, sin precisar en qué consiste ese daño, tamaño del mismo y descripción, si existe deformación o rotura, etc... Al expresar

agravios la fabricante intenta revertir este pasaje del decisorio alegando que es impensado que en un informe mecánico de rutina se consignen todos los pequeños daños y rayaduras que se observan en un vehículo cada vez que entra en un servicio oficial. Sin embargo, la recurrente soslaya que ese informe técnico no fue elaborado con motivo de un servicio oficial, ya que el último de los servicios se llevó a cabo –como ya vimos- el día 23.06.2005, y el “Informe Técnico” fue elaborado en diciembre de 2008 en base a una inspección realizada en junio del mismo año, es decir, luego de recibirse la carta documento enviada por el actor al fabricante (obrante a fs. 2), y seguramente como consecuencia del reclamo allí formulado. En consecuencia, y como lo razonó la Sra. Juez de grado, era de esperar que las personas idóneas que confeccionaron ese informe explicaran con mayor grado de detalle en qué consistían los daños a la carrocería que –a su entender- habían facilitado la formación de corrosión.

Por último, tampoco es relevante que el informe técnico sea de fecha anterior a las pericias, pues si bien este dato temporal es exacto (el informe técnico es de la época ya indicada y las pericias fueron presentadas durante los años 2011 y 2012), los expertos no expresaron que el paso del tiempo pudiera dificultar la identificación de las causas que dieron origen a la corrosión.

Como corolario de lo dicho en estos últimos párrafos he de compartir la conclusión fáctica arribada por la Sra. Juez de grado, esto es, que la corrosión constatada en dos puntos de la carrocería del automotor (guardabarros trasero izquierdo e interior de baúl) encuentra su causa en un defecto de fabricación. Esta conclusión, a su vez, se constituye en un punto de partida importante para retomar el interrogante que antes nos formuláramos y acotar las respuestas posibles, pues lo que ahora nos preguntamos es **si opera la caducidad de la garantía como consecuencia de la omisión de los controles de carrocería anuales aunque la corrosión no se haya producido por un daño en la carrocería (golpes, rayos, etc...) sino por un defecto de fabricación.**

Si bien entiendo que esta pregunta resulta de sumo interés y su respuesta podría ser dirimente frente a supuestos similares –y es por eso que me he tomado la licencia de profundizar en este aspecto– entiendo que en el caso existen otras especiales circunstancias fácticas, que también aparecen mencionadas en la sentencia, y que sellan la suerte adversa del recurso del fabricante.

En efecto, cabe reparar en que ambos peritos observaron que en el “Certificado de Garantía” ninguno de los casilleros correspondientes al “Control de Revisión de Carrocería” aparece sellado ni firmado. Pero, lo que es sumamente importante, es que también observaron que “El día 23.06.2005 el taller autorizado que realizó el 4to. servicio **debería haber realizado el primer control y revisión de carrocería y dejarlo asentado en el certificado de garantía**” (textual de la pericia mecánica de 133/135, esp. fs. 134, el destacado me pertenece; en similar sentido pericia química de fs. 155/157, en especial fs. 156vta.).

También es importante observar que en las impugnaciones y pedidos de explicaciones que el fabricante formulara contra tales pericias (fs. 146 y 159) no aclaró ni justificó por qué motivo en ocasión de realizarse ese cuarto service mecánico se había omitido realizar el primer control de carrocería (que además era gratuito para el adquirente).

Entiendo que esta circunstancia, que fue agudamente observada por los peritos, perjudica al fabricante al menos desde tres perspectivas.

En primer lugar, está claro que fue el propio fabricante el primero en incumplir con el “Control de Revisión de Carrocería”. En efecto, si bien es el cliente quien debe llevar el auto al taller oficial para que se le realicen los “services”, una elemental aplicación de los principios de probidad y buena fe indica que si el automóvil es llevado al taller oficial para la realización de un service mecánico en una fecha que coincide con aquella en la cual debe efectuarse el primer control de carrocería el tallerista debe proceder también a efectuar éste último, máxime –como dijimos– si

este es gratuito para el adquirente (arts. 512, 902, 1198 y conc. del Código Civil).

En segundo lugar, está claro que si el tallerista hubiera procedido a realizar esa primera revisión de carrocería habría contribuido a alertar al adquirente sobre su importancia, aumentando así su grado de información al respecto. Este aspecto es importante pues, como antes dijimos, las máximas de la experiencia indican que son muy pocos los adquirentes de automotores que conocen esta exigencia de someter los automóviles a controles de carrocería. Y si bien es cierto que la misma aparece claramente consignada en el “Certificado de Garantía” de fs. 5, la conducta omisiva del taller oficial contribuye a que el adquirente del automóvil olvide la importancia de esos controles. En definitiva, si bien es cierto que el deber de información, derivado de la buena fe contractual (art. 1198 del Código Civil), debe estar presente con más intensidad en la etapa precontractual y al celebrarse el contrato –lo que en este caso se cumplió pues el certificado de garantía es claro al respecto-, no es admisible que las conductas equívocas de uno de los contratantes, observadas en la faz de ejecución del contrato, contribuyan a “desinformar” o confundir a la otra parte del negocio.

Finalmente, ambos peritos informan que el proceso de la corrosión es lento y tal vez pudo haber sido advertido de haberse llevado a cabo ese primer control de carrocería (ver fs. 134 vta. y fs. 157), por lo cual ese primer control que no se realizó podría haber tenido una incidencia directa en el resultado dañoso.

Todo lo dicho me lleva a concluir que el agravio medular de “Fiat Auto Argentina S.A.” no es admisible, pues, en atención a las particulares circunstancias que he mencionado, la omisión en el “Control de Revisión de Carrocería” es en primera medida atribuible a la propia recurrente –quien actúa a través de sus talleres autorizados- y por tanto no puede erigirse en una causal de caducidad de la garantía.

Para finalizar, abordaré los restantes agravios vertidos por el fabricante.

Respecto a que no se haya considerado que el automóvil fue sometido a un “uso intenso” que quedó evidenciado por el kilometraje recorrido durante el primer año, es de hacer notar que la garantía contra corrosión perforante no estaba limitada en función de la cantidad de kilómetros recorridos. Por otro lado, si bien es cierto que ese “uso intenso” puede exponer al vehículo a mayores inconvenientes –como roces del tránsito- hemos visto que en el caso los peritos han descartado que la corrosión tuviera su origen en un daño mal reparado, atribuyéndolo a defectos de fabricación.

Finalmente, tampoco es de recibo el agravio según el cual no se ha ponderado que en una nota del año 2005 el actor manifestó que dejaba sin efecto los reclamos efectuados a través de ciertas cartas documento, no teniendo nada más que reclamar a Fiat en virtud de las mismas. Ello es así pues esa nota (obrante a fs. 92) está referida a dos reclamos efectuados por cartas documentos que guardaban relación con problemas mecánicos que presentaba el auto y la falta de provisión de repuestos (ver fs. 99 y 96 y sus respuestas de fs. 97/98 y 94/95) por lo que ninguna relación guarda con el reclamo por corrosión en la carrocería que recién se efectúa en el año 2008.

VI) Si lo anterior es compartido, conservan virtualidad los agravios vertidos por la restante co-demandada a fs. 280/282 respecto a la imposición de costas por su orden (art. 274 del C.P.C.C., a *contrario*).

Asiste razón a la recurrente al afirmar que el principio general que rige la imposición de las costas en la ley procesal –en nuestro caso, el art. 68 del C.P.C.C.- tiene indudable filiación objetiva; manteniéndose fiel al perfil chiovendando de la “socombenza” se atiende al resultado del proceso con algunas excepciones (Morello, “Códigos Procesales”, T. II-B, pág. 189, cit. por esta Sala en causa nº 41.109, “Peña

Dura CMISA...”, del 17.11.99.). Es igualmente cierto que si bien esa misma norma permite eximir de esta responsabilidad al litigante vencido “siempre que encontrare mérito para ello”, tal eximición es excepcional y de carácter restrictivo, ya que de acordarse con laxitud la vencida resultaría ser en verdad una parcial vencedora, al imponer a la triunfante el sacrificio patrimonial constituido por el costo de la defensa de quien se vio obligado a litigar (Fenochietto, Carlos y Arazi, Roland “Código...”, T. I, pág. 283; esta Sala, causa nº 52.179, “Hoffmann...”, del 10.09.09., entre otras).

En el caso de autos, si bien es cierto que la Sra. Juez “a quo” consideró inaplicable la Ley de Defensa del Consumidor, no lo es menos que ya antes de la vigencia de la ley 24.240 nuestra jurisprudencia había reconocido una responsabilidad concurrente del fabricante y del concesionario, adelantándose a lo que establece el art. 13 de la ley 24240 (Juan M. Farina, “Defensa del Consumidor y del Usuario”, 3ª edición actualizada y ampliada, pág. 243).

Por lo demás, y aunque a lo largo del juicio “Taraborelli Automobile S.A.” haya negado resultar vendedora, lo cierto es que aparece en tal condición en el “Certificado de Garantía” adjuntado por el actor a la demanda.

Por lo expuesto, ciñéndome a lo que ha sido materia de agravios, he de coincidir con la Sra. Juez de grado en cuanto a que el actor pudo creerse con derecho a accionar contra la mencionada concesionaria, lo que justifica la imposición de costas por su orden.

Así lo voto.

Los señores Jueces Doctores **Comparato y Bagú** adhirieron por los mismos fundamentos al voto precedente.-

A LA SEGUNDA CUESTION: el Señor Juez Doctor Louge Emiliozzi, dijo:

Atento a lo acordado al tratar la cuestión anterior, corresponde confirmar la sentencia de fs. 243/253 en todos sus términos. Con costas de alzada a los recurrentes vencidos (art. 68 del C.P.C.C.), difiriéndose las

regulaciones de honorarios –que deberán ser diferenciadas en razón del distinto tenor de los agravios- para la oportunidad del art. 31 del Decreto Ley 8904.

Así lo voto.-

Los señores Jueces Doctores **Comparato y Bagú** adhirieron por los mismos fundamentos al voto precedente.-

Con lo que terminó el acuerdo dictándose la siguiente:

- S E N T E N C I A -

POR LO EXPUESTO y demás fundamentos del acuerdo y lo prescripto por los arts. 261, 266 y 267 del CPCC; se resuelve: confirmar la sentencia de fs. 243/253 en todos sus términos. Con costas de alzada a los recurrentes vencidos (art. 68 del C.P.C.C.), difiriéndose las regulaciones de honorarios –que deberán ser diferenciadas en razón del distinto tenor de los agravios- para la oportunidad del art. 31 del Decreto Ley 8904.

Regístrese, notifíquese por Secretaría y oportunamente devuélvase al juzgado de origen.

Lucrecia Inés Comparato
Juez
-Sala 1-
-Cám.Civ.Azul-

Ricardo César Bagú
Juez
-Sala 1-
-Cám.Civ.Azul-

Esteban Louge Emiliozzi
Juez
-Sala 1-
-Cám.Civ.Azul-

Ante mi

Dolores Irigoyen
Secretaria
-Sala 1-

-Cam.Civ.Azul-

