



NEUQUEN, 27 de marzo del año 2018.

**Y VISTOS:**

En acuerdo estos autos caratulados: **"MARTINEZ NORMA ESTHER C/ SAPAC S.A. Y OTRO S/ CUMPLIMIENTO ACUERDO LEY 24240"**, (JNQCII EXP N° 502048/2014), venidos a esta Sala II integrada por los Dres. Patricia **CLERICI** y Marcelo **MEDORI** en legal subrogancia (conf. Ac. 14/2017), con la presencia de la Secretaria actuante Dra. Micaela **ROSALES** y, de acuerdo al orden de votación sorteado, **la Dra. Patricia CLERICI dijo:**

I.- Ambas demandadas interpusieron recursos de apelación contra la sentencia de fs. 408/417 vta., que hace lugar a la demanda, con costas a los vencidos.

La codemandada Ford Argentina S.C.A. apela la totalidad de los honorarios regulados en la sentencia de grado, por altos.

a) La codemandada SAPAC S.A. se agravia entendiendo que ha sido condenada en forma injusta e ilegal.

Dice que surge de manera clara de estas actuaciones que el concesionario no ha infringido norma alguna, y mucho menos la ley 24.240.

Sigue diciendo que se encuentra acreditada la inescindible relación existente entre el vehículo vendido y el fabricante, en atención al plan de asistencia y garantía del fabricante de la unidad. Señala que es Ford Argentina S.C.A. quién debe responder en forma exclusiva, dado que el vehículo se encontró en garantía en la fecha en que se desencadenaron los hechos.

Insiste en que SAPAC S.A. debió seguir las órdenes que le impone el fabricante, con los vehículos que se encuentran en garantía.



Pone de manifiesto que el dictamen del perito ingeniero fue impugnado por la parte demandada ya que, como se demostró, el experto nunca retiró las copias de las órdenes de servicio que se le pusieron a disposición, para que tuviera la certeza de los trabajos realizados. Luego entiende que el dictamen pericial es tendencioso, resaltando trabajos que son propios del mantenimiento de la unidad como, por ejemplo, control de pastilla de frenos y control del sistema de inyección; habiéndose verificado que de los quince ingresos de la unida al taller, nueve corresponden a mantenimiento del vehículo (servicio oficial). Destaca que una caja de velocidades se puede romper también según su uso, y sin perjudicar el embrague y viceversa; como así también que se reemplazó, mediante diagnóstico la bomba de agua inoperante, en tanto el motor levantó temperatura recién después de recorrer 2.810 km.

Considera que no se encuentran demostrados los desperfectos que invoca la actora.

Cita jurisprudencia.

Agrega que la actora ha reconocido que la concesionaria le brindó, desde la etapa precontractual y también la postcontractual toda la información que estuvo a su alcance y la ayudó.

Critica que la jueza de grado no haya tenido en cuenta el vínculo contractual que ligó a las partes en conflicto.

Subsidiariamente se agravia por la imposición de las costas del proceso en un 100% a las demandadas, cuando ha existido un rechazo parcial de la demanda.

Apela, por altos los honorarios regulados a los letrados de la parte actora y al perito.



b) La codemandada Ford Argentina S.C.A se agravia porque la jueza de primera instancia no tomó en cuenta las observaciones realizadas al informe pericial mecánico.

Entiende que el informe referido es parcial y hasta contradictorio.

Destaca que el experto dijo que luego de realizarse el reseteo de la computadora, el ruido de los inyectores desapareció, y que ello evidencia que el supuesto problema fue una falsa falla detectada por la computadora y no una falla mecánica.

Señala que la unida comenzó con los desperfectos recién en octubre de 2013, es decir, casi un año después de su adquisición, por lo que entiende que no puede considerarse que haya existido un defecto de fábrica. Agrega que las fallas fueron solucionadas

Dice que el experto no pudo corroborar las reparaciones realizadas, pero afirma que se hicieron, lo que resulta contradictorio.

Insiste en que su parte realizó observaciones al informe pericial que, cuanto menos, debieron haber puesto en duda las conclusiones del experto, quién no pudo determinar concretamente ni el tiempo que la unida estuvo sin poder usarse, ni que la falla continuara ininterrumpidamente durante la pericia y con posterioridad a ella.

Sigue diciendo que la sentencia recurrida tampoco toma en cuenta que las fallas no tornaron al vehículo no apto para su uso.

Impugna por arbitraria la decisión de la jueza de grado de condenarla al pago del precio equivalente a una unida nueva.



Como segundo agravio plantea su disconformidad con la suma de dinero fijada en concepto de indemnización por privación de uso del automotor.

Cuestiona que pueda afirmarse que la actora estuvo por más de seis meses sin la unidad a disposición.

Hace reserva del caso federal.

c) La parte actora contesta los traslados de sendos memoriales a fs. 439/440 y 446/447 vta.

Entiende que es claro que en el negocio celebrado por los litigantes han participado tres partes, dos de ellas de manera profesional, comercializando un producto, y la tercera en carácter de consumidor. Agrega que como producto de este comercio ambas demandadas obtienen beneficios económicos.

Destaca que la actora nunca reconoció que el servicio brindado por SAPAC, tanto en la pre como en la post venta, fuera satisfactorio, sino que se dijo que tal servicio fue absolutamente irresponsable y deficiente; y que a tal punto ello fue así, que el actor debió ingresar en incontables oportunidades su vehículo a reparación.

Dice que la actitud de SAPAC estuvo en todo momento dirigida a minimizar la falencia y los perjuicios que sufriera la actora, sometiéndola a destratos y respuestas insuficientes.

Sigue diciendo que el comprador de un automóvil 0 km tiene como principal objetivo, el de gozar de la tranquilidad de utilizarlo sin contratiempos propios del paso del tiempo, del desgaste propio de los vehículos usados.

Reconoce que al ser aparatos mecánicos son susceptibles de fallar, pero es allí, a criterio de la parte actora, cuando una empresa con la trayectoria de las demandadas debe acudir sin pausa a solucionar el problema y el



perjuicio que le causa a su cliente. Insiste en que eran las demandadas quienes debieron ofrecer la sustitución del vehículo, como así también la utilización de otro vehículo mientras se arreglaban los desperfectos.

Señala que antes de los dos meses de uso debió concurrir a la concesionaria por problemas que no debe presentar un automotor 0 km, en tanto que la unida tuvo que volver a ser reparada en dieciséis oportunidades, quedando varada al costado de una ruta, debiendo ser acarreado, quedándose sin movilidad.

Afirma que el informe pericial ha sido contundente en relación a la cantidad de reparaciones a que debió someterse la unidad desde el mes de diciembre de 2012, siendo la fecha de su adquisición noviembre de 2012, y que fue ingresado por última vez a la concesionaria con fecha 21 de septiembre de 2013. Agrega que con fecha 29 de octubre de 2013 se realizó la constatación notarial del estado del vehículo que obra en autos.

Destaca que desde hace cuatro años el vehículo se encuentra en poder de los demandados.

Sostiene que la a quo ha distribuido las costas del proceso teniendo en cuenta el principio objetivo de la derrota.

II.- La sentencia de grado ha condenado a las demandadas a abonar a la actora el importe equivalente al de un vehículo nuevo, con las mismas características técnicas del oportunamente adquirido por aquella, conforme el precio vigente en plaza al momento de abonarse el mismo; debiendo la actora entregar en devolución la camioneta objeto de estas actuaciones; y una indemnización por privación de uso del automotor, con fundamento en lo dispuesto por el art. 17 inc. b) de la ley 24.240 y por considerar que el vehículo



oportunamente entregado a la accionante presentó defectos de fabricación que no pudieron ser solucionados, persistiendo hasta el presente.

La actora ha reclamado en los términos de la ley 24.240, invocando reparación no satisfactoria del automotor que adquiriera, accionando contra la concesionaria y el fabricante del vehículo, optando por la conducta prevista en el inc. b) del art. 17 de la Ley de Defensa del Consumidor.

No se discute en autos la operación de compraventa mediante la cual la actora adquirió en la concesionaria demandada una camioneta Ford Ranger 2 DC 4x4 XLT 3.2 LD. La controversia traída a conocimiento de la Alzada radica en determinar si realmente ha existido reparación no satisfactoria en los términos legales, extremo que es discutido por ambas demandadas.

El art. 17 de la ley 24.240 señala que existe reparación no satisfactoria cuando la reparación efectuada no resulte satisfactoria por no reunir la cosa reparada, las condiciones óptimas para cumplir con el uso al que está destinada.

Por su parte el decreto reglamentario de la ley 24.240 -n° 1.798/1994- especifica que se entenderá por "condiciones óptimas" aquellas necesarias para su uso normal, mediando un trato adecuado y siguiendo las normas de uso y mantenimiento impartidas por el fabricante.

Roberto A. Vázquez Ferreyra señala que es esperable y exigible que los productos y servicios adquiridos o suministrados sean conformes con lo ofrecido al consumidor o usuario, y todo ello debe juzgarse teniendo en cuenta diversos factores entre los que cabe enumerar a la naturaleza y al destino del bien, su complejidad técnica, modos de uso, durabilidad, oferta publicitaria, etcétera. Agrega el autor



citado, *"Esto abre un abanico de expectativas que llevan a lo que se conoce como el marco de protección del consumidor posterior a la celebración del contrato, y en ese marco se encuentra lo referido a la garantía legal, que en nuestro país viene impuesta por la LDC como de orden público.*

*"En líneas generales, la garantía implica que el fabricante, vendedor, proveedor, etcétera, se obliga a la sustitución o reparación de un bien que resulta no idóneo para su funcionamiento, ya sea por presentar un vicio o, sencillamente porque no existe identidad entre lo ofrecido y lo entregado. Se trata de la obligación de transmitir un derecho íntegro sobre un bien idóneo, exento de vicios y dotado de las cualidades necesarias para el fin contractualmente acordado" (cfr. aut. cit., "La garantía legal en la Ley de Defensa del Consumidor", Revista de Derecho Privado y Comunitario, Ed. Rubinzal-Culzoni, T. 2009-I, pág. 133/134).*

Graciela I. Lovece trae el concepto de "seguridad amplificada", explicando que el consumidor adquiere productos en el mercado para lograr una finalidad autónoma que va más allá de la adquisición en si misma, finalidad que puede ser originaria o inducida, y ello coloca en juego la expectativa de eficiencia de estos productos apuntando a la facultad que poseen para producir el efecto deseado con su adquisición. En este orden de ideas, continúa Graciela Lovece, *"que un producto cumpla con la finalidad perseguida al adquirirlo en un contexto de Sociedad de Consumo no se reduce exclusivamente a su funcionamiento en condiciones adecuadas de uso, sino que se interrelaciona con otras variables, como el posicionamiento empresario, la publicidad inductiva, la seguridad que brinda, etc."*; y que en este marco conceptual, la seguridad amplificada implica la protección tanto de los intereses económicos como de los extraeconómicos del consumidor, porque



son ambos los que éste coloca en juego en ese negocio jurídico (cfr. aut. cit., "El consumidor ante las reparaciones no satisfactorias", LL 2014-A, pág. 30).

III.- Analizada la prueba rendida en la causa, a la luz de los conceptos antedichos, entiendo que asiste razón a la a quo respecto a que, en autos, se configura el supuesto de reparación no satisfactoria.

El informe pericial técnico de fs. 286/290 trae un preciso cuadro de las reparaciones que se efectuaron al vehículo de la parte actora, las que no se encuentran discutidas por las partes, ya que las impugnaciones de la parte demandada apuntan a otros aspectos del dictamen.

Surge del informe referido que en los ingresos que tuvo el vehículo de autos al taller de la concesionaria se le hicieron las siguientes reparaciones, que no se consideran adecuadas a un automotor 0 km: 1) servicio de 10.000 km, ajustar columna de volante; 2) con 15.147 km, golpe en dirección - falla al arrancar en frío; 3) con 16.856 km, falla al arrancar en frío; 4) con 27.881 km, control de frenos - cambio de pastillas; 5) servicio 30.000 km, control crucetas centro de cardan - centro de volante no funciona bien bocina; 6) con 32.060 km, acomodar bocina mal colocada; 7) servicio de 40.000 km, control pastillas de freno, cambio; 8) con 48.448 km, motor regula desparejo RPR oscilante (limpieza y calibración de inyectores) - cuesta entrar cambios de 6°, 5° y a 4° - cuesta ingresar marcha atrás - cambio de caja de cambios; 9) servicio de 50.000 km, motor regula desparejo, ver inyectores - cambiar discos de freno - botón bocina volante en ocasiones no funciona; 10) con 52.572 km, levanta temperatura circulando - cambio bomba de agua y cambio caja de cambios; 11) con 55.382 km, consumo de agua luego de rotura de bomba de agua - no entran marchas 1° y 2° - desgaste de embrague - no entra marcha atrás (nuevo cambio de caja de cambios) - se





desmonta tapa de cilindros y realiza prueba hidráulica detectándose deformación excesiva entre cilindros, ingresando los repuestos definitivamente el 6/3/2014 - se detecta luego de armado que estaba mal el sellamiento de la tapa de cilindros, por lo que vuelve a rearmarse.

Aclara el perito con relación a este listado que de él surge que hubieron fallas que fueron repetitivas, es decir que no fueron solucionadas satisfactoriamente, o no se encontró la causa (raíz) del problema; y agrega que el cambio de la caja de cambios en dos oportunidades no es habitual para un vehículo 0 km, señalando que por tratarse de un vehículo doble tracción debe tener una caja de cambios acorde y que, para el supuesto de mala conducción por parte de la actora, el primer elemento que se daña es el embrague y no la caja de cambios.

También entiende el experto que el cambio de la bomba de agua y de la tapa de cilindros habla de un control de calidad en fábrica deficiente o un mal análisis del desperfecto, dado que se cambió la bomba cuando el problema estaba en la tapa de cilindros, luego de un mal armado en el taller (mal sellado de la tapa).

Asimismo incluye dentro de estos defectos que no debieron estar: 1) calibración de los inyectores: por dos veces fueron desarmados y revisados, encontrándose en cada caso distintos inyectores en mal estado con una diferencia de 1.300 km, lo que induce a pensar en una reparación deficiente; 2) ajustar columna de dirección: mal control de calidad del fabricante; 3) bocina: ingresa tres veces por un problema similar, no se encuentra la causa del problema.

Insiste el dictamen pericial que no es habitual que un vehículo 0 km presente el tipo de problemas señalado en los párrafos anteriores, y que ninguno de los problemas



planteados es consecuencia de un uso defectuoso de parte de la actora.

Si bien el informe pericial fue impugnado por ambas demandadas, respondiendo el experto a dichas impugnaciones a fs. 302/303, considero que ello no es relevante para la resolución de la litis.

No se trata de discutir el tiempo que insumieron las reparaciones, si algunas de las fallas fueron esporádicas o la cantidad de kilómetros a partir de la cual aparecieron los problemas, sino que lo medular es que la parte actora adquirió un vehículo 0 km, con la expectativa de utilizarlo sin inconvenientes, y tal expectativa se frustró por vicios propios del automotor, no importando frente al consumidor si esos vicios son originarios de fábrica o consecuencia de una mala reparación, o causado por ambos supuestos.

En efecto, tanto la Constitución Nacional (art. 42) como su estatuto reglamentario (ley 24.240) garantizan a los consumidores de bienes y servicios, en el marco de la relación de consumo, la protección de sus intereses económicos.

Conforme lo pone de manifiesto Rubén S. Stiglitz, en consonancia con los autores ya citados en este voto, el derecho a la protección de los intereses económicos está estrechamente ligado a la pretensión de calidad de los productos y servicios, y a la vigencia de una auténtica justicia contractual, así como a un sistema de efectiva compensación en materia de reparación de daños (cfr. aut. cit., "Contratos Civiles y Comerciales. Parte General", Ed. La Ley, 2010, T. I, pág. 244). Agrega Stiglitz que las Directrices de las Naciones Unidas para la Protección del Consumidor exigen que los productos cumplan los requisitos



normales de durabilidad, utilidad y fiabilidad (cfr. aut. cit., op. cit., T. II, pág. 281).

En autos ha fallado el cumplimiento de este estándar de calidad.

La persona que adquiere un automóvil 0 km lo hace pensando en que podrá hacer uso de ese bien sin mayores inconvenientes, excepto el mantenimiento habitual, por lo menos en los primeros años o durante un cierto kilometraje. Esta expectativa forma parte de los intereses económicos del consumidor.

Tal conclusión ya fue sostenida por esta Sala II en autos "Corvalán c/ Volkswagen Argentina S.A." (expte. n° 413.376/2010, sentencia de fecha 29/10/2013), donde se dijo: *"...sería necio sostener que el destino de un vehículo no es para desplazarse o para que funcione, y en ese solo sentido está acreditado que el automóvil finalmente funcionó, sin embargo y como una finalidad de sentido común que ni siquiera requiere prueba, el objetivo de gastar el dinero que demanda la compra de un auto 0 km., excede la sola intención de desplazarse en él, acarrea con igual grado de propósito hacerlo sin tener que recurrir asiduamente a talleres mecánicos para su reparación, no importa ya si se trata de concesionarias oficiales o mecánicos particulares.*

*Es cierto que el vehículo debe ser llevado a realizar services periódicos de mantenimiento requeridos por las propias fábricas y concesionarias para hacer operativa la garantía, sin embargo en el caso de autos los defectos que sufrió el vehículo como así también el poco uso que tenía la unidad cuando comenzaron a manifestarse, hacen que aún cuando se hayan efectuado arreglos en el mismo, lejos están de configurar las condiciones óptimas para cumplir el uso al que estaba destinado".*



En autos, el automóvil tuvo que ser ingresado al taller mecánico de la concesionaria en catorce oportunidades entre la fecha de adquisición (15 de noviembre de 2012) y el día 21 de septiembre de 2013, o sea en menos de doce meses, y contando, en el último de los ingresos, con 55.382 km. Excepto el primer ingreso (28 de diciembre de 2012) que fue solamente para control de niveles y lavar motor, en el resto de las oportunidades en que fue llevado al taller de la concesionaria demandada se le detectaron problemas que exceden el mantenimiento normal de la unidad.

Más allá de que algunos de esos problemas fueron reparados y otros no, reiterándose el desperfecto, o del origen de los déficits (originarios de fábrica o consecuencia de una mala reparación), lo cierto es que el producto adquirido no cumplió con el estándar de calidad que se espera para un bien de sus características.

Y ese estándar de calidad no solamente se relaciona con la durabilidad del producto, sino que tal como se ha señalado tiene que ver con la utilidad y fiabilidad; requisitos que, pese a las reparaciones efectuadas, no pudieron ser restituidos al automóvil de la actora, por lo que, en definitiva, no obstante las múltiples reparaciones a la que fue sometido, no resultó apto para satisfacer plenamente la finalidad para la cual estaba destinado.

Pongo de manifiesto el recaudo de la fiabilidad del producto, por cuanto y si bien el perito ha constatado que, al momento de la pericia solamente advirtió un ruido compatible con mal funcionamiento de los inyectores en altas revoluciones, y que luego de detener el motor y escanearlo, el ruido desapareció; el hecho de la persistencia de defectos, aunque ellos puedan desaparecer con posterioridad, y teniendo en cuenta la excesiva necesidad de reparaciones que tuvo el



automotor, determinan que éste no sea fiable respecto de su desempeño futuro.

La jurisprudencia muestra soluciones similares a la que aquí propongo. Así, la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Lomas de Zamora sostuvo que el fabricante y la concesionaria donde el consumidor compró un automóvil defectuoso deben sustituirlo por otro del mismo tipo y modelo, ya que el vehículo presentó vicios y desperfectos que no pudieron ser solucionados por las sucesivas revisiones técnicas, lo cual demuestra que los defectos solo deben ser atribuidos a un inadecuado proceso de fabricación (Sala I, "Mercurio c/ Organización Sur Automotores S.A.", 21/2/2008, LLAR/JUR/338/2008).

Por su parte, la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial sentenció, en un supuesto similar al de autos, que resulta lógico que quién adquiere un automotor 0 km, y aún dándole un uso intensivo, aspire que durante los primeros años ese rodado funcione sin inconvenientes, requiriendo sólo de un mantenimiento mínimo (por ejemplo, cambio de filtros, aceite, pastillas de freno, correas, etc.), pero, por el contrario, el vehículo referido requirió de ocho reparaciones en el término de doce meses, lo que permite tener por acreditado que el automóvil adquirido, al no cumplir con los requisitos normales y esperables de durabilidad, utilidad y fiabilidad, pese a las múltiples reparaciones a las que fue sometido, no resultó apto para satisfacer con plenitud la finalidad para la cual estaba destinado (Sala A, "Sapas c/ Forest Car S.A.", 31/5/2013, LL 2014-A, pág. 30).

Lo dicho determina que la sentencia de grado debe ser confirmada en lo que refiere a la existencia de la reparación no satisfactoria denunciada por la parte actora.



IV.- La codemandada Ford Argentina se agravia por entender que la a quo ha incurrido en un abuso al haber determinado que su parte debía abonar el valor de un nuevo vehículo, a cambio de la entrega de una unidad con cinco años de uso.

En primer lugar no se trata de una camioneta con cinco años de uso, sino de tan sólo diez meses de uso, ya que a partir del último ingreso a taller (21 de septiembre de 2013), ya no fue retirada por su propietaria. Si puede predicarse dicha antigüedad del modelo.

El decreto n° 1.798/1994 determina que la sustitución de la cosa por otra de idénticas características deberá realizarse considerando el período de uso y el estado general de la que se reemplaza, como así también la calidad y calidad de las reparaciones amparadas por la garantía que debieron efectuársele; y que iguales parámetros deben ser tenidos en cuenta si el consumidor opta por el supuesto del inc. b) del art. 17 de la ley 24.240.

En este aspecto existe jurisprudencia que aplica la norma reglamentaria y otra, que entiende que ésta altera sustancialmente los derechos que la ley 24.240 concede al consumidor, en tanto su art. 17 determina la entrega de una unidad nueva o el precio equivalente a dicha unidad nueva, todo al momento del cumplimiento de la sentencia condenatoria.

Si bien pareciera, a primera vista, que el decreto vendría a reparar situaciones de injusticia que podrían presentarse en la aplicación de las opciones que otorga el art. 17 de la Ley de Defensa del Consumidor, luego de un detenido análisis de la cuestión entiendo que la posición de la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires es la que más se adecua a los principios del derecho consumeril. En efecto, tiene dicho este tribunal que



en este punto, en principio, debe desoírse el decreto reglamentario, y estar a la clara disposición del texto legal. Ello no sólo por la jerarquía normativa, y la prohibición que la norma reglamentaria altere la reglamentada, sino porque el objetivo de la ley es que el consumidor pueda acceder a un bien equivalente, sin importar si el precio es mayor o menor al vigente al momento de la adquisición, e independientemente del uso y reparaciones que el bien originariamente adquirido sufriera (cfr. Quaglia, Marcelo C., "Garantía legal por buen funcionamiento. Precisiones en relación con su ejercicio", LL 2015-A, pág. 25). Agrego que el tribunal citado no cierra totalmente la puerta a la aplicación de la norma reglamentaria, pero la limita a supuestos de excepción, donde la entrega de una unidad nueva (o su equivalente en dinero) pudieran generar un desequilibrio arbitrario de las prestaciones, en atención a las características del caso.

La situación del presente expediente no encuadra en aquél supuesto de excepción ya que la actora, con altibajos, solamente pudo utilizar su vehículo durante diez meses, por lo que lo justo y razonable es que sea compensada con el valor equivalente al precio actual de un automóvil de iguales características al que oportunamente adquiriera en la concesionaria demandada.

Consecuentemente se confirma el fallo de grado en cuanto a la modalidad de cumplimiento de la condena en los términos del art. 17 inc. b) de la ley 24.240.

V.- La demandada apelante formula queja por el monto de la indemnización por privación de uso del automotor, al que considera excesivo.

En este aspecto la queja de la recurrente es insuficiente para modificar la decisión de grado.



Advierto que la a quo tuvo en cuenta, para fijar el monto cuestionado, los importes de los que dan cuenta las facturas acompañadas a la causa correspondientes al alquiler de un vehículo en sustitución del que se encontró en reparación, analizó el tiempo que insumieron las reparaciones, y el hecho que durante el período de indisponibilidad no se le generaron a la demandante gastos de mantenimiento.

Asimismo se advierte que los alquileres de los que dan cuenta las facturas de fs. 383/391 se vinculan solamente con la última reparación que sufriera el vehículo, produciéndose su ingreso al taller el día 21 de septiembre de 2013, y finalizando la reparación el día 6 de marzo de 2014, conforme lo indica el informe pericial. De ello se sigue que es correcta la apreciación de la a quo en orden a que medió una indisponibilidad del automotor de aproximadamente seis meses.

Consecuentemente, se confirma el resolutorio de grado en cuanto ha fijado la suma de \$ 100.000 en concepto de indemnización por privación de uso del automotor.

VI.- La codemandada SAPAC S.A. se agravia por que se la ha condenado en paridad de condiciones con el fabricante cuando siempre siguió las instrucciones de éste.

El agravio bajo análisis resulta desvirtuado por la manda del art. 40 de la ley 24.240 en cuanto dispone que si el daño al consumidor resulta del vicio o riesgo de la cosa o de la prestación del servicio, responderán el productor, el fabricante, el importador, el distribuidor, el proveedor, el vendedor, y quién haya puesto su marca en la cosa o servicio, siendo esta responsabilidad solidaria, sin perjuicio de las acciones de repetición que correspondan.

Carlos H. Plana explica que el cúmulo de legitimados pasivos que el artículo 40 menciona incluye a





todos los que se benefician económicamente con el producto. Es un factor de atribución objetivo derivado de la doctrina del riesgo-provecho (cfr. aut. cit., "Factores de atribución de responsabilidad por daños y defensa del consumidor", Revista de Derecho Privado y Comunitario, Ed. Rubinzal-Culzoni, T. 2012-I, pág. 319).

Si bien es cierto que la norma legal citada permite la liberación total o parcial de esta responsabilidad, siempre que se demuestre la ajenidad en la producción del daño, la apelante no ha acreditado este último extremo.

No sólo no ha probado que órdenes o instrucciones le impartió el fabricante, sino que, por el contrario, surge del informe pericial de autos que parte de los desperfectos fueron, en principio, consecuencia de la mala reparación producida en el taller de la concesionaria.

VII.- Respecto de la distribución de las costas del proceso, las demandadas han resultado vencidas y ello determina que deban cargar con los gastos causídicos en virtud de lo dispuesto por el art. 68 del CPCyC.

Si bien es cierto que algunos rubros indemnizatorios fueron desestimados por la sentencia de grado, al igual que la pretensión de condena por daño punitivo, en lo sustancial la acción ha progresado, y ello es lo importante para la condenación en costas.

Más aún, cuando la base para la determinación de las costas es solamente el importe por el que se acoge la demanda.

VIII.- Resta por analizar la apelación arancelaria.

La jueza de grado ha fijado los honorarios de los letrados de la parte actora en el 14% de la base regulatoria,



conforme la escala del art. 7 de la ley 1.594, con más el 40% que prevé la manda del art. 10 de la norma arancelaria.

Teniendo en cuenta la labor cumplida por los letrados de la accionante, los valores en juego, y situándose el porcentual utilizado dentro de la escala legal, se entiende que la regulación se ajusta a las pautas del art. 6 de la ley de aranceles.

Los honorarios de los letrados de la parte demandada, en tanto son una derivación de los fijados para los abogados de la actora también se ajustan a las disposiciones de la materia.

Finalmente y en lo que hace a los honorarios determinados para el perito ingeniero, se entiende que el porcentual utilizado (3% de la base regulatoria) guarda una adecuada proporción con la labor cumplida y con los emolumentos de los abogados de las partes, que son las pautas que normalmente considera esta Alzada para graduar la retribución de los peritos.

IX.- Por lo dicho, propongo al Acuerdo, rechazar los recursos de apelación de las demandas y las quejas arancelarias, confirmando el resolutorio recurrido.

Las costas por la actuación en segunda instancia son a cargo de las demandadas perdidosas (art. 68, CPCyC).

Regulo los honorarios de los letrados actuantes ante la Alzada, en el 5,7% de la base regulatoria, en conjunto para los Dres. ... y ...; 4,5% de la base regulatoria para el Dr. ...; y 1,8% de la base regulatoria para el Dr. ..., todo de conformidad con la manda del art. 15 de la ley 1.594.

**El Dr. Marcelo MEDORI dijo:**

Por compartir los fundamentos vertidos en el voto que antecede, adhiero al mismo.



Por ello, esta **Sala II**

**RESUELVE:**

I.- Confirmar la sentencia de fs. 408/417 vta.

II.- Imponer las costas de Alzada a las demandadas perdidosas (art. 68, CPCyC).

III.- Regular los honorarios de los letrados actuantes ante la Alzada, en el 5,7% de la base regulatoria, en conjunto para los Dres. ... y ...; 4,5% de la base regulatoria para el Dr. ...; y 1,8% de la base regulatoria para el Dr. ... (art. 15 de la ley 1.594).

IV.- Regístrese, notifíquese electrónicamente y, en su oportunidad, vuelvan los autos a origen.

**Dra. Patricia M. Clerici - Dr. Marcelo J. Medori**  
**Dra. Micaela S. Rosales - Secretaria**