



PODER JUDICIAL DE CÓRDOBA

JUZG 1A INST CIV COM 41A NOM

Protocolo de Sentencias

Nº Resolución: 186

Año: 2022 Tomo: 4 Folio: 1074-1117

EXPEDIENTE SAC: 7380017 - **BATISTELLA, RICARDO ENRIQUE C/ FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A. Y OTRO - ORDINARIO - OTROS**

PROTOCOLO DE SENTENCIAS. NÚMERO: 186 DEL 01/12/2022

SENTENCIA NUMERO: 186. CORDOBA, 01/12/2022. Y VISTOS: estos autos caratulados **BATISTELLA, RICARDO ENRIQUE C/ FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A. Y OTRO – ORDINARIO - OTROS**, Expte. 7380017, de los que resulta que a fs. 1/33 comparece el **Dr. Rodolfo Horacio De Ferrari Rueda**, en el carácter de apoderado del **Sr. Ricardo Enrique Batistella**, conforme carta poder incorporada a fs. 35 de autos, e interpone formal demanda “en los términos de la ley 24.240” en contra de **FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A. y TURIN S.A.** persiguiendo que se condene a las nombradas en forma solidaria a: **1) la inmediata sustitución**, ya sea en concepto de recompra o por el que se estime pertinente, del vehículo marca Fiat Toro Freedom de transmisión manual, 2.0 16v 4,2 dominio AA402ME chasis n° 988226415HKA68925 de propiedad de su representado, por una camioneta Fiat TORO nueva, esto es 0 km, modelo del año en que se haga efectiva la entrega, sin ningún tipo de defectos de fabricación, que sea apta para uso tanto urbano como todo terreno, de las mismas o superiores características que la adquirida por su mandante, como podría ser la actual FIAT TORO VOLCANO con caja automática o el vehículo de tales características que lo sustituya en el futuro. Agrega que pone a disposición de la accionada tanto el vehículo defectuoso como la suscripción de toda la documentación necesaria para la transferencia del mismo; **2) a solventar la totalidad de los gastos de patentamiento, flete,**

transferencia, inscripción registral, alistamientos y demás erogaciones que pudieren corresponder, de manera tal que su representado no tenga que pagar ninguna suma de dinero para que el vehículo que se le sustituya por el defectuoso quede inscripto y patentado a su nombre; 3) a proveer todos los formularios y a pagar todos y cada uno de los gastos que demande la transferencia de la unidad defectuosa que se sustituirá a favor de la accionada y/o de quien esta disponga; 4) a pagar el daño punitivo y moral ocasionado a su mandante; 5) a que ante la eventualidad de que al momento de contestar la demanda la accionada no se allanare a la misma también se la condene: a) a que su mandante quede liberado de toda responsabilidad por daño o deterioro del vehículo usado, en especial por el defecto que denuncia; b) a que la devolución contra la entrega de otro vehículo 0 km o por la restitución del dinero, sea con el desgaste derivado de un uso normal del vehículo y a cargo de las accionadas el deterioro que ocurra, por ejemplo, por el transcurso del tiempo; c) a que ante la eventualidad de daños a terceros por los vicios y defectos del vehículo la responsabilidad recaiga sobre las accionadas, y 6) subsidiariamente y para la eventualidad de que por cualquier causa o circunstancia al momento de dictarse sentencia no fuere posible hacerse lugar a la condena requerida, para que se condene a las demandadas a la devolución de la totalidad del dinero que pagó el actor por y para la compra del vehículo defectuoso, entre otros: las comisiones de venta, gastos de seguro, gastos del crédito prendario, inscripciones registrales, patentamiento, cancelación de créditos, de prendas, todo con más los intereses, daños y perjuicios y el agravio moral que esa situación ha ocasionado y/o le ocasione a su poderdante, con especial imposición de costas a las accionadas, incluido el rubro establecido en el inc. 5 del art. 104 de la ley 9459.

Luego anticipa, bajo el rótulo “ANTECEDENTES FÁCTICOS”, que efectuará un resumen de la situación general que vivieron todos los adquirentes de Fiat Toro modelo Freedom caja manual a lo largo y ancho del país; una breve explicación de qué es el filtro de partículas “Diésel ParticulateFilter” (DPF); de los problemas que se suscitaron con relación a su

funcionamiento, y de las decisiones que tomó Fiat con motivo de estos problemas.

En ese sentido expresa que los primeros días de junio de 2016, FCA publicitaba en su página web www.fiat.com.ar, para introducir su nuevo producto al mercado bajo el título “INFINIDAD DE POSIBILIDADES – LA NUEVA VERDAD”, el vehículo FIAT TORO con la siguiente consigna: “...*la FIAT TORO llegó para ofrecer infinitas posibilidades sobre ruedas. Una Pick up con diseño robusto y elegante, con tecnología, confort y seguridad. Para uso URBANO O TODO TERRENO con tracción 4X2 ó 4x4. Un vehículo pensado para atender todos los gustos y necesidades*”.

Agrega que el tres de junio de 2016 en la misma página web, FCA realiza un extensísima publicidad respecto a todas y cada una de las bondades de la nueva Pick up Fiat Toro Freedom, donde nuevamente se la promociona como de uso urbano y todo terreno, y luego, el primero de noviembre de 2016, publicita nuevamente: “...*la Fiat Toro llegó para mostrar sus infinitas posibilidades sobre ruedas. Y consiguió con un éxito de ventas desde su lanzamiento... Un vehículo versátil, que concilia cualidades de pick up. SUV y automóvil. Para uso URBANO u off road, con tracción 4x2 o 4x4.....- Un vehículo que permite atender todos los gustos y necesidades de transporte, trabajo y placer*”.

Destaca a continuación, que el nuevo vehículo Fiat Toro en su versión Freedom caja manual viene equipado con un motor 2.0 Multijet y que a los fines de cumplimentar con las norma Euro 5 –Normativa Internacional de Emisiones de Gases-, que entrarían en vigencia en Argentina en enero de 2018, las automotrices en general y FCA en particular, que comercializaban vehículos turbo diesel, tuvieron que readecuar sus motores introduciendo un filtro de partículas en el sistema de escape.

Expone que según explica Carlos Cristófalo, en la publicación de Autoblog del 6 de noviembre de 2011, se siguen dos caminos para cumplir con dicha normativa: “...*Utilizan un sistema de Reducción Catalítica Selectiva (SCR) o un proceso de recirculación de gases (EGR). El SCR inyecta urea en los gases de escape antes de que ingresen al catalizador y los*

convierte en vapor de oxígeno. Esto requiere llevar un tanque de urea (Ad Blue o Arla 32). Obliga al usuario a llenar el depósito cada cierta cantidad de tiempo para que el sistema siga funcionando. La urea todavía no está muy difundida en la Argentina y se consigue sólo en algunas estaciones de servicio, con precios dispares. Por este motivo, el sistema SCR lo están usando sólo los camiones más modernos y que tienen recorridos planificados. El EGR, en cambio, es un sistema que redirige algunos gases de escape hacia el colector de admisión, para volver a quemarlos. Esto reduce la expulsión de dióxido de nitrógeno por el escape. Es el sistema que utilizan los fabricantes de autos y pick-ups chicas o medianas. Es para evitar la molestia de llevar un tanque de urea. En la mayoría de los casos, estos sistemas tienen algo en común: llevan un filtro de partículas (Diesel Particulate Filter o DPF) en el sistema de escape, que retiene los componentes más grandes de los gases y los quema para eliminarlos en forma de partículas más pequeñas”.

Añade que FCA introdujo a los motores de la Fiat Toro Freedom el segundo de los sistemas mencionados.-

Refiere que el Sr. Cristóbal continúa expresando en la publicación Autoblog del 6 de noviembre de 2017 que: “...Si el filtro no alcanza la temperatura de funcionamiento necesaria, puede acumular una gran cantidad de partículas y llenarse. Esto no suele ocurrir en los sistemas con SCR, porque la urea se encarga de mantener siempre una temperatura muy elevada en el funcionamiento del sistema de escape. Y, en el caso de los sistemas con EGR, también puede ocurrir cuando no se utilizan combustibles y lubricantes adecuados. Cuando el filtro se llena, se inyecta combustible extra para que aumente la temperatura de los gases de escape por encima de los 600 grados y queme todos los residuos. En esta fase, el olor emanado por el caño de escape será distinto al habitual, el motor sonará algo más grave, la velocidad de ralentí puede aumentar y hasta puede salir humo blanco por el escape (condición normal de funcionamiento en la fase regeneración)”.

Manifiesta que en relación a las consecuencias del mal funcionamiento del DPF, el nombrado

Sr. Cristóbal, en dicho artículo de Autoblog, termina expresando: *“Cuando el filtro de partículas está tapado o funciona por debajo de la temperatura indicada, puede ocurrir que el sistema de recirculación de gases reenvíe a la cámara de combustión diesel en estado líquido, sin quemar. Al ingresar a los cilindros por el sistema de admisión, el combustible líquido se filtra al circuito de lubricación y altera su composición. Aumentará el nivel de fluidos en el cárter y se lavarán las piezas con diesel. Esto puede ocasionar graves problemas en la mecánica, hasta el caso extremo de provocar la rotura del motor”*.

Comenta que, en resumen, FCA sacó al mercado y distribuyó para su venta las Fiat Toro Freedom caja manual a sus concesionarias oficiales sin un solo párrafo que refiera a este nuevo elemento introducido al motor, el filtro DPF, que -dice- no sólo resultaba nuevo para los adquirentes sino que en virtud del mismo el vehículo necesitaría de una mayor erogación de dinero y una atención y dedicación especial del adquirente, distinta a la requerida normal y habitualmente cuando se compra un vehículo 0 km.

Explica que bajo ese contexto fáctico y publicitario FCA procedió a la venta masiva de la Fiat Toro Freedom caja manual y no se esperaba que al poco tiempo estallara también masivamente el desconcierto primero y el descontento después de los adquirentes, quien comenzaron a advertir los inconvenientes que les traía el filtro de partículas DPF, situación que -expresa- no tardó en propagarse rápidamente por las redes sociales y que hasta incluso hubo un piquete en la ciudad en el parque Sarmiento con movilización a la planta fabril para exigir soluciones.

Puntualizada que TN autos publica en la nota del 11 de diciembre de 2017, bajo el título: **”MOTORES DIESEL CON FILTRO DE PARTICULAS: POR QUÉ PUEDEN TRAER PROBLEMAS A LOS USUARIOS”**, que: *“El DPF es un dispositivo ubicado en el sistema de escape de los motores diésel modernos. Atrapa partículas sólidas producidas en la combustión, que al llegar a determinado umbral de acumulación se auto limpian en las llamadas regeneraciones del filtro.- En el caso de la Toro, uno de los problemas radica en*

que las regeneraciones eran silenciosas y sin aviso, por lo que el conductor podía apagar el motor e interrumpirlas sin saberlo”.-

Hace referencia a una publicación y a un video de TN en donde se habría efectuado una explicación respecto a cómo funciona el DPF, que dice ha sido certificada por acta notarial y que a su entender, según un extracto de la página TN, el problema en el caso de las Toro “...radica en que las regeneraciones eran silenciosas y sin aviso...”.

Relata que la primera respuesta de FCA a esta problemática consistió en un comunicado general en su página web, con fecha 14 de noviembre de 2017, que textualmente dice: “*Comunicación sobre FIAT TORO. Para responder a las más estrictas exigencias regulatorias de cuidado del medio ambiente y para reducir las emisiones de su motor diésel, Fiat ha implementado un sistema llamado comúnmente Filtro de Partículas o DPF, que atrapa y luego elimina las mismas. Ese proceso se encuentra explicado en el Manual del Usuario, capítulo A (tema DPF) y capítulo B (tema limpieza DPF), que le fuera entregado por el Concesionario al momento de la compra del vehículo, y que también está disponible en el sitio de Mopar (<http://www.fiatmopar.com.ar/Manuales/pdf/60355967-Toro-ESP-al-31-08.pdf>). El DPF se monta en el escape del motor y atrapa todas las partículas contaminantes que éste genera. Cuando la cantidad de partículas alcanza un umbral determinado, el filtro se regenera automáticamente, destruyendo las partículas mediante un proceso químico a elevada temperatura. El resultado es una mejor calidad del aire, lo que significa una ciudad menos contaminada y un medio ambiente más limpio. El filtro de partículas ha introducido una importante modificación en la gestión del cambio del aceite respecto de los vehículos que no cuentan con el DPF. En los vehículos con DPF el cambio del aceite ya no depende solo de la cantidad de kilómetros recorridos, sino también de la indicación que emite el sistema cuando enciende el testigo del ACEITE. Con la implementación del DPF es importante tomar algunas simples medidas para evitar el deterioro precoz de la vida del aceite del motor, tal como se explica en el Manual del Usuario, capítulo B (temas aceite degradado y filtro DPF).*

Por este motivo incluimos a continuación una breve explicación del significado del encendido de los testigos relacionados con este proceso y las repuestas a las preguntas más frecuentes, sin perjuicio que todos estos temas se encuentran contenidos además en el Manual del Usuario para vuestra guía. SEÑAL ACEITE MOTOR DEGRADADO. En los automóviles con motores Diésel, que tienen instalado el sistema DPF (Filtro de partículas), las condiciones de funcionamiento merecen las siguientes advertencias: ACEITE MOTOR DEGRADADO. Esto ocurre si se enciende el testigo indicado en la fig. A en modo parpadeante en la pantalla, en algunas versiones junto con un mensaje específico. El encendido de este testigo en modo parpadeante debe ser considerado como una advertencia al cliente que es necesario cambiar el aceite. Durante estos procesos el nivel de aceite en la varilla de medición puede ocasionalmente exceder el nivel máximo, esto no representa un problema. La centralita de control del motor, tiene un modelo que simula el estado de desgaste del aceite motor, garantizando un nivel de aceite seguro en el cárter y también advierte al cliente cuándo es necesario sustituirlo. Si se enciende el testigo, significa que, se debe cambiar el aceite del motor. Nunca se debe agregar más aceite al motor, de ser necesario debe dirigirse a la red para su sustitución o verificación si es necesario completarlo. Se recuerda que la degradación del aceite se acentúa cuando se usa el vehículo en recorridos cortos, que impiden que el motor alcance la temperatura de funcionamiento y cuando se interrumpe repetidamente el proceso de regeneración indicado mediante el encendido del testigo DPF. 2 – Si se enciende el testigo de color ámbar (fig. B) y (si está disponible) se muestra un mensaje específico en la pantalla. El encendido de este testigo indica al cliente que el sistema requiere regenerar el DPF. Entonces debe mantener en marcha el vehículo a un régimen de 2.000 rpm o 60 km/h, hasta que el mismo se apague permitiendo que complete el procedimiento. Ignorar el encendido del testigo implica un alto riesgo de atascamiento del DPF y por consiguiente la degradación precoz del aceite o el daño prematuro del motor y sus sistemas. 3 – Si se enciende el testigo MIL (lámpara indicadora de manutención) de color ámbar (fig. C) y en

conjunto en ocasiones también se enciende el testigo DPF (fig. B).; En estos casos el DPF no logró eliminar las partículas acumuladas, por lo tanto será necesario llevar el vehículo al taller. **RECOMENDACIONES DE UTILIZACIÓN.** Para que el sistema DPF no vea afectada su vida útil tenga en cuenta lo siguiente: - Utilizar **UNICAMENTE** gasoil Grado 3 Premium.....No deje nunca vaciar completamente el tanque de combustible. Nunca agregar aceite en exceso en el motor. Preguntas y Respuestas: ¿El encendido del testigo de degradación del aceite debe ser considerado como un funcionamiento incorrecto del motor? R: El encendido del testigo de degradación del aceite no señala un defecto sino simplemente una advertencia para recordar que es tiempo de cambiar el aceite. El cambio del aceite no es necesario únicamente en función de los kilómetros recorridos, sino también cuando lo indica el encendido del testigo en visor. ¿Qué sucede si se ignora el encendido del TESTIGO DEGRADACIÓN ACEITE? R: Esto implica la posibilidad de generar el desgaste precoz del motor, debido a que el motor funciona con el aceite excesivamente diluido por el combustible y al elevado nivel de aceite motor en el cárter que, en las situaciones más graves, podría acarrear graves daños al motor. Es importante realizar el cambio de aceite tan pronto el mensaje aparezca en el panel. ¿Qué influye en la vida del aceite? R: Un modo de conducción que genere una elevada frecuencia de regeneración causa la inevitable degradación del aceite motor. ¿Qué medidas se pueden tomar para prolongar la vida del aceite motor? R: Respetar las indicaciones del sistema DPF en cuanto a la finalización del ciclo de regeneración. Utilizar el combustible indicado (Grado 3 Premium). Evitar uso continuo del vehículo en trayectos cortos que impiden alcanzar la temperatura ideal de funcionamiento del motor. ¿Qué sucede si se ignora repetidamente el encendido del testigo DPF y se apaga el motor antes de que se haya completado la fase de regeneración? R: Si se ignora el testigo DPF la CCM (centro de control de motor) no puede completar la regeneración del DPF, la que volverá a intentarlo en el siguiente encendido. Si se ignora sistemáticamente el encendido del testigo, aumentará la frecuencia de regeneración del DPF y esto podría

ocasionar el atascamiento del DPF la degradación precoz del aceite, y/o graves daños en su motor.”

Pone en conocimiento que este comunicado repercutió en una publicación en la página Autos!Pro y en un comunicado emitido por la Dirección de Defensa del Consumidor de Bahía Blanca.

Indica que FCA, ante los hechos de público conocimiento que estaban sucediendo con los vehículos Fiat Toro Freedom caja manual, realizó primero un recall (llamado) generalizado en su página web: www.fiat.com.ar que textualmente dice: *“RECALL GENERAL DE FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A. 22 de Diciembre del 2017 Buenos Aires .- Comunicado a los propietarios de FIAT TORO. CHASIS INVOLUCRADOS (NO SECUENCIALES). De: 988226415HKA57820 A: 988226415JKB66882 FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A. convoca a los propietarios de los vehículos FIAT TORO, exclusivamente en la versión transmisión manual de seis marchas (MT6), con motorización diésel (año/modelo:2016 a 2018), para que a partir de 28 de diciembre de 2017, programen la asistencia a una concesionaria de la red oficial FIAT de su preferencia y se le realice, gratuitamente, la inspección del sistema de regeneración de DPF (Filtro Partículas de Diésel). Se constató que, en algunas unidades de esta versión y solamente bajo determinadas condiciones de uso frecuente en recorridos cortos y a baja velocidad, el sistema puede presentar alteración del nivel de aceite lubricante del motor. La variación anormal del nivel de aceite puede causar el aumento de las revoluciones del motor, aumentando las chances de accidentes, con consecuentes riesgos al conductor, demás ocupantes y terceros. Los vehículos involucrados en esta campaña serán inspeccionados en cuanto al correcto funcionamiento del sistema y se les efectuará el cambio gratuito del aceite del motor y del filtro, así como la actualización de mensajes del cuadro de instrumentos del vehículo para informar al conductor sobre la necesidad de completar el ciclo de regeneración del filtro de partículas DPF y su conclusión. Los propietarios también recibirán una cartilla complementaria al manual del propietario*

con instrucciones de uso y serán orientados. Adicionalmente, Fiat extenderá la garantía por un año más a todos los vehículos involucrados en esta campaña. Si precisara de auxilio, por favor contacte a la concesionaria FIAT más cercana. Un representante lo asistirá para coordinar previamente el ingreso de su unidad con la concesionaria de nuestra red oficial que a usted le sea de comodidad. El tiempo estimado para la ejecución de los servicios es de aproximadamente 4 (cuatro) horas. Contáctenos en <http://www.fiatmopar.com.ar> o por email a fiatauto@clientefca.com.ar o bien comunicarse con nuestro Centro de Atención y Servicio al Cliente FIAT al 0800-777-8000 los días hábiles de 9:00 a 18:00 hs.”.

Informa que por su parte la Dirección Nacional de Defensa del Consumidor, con fecha 28 de diciembre de 2017, emitió el siguiente comunicado: *“Alerta a los propietarios de vehículos Fiat Toro Freedom MT6, motor diesel (años 2016-2018)... Algunos vehículos de dicho modelo presentan inconvenientes que pueden provocar accidentes. La Dirección Nacional de Defensa del Consumidor difundió una alarma presentada por la empresa FCA Automóviles Argentina S.A ante ese organismo, en la que se detallan las fallas y se informa a los consumidores como proceder en concesionarias oficiales. La Dirección Nacional de Defensa del Consumidor, organismo de la Secretaría de Comercio de la Nación, difundió una alarma presentada ante ese organismo por la empresa FCA Automóviles Argentina S.A. (FIAT Chrysler) por fallas presentadas en vehículos Fiat Toro Freedom MT6, motor diesel, de modelos 2016-2018. En algunas unidades de esta versión y solamente bajo condiciones de uso frecuente en recorridos cortos y a baja velocidad, se constató que el sistema puede presentar alteración del nivel de aceite lubricante. Dicha variación puede aumentar las revoluciones del motor, acrecentando las chances de accidentes con consecuentes riesgos al conductor, demás ocupantes y terceros, informó el proveedor. Qué deben hacer los propietarios de este modelo. Desde el 26 de diciembre los propietarios de dichos vehículos pueden programar una visita a las concesionarias oficiales FIAT para que de manera gratuita se realice la inspección del sistema de regeneración de DPF (Filtro Partículas*

Diesel). Para mayor información: <http://www.fiatmopar.com.ar> / 0800-777-8000 (FIAT). La presentación de FCA Automóviles Argentina S.A. fue realizada en el marco de la normativa de defensa del consumidor (Art. 4 del Decreto 1798/ 94), que establece que “los proveedores de cosas o servicios que, posteriormente a la introducción de los mismos en el mercado de consumo, tengan conocimiento de su peligrosidad, deberán comunicar inmediatamente tal circunstancia a las autoridades competentes y a los consumidores mediante anuncios publicitarios suficientes”.

Asevera que con posterioridad, durante los días siguientes al recall general, FCA comenzó a realizar un recall (llamado) individual a los adquirentes de la Toro, con un texto igual al general, sólo que en éste último no se hacía mención a la individualización de los vehículos por los números de chasis sino a todos los vehículos Fiat Toro Freedom caja manual modelos 2016 a 2018, y -añade- que ese recall consistía en dos etapas: a) un “trabajo” que se realizaba sobre la persona del adquirente y b) otro trabajo que se ejecutaba en el vehículo.-

Denuncia, bajo el rotulo “LA CONDUCTA REPROCHABLE DE FCA: EL GROSERO INTENTO DE TRASLADAR LA RESPONSABILIDAD AL TITULAR DEL VEHICULO”, que la primera de esas etapas del recall consistía en que FCA llamaba telefónicamente a las personas que les había cursado el llamado individual para darle un día y hora de reunión, y que en los casos de Córdoba las reuniones eran en la planta fabril ubicada en Ruta 9 km 695, Ferreyra, y en sus concesionarias oficiales. Agrega que cuando se presentaba la persona convocada, que asistía sólo sin asistencia letrada, confiando en la buena fe y supuesto prestigio de Fiat, era recibida al menos por tres personas de FCA: un abogado, una persona de asistencia al cliente y un técnico. Añade que el técnico le daba explicaciones de la forma en que debía ser conducido el automóvil para no tener supuestamente inconvenientes con el DPF y se le daba la cartilla complementaria al manual del propietario con instrucciones de uso, y luego el abogado, le hacía firmar un acuerdo en el que destacaba que “EN CARÁCTER DE GENTILEZA COMERCIAL FCA REVISARÍA EL AUTOMÓVIL SIN COSTO ALGUNO,

BONIFICARÍA EL SERVICE Y EXTENDERÍA POR UN AÑO LA GARANTÍA” y que para ello el adquirente debía firmar la cláusula siguiente: *“El cliente manifiesta que una vez cumplidos los términos y condiciones del presente acuerdo, considerará que se le han brindado las explicaciones necesarias llegando a la solución final del tema”*y, a su vez, una cláusula de confidencialidad.

Afirma que la segunda etapa del recall era un trabajo sobre el vehículo, consistente en cambiar el aceite, limpiar en debida forma el filtro de partículas DPF, modificando el sistema de la computadora de manera tal que de allí en más un símbolo y una luz testigo avisarán al conductor cuando comenzaba y cuando terminaba el proceso de regeneración del Filtro.

Sostiene que concluido este proceso de recall, el problema pasaría a ser del adquirente, pero no solo de las eventuales consecuencias futuras sino de todas las pasadas, en cuanto si el desgaste del motor fruto de ese mal funcionamiento del filtro termina de exteriorizarse luego de vencida la garantía anual adicional, el costo recaerá sobre el comprador.-

Aduce el letrado presentante que él mismo y su hijo pueden dar fe de haber concurrido a la fábrica de la demandada en Córdoba, en especial, el 20 de diciembre de 2017, en donde dicen fueron recibidos por el gerente de asuntos legales, Dr. Tomás Bidegain, un ingeniero técnico y una persona del sector de atención al cliente cuyo nombre era Gisela Rosales, ocasión en la que se realizaron cinco acuerdos, y en la que había gran cantidad de propietarios de Fiat Toro en la sala de espera, aguardando ser atendidos por aquel equipo de personas. Añade que el 9 de enero de 2018 fue recibido por tres personas en Buenos Aires, oportunidad en la que realizó otros tantos acuerdos.

Comenta que en el mes de enero de 2018, y mientras se llevaba a cabo el recall, FCA decidió no continuar con la fabricación y/o con la importación desde Brasil de este modelo de las Fiat Toro Freedom, caja manual, según surgiría -expresa- de la publicación de MDZ Autos, realizada por el Sr Lautaro Barreto el 26 de enero de 2018, titulado: *“POR LAS FALLAS DETECTADAS, FIAT SACA DEL MERCADO UNA VERSIÓN DE LA TORO”*.-

Señala que según publica Info negocios, el Sr. Rattazzi dijo en Córdoba el 8 de Febrero de 2018: *“Estuvimos lentos en reaccionar (...) En la caja automática no hay problemas, en las que tienen manual y son utilizadas en la ciudad -y entonces no tienen tantas revoluciones- está la complicación pero ya hemos avisado a cada usuario y hacemos un seguimiento pormenorizado”*.

Expone que FCA dejó de importar y/o fabricar la Fiat Toro caja manual solo a algunos días de dar el informe a la Dirección Nacional de Defensa al Consumidor de que el producto Fiat Toro Freedom era peligroso para el conductor, ocupantes del vehículo y de terceros por posibles accidentes, en virtud de la resolución n° 4/2017 del Grupo Mercado Común, que fue incorporada a nuestra legislación mediante resolución 808 E/2017 del 25 de Octubre de 2017 dictada por el Ministerio de Producción, Secretaría de Comercio, y que obligaba a Fiat a dar aviso a la Autoridad competente, la Dirección Nacional de Defensa al Consumidor, cuando existe un producto o servicio puesto en el mercado “considerados potencialmente nocivos o peligrosos”.-

Destaca que ante la situación descripta, los problemas propios del vehículo, los generados y los que podrían suceder en el futuro, la propagación en las redes sociales y otros medios masivos de comunicación y, especialmente, el retiro del mercado del vehículo, todo ello implicó que el mismo perdiera todo o gran parte de su precio de reventa.

En otro apartado, resalta entre los hechos que motivan la presente demanda, que el actor seducido por la publicidad realizada por la demandada y ante la necesidad de cambiar su automóvil usado por una nuevo que no le trajera inconvenientes, con fecha tres de agosto de 2016 adquirió el vehículo en cuestión, abonando la suma de pesos trescientos ochenta y nueve mil (\$ 389.000), con intervención de la concesionaria TURIN SA, siendo inscripto en el registro correspondiente con fecha 09/08/2016.

Denuncia bajo el título “AUSENCIA DE TODA INFORMACIÓN PREVIA A LA COMPRA” que ningún representante de FCA ni de la concesionaria TURIN SA le brindaron

a su mandante en las negociaciones previas, en el momento de formación del consentimiento, ningún tipo de explicación y menos aún en forma precisa y detallada las características esenciales de este vehículo, en especial del manejo que requería el mismo, y que tampoco ello surgía de la página web de ninguna de las nombradas.

Asevera que nunca se le dijo ni una sola palabra a su mandante de que el automóvil venía equipado con un filtro especial de partículas llamado DPF y nadie le ofreció, antes de la adquisición, el manual de operaciones del vehículo para su lectura, comprensión de cómo funcionaba el sistema del filtro por más que el mismo es y era totalmente escueto en cuanto a lo informado para ese filtro y, menos aún, el manual complementario que se entregó luego del recall.

Añade que nadie le informó a su representado que el vehículo debía ser conducido de manera distinta a la normal y habitual para cualquier auto nuevo 0 km, en especial que no debía ser utilizado en recorridos cortos para no tener ningún tipo de problemas con el nuevo sistema de filtro de partículas DPF, porque el motor no tomaba la temperatura adecuada y ello dañaba el filtro.-

Sostiene que tanto la fábrica como la concesionaria omitieron informar a su representado que el proceso de regeneración del citado filtro demandaría aproximadamente 15 a 20 minutos o más y que no se podía suspender el proceso de regeneración del filtro, pues para ello no sólo no se podía apagar el vehículo, sino que había que mantenerlo a unas 2.000 o 2.500 revoluciones, aconsejando en realidad, llevar el mismo a la ruta y manejarlo al menos a 60 km por hora por ese tiempo, para que tome la debida temperatura el motor.-

Concluye que las complicaciones se daban especialmente en recorridos cortos, en uso urbano, y que su mandante compró el vehículo justamente por su uso en ciudad y aprovechar sus bondades cuando necesitaba hacerlo en todo terreno como era publicitado, siendo que nadie le informó que en realidad y pese su publicación, el vehículo no era apto para uso urbano.

Explica que la sola circunstancia de tener que disponer de nada menos que unos 15 o 20

minutos o más sin apagar el motor y mantener a no menos de 2000 o 2.500 revoluciones el motor, implica poner a su mandante en múltiples disyuntivas cada vez que se prende el testigo, por ejemplo, seguir con el proceso de regeneración para no dañar el motor del auto o perder el presentismo en el trabajo, o no poder acompañar a un hijo a la entrada del colegio o llegar tarde a una audiencia en tribunales y así, múltiples e infinitos ejemplos.-

Aduce que surge del video acompañado con el acta notarial n° 66, que al vehículo que se prueba en esa oportunidad había tenido 123 procesos de regeneración, de los cuales 63 fueron exitosos, razón por la cual 63 regeneraciones por 20 minutos dan 1.260 minutos, que dividido por 60 minutos, implican que el propietario tuvo que dedicarle 1 día entero de su vida a esperar que se regenere el filtro. Añade que a ello hay que sumarle el tiempo para llevar a la Concesionaria Oficial, pedir turno, y esperar luego el tiempo de ejecución del trabajo porque, luego de la compra y también por el recall, su representado se enteró de que el aceite había que cambiarlo no solo por la cantidad de kilómetros, sino por las consecuencias de la regeneración de ese filtro.

Comenta que tampoco se informó antes de la compra de la necesidad de utilizar un solo tipo especial de gasoil grado 3 para aminorar, en el mejor de los casos, las consecuencias cuando el mismo pasa al motor, que además -añade- es el más caro del mercado y lo más grave según se informa en nota Autoblog de fecha 06/11/2017, no siempre se consigue en las estaciones de servicios y menos aún en el interior del país.-

Refiere que tampoco se explicó a su poderdante que la regeneración del filtro tiene incidencias directas sobre el sistema eléctrico ya que pone automáticamente en funcionamiento el alternador, el sistema para desempañar la luneta trasera, lo que hace que tengan un mayor uso, y por cierto una demanda extra de carga de batería, que hace que ésta necesite ser reemplazada con mayor antelación a la normal para un vehículo cero km.-

Explica que lo más grave de todo es que nadie informó a su mandante que ese proceso de regeneración del filtro DPF antes del recall sucedía en forma silenciosa en la Fiat Toro

Freedom caja manual, sin ningún tipo de testigo del automóvil que avisara del proceso, por lo que, ese proceso se iniciaba constantemente sin el conocimiento del conductor, razón por la cual, si éste apagaba el motor el proceso de regeneración se suspendía y el paso de gasoil al aceite del motor resultaba inevitable. Señala que si se suspendía el proceso, por desconocimiento, al encender el vehículo el proceso comenzaba de nuevo, y si el auto era apagado nuevamente sin saberlo, se volvía a interrumpir y cada vez que ello sucedía, pasaba gasoil al aceite.-

Afirma que la publicidad de este tipo de vehículos, tanto en las concesionarias como en la página web de Fiat, no solo no expresaban nada de lo dicho precedentemente, sino que peor aún, no se publicitó ni una sola advertencia de que de no manejarse el vehículo de una determinada manera especialmente en trayectos cortos ello traería consecuencias sobre el motor del auto, y por lo tanto, corría serio peligro la salud, la seguridad y la integridad física del conductor, su familia y de terceros por riesgos de accidentes, como dice publicara FCA en su recall general e individual y como tuviera que informar a la Dirección Nacional de Defensa al Consumidor (por resolución 4/17 y 808 E/2017 indicadas) para que diera publicidad de que la Fiat Toro caja manual era un producto nocivo y peligroso.

Sostiene bajo el título “VICIO EN EL CONSENTIMIENTO” que la demandada debió informar antes de la compra, las características del vehículo cuestionado, debió avisarles a sus clientes y en especial a su mandante todas las condiciones especiales que requería su manejo para regenerar el filtro DPF, como además que no era apto para uso urbano, circunstancia que -dice- FCA no podía, no puede y no debe desconocer en su calidad de fabricante y/o importador de ese vehículo.- Enfatiza que su cumplimiento era presupuesto necesario para una debida formación del consentimiento y del contrato y una completa consecución de los fines que llevaron a las partes a contratar. Añade al respecto que su representado ha sido total y absolutamente burlado en su buena fe ya que de haber existido publicidad suficiente y de haber sido informado en forma clara, detallada y precisa de todo lo relacionado con las

características, inconvenientes y/o particularidades que tenía el vehículo que adquiriría no lo hubiera comprado, por lo que existe un claro vicio en el consentimiento.-

Manifiesta que también se siente sumamente agraviado su mandante porque entiende que FCA le ha dado un trato absolutamente indigno e impropio para una fábrica del nivel de Fiat, ya que antepuso sus intereses económicos a la salud, integridad física del conductor, familia y terceros por riesgos de accidentes.

Expone en ese sentido que aun cuando su representado acatara las nuevas instrucciones de manejo de FCA indicadas luego del recall general e individual, lo cierto es que dado que había regeneraciones silenciosas, el gasoil pasó irremediablemente al aceite degradando sus piezas y nadie puede saber hoy a ciencia cierta sin abrir el motor, qué nivel de desgaste tienen las piezas y por lo tanto el mismo motor de la Fiat Toro de su mandante.

Alega que el recall referido tampoco solucionó definitivamente el problema ya que ello implica someter a su mandante, sin que hubiera prestado su consentimiento previo, a la tiranía del vehículo, y pregunta si es realmente posible asegurar que su mandante pueda cumplir con el proceso de regeneración del filtro cada vez que se le prenda el testigo, que dice ahora se supone que sí avisa, disponiendo de ese tiempo para no interrumpir ese proceso de regeneración. Agrega que si no lo hace y apaga el motor porque no puede, no porque no quiera dedicarle ese tiempo, sabe y sabrá que está dañando el motor cada vez que ello suceda.-

Pregunta sí con los trabajos realizados luego del recall todos los problemas se hubieran solucionado y la Fiat Toro caja manual dejó de ser peligrosa para la salud, integridad física del conductor y de terceros, por qué motivo FCA dejó de fabricar y/o de importar la fiat toro caja manual que era un éxito en ventas.

Expresa que la accionada le ha dado al actor un trato totalmente desigualitario y discriminatorio con relación a otros tantos adquirentes de Fiat Toro Freedom defectuosas, toda vez que, ante las circunstancias descritas su representado acudió a su estudio en busca

de soluciones, razón por la cual, siendo ya un “cliente”, se comunicaron con la gerencia legal de la accionada a los fines obtener una reunión para lograr un acuerdo conciliatorio en términos similares a otros ya obtenidos.

Puntualiza que ante el silencio de la demandada con fecha 27 de febrero del 2018 se le remitió carta documento n* CD 668469650, recibida por ésta el 1 de marzo del mismo año, por la cual se la emplazó, entre otros temas, a indicar lugar, día y hora de reunión a los fines de dar solución integral a los tantos adquirentes de los vehículos Fiat Toro Freedom defectuosos, entre los que estaba el actor, bajo apercibimiento de considerar la conducta negativa como un trato desigualitario y discriminatorio a sus propios usuarios y/o consumidores, que, ocasionalmente ahora eran sus clientes.

Agrega que al día de la presentación de la demanda no ha recibido ningún tipo de contestación por parte de FCA cuando es de público conocimiento que ha realizado distintos acuerdos con adquirentes de las Fiat Toro Freeedom, y que lo ha hecho a lo largo y ancho del país, pero tratando de manera totalmente desigual a cada uno de los usuarios o consumidores, en especial si concurrían sin asistencia letrada.

Considera que el actor de autos ha sido tratado por la demandada de manera totalmente discriminatoria y desigual respecto de otros tantos consumidores del vehículo Fiat Toro en clara violación al art 1098 del CCCN ya que, no sólo no se le remitió el comunicado de recall, sino que tampoco se le brindó solución a sus problemas.

Postula que es un deber de buena fe de la accionada, y de cumplimiento del tercer párrafo del art 53 de la ley de defensa al Consumidor, que al momento de comparecer en estas actuaciones presente y exhiba documentación que demuestre lo contrario, esto es, que ha dado trato igualitario a todos los consumidores incluyendo a su mandante.

Pondera que como consecuencia del accionar de FCA hoy su representado tiene un auto Fiat Toro caja manual que, por expreso reconocimiento de la accionada y por la documentación acompañada, resulta peligroso para su integridad física y de terceros, y que FCA sabe y tiene

pleno conocimiento que le ha pasado gasoil al motor y quien sabe hoy cuánto y en qué medida pudo haber desgastado las piezas del motor por haber trabajado sin la lubricación necesaria.

Agrega que surge de la documentación que acompaña de FLG SA, service oficial, que el actor realizó allí el service a los 10.000 km el 16/11/2016; nuevo cambio de aceite y filtro el 17/02/2017, y un control con witech plus el 23/06/2017, oportunidad en la que el sistema de computadora detectó “*Demasiado baja viscosidad (nivel 1). No hay información subtipo*”. Añade que en la misma concesionaria se reemplazó nuevamente el aceite y filtro el 07/11/2017 y finalmente en otros service el 17/04/2018 en Turin se vuelve a sustituir el aceite y filtro, y se recomienda llevarlo a control a los 1.000 km para verificar el consumo, y que a la semana ya le faltaba un litro de aceite y según Turín había que abrir el motor todo a cargo y costo del actor.

Señala que además de lo descripto el vehículo requiere de su poderdante una dedicación exclusiva, unos 20 minutos por cada proceso de regeneración, que demanda costos extras por el desgaste prematuro del alternador y de la batería y que necesita de la utilización del combustible más caro del mercado sin que nadie le haya informado ello previamente a su compra, a lo que se suma que es un vehículo que la propia fábrica ha discontinuado y sacado del mercado, vendiendo solo su remanente, lo que hace que sea un vehículo que no tiene valor de reventa.-

Sostiene como fundamento de derecho que la ley de defensa del consumidor es de orden público y que existe una relación de consumo por cuanto su mandante es adquirente y usuario a título personal de su vehículo por lo que reviste la calidad de consumidor y por lo tanto al ser la demandada, FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A. fabricante de dichos productos defectuosos y viciados y TURIN S.A. concesionaria oficial asignada implica que ambas partes, actor y demandados, se encuentran ligados por una relación de consumo.-

Expone -bajo el rótulo “Violación del deber de informar y de publicidad”- que la falta de toda

información previa, durante y posterior a la compra del vehículo por su representado, tanto por parte de FCA como de Turín SA, implica una clara violación al art 1100 del CCCN. Resalta que esa falta de información no fue un simple olvido de la demandada sino un acto realizado con pleno conocimiento de la situación.

Manifiesta en relación a la falta de publicidad, que las accionadas no cumplieron con lo normado en el art 1101 del CCCN ya que al no haber publicitado correctamente todo lo relacionado al filtro DPF, esto es, sobre elementos esenciales del producto, se indujo a error a su representado, lo que encuadra en el inc. a) de dicho artículo y que más grave aún, se indujo a su mandante a continuar con un vehículo en forma perjudicial y peligrosa para su salud e integridad física, también la de su familia y la de terceros, lo que dice enmarca en el inc. c) de dicho artículo.-

Afirma que el obrar de las accionadas demuestra una clara violación al principio de la buena fe ya que no brindaron publicidad e información que las circunstancias del caso requerían para no viciar el consentimiento de su representado.-

Postula luego, al amparo del título “Discriminación: trato desigualitario a los consumidores”, que el art 1098 del CCCN obliga a otorgar trato digno y no discriminatorio, no pudiendo establecerse diferencias basadas en pautas contrarias a la garantía constitucional de igualdad, y que surge prístino que FCA dio soluciones según “la cara del cliente” ya que en algunos casos brindó solución integral y en otros no, sin ningún tipo de explicación.

Transcribe a continuación la resolución del GRUPO MERCOSUR COMÚN de fecha 06/04/2017 vinculada al "Procedimiento sobre alerta y retiro de productos y servicios considerados potencialmente nocivos o peligrosos en el MERCOSUR", la que dice fue incorporada a nuestra legislación a través de la Resolución 808-E/2017 del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, SECRETARÍA DE COMERCIO, dictada en Ciudad de Buenos Aires con fecha 25/10/2017, sosteniendo que las accionadas no cumplieron con los términos de dicha normativa, al menos dice, con la obligación de retirar del mercado el vehículo considerado

peligroso por ellos mismos.

Sostiene al abrigo del título “DAÑO PUNITIVO” que en el caso concurren y se constatan todos los elementos tanto subjetivos como objetivos que la jurisprudencia local ha determinado como necesarios para que proceda dicho rubro. Expone en ese sentido que la demandada ha ejecutado una operatoria sistemática y general no solo respecto del actor sino a todos sus usuarios, la cual consiste en la introducción al mercado de un producto viciado, defectuoso y peligroso que resulta inútil para su uso normal y habitual. Expresa también que la demandada ejecutó la cuestionada operatoria sistemática con pleno conocimiento de la ilegalidad de su proceder, pues reconoció e incluso publicó mediáticamente que el referido vehículo con motivo de la falla cuestionada puede provocar accidentes, pero no obstante ello es remisa en retirar del mercado los ya vendidos, siendo que además discontinuó la fabricación y venta de ese modelo, generando a los adquirentes un daño irreversible ya que no solo el vehículo tiene defectos sino que ya prácticamente no tiene precio en el mercado. Cuantifica el rubro en la suma de pesos doscientos mil (\$ 200.000.).

Relata en el apartado “DAÑO MORAL” que toda la situación descripta ha provocado al actor innumerables malos ratos, angustias, incertidumbre y trastornos en su vida diaria. Alude a que las variables básicas que cualquier persona analiza al momento de decidirse a comprar un cero kilómetro han caído en saco roto por la conducta de la demandada. Narra al respecto que el hecho de tener en cuenta la seguridad y confianza de un vehículo 0 km que presuntamente no debería tener problemas por los primeros años de uso, el valor de reventa que tendrá en el futuro un vehículo de estas características, la despreocupación y libertad que en condiciones normales provoca un vehículo nuevo de sentirse seguro para emprender cualquier viaje, son todas variables que no obstante haber sido consideradas por su mandante al momento de adquirir esta unidad hoy en día se ha diluido. Agrega que el actor hoy se encuentra disminuido y menoscabado en su espíritu, ya que lo que generalmente es motivo de alegría, como representa la compra de un vehículo 0 km, se ha transformado en angustia,

incertidumbre y tristeza y añade la preocupación que le provoca haber realizado un importante inversión y sabe hoy que corre riesgo su integridad física, la de su familia y la de terceros por ser un vehículo que según la propia fabricante, puede ser generador de accidentes. Enfatiza que tema aparte merece el tiempo invertido en tratar de resolver el problema, sumado a los gastos que toda esta gestión le provoca. Cuantifica el rubro en la suma de pesos doscientos mil (\$ 200.000).

Sostiene en otro apartado referido a las reglas probatorias aplicables en las acciones de consumo que conforme lo dispuesto por el art. 53 de la LDC se encuentra receptada la denominada teoría de las cargas dinámicas de la prueba.

Postula en otro capítulo de la demanda que no es necesario cursar a la accionada ningún emplazamiento previo para que cumpla con sus obligaciones en calidad de fabricante de los vehículos Fiat Toro Freedom defectuosos.

En otro punto ofrece prueba documental, informativa, exhibición de documentación, pericial contable y testimonial.

Aclara en otro apartado que se demanda a TURIN S.A. exclusivamente por ser solidariamente responsable en los términos de los arts. 13, 40 y demás correlativos y concordantes de la ley 24.240, excluyéndose expresamente como motivo de la demanda la supuesta y eventual responsabilidad contractual de la concesionaria.

En los últimos capítulos manifiesta la voluntad de su mandante de quedar excluido de la demanda colectiva y hace reserva del Caso Federal.-

A fs. 36 el Dr. Rodolfo Horacio De Ferrari Rueda solicita el apartamiento del Juez de Primera Instancia en lo Civil y Comercial de 5ta. Nominación con sustento en la existencia de conexidad con la causa caratulada “USUARIOS Y CONSUMIDORES UNIDOS C/ FABRICA AUTOMOBILES ARGENTINA SA - ACCION COLECTIVA ORDINARIO” (EXPTE. N° 7003035) que tramita por ante este Tribunal.

A fs. 41/43 se produce el apartamiento del titular de dicho juzgado, y la remisión y el

avocamiento de quien suscribe al conocimiento de la presente causa.

A fs. 51/54 el representante del actor amplía los fundamentos de la demanda. Consigna al respecto que el problema del DPF ya existía y era muy conocido en Europa a partir del año 2001, conforme dice surge de distintas páginas web que menciona. Añade que FCA ha realizado el 26/07/2018 un nuevo “recall” para las Fiat Toro por un problema en el funcionamiento de los “reles” de los sistemas de ignición e inyección de combustible. En otro punto del mismo escrito modifica un capítulo de la demanda que trata sobre la gratuidad del trámite y, en otro, solicita que se exima de acompañar la documentación general que se encuentra adjuntada al cuerpo de copias formado para los autos “GERARD...”.

A fs. 55/56, mediante decreto de fecha 22 de agosto de 2018, el Tribunal admite la presente demanda, imprime trámite de juicio ordinario, y cita y emplaza a las demandadas para que en el plazo de cinco días comparezca a estar a derecho, bajo apercibimiento de rebeldía. En dicha oportunidad se certifica la formación de un cuerpo de documental común -a las causas en las que el Dr. Rodolfo De Ferrari Rueda sea apoderado- que lleva el N° 7385500.

A fs. 59 comparecen los Dres. Daniel Gustavo Peralta y Mariana Peralta, en el carácter de apoderados de TURIN S.A., conforme lo acreditan con copia juramentada de poder general para pleitos que acompañan (fs. 57/58).

A fs. 63 comparece el Dr. Ramón Daniel Pizarro, en calidad de apoderado de FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A., de conformidad a la copia juramentada de poder especial para pleitos que acompaña (fs. 60/62).

A fs. 92 toma intervención la Fiscal Civil, Comercial y Laboral de 1° Nominación.

A fs. 100 el Tribunal ordena correr traslado de la demanda y de la documental acompañada por el plazo de diez días.

A fs. 101/108 los representantes de la codemandada TURIN SA, Dres. Daniel Gustavo Peralta y Mariana Peralta, contestan la demanda, solicitando su rechazo con costas a cargo del actor.

A tal efecto en primer término oponen como cuestión de fondo la defensa de falta de

legitimación pasiva respecto de su representada con sustento en que ningún importe adeuda al actor en autos por concepto alguno ni ninguna obligación debe cumplimentar respecto del mismo.

A continuación niegan todos y cada uno de los términos y el derecho en que se basa la demanda de autos salvo -dicen- aquellos que sean objeto de expreso reconocimiento. Así niegan puntualmente cada uno de los reclamos que es objeto de la pretensión efectuada por el actor. Niegan los antecedentes fácticos que esgrime el actor. Niegan por no constarle a su mandante la veracidad del texto señalado en la demanda como “Promoción de la Fiat Toro. Su Publicidad” y, asimismo, la publicidad que se habría efectuado en junio y noviembre de 2016 y/o cualquier otra fecha, como también la relacionada en los apartados a), b), c) y d) de dicho subtítulo. Niegan que las explicaciones técnicas que se efectúan en la demanda resulten de aplicación al caso de autos y desconocen el carácter científico de las mismas. Niegan por no ser de autoría de su mandante que Fiat haya sacado un comunicado en página Web alguna dado que la comunicación con dicha terminal lo es a través de circulares internas y nada fue recibido en ese sentido, destacando que de las ventas que de dicho automotor realizó su representada, respecto de las que se efectuaron reclamos, fueron derivadas a Fiat, quien tomó intervención directa en el tema habiendo realizado acuerdos con los reclamantes cuyo texto desconocen.

Explican que no consta a su representada los motivos de la discontinuidad de la fabricación o importación del vehículo si es que ello aconteció. Niegan que su representada no haya brindado explicaciones al actor sobre el manejo del automotor. Sostiene que ninguna explicación en especial sobre parte alguna del motor o componente debía darse al vender dicho automotor, ni ninguna instrucción fue impartida por Fiat a su representada que es concesionaria oficial de la marca. Señala que de ninguna manera distinta a lo normal debe ser conducido el automotor adquirido por el actor en autos, al menos que ello sea de conocimiento de su representada. Consideran que resulta ridícula la afirmación sobre que le

vehículo del actor no es apto para uso urbano en tanto no existe en el mercado un automotor que revista tal característica, que ello obedece a exageraciones que han sido publicadas con hipotético ánimo de instaurar demandas masivas.

Afirman que ningún vicio en el consentimiento ha acontecido porque nada de los relacionado por el actor en la demanda debió informar al menos su representada dado que -dicen- la misma no tiene conocimiento ni le consta que ello haya sucedido respecto del automotor del actor y ninguna circular en tal sentido ha sido dada por el fabricante/importador. Expresan que en ninguna omisión ha incurrido su representada y menos la pretendida información de que el vehículo no era apta para uso urbano.

Sostienen que en ningún trato indigno incurrió su representada en relación al actor y niegan que se haya incurrido en trato desigualitario o discriminatorio al venderle el automotor o al atenderlo con posterioridad.

Dicen que desconocen cual haya sido la consecuencia final del accionar de FCA y niegan responsabilidad de su mandante en tal circunstancia por tratarse de hechos de terceros por los cuales no debe responder.

Aseveran que su representada no ha sido notificada de anormalidad alguna y expresan que si dicha hipótesis que niegan resultara cierta, su mandante se encontraría encuadrada dentro de lo prescripto por la última parte del art. 40 de la ley 24240 toda vez que el hecho productor del daño le resulta ajeno dado que ha sido ejecutado por un tercero. Citan jurisprudencia en apoyo.

A continuación, con fundamento en lo dispuesto en dicha norma, interponen la eximente de responsabilidad aduciendo que su representada jamás podría haber tenido conocimiento del “vicio oculto” que denuncia el actor. Explican que ninguna concesionaria oficial posee los medios para realizar testeo alguno antes de proceder a la venta de un vehículo que le permita determinar la supuesta anormalidad señalada en la demanda ni tampoco con posterioridad.

Sostienen que aun cuando el actor pudiera haber entendido que le corresponde demandar a su

representada merced a la disposiciones de la ley 24.240, o por cualquier otra razón, corresponde su rechazo en contra de su mandante “eximiendo de costas al actor respecto de esté pretensión de solidaridad”. Exponen que no niegan la existencia de la normativa en la que pretende fundarse la demanda, su carácter de orden público y la existencia de una relación de consumo, pero niegan que sea de aplicación al caso de autos, al menos en cuanto respecta a su representada.

En relación al Daño Punitivo niegan la procedencia del reclamo con sustento en que ninguna infracción a la ley 24.240 o a cualquier otra, como tampoco en ningún incumplimiento contractual, incurrió su representada.

Niegan que tanto la doctrina como jurisprudencia citada en la demanda resulten de aplicación al caso concreto de autos y aseveran que de acogerse el reclamo se generaría un enriquecimiento indebido para el actor.

Niegan la existencia de actitud alguna o un no hacer por parte de su representada que haya colocado a la misma en situación que merezca la aplicación de la sanción solicitada destacando además que toda medida de carácter sancionatorio es de interpretación restrictiva y para casos extremos en los cuales haya existido una evidente mala fe en la conducta asumida o dolo, lo que en realidad –dicen- no se han dado en el presente caso.-

Explican que la figura del daño punitivo se trata de una pena privada y manifiestan que es claro el vacío de la ley al no existir circunstancias precisas y determinadas para la aplicación de éste tipo de penas, para lo cual citando doctrina y jurisprudencia sobre la cuestión.

Con referencia al reclamo de Daño Moral niegan que el actor padezca o haya padecido las supuestas afecciones que dice que padeció, su relación de causalidad con el caso y la responsabilidad de su mandante. Explican que conforme se relaciona al inicio de la demanda el actor continúa usando el vehículo razón por la cual niegan que se encuentre sufriendo o padeciendo afección o trastorno alguno. Niegan que su representada pueda resultar responsable de la pretensión exagerada de pesos doscientos mil (\$ 200.000) por tal concepto

sosteniendo que representa casi el cincuenta por ciento del valor del vehículo.

Señalan en relación a las reglas probatorias que más allá de las presunciones establecidas por la ley 24.240, no escapa al actor la carga de la prueba y que consecuentemente deberá probar lo alegado más allá de las publicaciones y comentarios en los cuales pretende sustentar la demanda, citando jurisprudencia en ese sentido.

Por último niegan la autenticidad de la documental relacionada al punto IX.1.Documental, sub-puntos 1 a 35 inclusive y formulan reserva del Caso Federal. A fs. 110/136 contesta la demanda el Dr. Ramón Daniel Pizarro, en representación de FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A., solicitando su rechazo con costas.

Expone de manera preliminar que la demanda es manifiestamente improcedente. Explica en ese sentido lo siguiente:

- a) Que el vehículo adquirido por el actor no presenta ni ha presentado defecto o deficiencia alguna que no sea susceptible de ser cubierta por la garantía de fábrica. Afirma que no hay en la demanda ninguna individualización concreta de defectos o deficiencias en el rodado adquirido, de ningún tipo, menos aún en el sistema de DPF de la unidad;_
- b) Que el actor ha usado y sigue usando su rodado sin la presencia de defecto o deficiencia alguna. Señala que el señor Batistella retiró de concesionaria su vehículo cero kilómetro el día 3 de Agosto de 2016, fecha a partir de la cual comenzó a correr la garantía de fábrica. Explica que al día 7 de Abril de 2018, o sea, 21 meses después de aquella fecha, había hecho rodar su vehículo 51.024 km, lo que arroja un promedio mensual algo superior a 2.430 km de uso predominantemente urbano, conforme –expresa- reconoce el actor en la demanda. Destaca que entonces utilizó su vehículo de manera harto intensiva y pretende ahora que se le sustituya por uno nuevo alegando vicios inexistentes. Postula que en más de 51.000 km en 21 meses sin que haya podido denunciar ninguna anomalía en el DPF ni en ninguna otra parte del rodado que no pudiera ser cubierta por la garantía de fábrica. Asevera que esa información surge de la orden de servicio n° 100025, de fecha 17 de abril de 2018, emitida por TURIN

FIAT, que acompaña;

c) Que es altamente probable que el rodado del actor quedara fuera de la garantía de fábrica por omisión de su propietario de realizar los servicios obligatorios para su mantenimiento;

d) Que la pretensión se edifica en torno a conjeturas y a un evidente desenfoque de los hechos y el derecho aplicable. Considera además que es abusiva dicha pretensión en los términos prescriptos por el art. 10 Cód.Civ.Com. por cuanto se pretende la sustitución del rodado en clara violación a lo dispuesto por el art. 17 de la ley 24.240 y del art. 17 de su decreto reglamentario 1798/94;

e) Que no se configuran ninguno de los extremos de procedencia de la pretensión de sustitución de rodado, de daños y perjuicios y de daños punitivos.

En el punto siguiente niega todos y cada uno de los hechos y pretensiones vertidas por la parte actora que no sean objeto de expreso reconocimiento de su parte.

Niega el relato de los antecedentes fácticos descriptos en la demanda y que los adquirentes de Fiat Toro modelo Freedom, caja manual, hayan vivido la “situación general” que allí se describe.

Niega que haya habido una publicidad alejada o distorsiva de las bondades del producto.

Expresa que es cierto que se trata de una pick up moderna, de uso urbano o rural, de alta tecnología, con tracción 4x2 o 4x4, según los modelos, que permite atender los gustos y necesidades de transporte, trabajo y placer.

Expone que es cierto que las unidades Fiat Toro, en su versión Freedom caja manual, vinieron equipadas con un motor de alta tecnología, de 2.0 multijet.

Explica que es cierto que en cumplimiento de normas imperativas, y atendiendo a estándares internacionales absolutamente usuales en la industria, los motores venían equipados con un filtro de partículas DPF (“Diesel particulate filter”) en el sistema de escape.

Niega que en momento alguno se haya debido “readecuar” los motores para complimentar con las normas Euro 5 – Normativa internacional de emisiones de gas – que entró en vigor en

Argentina en 2018. Manifiesta que el vehículo fue concebido, diseñado y construido para cumplimentar con dichas normas Euro 5.

Niega que el DPF de las unidades FIAT TORO puestas en mercado tenga o haya tenido mal funcionamiento que afecte de manera serial a todas las unidades y a todos los adquirentes.

Niega seriedad y validez científica a la publicación que se referencia en el escrito de demanda, que afirma no pasa de ser una mera opinión de una persona llamada Carlos Cristóbal, cuya idoneidad desconoce y que, de todos modos, dicen es conjetural pues el vehículo del actor no ha tenido los inconvenientes que allí se referencian.

Señala que es cierto que FCA introdujo en el mercado y distribuyó las Fiat Toro Freedom caja manual y también que se suministró a los consumidores información clara, suficiente y adecuada respecto del funcionamiento y de los estándares de cuidado de la unidad.

Niega que se haya omitido brindar al consumidor información suficiente sobre el Filtro DPF, y en particular, que éste determine la necesidad de una mayor erogación de dinero y una “atención y dedicación especial del adquirente, distinto a la normal y habitual de la requerida cuando se compra un vehículo 0 Km”.

Niega que haya habido desconcierto y descontento en los consumidores “después de advertir los inconvenientes que les traía el filtro de partículas DPF” y que el tema haya estallado espontáneamente en las redes sociales.

Asevera que las repercusiones mediáticas que el mismo tuvo fueron incentivadas y motivadas por intereses económicos de ciertos estudios jurídicos que han utilizado ONG de defensa del consumidor para la captación de clientes, con una grave distorsión del sistema, no sólo de protección de los consumidores y usuarios, sino también tributario.

Niega que los usuarios de Fiat Toro, en cualquiera de sus modelos y versiones, tengan problemas con el DPF y, consecuentemente, todo sustento verosímil a la información que se consigna en el punto E) de la demanda, que dice no pasa de ser una información periodística, una opinión, sin sustento serio ni verificable.

Expone que es cierto que FCA sacó el comunicado el 14 de Noviembre de 2017, que se transcribe en la demanda (punto III, F), y que en ese comunicado, contrariamente a todos los efectos e implicancias que le asigna el actor, se puso de manifiesto que los rodados no tenían defecto alguno, al tiempo que se reiteró información contenida en los manuales de utilización del rodado respecto del funcionamiento del DPF y de los cuidados que debían adoptarse para el buen funcionamiento del mismo. Expresa que se reiteró al consumidor la importancia de seguir con las indicaciones del fabricante respecto de la utilización del DPF, así como el carácter indispensable de utilizar únicamente gas oíl grado 3 premium y de no agregar aceite en exceso al motor.

Destaca que toda esta información ya estaba consignada en los manuales de uso y mantenimiento del vehículo que deben ser leídos por el consumidor.

Niega que FCA haya tenido que publicar un manual sobre el cuidado del filtro de partículas de la Fiat toro. Agrega que ese “manual” estuvo en todo momento en cada una de las unidades vendidas y entregada al consumidor.

Afirma que es cierto que FCA efectuó un “*Recall*” general preventivo el 22 de Diciembre de 2017 convocando a los propietarios de vehículos Fiat Toro, transmisión manual de seis marchas, con motorización diésel, modelos 2016 a 2018, para que a partir del 28 de Diciembre de 2017 programaren la asistencia a una concesionaria Fiat y realizaren la inspección del sistema de DPF.

Reconoce como cierto el texto del comunicado que se transcribe en el punto III, I) de la demanda.

Sostiene que es cierto que FCA puso en conocimiento de la Dirección Nacional de Defensa del Consumidor los términos y causas que habían motivado el “*Recall*” preventivo, y que en consonancia con la comunicación cursada por aquella, ésta emitió un comunicado en el sentido que se indica en el punto J de la demanda, con la finalidad lógica de coadyuvar para la eficacia del “*Recall*” preventivo.

Comenta que dicho “Recall” se difundió a través de medios masivos de comunicación y que sin perjuicio de ello FCA también se contactó con los adquirentes de esas unidades por otras vías complementarias, a fin de lograr mayor eficacia en proteger los intereses de los consumidores, lo que pone en evidencia el esmero de FCA para que el “Recall” comprendiere a la mayor cantidad de unidades posibles.

Niega que FCA haya trasladado o intentado trasladar responsabilidad alguna al titular del vehículo.

Expresa que en los trabajos que se hicieron en el marco del “Recall” no sólo se controlaron los vehículos y se corrigieron algunas pocas anomalías detectadas en muy pocas unidades sino que, además, se reiteró información que oportunamente había sido suministrada en los manuales de los rodados y que, en esta oportunidad, asumió la forma de una cartilla complementaria.

Manifiesta que para dar una mayor satisfacción al cliente se extendió por un año la garantía de los rodados, lo que dice insumió un significativo costo económico y que se hizo sin tener obligación legal o contractual alguna como muestra de seriedad ante el consumidor y a fin de llevarle la tranquilidad plena de que el producto que había adquirido no presentaba fallas seriales de ningún tipo.

Expresa que esto no significa que algunas unidades aisladas pudieran haber presentado algún tipo de deficiencia, en el DPF o en otras partes, las cuales ocasionales, eventuales y hasta estadísticamente previsibles, son cubiertas por la garantía de fábrica en los pocos casos en que se presenten, siendo carga del consumidor reclamar las reparaciones pertinentes como condición y paso previo y necesario para ejercer cualquier pretensión sustitutiva.

Afirma que está equivocada la parte actora cuando sostiene que luego de ese “Recall” preventivo todos los problemas pasaban al adquirente. Alega que no logra advertirse cuál es la razón por la cual los problemas pasaban al adquirente en tanto su derecho como consumidor no resulta conmovido en lo más mínimo, ni varía antes y después del recall. Explica que

prueba de ello es esta demanda articulada por una persona que no ha tenido problema alguno con su DPF que no haya sido susceptible de ser enmendado por la garantía de fábrica.

Explica que el 26 de Julio de 2018, FCA realizó un nuevo “Recall” preventivo, para varios de sus modelos y no solamente para la Fiat Toro: Argo, Mobi, Grand Siena, Strada y Fiorino. Aduce que lo hizo ante la posible existencia de eventuales problemas en los sistemas de ignición e inyección de motores en esos modelos y que se trató de una medida preventiva de las muchas que se toman y son usuales en la industria automotor, cuando se detectan posibles anomalías, con miras a atemperar riesgos en estricto cumplimiento de los estándares propios de conducta de un proveedor diligente y de protección de los derechos del consumidor.

Señala que el hecho de que en algunos casos puntuales se hayan acordado arreglos transaccionales bajo un régimen de confidencialidad no agrega ni quita nada a lo dicho si no que por el contrario, pone de relieve que en aquellos casos en los cuales, a criterio de FCA, existieron fallas específicas comprobadas en ciertas unidades que, por su entidad, aconsejaban darle al consumidor una satisfacción más allá del régimen de garantía, la empresa obrando con total diligencia y buena fe, procuró soluciones acordadas, reemplazando en algunos casos esas unidades.

Reconoce que es cierto que FCA decidió no continuar con la importación desde Brasil de los modelos Fiat Toro Freedom, caja manual.

Niega que dicha medida se haya adoptado por fallas detectadas en esas unidades y las expresiones que se atribuyen en la demanda al Sr. Rattazzi.

Destaca que en realidad FCA tomó la decisión de no continuar importando la Fiat Toro Freedom manual desde Brasil a raíz de un cúmulo de razones, entre ellas el perverso desprestigio que había provocado a ese rodado la campaña montada por sectores interesados en generar una industria del litigio, por ONG que en verdad, son máscaras que utilizan algunos estudios jurídicos para la captación de clientes y promoción de juicios seriales.

Niega que los adquirentes de automotores tengan un derecho adquirido a que se mantenga la

continuidad en la producción o importación de un vehículo y que FCA haya dejado de importar y/o fabricar la Fiat Toro caja manual “a solo algunos días de dar el informe de la Dirección Nacional de Defensa al Consumidor de que el producto Fiat Toro Freedom era peligroso para el conductor, ocupantes del vehículo y de terceros por posibles accidentes”. Niega que ese comunicado haya dicho tal cosa y expresa que el relato de la demanda lo tergiversa gravemente.

Niega que haya habido vicio del consentimiento alguno en la compra de los vehículos, en general y en particular en lo atinente al actor.

Niega que el actor haya sido afectado por publicidad engañosa o inductiva alguna; que no haya recibido información previa suficiente sobre las características del vehículo adquirido, y que no se le haya informado acerca de que el vehículo venía equipado con filtro de partículas DPF.

Remarca que FIAT TORO no es el único vehículo en Argentina que utiliza filtro de partículas DPF, y que no es usual ni conforme a usos y costumbres que quien vende un vehículo cero kilómetro deba informar detalladamente sobre cada una de las partes o componentes de la unidad. Destaca que la conclusión se potencia si se tiene en cuenta que rigen estándares internacionales en esa materia y que la información se consigna detenidamente en los manuales de uso y mantenimiento lo que asume mayor relieve en el caso de autos en donde el actor no ha tenido problema alguno con su unidad que no fuese susceptible de ser solucionado por la garantía de fábrica.

Niega que el vehículo en cuestión no sea apto para uso urbano y que respetar las indicaciones para el proceso de regeneración genere las dificultades para el usuario que se relatan en la demanda, entre ellas, que un propietario tenga que dedicarle un día entero de su vida nada más que a esperar que se regenere el filtro.

Niega que el adquirente de unidades como las que motivan este juicio deba estar al servicio del auto.

Niega todas las situaciones descritas por el actor en la demanda, por ejemplo la necesidad utilización de gas oíl grado 3, sean aptas para generar una pretensión como la incoada en autos.

Destaca que el actor no puede desconocer que la inmensa mayoría de los vehículos diésel, de alta y media gama, sólo pueden utilizar ese tipo de gas oíl. Señala que no es algo exclusivo de Fiat Toro y se debe a la razón básica del exceso de azufre que tiene el gas oíl que no sea de grado 3. Expone que el planteo es tan absurdo como lo sería el de un adquirente de BMW X6 o de un AUDI Q 5 que plantea vicio del consentimiento porque su unidad no puede utilizar nafta común.

Niega que haya habido vicio del consentimiento alguno por parte del comprador siendo en este punto la demanda sumamente endeble, pues dice que para plantear una nulidad por vicio del consentimiento es preciso que el demandante diga cuál es el vicio del consentimiento en cuestión y no se sabe si es error, dolo o violencia, o algún otro.

Niega que haya habido, en momento alguno, violación del principio de trato digno del consumidor en general, y del actor, en particular, y que FCA haya antepuesto sus intereses económicos a la salud, integridad física del conductor, familia y terceros por riesgo de accidentes. Niega en ese sentido que exista riesgo derivado de pretendidas falencias del rodado adquirido por el actor.

Niega que haya habido degradación alguna en los motores de la unidad de propiedad del actor y afirma que ninguna falla de esa naturaleza ha experimentado dicha unidad.

Niega que el rodado adquirido por el actor haya tenido defecto o deficiencia de funcionamiento alguno en su DPF, en momento alguno.

Remarca que el rodado del actor fue alcanzado por la extensión de garantía de un año y que no formuló reclamos de ningún tipo referidos al DPF en oportunidad de efectuar los servicios del rodado correspondientes a la garantía.

Asevera que la demanda contiene un error conceptual al considerar que la presencia de gas oíl

en el aceite es un defecto que conspira contra la vida del motor en cuanto señala que es una característica propia de su funcionamiento.

Niega que el rodado no tenga valor de reventa y que la eventual merma que el mismo pudiera haber experimentado obedezca a una conducta imputable a su representada y expresa que, de todos modos, ningún productor asegura o garantiza el valor de reventa de las unidades puestas en el mercado, del mismo modo que ningún adquirente puede proclamar que tiene un derecho adquirido a que las unidades usadas mantengan un determinado valor.

Niega que en momento alguno haya habido violación del deber de informar, que la publicidad efectuada no haya cumplido con las exigencias normativas, que se haya violado el principio de la buena fe o dado un trato discriminatorio y desigual al actor, con relación al resto de los consumidores.

Niega que en momento alguno FCA haya incumplido la resolución 808-E/2017 y la Resolución Mercosur 4/17 sino, antes bien, todo lo contrario.

Niega que proceda la pretensión de daños punitivos por defecto de todos los presupuestos para su procedencia, tanto que concurren los requisitos objetivos y subjetivos a tal fin y, específicamente, la suma de \$ 200.000 que se reclama.

Niega la existencia de daño moral resarcible derivado de los hechos que motivan este juicio; que el actor tenga problema de sueño, estrés y de salud y, subsidiariamente, que en caso de probarse lo contrario, ellos guarden relación causal adecuada con los hechos que motivan este juicio, y la cuantía reclamada de \$ 200.000.

Luego de efectuar una breve reseña histórica de la actividad en el país de FCA Automóviles Argentina SA, expone consideraciones sobre el vehículo Pick-Up Fiat Toro, Freedom, Caja Manual y la Norma Euro V en Argentina.

Enuncia en ese sentido que el vehículo fue lanzado al mercado en 2016 y, entre sus características técnicas, que se trata de uno de los primeros vehículos que se conforman a la denominada norma Euro V.

Relata que es evidente que una persona que quiera adquirir un vehículo nuevo se ilustra previamente sobre sus características técnicas y compara sus prestaciones con otros productos similares en el mercado. Señala que es impensable para cualquier persona la adquisición de un vehículo sin realizar esa tarea previa pues -dice- no se trata de la adquisición de un producto de un valor reducido o de poca importancia sino, por el contrario, de la adquisición de un bien muy importante, que tiene muchísimas regulaciones y recomendaciones técnicas para su uso, que tornan necesaria la lectura detenida del manual del usuario.

Aclara que la normativa Euro V es un programa de medidas reglamentarias sucesivas de la Comisión Europea, aprobadas por el Parlamento Europeo el 22 de mayo de 2007, por el que se establecen los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos de motor, que impone diseños técnicos en determinado tipo de rodados, a fin de reducir significativamente sus emisiones gaseosas, ajustando el producto a la normativa vigente actualmente en el país.

Especifica que la norma Euro V resulta obligatoria actualmente en Argentina de conformidad con la Resolución 808-E/2017, de la Secretaría de Comercio de la Nación.

Explica que dicha norma Euro V apuntó a la denominada “*materia particulada*” que es el desecho que se produce en los motores diésel debido a las partículas presentes en el combustible y para combatir esta situación el filtro antipartículas fue el componente esencial de esa normativa.

Denuncia que se trata de una tecnología para reducir significativamente las emisiones de los vehículos que disponen de la misma, lo cual constituye parte de los compromisos asumidos por su representada en relación con la materia, su responsabilidad ambiental y en darle al consumidor un vehículo de calidad internacional.

Explica que como toda tecnología, los adquirentes de la misma deben adoptar las previsiones para el adecuado funcionamiento y cuidado del producto que la contiene, lo que se aclaró en los manuales de uso correspondientes, tutoriales online, etc...

Sostiene que adjunta un ejemplar del Manual del Usuario como el recibido por el actor,

que contiene explicaciones muy específicas en relación a la utilización del sistema denominado DPF, en las páginas A 79 y B 20, entre muchas otras.

Manifiesta que el Manual del Usuario contiene numerosas reglas y recomendaciones para la utilización del vehículo del que se trate y que su lectura es insoslayable para el adquirente, quien no sólo tiene el derecho de ser informado, sino también la carga de informarse con relación a los elementos que le son suministrados. Destaca que contiene previsiones relacionadas al adecuado mantenimiento del vehículo, a la seguridad del conductor y del acompañante, al recambio de aceite, al combustible que se debe utilizar, entre muchas otras prescripciones.

Señala que todo vehículo es vendido con el Manual del Usuario y que el actor, cuando adquirió el producto, recibió el respectivo Manual del Usuario.

Considera que la demanda ha sido promovida sobre la base de un mero temor apoyado en una conjetura de la parte actora en tanto expresa que no se ha invocado daño alguno en el vehículo del actor. Sostiene que éste sólo ha alegado que existiría un hipotético desgaste acelerado del motor de su vehículo y que tan es así que en su reclamo pregunta “...*quién sabe hoy cuánto y en qué medida pudo haber desgastado las piezas del motor...*” siendo todo conjetural.

Afirma respecto de la carga de la prueba que en el caso el actor debe probar: que el vehículo tiene un vicio redhibitorio, que ha mediado un incumplimiento de su representada al deber genérico de no dañar o un incumplimiento contractual que guarde relación causal adecuada con el perjuicio que alega haber sufrido; la existencia de un factor de atribución de responsabilidad de su mandante y que ese incumplimiento ha provocado los daños que indica en su demanda. Concluye que es carga de la parte actora probar cuanto alega en su demanda en lo relativo a los hechos constitutivos de su pretensión.

Detalla que el sistema denominado DPF es un filtro que atrapa las partículas de hollín generadas por la combustión del gasoil, a fin de minimizar las emisiones contaminantes del escape de motor y cumplir así con la norma Euro V, que fija exigentes límites de emisiones

para la preservación del medioambiente y que resulta de aplicación obligatoria en Argentina. Destaca que a medida que atrapa las partículas de hollín, puede eventualmente resultar necesaria la “regeneración” o “limpieza” del filtro por lo que alcanzando una temperatura determinada que provoca que el gasoil inyectado con ese propósito combustione, el hollín acumulado en el DPF se incinera y se desintegra, y así se renueva el filtro para que continúe funcionando normalmente. Explica que estas regeneraciones son comandadas por la computadora del vehículo, que las acciona cuando son necesarias, en principio sin avisar al conductor pero que no obstante, cuando por diversas razones y en reiteradas ocasiones no se pudo completar la regeneración, por no alcanzarse la temperatura necesaria, el testigo “Limpieza DPF” se enciende en el tablero para que el conductor tenga la precaución de lograr esas condiciones y así permitir la conclusión del proceso de regeneración. Señala que ello surge de las explicaciones del Manual de Uso entregado y recibido por el actor oportunamente. Sostiene que el testigo de “Limpieza de DPF” cumplió siempre el mismo rol de alertar al conductor sobre la necesidad de permitir una regeneración completa, y que ello fue así tanto antes como después del “Recall”. Enuncia que naturalmente el uso del vehículo en condiciones que dificulten alcanzar la temperatura necesaria para concluir las regeneraciones del DPF, hará que el testigo de “Limpieza DPF” se encienda con mayor asiduidad que si se diera al vehículo un uso que sí facilite ese nivel de temperatura. Agrega que de ello no se extrae que el vehículo solo sea apto para este tipo de uso, sino simplemente que existen usos más eficientes que otros para el funcionamiento del DPF. Asevera que un uso en condiciones menos eficientes para el DPF solo llevaría, posiblemente, a un encendido más frecuente del testigo de “Limpieza del DPF” y si luego el usuario ignorara sistemáticamente el encendido del testigo “Limpieza del DPF” sin permitir una regeneración completa, ello podría llevar al encendido del testigo de “Aceite Degradado”. Añade que si el conductor ignorara sistemáticamente este testigo de “Limpieza del DPF”, eventualmente podría provocar la necesidad de una “Regeneración Forzada”, que solo puede hacerse con

intervención de un taller oficial y en ese caso, el sistema prevé una nueva advertencia, que se suma a la de “Limpieza del DPF” e incluye un aviso en el tablero solicitando al usuario que derive el vehículo a un concesionario para que el mismo realice un proceso de “Regeneración Forzada”. Puntualiza que desde ese momento y hasta que la regeneración forzada es realizada en el concesionario, el motor entra en un régimen de prestaciones limitadas y si en tal caso el actor, una vez más, hiciera caso omiso de esta advertencia, ello podría terminar provocando daños en el motor.

Aclara que ello sería consecuencia de una conducta renuente del usuario en no respetar los avisos de las luces de testigo y de los avisos del tablero, y las advertencias del Manual de Uso, tal como podría ocurrir en cualquier vehículo en el cual se ignoren las advertencias diseñadas precisamente para evitar desperfectos.

Expresa que la tecnología propia del DPF prevé como condición normal de funcionamiento que una mínima cantidad del gasoil que se inyectó para la regeneración pueda caer naturalmente al cárter, por lo tanto, la sola presencia de gasoil en el aceite no es un problema, está prevista y es condición normal de funcionamiento en la tecnología DPF. Considera que en ese punto anida uno de los desconceptos más gruesos que contiene la demanda.

Expone que esta tecnología impone ciertos recaudos de mantenimientos razonables y perfectamente explicados en el Manual del Usuario.

Destaca que en el caso de autos el vehículo del actor no adoleció de defecto alguno y no ha sido invocado, ni probado, ni existe un vicio de diseño ni un vicio de fabricación.

Señala que se trata de una tecnología de avanzada y que el vehículo debe ser utilizado con combustible diésel Grado 3 Premium (“S10”), y que solo puede utilizarse el aceite recomendado de fábrica (Petronas Selenia Wide Range FE SAE 5W-30), u otro de idénticas características, tal como lo indica el Manual de Uso en reiteradas secciones, ignorándose qué insumos ha introducido el actor en su vehículo.

Afirma que un combustible por debajo del Grado 3 Premium podría provocar un

funcionamiento del DPF distinto al previsto en su diseño y calibraciones de fábrica.

Sostiene que el vehículo del actor no sufrió daño alguno y tampoco el actor, lo que dice resulta suficiente para rechazar un reclamo de daños en el que no existe daño alguno por las razones que especifica a continuación: a) la inexistencia de incumplimientos de su representada; b) la inexistencia de falta de diligencia o dolo de dicha parte; c) la inexistencia de daños resarcibles causados por la misma, y d) la ausencia de relación causal adecuada e incidencia de la conducta del damnificado en la producción del pretendido daño invocado. Expone en este último subpunto que aún en el hipotético supuesto de que se acreditare cualquier tipo de deficiencia del rodado del actor, el mismo no cumplió con la carga de comunicarla al proveedor para que éste pudiera dar cumplimiento a su obligación de garantía. Alega que esa omisión constituye un claro supuesto de hecho del damnificado que tiene incidencia causal exclusiva o, subsidiariamente, concausal con alto grado de incidencia en la producción del daño, que debe ser ponderada a la luz de lo dispuesto por el art 1729 CCCN. Expone que el *recall* no implica el reconocimiento de responsabilidad pues esa campaña fue de prevención a los efectos de examinar los vehículos para prevenir las consecuencias de un eventual uso contrario a las indicaciones del Manual del Usuario y para mantener la alta fidelización de la marca. Manifiesta que se hizo en estricto cumplimiento de la Resolución 208-E/2017 de Secretaría de Comercio de la Nación, que impone producirlo ante la potencialidad o eventualidad de que en algún supuesto puntual de los vehículos convocados al *recall* se pueda corroborar la existencia de un desperfecto como el que se menciona en la convocatoria. Señala que el actor resultó comprendido en el *recall* y, precisamente, cuando se le revisó su vehículo no se advirtió ningún desperfecto. Explica que todos los valores fueron normales y correctos, que no hubo queja ni reclamo alguno por parte del demandante, por lo que nada puede inferirse del *recall* en los términos pretendidos por el actor, y dice que la misma conclusión vale para el “nuevo recall” que se menciona en el escrito de ampliación de demanda.

Expone luego, que resulta improcedente, arbitraria e infundada la pretensión del actor, encuadrada en el art. 17 de la ley 24.240, de que se condene a su representada a la sustitución del rodado.

Explica que la ley 24.240, en su artículo 17, legitima al consumidor a “*pedir la sustitución de la cosa adquirida por otra de idénticas características*” (inc.a), “en los supuestos en que la reparación efectuada no resulte satisfactoria por no reunir la cosa reparada, las condiciones ópticas para cumplir con el uso al que está destinada”.

Transcribe luego el art. 17 del decreto 1789/1994, que reglamenta la ley 24240, resaltando la siguiente parte: “Se entenderá por ‘condiciones óptimas’ aquellas necesarias para un uso normal, mediando un trato adecuado y siguiendo las normas de uso y mantenimiento impartidas por el fabricante”.

Destaca que ninguna de las exigencias normativas, que son requisitos de admisibilidad de la pretensión sustitutiva, están presentes en el caso de autos.

Enfatiza que el actor no ha alegado, ni acreditado, que hubiera comunicado la existencia de un defecto concreto a cualquier agencia que brinda el servicio técnico oficial, en el marco de la garantía que tiene acordada, ni menos aún requerido reparación alguna.

Aduce que la normativa exige para que se configure el supuesto en cuestión: a) Que haya un defecto del producto; b) Que el consumidor cumpla con la carga de ponerlo en conocimiento del productor; c) Que el consumidor lleve el producto al servicio técnico que debe brindar el productor; d) Que la reparación se realice de modo no satisfactorio “por no reunir la cosa reparada las condiciones óptimas para cumplir con el uso al que está destinada”. Concluye expresando que ninguno de esos parámetros está presente en el caso de autos.

Enumera en ese sentido: 1) Que el producto adquirido por el actor no tiene defecto; 2) Que el actor no comunicó a su representada, ni a la concesionaria que intervino en la operación de adquisición de la unidad, la existencia de defecto alguno; 3) Que el actor tampoco llevó el automotor adquirido al servicio técnico para reclamar la reparación del desperfecto que se

invoca; 4) Que mal puede alegarse que la reparación efectuada no resultó satisfactoria por no reunir la cosa reparada las condiciones óptimas para cumplir con el uso al que está destinada porque lisa y llanamente no hubo reparación; 5) Que la norma reglamentaria otorga al fabricante el derecho de sustituir las partes que pudieran estar eventualmente defectuosas lo que presupone que el consumidor cumpla con las cargas que pesan sobre él, lo que dice el actor no hizo.

Destaca que en consecuencia se encuentra inconcluso el procedimiento previsto por el art. 17 de la ley 24.240 y su normativa reglamentaria.

Considera además que resulta manifiestamente abusiva y reñida con los términos del art. 17 del decreto 1798/94 la pretensión de sustitución articulada por la actora desde que pretende que el rodado le sea sustituido por una camioneta Fiat Toro nueva, cero kilómetro, modelo del año en que se haga efectiva la entrega, “como podría ser la actual Fiat Toro Volcano con caja automática”, que es un modelo superior al adquirido por el actor.

Concluye que tal pretensión resulta improcedente por cuanto aquella norma 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 cantidad y calidad de las reparaciones amparadas por la garantía que debieron efectuársele. Igual criterio se seguirá para evaluar el precio actual en plaza de la cosa, cuando el consumidor optare por el derecho que le otorga el inc. b) del art. 17 de la ley”.

Precisa que aun en el hipotético supuesto de procedencia de la pretensión sustitutiva, la misma jamás podría tener la extensión que le asigna la parte actora, por cuanto no tendría derecho a recibir un bien distinto del adquirido por ella, y se debería computar, siempre, el periodo de uso y el estado general de la unidad que se reemplaza, exponiendo que de lo contrario el consumidor se enriquecería sin causa a expensas del proveedor.

Asevera a continuación que resulta improcedente la pretensión resarcitoria por daño moral y la cuantía reclamada, y la aplicación de daños punitivos.

Plantea en subsidio que la aplicación de daños punitivos tiene naturaleza de sanción civil pero está alcanzada por el principio de personalidad de la pena y por la regla que prohíbe que un mismo hecho pueda generar una multiplicidad de sanciones similares. Sostiene en relación a ello que la conducta que se endilga a su representada habría afectado no sólo al actor sino también a otros consumidores, algunos de los cuales han promovido, representados por el Dr. De Ferrari Rueda, acciones individuales ante este Tribunal, en todas las que se reclaman daños punitivos por el mismo hecho. Expresa que lo mismo sucede en la acción colectiva promovida por UCU contra FCA, también radicada en este tribunal, en donde se reclaman daños punitivos por el mismo hecho que motiva este juicio. Concluye que el art. 52 bis de la ley 24.240 fija un límite total por conducta merecedora de la sanción punitiva que no puede ser superado y que tampoco puede mandarse a pagar en distintos juicios importes por daños punitivos derivados de la misma falta de mercado que se sanciona, que acumulados superen dicho importe máximo.

Por último ofrece prueba documental-instrumental; reconoce como cierta la prueba documental ofrecida en la demanda en el punto IX. 1, 1 a 3, 6, 11, 13, 16, 17, 18, 19, 20 a 22, y manifiesta que desconoce toda validez a la demás prueba documental que es extraña a su representada.

A fs. 140 el Dr. Ramón Daniel Pizarro, en calidad de apoderado de FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A., amplía la contestación de demanda. En esa oportunidad plantea que el actor carece de acción contra su representada con sustento en que su unidad se encuentra fuera de la garantía legal y convencional que aquella otorga en razón de que el actor no dio cumplimiento al régimen de servicios obligatorios de mantenimiento programado que es requisito y condición indispensable para la operatividad y vigencia de dicha garantía, conforme -dice- se encuentra especificado en el certificado de garantía del rodado que le fuera entregado. Expresa que por incumplir esa carga el actor está impedido de reclamar el cumplimiento de prestaciones que están inescindiblemente ligadas a la garantía de fábrica

como las que emergen del art. 17 de la ley 24.240 y de su decreto reglamentario, y con mayor razón de demandar daños y perjuicios derivados de un incumplimiento de éstas. Expresa que en consecuencia opone subsidiariamente la defensa de falta de acción.

A fs. 141 el Tribunal tuvo presente la ampliación de la contestación de demanda.

A fs. 173 el Tribunal decreta la apertura a prueba de la causa por el plazo de cuarenta días, la cual es ofrecida y proveída en los respectivos cuerpos conformados a tal fin (la prueba de la parte actora en el Expte. n° 9106480, la prueba de la demandada FCA AUTOMOBILES ARGENTINA SA en el Expte. n° 9106426 y la prueba de la codemandada TURIN SA en el Expte. n° 9087123), siendo que en cuerpo de prueba de la demandada principal se concedió -a su requerimiento- el plazo extraordinario de prueba de sesenta días.

A fs. 220 el Dr. Rodolfo Horacio de Ferrari Rueda adjunta poder apud-acta mediante el cual sustituye su poder a favor de la Dra. María Cecilia Di Giusto expresando que ello no implica revocación o cesación de su mandato.

Con fecha 22/10/2020 se dispone la transformación de la causa a expediente electrónico mixto.

Con fecha 13/05/2021 y 17/05/2021 comparecen los Sres. María Victoria Batistella, Antonio Ariel Batistella y María Laura Batistella en su calidad de herederos del actor Sr. Ricardo Enrique Batistella, acreditando el fallecimiento del nombrado y el vínculo filial invocado mediante la respectiva partida de defunción y libreta de familia.

Con fecha 09/06/2021 se incorpora carta poder mediante la cual la Sra. María Laura Batistella otorga poder a favor de los Dres. Rodolfo Horacio de Ferrari Rueda y María Cecilia Di Giusto.

Con fecha 10/06/2021 obra certificado que da cuenta que los Sres. María Victoria Batistella y Antonio Ariel Batistella ratifican mediante video-llamadas los poderes apud-acta otorgados a favor de los Dres. Rodolfo Horacio de Ferrari Rueda y María Cecilia Di Giusto (aunque está última no la suscribió), los que obran adjuntados a la operación de fecha 13/05/2021.

Con fecha 25/11/2021, una vencido el plazo de prueba, se corren los traslados de ley para alegar por su orden, haciéndolo la parte actora con fecha 13/12/2021, la demandada FCA AUTOMOBILES ARGENTINA SA con fecha 28/12/2021 y la codemandada TURIN SA con fecha 09/02/2022, emitiendo su dictamen en materia de consumo, la Fiscal a cargo de la Fiscalía, Civil, Comercial y Laboral de Primera Nominación, Dra. María Lourdes Ferreyra, con fecha 28/03/2022.

Por su parte, el representante de la actora en el alegato, amplía el monto solicitado por el rubro daño punitivo, mediante la aplicación de la fórmula Irigoyen Testa, en la suma de pesos seis millones (\$ 6.000.000), más la actualización monetaria que corresponda a la fecha de su cumplimiento efectivo.

Asimismo plantea la inconstitucionalidad del tope fijo impuesto por la ley 26.361, modificatoria de la ley 24.240, como importe máximo de la sanción por daño punitivo, en la suma de pesos cinco millones (\$ 5.000.000).-

Expresa a tal fin que es irracional un tope que resulta licuado con el paso del tiempo en un país con altos índices de inflación y que la imposibilidad de actualizar dicho monto cuestiona gravemente el derecho de igualdad, de propiedad y pone en jaque la efectividad del motivo específico por el cual fue creada la figura, esto es, dice, su carácter disuasivo.

Destaca que resulta ostensible la impunidad con que cuentan las grandes multinacionales quienes indemnizan con monedas a sus usuarios lesionados mientras ellas se enriquecen llevando a cabo sus prácticas ilegales y señala que ante la evidencia de la conducta dolosa llevada a cabo adrede por la demandada corresponde declarar la inconstitucional del tope legal en cuestión.

Explica que al momento del establecimiento del tope de \$ 5.000.000, el equivalente en dólares era de U\$S 1.587.301,50, tomando como referencia el valor del dólar que ascendía a la suma de \$ 3,15, y que al 10/12/2021 el tope sin actualización equivalía a U\$S 47.600, tomando como referencia el valor del dólar de \$ 105, lo que significa -dice- tan solo el 3% del

valor originariamente asignado.

Asevera que a través de la aplicación del tope sin actualización surge una inequidad grosera que torna ilusorio el espíritu de la figura y violenta la voluntad del legislador al consagrar el tope. Menciona que numerosas leyes acuden a sistemas diversos para evitar que el deterioro del valor de la moneda termine convirtiendo en absurdo o ruinoso los valores fijos que los legisladores utilizan para mensurar diferentes situaciones.

Destaca que sin embargo desde 2008 se dejó fijo y no se previó ninguna actualización del tope previsto en la ley 24240 afectando el principio de razonabilidad y, en consecuencia, la constitucionalidad de la norma. Señala en ese sentido que el principio prescribe que los jueces deben declarar la inconstitucionalidad de aquellas leyes que regulen de un modo irrazonable los derechos constitucionales y que la Corte Suprema ha hecho un uso generoso del principio de razonabilidad a lo largo de toda su historia. Postula que por imperio del artículo 28 de la Constitución Nacional la irrazonabilidad equivale a "alteración" de los derechos afectados por la ley que se examina lo que -expresa- se advierte con solo constatar que se ha disminuido por la fuerza de los hechos en más de un 96% el valor real del tope cuestionado. Aduce que disminuciones o gabelas que importen una exacción superior al 33% por ciento han sido declaradas inconstitucionales por nuestro más alto tribunal que ha considerado que la confiscatoriedad se produce cuando la presión fiscal excede dicho porcentaje. Advierte que la confiscación en el caso supera el 96% del tope fijado por lo que constituye razón suficiente para que se declare la inconstitucionalidad de dicho tope.

Expone luego, bajo el rótulo "Aclaración una multa por cada hecho ilícito", que sorprende que los abogados de las demandadas propongan una limitación de la sanción disuasiva a "la sumatoria de las condenas por el rubro para todos los casos". Explica que si esta limitación fuera aplicada la empresa podría calcular ex ante el máximo a indemnizar por un determinado incumplimiento a la normativa, o por trato indigno a los usuarios, y de esa manera efectuar un cálculo económico de "conveniencia de pagar las multas por sobre cumplir con sus

obligaciones legales”. Destaca que esta forma actuar iría en contra de lo que se pretende con la sanción cuyo objeto principal es disuadir nuevas conductas reprochables. Aduce a modo de ejemplo que si una persona supiera que el máximo que debería pagar por violar la normativa de tránsito fuera un monto determinado, más allá de la repetición de las transgresiones, y sumándose todas ellas hasta dicho tope, esta persona, cuyo comportamiento se rige en parte por la racionalidad inherente a la forma de pensar humana dentro del sistema capitalista bien podría realizar un cálculo de costo beneficio respecto de la conveniencia o no de acumular todas las transgresiones posibles y en base a dicho cálculo proceder o no conforme lo ordenado por la ley que regula la seguridad vial. Expone que el mero hecho de que la empresa pueda realizar ese cálculo sería contrario a la función llamada a cumplir por la sanción preventiva que busca evitar que los proveedores se planteen realizar costos de cálculo de costo y beneficio frente a sus deberes de seguridad y otros. Postula que en ese sentido se establecieron las CONCLUSIONES de la Comisión n° 5 del III CONGRESO EUROAMERICANO DE PROTECCION JURIDICA DE LOS CONSUMIDORES. INSTITUTO DERECHO DEL CONSUMIDOR, tales: *“Principio de prevención. Daños punitivos. Unanimidad: El daño punitivo es un instituto de naturaleza civil sin relación con el Derecho Penal. Unanimidad: De lege lata se interpreta que la multa civil no debe ser inferior ni exceder el monto necesario para cumplir con su función de disuasión. Unanimidad: Cuando exista una causa fáctica lesiva que no es homogénea, el tope máximo para la sanción lo es respecto de cada uno de los afectados y jamás un tope para la totalidad de sucesos. Mayoría: Cuando exista una causa lesiva homogénea el tope máximo para la sanción lo es respecto de cada uno de los afectados, y jamás un tope para la totalidad de los sucesos. Minoría: Cuando exista una causa lesiva homogénea el tope máximo para la sanción lo es respecto de quien debe pagar el daño punitivo. Unanimidad: De lege ferenda se propone derogar el tope máximo.”*

Por último, en su alegato, la actora amplía el reclamo por el rubro daño moral a la suma de \$

300.000 más intereses.

Posteriormente, con fecha 01/04/2022, se corre traslado del planteo **de inconstitucionalidad formulado por la parte actora en el alegato (en relación al tope legal dispuesto para la aplicación del daño punitivo), el cual es evacuado por la** codemandada TURIN SA con fecha 13/04/2022, por la **codemandada** FCA AUTOMOBILES ARGENTINA SA con fecha 19/04/2022 y por la Fiscal a cargo de la Fiscalía, Civil, Comercial y Laboral de Primera Nominación, Dra. María Lourdes Ferreyra, con fecha 11/05/2022.

Con fecha 26/05/2022 se dicta el decreto de autos, el que firme y consentido, deja la causa en condiciones de resolver.

Y CONSIDERANDO:I.- Que el actor mediante su demanda, expone que la publicidad que se generara promoviendo la venta del vehículo que adquirió, no informó con claridad las particularidades que conlleva utilizar el vehículo diesel con caja de cambios manual, equipado con DPF que le fuera vendido, ni mucho menos, los problemas o desperfectos relacionados a su funcionamiento, que aquel denuncia en su demanda. Que al momento de realizar la compra en concreto, tampoco se le brindó una información precisa al respecto, sostiene que ha sido tratado de manera indigna y desigualitaria en relación a otros consumidores del mismo vehículo, en virtud de lo cual, reclama a las demandadas la sustitución de su vehículo por otro de similares características, pero que sea apto para uso urbano, haciéndose cargo las demandadas, de todos los gastos que ello genere; que asuman la responsabilidad de los daños que con el vehículo se pudiera provocar a su persona y a terceros; en su caso, la devolución de la totalidad del dinero pagado en vinculación a su vehículo, con más intereses; indemnización por daño moral, y condena por daño punitivo. Que la demandada Turin S.A. opone defensa de falta de legitimación pasiva, hace una negativa general y luego pormenorizada de los hechos y los derechos invocados por el actor, niega que haya sido su obligación darle alguna información particular sobre el vehículo, diferente a lo que se brinda con el resto, como así tampoco que hubiera una instrucción

expresa del fabricante en tal sentido, rechaza haberle dado un trato desigualitario o discriminatorio al actor y desconocen que le sea exigible responsabilidad alguna en virtud del art. 40 de la ley 24240, ya que en su caso, sería por el hecho de un tercero del cual no tiene que responder, por todo ello pide el rechazo de la demanda incoada en su contra.

Que al contestar la demanda FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A., solicita su rechazo, para ello entiende que no presenta ni presentó el vehículo del actor, un desperfecto que no pueda ser cubierto con la garantía de fábrica; que el actor habría quedado fuera de la cobertura de la garantía, por no realizar los servicios oficiales, de lo que deriva la defensa de falta de acción; que en su caso no corresponde la sustitución del vehículo, sino recorrer el camino indicado en el art. 17 de la ley 24.240; niega de forma pormenorizada los hechos señalados por el actor, como causa de su supuesta responsabilidad resarcitoria; rechaza que en su caso se sustituya el vehículo por uno nuevo, cuando el del actor tiene varios kilómetros transitados; rechaza finalmente el daño moral y el daño punitivo pretendido.

II).- Que se encuentra controvertido y es por consiguiente materia de decisión en la presente: la publicidad que se efectuara del vehículo del actor, en cuanto a que si la misma, resultó o no engañosa para aquel; el cumplimiento del deber de información al momento de la venta y entrega del vehículo, y los alcances de aquel; si existió vicio en el consentimiento del actor, al momento de efectuar la compra; la legitimación pasiva de la concesionaria Turin S.A., para ser demandada como lo ha sido en autos; la procedencia de los rubros pretendidos en cuanto al resarcimiento requerido por el actor; el daño punitivo en cuanto su procedencia, quantum y constitucionalidad de su límite máximo.

III).-El actor, quien invoca el vínculo jurídico con las demandadas, acompaña a los fines de acreditar el cumplimiento del pago del precio de la compraventa de la camioneta Fiat Toro Freedom 2.0 16 v 4x2, la factura emitida por la concesionaria oficial de Fiat, Turin S.A., a fs. 46.

Con ello, entiendo luce incontrovertida la existencia de la relación jurídica contractual con la

concesionaria Turin S.A., que legitima activamente al Sr. Ricardo Enrique Batistella, y correlativamente –de manera pasiva-, a la concesionaria oficial de Fiat, Turin S.A.

Ello, basta para rechazar la defensa esbozada, por la codemandada Turin S.A., tendiente a cuestionar su legitimación pasiva. En primer término, porque se reclaman supuesto incumplimiento del deber de información en el proceso de compraventa, lo que legitima pasivamente al vendedor (léase concesionario), junto con el fabricante / importador -quien efectúa la publicidad del producto- y demás integrantes de la cadena de comercialización, haciéndolos responsables solidarios (Cfr. art. 40 de la ley 24.240), correspondiendo, en su caso a Turin S.A., probar la eximente (causa ajena).

Obviamente ello, sin perjuicio de las acciones de regreso que pudieran corresponder, que hace a las relaciones internas y resultan inoponibles al consumidor reclamante.

De lo expuesto, es posible colegir que nos hallamos frente a una relación de consumo, alcanzada por el plexo normativo protectorio que surge tanto de la ley 24.240, como de la normativa que hace a las relaciones de consumo conforme los arts. 1092 y ss. del Código Civil y Comercial de la Nación, que también se enmarcan en el fenómeno de conexidad contractual (art.1073 CCyC), lo cual sella en definitiva cualquier intento de sustraerse de la responsabilidad que eventualmente pueda caber como proveedor de bienes y servicios destinados al consumo final.

IV) Ingresando a la valoración de la prueba producida en autos, conforme el principio que se deriva del art. 327 in fine del C.P.C.C., no surge de la pericia de la pericia mecánica efectuada en autos por el Ing. Daniel Alberto Belbruno, como así tampoco se advierte una pregunta o punto de pericia relativo a ello, que el vehículo que motiva la presente, detente un defecto de fabricación que torne imposible o peligroso su uso.

Si bien se señala que el vehículo del actor, presenta algún desperfecto mecánico, no se ha podido concluir, cual es el origen del mismo, y en tal sentido el perito en diferentes apartados de su informe incorporado con fecha 21/12/2020, en autos “*PRUEBA DEL ACTOR EN*

AUTOS: "BATISTELLA, RICARDO E. C/ FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A. Y OTRO - ORDINARIO – OTROS - Expediente N° 9106480", sostiene:

“En tránsito llano, el vehículo en segunda marcha, le cuesta reaccionar y elevar el número de revoluciones, limitando la velocidad de marcha, y estando en la máxima aceleración posible, evidenciada por el suscripto tal situación, desde la posición de copiloto, ya que el conductor lo hacía con el pedal del acelerador “a fondo”, denotando una baja potencia, si se tiene en cuenta las características técnicas de dicho vehículo, 170 CV de potencia máxima, según el Manual de Uso y Mantenimiento. (Ver

Relevamiento fotográfico de Anexo C página G-3)

Ante una pendiente, la cual normalmente podría ser transitada en segunda marcha, requiere colocar primera, en virtud de la baja potencia mencionada precedentemente.”

[...]“Es decir, que el consumo de aceite, la pérdida de potencia y la caída en las RPM podrían ser producto de algún desperfecto del motor, no pudiendo aseverar en forma concreta, cuál sería la causa que lo ocasionaría.”

Tampoco se advierte en el informe técnico oficial antes aludido, que se haya señalado que exista un diseño incorrecto del motor, o del filtro DPF y/o del funcionamiento de ambos en su conjunto.

Lo que sí se señala, conforme el cuadro comparativo que allí se ha efectuado, es que previo a la Actualización Técnica N° 8557 – Recall (26/12/2017), el símbolo que indica que el DPF está en proceso de regeneración, no siempre se encendía, sino sólo cuando las condiciones de conducción requerían que se envíe la señalización al conductor, de lo que puede interpretarse, que sin dicha señalización, el actor pudo haber apagado su vehículo en varias oportunidades desde que lo compró en agosto de 2016, sin advertir que con ello, estaba interrumpiendo involuntariamente el proceso de regeneración del DPF, con la posible degradación prematura que ello provoca en el aceite, por el paso del gasoil al cárter del motor.

Ahora bien, no necesariamente ni de manera indefectible, ello permite presumir que los

descrito en el párrafo que antecede, debiera dañar el motor del vehículo del actor, ya que el mismo contaba desde el día que lo compró, conforme el manual que le fuera entregado en dicho primer momento, y que fuera objeto de análisis por el perito oficial, con una señalización lumínica en el tablero de instrumentos, que indicaba la degradación del aceite, y la consecuente necesidad de cambio de manera preventiva, antes de que se generaran desperfectos en el motor, por incorrecta lubricación.

Lo que podría presumirse de igual modo, es que dichas interrupciones inconscientes e involuntarias del proceso de regeneración del DPF, por no saber el actor que ello estaba produciéndose, pudo haber acarreado mayores costos para aquel, al tener que cambiar el aceite de manera prematura, y que en caso de haberlo sabido, hubiera evitado. Pero en el supuesto concreto bajo análisis, es dable advertir de la pericia oficial mecánica, que el actor realizó los cambios de aceite de su vehículo, en los tiempos e intervalos “normales”, ello es, cada 10.000 kilómetros.

V).- No surge tampoco, como dijera en el considerando que antecede, que el vehículo del actor no sea apto para su uso, ni que se haya detectado algún defecto de fabricación o diseño en el mismo, tampoco se ha señalado por parte del perito, que su utilización en zonas urbanas resulte desaconsejable, pero sí queda determinado que éste tipo de uso, conforme el manual del usuario que le fuera entregado al actor, requiere para su conductor –el actor-, un cuidado y tratamiento específico *“El símbolo no se prende siempre que el DPF está en proceso de regeneración, pero sólo cuando las condiciones de conducción requieren que se envíe la señalización al conductor.” “...mantener el vehículo en movimiento hasta que termine la regeneración.” “... es 15 minutos, en promedio” “Las condiciones ideales para completar el proceso se logran manteniendo el vehículo en marcha a 60 km/h con el motor a un régimen superior a 2000 rpm.” “No se recomienda concluir la regeneración del DPF con el vehículo parado”*.

En concreto, el actor deberá estar atento a la señal del tablero que le indique la necesidad de

realizar la regeneración del DPF, o de que dicho proceso está en curso de ejecución, y en su caso dirigirse a una ruta, autovía, autopista, o circunvalación (en el caso de Córdoba Capital), para poder circular a la velocidad, régimen de revoluciones y tiempo que indique el manual. No es difícil advertir, que si el titular del vehículo, no tenía que recorrer dicho tipo de vías, en el trayecto por el cual se estaba dirigiendo, y debe desviarse del mismo para poder hacerlo, tendrá un mayor costo de combustible, e implicará un lapso tiempo de su día que deberá dedicarle a ello, cuando probablemente no tenía pensado que así fuera.

Es de entenderse que si se considera el costo del combustible o el tiempo que insume una sola regeneración, conforme las implicancias señaladas en el párrafo anterior, quizá podría concluirse que resulta poco trascendente como para que ello pueda influir en la decisión de compra de un vehículo, pero si se lo multiplica por la vida útil de dicho vehículo (mínimo cinco años) y la cantidad de regeneraciones que se deberán efectuar en ese período, los costos y el tiempo, son parámetros a tener en cuenta por el consumidor al momento de decidir lo que está por comprar.

De igual manera, si se interrumpiera el proceso de regeneración, porque al actor no le fuera posible desviarse de su trayectoria, o disponer en ese momento del tiempo que ello insume, y la próxima vez que le diera arranque a su vehículo, le dedicara el tiempo necesario para regenerar el DPF en ralentí, de todas manera ello implicaría un gasto de combustible y de tiempo de espera hasta poder circular a diferentes velocidades en el tránsito urbano ordinario, que multiplicado en el tiempo, son también parámetros a considerar previo a la compra de un vehículo, tal como lo relata el actor en su demanda.

Y en este último supuesto a su vez se suma, que si el actor optaba -desde que se comunicó que era factible (Actualización Técnica N° 8557 – Recall (26/12/2017))-, por posponer la regeneración del PDF, y realizarla con el vehículo en ralentí, cuando contara con el tiempo y el espacio físico necesario, y no desviándose de su trayecto en ciudad, interrumpiendo de aquel modo la regeneración del DPF, tenía la concreta posibilidad de provocar una

degradación prematura del aceite del motor, por filtración excesiva del gasoil a éste último.

Una vez más, corresponde distinguir aquel supuesto en el que un vehículo no es apto para uso en ciudad, de aquel en el que si bien ello es posible, exige para su usuario, la realización de procedimientos que de utilizarse el mismo vehículo, principalmente en ruta por largos trayectos, los mismos no serían necesarios.

VI) Aclarado lo que antecede, puede sostenerse que es un hecho derivado de las reglas de la experiencia, que en el proceso de compra de vehículos tanto cero kilómetros como usados, los compradores no suelen requerir los manuales del usuario previo a la decisión de compra, para conocer los pormenores de dicho vehículo, como así tampoco, realizan una investigación minuciosa de absolutamente todas las características del vehículo a adquirir.

En general, lo que se suele conocer o requerirse de información por parte del comprador promedio es: el precio, si el modelo es diésel o naftero (en los últimos tiempos se agrega híbrido o eléctrico), si tiene caja de cambios automática o manual, si es 4x2 o 4x4, autonomía y/o consumo promedio de combustible, potencia del motor, plazo de garantía, accesorios de confort (tipo de tapizado, sistema de audio y/o multimedia, sistema de climatización, asistencias para el estacionamiento), y accesorios de seguridad (cantidad de airbags, control de velocidad crucero, asistencia de conducción y de frenado).

Fuera de lo antes indicado, es de esperar que cada vehículo que se encuentra para la venta para las personas en general –no específico y exclusivo relativo a una tarea o función determinada, como lo sería una maquinaria vial o agrícola-, brinde similares prestaciones, y requiera similar tipo de tratamiento y/o mantenimiento.

A modo de ejemplo de lo que se indica en el párrafo que antecede, el común de los usuarios de automotores –sin necesidad que el vendedor se lo indique previo a la compra del vehículo-, conoce que ciertas piezas del mismo se desgastan, y necesitarán un recambio durante la vida útil del vehículo, aún a pesar de que se realice un uso normal y común del mismo.

Entre dichas piezas o elementos del vehículo, se encuentran las cubiertas o neumáticos, que

forman parte de las ruedas, elemento el cual es factible de apreciar en cuanto a su desgaste a simple vista; las pastillas de freno, cuyo desgaste puede advertirse por señales sonoras características al momento de frenar, en aquellos vehículos que cuentan con un dispositivo especial que lo provoca ante el desgaste de las mismas, o por un testigo lumínico en el panel de instrumentos; otro elemento que es de conocimiento general que requiere un cambio o sustitución, es el aceite del motor y el filtro del mismo, lo que por lo general, debiera efectuarse cada 10.000 kilómetros.

Estas cuestiones son como dijera, de conocimiento general a todo propietario de un automotor o camioneta, sin necesidad que sea instruido el propietario del vehículo, de una manera especial o específica, previo a la compra.

En cuanto a la necesidad del cambio periódico del aceite y filtro, puede advertirse como proliferan en cada barrio de esta ciudad, los locales comerciales comúnmente denominados “lubricentros”, por lo que se puede inferir que el común de los propietarios de los automotores, conocen la necesidad de hacer dicho procedimiento de recambio.

Pero existen otras piezas o elementos del automotor, que necesitan de un cambio por desgaste, lo cual, no necesariamente es algo conocido por el común de los propietarios, como pueden ser las bujías, la correa poli-v, la correa de distribución, amortiguadores. Elementos respecto de los cuales, no surge algún tipo de testigo específico en el tablero de instrumentos, que indique la necesidad del cambio, sino que se evidencia por lo general, ante el mal funcionamiento del vehículo, o la sugerencia preventiva del mecánico.

En ambos supuestos, tanto para aquellos procedimientos que son de conocimiento general para el común de los adquirentes de automotores, como aquellas medidas más específicas, cuya advertencia requiere generalmente de la sugerencia de un mecánico, no hay por parte del vendedor o del fabricante, una información específica y concreta en el procedimiento “previo” a la compra, sino que en su caso, ello surge detallado en el manual del usuario, al cual el comprador tiene acceso, una vez que ya ha adquirido su vehículo.

Entiendo que dicho actuar por parte del vendedor o el fabricante es correcto, y en nada podría interferir o confundir al comprador, en su proceso de decisión y compra de un modelo de vehículo en particular, ya que los procedimientos arriba enumerados, son aplicables de manera semejante, en casi todos los modelos de vehículos modernos que se encuentran a la venta en nuestro mercado.

Por el contrario, cuando alguno de dichos procedimientos difiere a lo que por lo general se conoce de los vehículos que se ofrecen a la venta, debiera ser indicado en forma previa al comprador, para que éste último, tenga plena conciencia de la decisión que va a adoptar en la compra de un bien, que en la mayoría de los casos, representa un gran esfuerzo económico para su adquirente.

Claro ejemplo de lo que apunto en el párrafo que antecede, es el hecho de que a partir del uso del filtro DPF en la camioneta que motiva la presente, el aceite del vehículo, no solo debiera cambiarse por el transcurso del tiempo o cantidad de kilómetros recorridos –como sucede en general en todo tipo y modelo de vehículo–, sino que también deberá ser sustituido, ante la degradación del mismo, por exceder la cantidad de gasoil presente en dicho aceite, el límite admisible como causa de reiteradas interrupciones en el proceso de regeneración del mentado DPF, antes de que dicha regeneración haya llegado a completarse.

Otro ejemplo, es el proceso de regeneración del DPF, el cual en los vehículos como el de este caso, requiere cuando se transita en ciudad, es decir, en trayectos cortos, un proceder que difiere a la generalidad de los vehículos, para lo cual, previo a que se sugiriera por parte del fabricante, la posibilidad de realizar la regeneración en ralentí (publicaciones en el diario Clarín y Voz del Interior 26/05/2020, véase cuadro comparativo en prueba pericial mecánica), el usuario debía conducir necesariamente en algún trayecto de ruta, para poder efectuarlo, con las implicancias de desviarse de su recorrido habitual, o programar un turno en una concesionaria, para que allí se efectuara la regeneración del DPF.

Es importante remarcar que más allá de lo que pudiera informarse en el manual del usuario -al

cual repito, el comprador accede a leer con detenimiento luego de adquirido el vehículo, y retirado el mismo de la concesionaria, con la debida registración del vehículo ante el RNPA a nombre del adquirente, y todos los costos que ello conlleva-, debiera brindarse al comprador, una explicación clara y sencilla de las circunstancias antes descritas –situaciones extraordinarias que ameritan cambio de aceite, y modalidad del proceso de regeneración del DPF-, para que aquel pueda decidir de manera consciente de esto último.

La parte demandada Fiat, en su contestación aclara que la normativa Euro V es un programa de medidas reglamentarias sucesivas de la Comisión Europea, aprobadas por el Parlamento Europeo el 22 de mayo de 2007, por el que se establecen los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos de motor, que impone diseños técnicos en determinado tipo de rodados, a fin de reducir significativamente sus emisiones gaseosas, ajustando el producto a la normativa vigente actualmente en el país.

Pero debo remarcar que si bien dicha normativa fue aprobada en Europa en el año 2007, la propia parte demandada señala –como así también se informa en la pericia supra indicada-, que la norma Euro V resulta obligatoria en Argentina de conformidad con la Resolución N° 1800/2011, de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, en su art. 6: *“Establecer el 1° de enero de 2013 como fecha de entrada en vigencia para la certificación de los límites de emisiones contaminantes gaseosas de nuevos modelos de vehículos livianos y pesados, en todas sus categorías alimentados a combustibles líquidos o gaseosos de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Europeos 715/2007 y 692/2008, de vehículos livianos etapa A y Directiva Europea 2005/55 para motores pesados. Exceptúase en el caso de vehículos livianos el cumplimiento con ensayo de Tipo VI (Prueba de emisiones a baja temperatura). A partir del 1° de enero de 2015 ese requerimiento se extenderá para todo vehículo pesado y/o motor que equie al mismo, que se fabrique o importe con destino a su comercialización en el mercado interno argentino.*

A partir del 1° de enero de 2016 ese requerimiento se extenderá para todo vehículo liviano

y/o motor que equipe al mismo que se fabrique o importe con destino a su comercialización en el mercado interno argentino.”

Este último dato no es menor, si lo confrontamos con la fecha de compra del vehículo del actor, evidenciándose así que tales modificaciones o nuevas tecnologías de los vehículos diesel, difícilmente resultaban conocidas para el común de las personas.

A lo que se agrega que las afirmaciones que efectúa la demandada Fiat, en cuanto a que toda persona que quiera adquirir un vehículo nuevo se ilustra previamente sobre sus características técnicas y compara sus prestaciones con otros productos similares en el mercado, y que resultaría impensable para cualquier persona la adquisición de un vehículo sin realizar esa tarea, no se presenta como una conclusión a la que se arribe de manera indefectible.

Por el contrario, no imagina el suscripto que ello suceda con cada uno de los adquirentes de vehículos 0 kilómetros, sin discernir edad, profesión, género, e intereses en particular, sino que como dijera, es más factible sostener que se preocupan por los puntos señalados en los párrafos que anteceden, influenciando a su vez su decisión entre productos similares -con prestaciones parecidas-, circunstancias como la confianza que tenga el comprador, en la marca del vehículo a adquirir; el precio del mismo; la financiación que se ofrece; la disponibilidad de los repuestos; y el precio o factibilidad de reventa luego de algunos años de uso.

Que estando en mejor posición para acreditar la veracidad de lo que sostiene, la demandada Fiat, podría haber acompañado algún informe de una consultora, un estudio de mercado, alguna estrategia de marketing basada en encuestas realizadas a grupos de consumidores, pero ello no obra en autos.

Podría a su vez la parte demandada, haber acreditado de manera fehaciente que mediante algún comunicado interno desde fábrica para con los concesionarios oficiales, o desde la gerencia de ventas del concesionario demandado, para los vendedores que trabajan para éste último, se ilustró: cómo debiera ser la modalidad de venta de un vehículo con dichas

características –novedosas en el mercado-; qué información debiera brindarse al “potencial” consumidor, ya sea verbalmente o a través de folletería, para advertirle las especiales condiciones de uso de dicho vehículo.

En su caso, podría haberse acreditado también, la existencia de algún tipo de banner en la web oficial de la marca demandada, en el cual se informara lo antes señalado.

Finalmente, habría sido de gran utilidad conocer, si como suele hacerse para certificar calidad o efectuar un control interno, tanto el fabricante como la concesionaria demandada, realizaron encuestas de satisfacción post venta al adquirente de la camioneta, en las que además de averiguar: el nivel de satisfacción por el trato recibido a lo largo de la experiencia de compra; si se le explicó los diferentes tipos de financiación existentes; si se le informó las diferentes gamas o configuración en que se ofrece el mismo modelo; si se le ofrecieron incluir los opcionales disponibles, para el vehículo que se adquiriría; cuan confortables eran las instalaciones del local de ventas; que tan satisfactoria fue la experiencia de entrega del vehículo; si quien hizo entrega del mismo, conocía y supo explicar las diferentes prestaciones, configuraciones y uso de los accesorios de seguridad y confort; y fundamentalmente, si le fue informado en forma previa a la adquisición del vehículo, la ya nombrada “característica especial”, relativa a la posible degradación del aceite, por interrupción del proceso de regeneración del DPF, y la modalidad en que esta última -regeneración del PDF-, debía ser realizada.

Nada de lo antes señalado, ha quedado acreditado en autos, es decir, que al actor, previo a que éste comprara el vehículo que motiva su demanda, se le hubiere informado sobre la posible degradación del aceite, por interrupción del proceso de regeneración del DPF, y la modalidad en que esta última -regeneración del PDF-, debía ser realizada.

Por otro costado, no resulta procedente poner en cabeza del actor, el diligenciamiento de la prueba de un hecho negativo, es decir, no corresponde a aquel probar algo que se denuncia como no acaecido, por el contrario, quien asevera que un hecho efectivamente se efectuó -

cumplimiento del deber de información-, debe ser quien se encargue de probarlo –en nuestro caso, las demandadas-, máxime si se tiene presente lo dispuesto en el art. 53 de la ley 24.240.

VII).- Así planteada la cuestión, corresponde analizar la publicidad que se efectuara del vehículo del actor, y que ha quedado acreditada por prueba documental ofrecida a fs. 3 vta. del cuerpo de prueba de la parte actora que lleva el número Expte. N° 9106480, donde se remite a la documentación agregada en original en autos “Gerard, Daniel Alberto C/ FCA AUTOMIBILES ARGENTINA S.A. (EX FIAT AUTO ARGENTINA S.A.) Y OTROS – ORDINARIO – OTROS – CUERPO DOCUMENTAL – EXPTE. N° 7385500” (ver fs. 1/14 y 89 de dicho expediente), la misma, que ha sido extraída del sitio web oficial de la demandada, circunstancia que da fe la notaria pública certificante, lleva fecha de publicación junio de 2016, es decir previo a la compra que efectuara el actor de estos obrados.

En dicha publicidad, tal como se refiere el actor en su demanda, en diferentes apartados se indica lo siguiente *“Un vehículo versátil, que concilia cualidades de pick up, SUV y automóvil. Para uso urbano u off-road... Un vehículo que permite atender todos los gustos y necesidades de transporte, trabajo o placer ... En su desenvolvimiento, este nuevo modelo fue pensado para tener un diseño moderno y osado, además de ofrecer una excelente maniobrabilidad, ergonomía, calidad de terminación y practicidad de uso ... Toro Freedom 2.0 16v Multijet 4x2 MT6. Esta versión con tracción delantera, a pesar de ser la de entrada a la gama, ya cuenta con un elevado nivel de equipamiento. El consagrado motor de FCA 2.0 turbodiésel Multijet con 16 válvulas tiene una potencia máxima de 170 CV... Este conjunto mecánico es eficiente en el consumo y a la vez es capaz de superar cualquier desafío sin perder control ni confort de marcha”.*

Podría señalarse en parte, que dicha publicidad no es engañosa, ya que como dijera párrafos más arriba, el vehículo sí puede ser utilizado en ciudad, pero no se arriba a una similar conclusión, cuando se observan términos como *“practicidad de uso”* y *“eficiente en el consumo”*, desde el prisma que esgrime el actor, en cuanto se siente al servicio del vehículo, y

no el vehículo a su servicio, por todo lo que conlleva la regeneración del DPF, en cuanto mayores gastos en dinero y en tiempo.

Pudiera darse el caso de otro adquirente de dicha camioneta, que utilice la misma principalmente en recorridos largos, para quien aquella resulte “práctica para ese uso” y “eficiente en el consumo”, por lo que no puede señalarse en abstracto, que dicha publicidad viole lo establecido en el art. 1101 inc. a del Código Civil y Comercial.

No obstante ello, se pone en relevancia, la información adicional que se brinde al consumidor en cada caso, al momento de iniciarse las gestiones o tratativas para la compraventa, ya que si nada se le señala o aclara sobre las condiciones especiales del producto que pretende adquirir, en cuanto difieran de lo publicitado, lo indicado en la publicidad ha de integrar el contrato a celebrarse como obligación exigible al vendedor, debiendo interpretarse lo allí indicado -en la publicidad-, de la manera más favorable para el consumidor (art. 37 de la ley 24.240).

Que en tal sentido, en doctrina se ha dicho *“el consumidor tiene la facultad de exigir “las prestaciones propias de cada producto o servicio, tutelando de esta manera las expectativas económicas jurídicamente razonables generadas por la publicidad”. El contrato se integra y enriquece de varias fuentes, como ser, entre otras, lo estipulado en un determinado instrumento, la conducta de las partes, las prescripciones legales. En materia de contratación de consumo, también deberemos considerar la publicidad. Por ello nos animamos a decir que para el Derecho del Consumidor es tan contrato un papel con cláusulas como una propaganda televisiva. Podemos afirmar entonces que “el consumidor podrá exigir todo lo que se haya ofrecido en la actividad promocional o publicitaria, no pudiendo el empresario alegar que en el contrato relativo a la adquisición de los bienes o servicios no aparece recogido, generando el incumplimiento en su caso, responsabilidad contractual”.*”

(Wajntraub, Javier H., LA CONEXIDAD CONTRACTUAL EN EL DERECHO DEL CONSUMIDOR, Revista de Derecho Privado y Comunitario, Tomo: 2007 2 Contratos conexos, Cita: RC D 2519/2012)

Advierto en sentido aquiescente a lo supra transcripto, que al momento de contratar, el consumidor cuenta con una vasta oferta de posibilidades para cubrir su demanda, por lo que salvo casos en que se pretenda adquirir un bien o un servicio único o exclusivo, en la mayoría de los casos el consumidor-adquirente, evaluará las distintas alternativas que le presenta el mercado, antes de concretar una operación de compra.

No resulta difícil concluir que en el mercado automotor de la ciudad de Córdoba, existe una amplia oferta de vehículos del tipo que finalmente adquirió el actor, por lo que la elección se basa preponderantemente en las pautas que diferencian a un vehículo de otro, donde la publicidad adquiere gran relevancia.

Por tal motivo puede señalarse sin hesitación, que si bien la propaganda que realiza el vendedor del producto en estos casos, difícilmente genere la necesidad de consumir o adquirir el producto, cuando originariamente el consumidor no la tiene, sí va a ser tomada en cuenta por aquel, al momento de definir su opción entre las distintas ofertas.

Por ello, ante la publicidad que se ha puesto bajo análisis, salvo que se probara una información adicional, brindada al consumidor de manera oportuna, legítima a éste último a reclamar, lo que prudencialmente de la misma se deriva, y es del caso citar *“Vale decir que en la relación de consumo nuestro derecho vigente determina un rol preponderante de la publicidad en la oferta. Es decir, lo que se expresa en ella integra el contrato y debe reinar por ello el principio de autenticidad y verdad (Conf. Art. 8 de la Ley 24240). [...] , en relación a la responsabilidad contractual, el juego coordinado de los arts. 7° y 8° de la LDC determina una solución en relación al régimen de la oferta al público que difiere de la seguida por los Códigos Civil y Comercial. Sabido es que en estos ordenamientos de fondo la oferta para ser tal debe estar dirigida a persona determinada, conclusión que aparece explícitamente establecida en los arts. 1148 del Código Civil, y en modo implícito por el art. 454 del Código de Comercio. En cambio la Ley de Defensa del Consumidor, como ya lo indicara, determina primero que quien emite una oferta dirigida a consumidores potenciales*

indeterminados se obliga a respetarla por el tiempo en que se la realiza. Asimismo, en cuanto a los efectos de la publicidad se establece que integra la oferta señalándose que "Las precisiones formuladas en la publicidad o en anuncios o prospectos, circulares u otros medios de difusión obligan al oferente y se tienen por incluidas en el contrato del consumidor..." (sic) por la generación de confianza que implican. Se trata de la idea de oferta permanente que se asigna en la doctrina moderna a ese modo de presentación en el mercado. Conforme a estas disposiciones, el consumidor podrá exigir todo lo que se le haya ofrecido en la actividad promocional o publicitaria, no pudiendo el oferente alegar que el contrato relativo a la adquisición de los bienes o servicios no aparece recogido. Y su incumplimiento genera, pues, decididamente, una responsabilidad contractual (Conf. López Cabana, Roberto, "La contratación en la ley de defensa del consumidor", en Revista de Derecho Privado y Comunitario, Ed. Rubinzal Culzoni, N° 5, pág. 57, punto V)."(Cám. Apel. Sala A, Trelew, Chubut; 05/03/2008, D. P., D. S. vs. I. S.R.L. y otro s. Daños y Perjuicios, Jurisprudencia de Chubut (Eureka); 22264/2007 RC J 798/10)

VIII).- En estrecha relación con lo señalado en los párrafos que anteceden, tampoco se arriba a una conclusión favorable respecto a las defensas esgrimidas por las demandadas, cuando se analiza el cumplimiento del deber de información en las instancias previas a la adquisición del vehículo, por parte de estas últimas.

Es claro que publicidad e información, son nociones prácticamente inescindibles en las relaciones de consumo, teniendo un rol trascendente en la conformación del contrato, dependiendo en gran parte de tales conceptos, el consentimiento y el ejercicio de la voluntad que el consumidor, expresará en el mismo.

Así lo ha entendido la doctrina a la cual el suscripto adhiere, en cuanto se sostiene: "*Aunque se trata de conceptos teleológicamente diferentes, la vinculación entre publicidad e información es incontestable (cfr. arg. doct. de esta Cámara, causa C-2437-AZI, 'Nueva Card SA', sent. del 13-12-2011). La publicidad es una forma de comunicación y, como tal,*

constituye un canal apto para la transmisión de información relativa a un determinado bien o servicio; los datos que se transmiten a través de la publicidad, por lo general, son seleccionados con una finalidad que combina comunicación con persuasión.

Va de suyo entonces que, desde el momento en que la información integra la publicidad, deberá respetar las exigencias emergentes del deber de información, de base constitucional (art. 42, Const. Nac.; art. 38, Const. prov.)”

En sentido coincidente Nicolau considera que no obstante que “la publicidad no es sinónimo de información, creemos que, además de tener por propia finalidad inducir al consumo, informa al consumidor, lo pone en conocimiento de características de la cosa o servicio que se le ofrece. No hay duda acerca de que puede haber información sin publicidad, pero no es seguro que haya publicidad sin información, pues para lograr los efectos de la publicidad, hay que brindar aunque sea una mínima información”. (Vázquez Ferreyra, Roberto Antonio, “El deber de información frente a los consumidores y usuarios. La publicidad (art. 1091, CCyC)” en “Revista de Derecho de Daños 2022-1 : Derechos del Consumidor – I”, Ed. Rubinzal Culzoni, pags. 193/194, Santa Fe, Argentina, 2022)

De tal modo, en la instancia previa a la celebración del contrato que une al consumidor-vendedor, el “deber de información” por parte del vendedor, representa una prestación esencial y principal de este último, ya que sin ella -información precisa, clara, veraz y exacta del producto-, como ya dijera, el consentimiento del comprador-consumidor, no es pleno.

Por ello, si la publicidad solo describe partes o facetas atractivas del producto, pero el mismo o su uso, implican un modo particular que lo diferencia de otros productos de la misma categoría, o de lo que hasta ese momento se efectuaba de manera ordinaria o habitual en ese tipo de productos, el deber de información por parte del vendedor, de manera adicional a la publicidad genérica, es esencial en la conformación del consentimiento, ya que éste pudiera suponer que el producto es similar a los otros, cuando ello no es así.

Tanto la ley de defensa del consumidor 24.240, la Constitución Nacional, como el Código

Civil y Comercial, ponen sobre relieve, la importancia de la información que se le debe brindar al consumidor.

Art. 4 de la ley 24.240 *“Información. El proveedor está obligado a suministrar al consumidor en forma cierta, clara y detallada todo lo relacionado con las características esenciales de los bienes y servicios que provee, y las condiciones de su comercialización.*

La información debe ser siempre gratuita para el consumidor y proporcionada en soporte físico, con claridad necesaria que permita su comprensión. Solo se podrá suplantar la comunicación en soporte físico si el consumidor o usuario optase de forma expresa por utilizar cualquier otro medio alternativo de comunicación que el proveedor ponga a disposición.”

Artículo 42 de la Constitución Nacional: *“Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a condiciones de trato equitativo y digno.*

Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios.

La legislación establecerá procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos, y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios y de las provincias interesadas, en los organismos de control.”

Art. 1100 Código Civil y Comercial: *“Información. El proveedor está obligado a suministrar información al, consumidor en forma cierta y detallada, respecto de todo lo relacionado con las características esenciales de los bienes y servicios que provee, las condiciones de su comercialización y toda otra circunstancia relevante para el contrato. La información debe*

ser siempre gratuita para el consumidor y proporcionada con la claridad necesaria que permita su comprensión”.

La recepción a su vez en jurisprudencia, ha tenido un tratamiento uniforme, tanto en relación a la importancia del deber de información en la etapa previa a la celebración del contrato de compraventa de consumo, como así también, en cuanto a las consecuencias de su incumplimiento.

A modo de ejemplo entre otros tantos precedentes, puede citarse: *“Es por ello que ante esta ostensible ausencia de equilibrio negocial, el estatuto consumeril -de orden público y rango constitucional- ha previsto una serie de normas tendientes a equiparar la situación de ambos sujetos en el vínculo contractual y a asegurar la autonomía de la voluntad real mediante normas generales que procuran neutralizar las fallas del mercado, que la doctrina ha denominado "garantía de consentimiento pleno" y que se hallan pormenorizadas en la Ley 24240.-*

De todas ellas, la de mayor relevancia para resolver respecto a la procedencia de la acción intentada es la que establece el deber de información a cargo del proveedor, receptado expresamente en el art. 42 de la Constitución Nacional (cfme. Galdós, Jorge M., "La relación de consumo en la Jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación", en Vázquez Ferreyra, Roberto, "Ley de Defensa al Consumidor comentada y anotada", T° III, L. L., 2011, p. 33). El art. 4 de la Ley citada en el párrafo precedente (Texto según ley 26361) determina que el proveedor está obligado a suministrar al consumidor en forma cierta, clara y detallada todo lo relacionado con las características esenciales de los bienes y servicios que provee y las condiciones de su comercialización, la información debe ser siempre gratuita para el consumidor y proporcionada con claridad necesaria que permita su comprensión.-

Sólo la información adecuada permite al consumidor realizar elecciones fundadas (otorgar consentimiento real) al momento de celebrar un acto de consumo; por lo que el proveedor se

encuentra obligado a suministrarle todos los datos relevantes para tomar la decisión de contratar, resultando inadmisibile la ocultación de aquéllos que, se ser conocidos obstarían a la celebración del contrato o bien, pudieran traducirse en perjuicios para el consumidor contratante.-

Es que el deber de información es un aspecto más del principio genérico de buena fe que constituye un presupuesto esencial del consentimiento contractual y el mismo debe cumplirse adecuadamente en todas las etapas del negocio, tanto en la etapa formativa, como durante su desarrollo y cumplimiento y aún luego de su conclusión (cfme. Tambusi, Carlos E. "Ley de Defensa del Consumidor", Ed. Hammurabi, pág. 73) y sólo se abastece si la información brindada en cada caso es veraz -es decir, sin contenidos engañosos o falsos-, detallada -particularizada para el caso de que se trate, evitando generalizaciones-, de fácil comprensión y suficiente, apta para los fl. previstos, de acuerdo a la complejidad del negocio a celebrarse y la educación del consumidor; también debe ser oportuna es decir, la necesaria para formar el consentimiento en cada una de las etapas negociales señaladas (cfme. AZ, Sala II, "ROSSI LAURA VIVIANA C/ WHIRLPOOL ARG. S.A. DS. Y PERJS. INCUMP. CONTRACTUAL", Expte. N° 2-57494-2012, 11/6/2013).-

Por ello, la transgresión del deber de información en la etapa previa a la celebración del contrato legitima al consumidor para demandar la nulidad del contrato, sin perjuicio de la responsabilidad del proveedor y su consiguiente obligación de indemnizar los daños ocasionados a consecuencia del déficit informativo (Tambussi, ob. cit., pág. 75)."(Juzg. Civ. Com. N° 3, Tandil, Buenos Aires; 05/03/2020; en autos A. N. I. vs. Volkswagen S.A. de Ahorro para Fines Determinados s. Daños y perjuicios, publicado en Rubinzal Online; RC J 1008/20)

Así también, en la más prestigiosa doctrina se ha receptado el tema diciendo: "k) Transgresión al deber de información: Cuando el oferente "viole el deber de buena fe en la etapa previa a la conclusión del contrato o en su celebración o transgreda el deber de

información o la legislación de defensa de la competencia o de lealtad comercial", el artículo 37 in fine confiere derecho al consumidor a demandar la nulidad del contrato o la de una o más cláusulas. La ley prevé un caso de nulidad absoluta, aunque parcial, si el mantenimiento del contrato interesa al consumidor." (López Cabana, Roberto M., LA INFORMACION AL CONSUMIDOR. REGIMEN CONSTITUCIONAL, LEGAL Y REGLAMENTARIO, Tomo: 1994 – 7, Derecho Privado en la reforma constitucional. Revista de Derecho Privado y Comunitario, Ed. Rubinzal Culzoni, Cita: RC D 1211/2012).

IX).- Cabe aclarar, conforme se desprende de la demanda incoada en autos, que la circunstancia fundamentalmente que motiva al actor para solicitar el reemplazo de su automotor, es el error en que aquel incurrió, al comprar dicho vehículo sin contar con la información debida, lo cual frustró sus expectativas, al tener que realizar todas las tareas especiales que conlleva dicho vehículo, las que se describieran en los acápite que anteceden –regeneración activa y pasiva del DPF-, tareas las cuales, de haberlas conocido, no hubiera comprado ese modelo de Fiat Toro.

El actor, tal como he referido en la etapa de los vistos, sostuvo que ha sufrido un vicio en el consentimiento, ya que entiende que la demandada debió informar antes de la compra, las características del vehículo cuestionado, debió avisarles a sus clientes y en especial a su parte, todas las condiciones especiales que requería su manejo para regenerar el filtro DPF. Advierte que su cumplimiento era presupuesto necesario para una debida formación del consentimiento y del contrato, y una completa consecución de los fines que llevaron a las partes a contratar.

Manifiesta también, que al no haberle suministrado la información necesaria en la etapa precontractual, y no surgiendo de la publicidad realizada por la demandada, mención alguna en relación al particular funcionamiento del filtro DPF, su persona fue inducida al error por parte de las demandadas.

Ya se ha hecho mención en el considerando que antecede, cual es la derivación de la falta de información conforme la doctrina y la jurisprudencia, es decir, la anulabilidad del contrato.

Conforme lo dicho, no corresponde invocar la necesidad de pasar por el proceso de reparación del art. 17 de la ley 24.240, como sostiene la demandada Fiat al fundar su defensa de falta de acción, ya que como lo señalara, no han sido los supuestos desperfectos del vehículo, los únicos o esenciales fundamentos de su reclamo.

X).- Partiendo entonces, que uno de los fundamentales planteos del actor, es que fue inducido al error, no queda más que remarcar, cuál es la solución jurídica que de ello se deriva, en una relación de consumo, y los efectos para la presente resolución, en la que se solicita la devolución del dinero o la sustitución del vehículo por otro similar, pero sin las características técnicas que generaron el reclamo (Diesel manual, con filtro DPF).

El art. 265 del Código Civil y Comercial, establece *“Error de hecho. El error de hecho esencial vicia la voluntad y causa la nulidad del acto. Si el acto es bilateral o unilateral recepticio, el error debe, además, ser reconocible por el destinatario para causar la nulidad.”*

Entiendo que el último requisito, es decir que sea reconocible por el destinatario para causar la nulidad, sólo resultaría exigible en el caso de estar frente a un contrato “paritario”; por el contrario, ante un contrato en el marco de una “relación de consumo”, en donde quien resulta ser “destinatario” de la voluntad, hace habitualidad de ese tipo de transacciones, no es exigible, máxime si dicho error, está basado en la falta de información que el propio destinatario “debía” brindar.

Se concluye lo que antecede, ya que necesariamente debe interpretarse dicha norma, en concordancia con lo establecido en los arts. 266 y 1101 del Código Civil y Comercial, como así también, en lo dispuesto en el art. 37 in fine de la ley 24.240.

En comentario al art. 266 del Código Civil y Comercial se ha dicho *“Es evidente, por tanto, la finalidad tuitiva de la norma, que conjuga con equilibrio los intereses contrapuestos entre los del que yerra al emitir su voluntad y los del tráfico jurídico representados, en el caso concreto, por el destinatario de una declaración. Va de suyo, entonces, que cuanto más*

precisos sean los deberes de información a cargo de una parte mayor relevancia adquiere la calidad de profesional del destinatario de la declaración a los fines de la reconocibilidad del error [...] Es de aclarar que la “cualidad” del destinatario -como se dijo- cuenta con evidente incidencia en la determinación de la reconocibilidad del error. En este sentido, vale mencionar algunos ejemplos en los cuales la reconocibilidad se acentúa en forma paralela a la imposición de cargas informativas en beneficio errante: los contratos bancarios (art. 1381); los contratos de consumo, sea por información o publicidad comercial (art. 1101); el corretaje (art. 1347), etcétera. (Lorenzetti, Ricardo Luis, *CODIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN – COMENTADO – Tomo II*, Ed. Rubinzal Culzoni, pags. 48/49, Santa Fe, Argentina, 2015) (el resaltado es autoría del suscripto)

Finalmente, es dable citar otra postura doctrinaria, aquiescente con la anterior, en la que con criterio al cual el suscripto adhiere, propone una valoración social del error, advirtiendo si ha existido o no, omisión en el deber de información, y en el primero de los casos -omisión en el deber de informar-, puede sostenerse que se incurre en el incumplimiento del art. 37 de la ley 24.240, de lo que se deriva la nulidad del contrato, si el error recae sobre un elemento estructural del contrato.

“También sostuvimos que en caso de plantearse la reconocibilidad del error, el criterio debe ser objetivo –valoración social del error–, compatible con la reconocibilidad en abstracto.

Pero aún más, que como lo sostiene Lorenzetti en el Derecho del Consumidor hay una clara tendencia a considerar ilegítimo el ocultamiento de información, aunque el propósito no sea el engaño, por ello concluye diciendo que cuando hay omisión informativa, astucia comercial deliberada, no es necesario probar el dolo, ni el vicio de la voluntad (el error analizado en este caso).

El ilícito se configura por la violación de la buena fe, como refiere el artículo 37 de la ley 24.240.

Y lo que para nosotros no deja ninguna duda del espíritu que inspira al codificador respecto de la relación de consumo y los consumidores, basado en la protección del más vulnerable, es como sostiene Lorenzetti que si, no obstante ello, se prueba un vicio de la voluntad, con cualquiera de dos elementos (esencialidad y reconocibilidad en el caso del error, me permito agregar) y éste afecta un elemento estructural del contrato, hay nulidad.” (Antonio Juan Rinessi y Rosa Nélide Rey, *DERECHO DEL CONSUMIDOR. FORMACIÓN DEL CONSENTIMIENTO. PUBLICIDAD ENGAÑOSA. ERROR COMO VICIO DEL CONSENTIMIENTO*, Revista de Derecho de Daños – Consumidores, Tomo 2016-1, Ed. Rubinzal Culzoni, pag. 415/416, Santa Fe, Argentina, 2016).

Como dijera párrafos más arriba, entiendo que el actor, viviendo en una ciudad como Córdoba, al adquirir un vehículo promocionado como práctico en su uso, y eficiente en su consumo, sin que se haya acreditado mayor información al respecto, detentando un tipo de tecnología novedosa, que implicó para su dueño, un procedimiento en la regeneración del filtro de DPF y en el cuidado del aceite, que claramente se diferencia de lo que hasta ese momento era propio de cualquier vehículo diesel manual, lo que representa toda la actividad por parte de su dueño, como la que ya he descripto precedentemente, representa un error de hecho en la elección del vehículo, ya que como sostiene el propio actor, de haberlo conocido, hubiera optado por otra alternativa que no implicara el tiempo y el consumo que conlleva el proceso de regeneración antes descripto.

Así las cosas, concluyo que se trata de un error esencial, que haría procedente en principio, la solución que se contempla en el art. 390 del Código Civil y Comercial, pero que conforme la realidad económica actual, los principios que surgen de la legislación consumeril -la cual atraviesa todo el plexo normativo vigente-, y la necesidad de brindar una reparación integral y efectiva, a la parte más débil de la relación de consumo habida, no se aprecia como la medida más justa para este caso.

Ahora bien, en demanda se solicita la sustitución del vehículo por otro en condición cero

kilómetro o en su defecto, el dinero que pagó el actor al momento de la compra con más sus intereses al día de la fecha, entregando en ambos casos el actor, el vehículo que actualmente tiene en su poder, sin que se tenga en consideración, el desgaste que este último ha tenido por el uso normal del mismo.

Entiendo que ello tampoco es la respuesta que más se ajusta a derecho, ya que en el caso de marras, el actor ha utilizado el vehículo por un plazo de dos años hasta que hizo su primer reclamo tendiente al cambio de vehículo, oportunidad en la cual las demandadas, se podrían haber allanado y atender el reclamo del actor.

Por lo que considero, que la solución correcta, es que las demandadas de manera solidaria - atento lo dispuesto por el art. 40 de la ley 24.240-, le recompren el vehículo al actor, al valor de mercado que conforme ACARA, detenta una camioneta Fiat Toro Diesel automática 4x2, si es que se comercializa en esa configuración, o 4x4 si fuera esta última la única configuración disponible -o fuera la de mayor valor-, en la versión tope de gama, con dos años de antigüedad, a la fecha de la presente.

Es que si se ordenara a pagar el valor de un vehículo cero kilómetro, o la devolución de lo pagado como precio más intereses –sin depreciación alguna por su uso hasta la fecha del reclamo-, habría un enriquecimiento injustificado a favor del actor, quien pese a todas las molestias de tener que realizar los procedimientos de regeneración o cuidado de aceite para que no se degrade, demoró dos (2) años en denunciar el error en que incurrió por falta de información (23/07/2018, fecha de interposición de la demanda), es decir, dos años después de la fecha de compra.

Que no podría tampoco ordenarse simplemente la recompra del vehículo del actor, al valor de un usado con dos años de antigüedad del mismo modelo, ya que se trata de un vehículo que en condición cero kilómetro, no se comercializa en el país -me refiero a la camioneta Toro, diesel, manual- desde hace más de dos años.

Por otro costado, mandar a pagar el valor de un vehículo usado de dos años de antigüedad,

que sea el escalón inmediato superior respecto del vehículo del actor -el que como dijera, ya no se fabrica más-, y no el tope de gama, tampoco se presenta como la solución más justa, ya que con el dinero que reciba el actor, éste deberá salir al mercado a comprar un vehículo usado, de dos años de antigüedad, que probablemente no se encuentre en el estado de conservación que el propio actor le brindó a su vehículo durante esos dos primeros años de uso.

A su vez, debe tenerse presente que si el actor hubiera podido tomar la decisión de compra de vehículo, sin incurrir en el error de lo que estaba comprando, no debería salir a comprar nuevamente un vehículo, por lo que las demandadas además de comprarle el vehículo al actor, al precio antes indicado, deberán afrontar a su cargo, todos los costos que impliquen la compra de dicho vehículo, como así también, deberán hacerse cargo de todos los costos que implique para el actor, la compra de un vehículo como el que ya describiera –con dos años de antigüedad-, lo que deberá definirse en cuanto al monto, en la etapa de ejecución de sentencia, independientemente que el actor –hoy su sucesión- luego decida comprar un vehículo de ese modelo y marca, o compre otro vehículo distinto, o no compre vehículo alguno en lo inmediato, no debiendo acreditarse en autos en consecuencia, la efectiva compra del vehículo alguno, como condición para que recién le sean reintegrados los gastos antes referidos.

XI).- Que respecto al daño moral reclamado, el cual se deriva de un incumplimiento de las demandadas acaecido en el marco de un contrato de consumo, al no haber informado debidamente al actor, las características propias del producto que adquiriría, induciéndolo a incurrir en un error esencial (art. 267 inc “c” Código Civil y Comercial), entiendo que su resarcimiento es procedente, en el marco de lo dispuesto por los arts. 391 y 1741 del Código Civil y Comercial.

Como bien señala el Dr. Ossola Federico: *“Esta locución tiene una amplitud tal, que permite abarcar todas las repercusiones anímicamente perjudiciales derivadas de un suceso dañoso, se trate de un damnificado directo o indirecto, en tanto y en cuanto guarden adecuada*

relación de causalidad con el hecho y estén comprendidas en el elenco de consecuencias indemnizables.” (Ossola Federico A., “Responsabilidad Civil”, Editorial AbeledoPerrot, año 2016, pag. 156).

En este mismo sentido se ha pronunciado la jurisprudencia local, al sostener: “*Respecto a las facultades de apreciación del Juezy el carácter facultativo del resarcimiento que la norma le confiere al Juzgador merituando la índole del hecho generador y demás circunstancias del caso, se sostiene, mayoritariamente, que a pesar de la alocución empleada por el art. 522, Cód. Civ. (el Juez “podrá”) el Juez “deberá” acordar la indemnización, si se acredita la existencia de un daño moral ya que, caso contrario, se estaría obrando arbitrariamente”* (Confr. III Congreso Nacional de Derecho Civil, y en igual línea de pensamiento las II Jornadas Sanjuaninas).

En cuanto a la prueba del daño moral derivado de la inejecución contractual, se ha considerado que “*(...) aún ante su falta de prueba debería hacerse lugar al mismo. Desde este perfil, y con apoyo en la doctrina expuesta por Alfredo Orgaz, se sostuvo que la existencia del daño moral se tiene por probada por el sólo hecho de la acción antijurídica y por la titularidad de accionante. Trátese de una prueba “in re ipsa”; esto es, una prueba que surge de los hechos mismos: es al responsable a quien incumbe probar que media una situación objetiva que excluya la posibilidad del daño moral* (Confr. Orgaz, Alfredo, “El Daño Resarcible” (Actos Ilícitos) Depalma, Bs. As. 1.967) (Confr. González, Tinti, Calderón, Riba, “Teoría General de los Contratos”, Ed. Advocatus, 2.004, págs. 321/334 vta.)”.

[...] “*Si se trata de un contrato civil o comercial resulta irrelevante. Máxime en la actualidad en que se ha dictado la Ley N° 26.994, Código Civil y Comercial de la Nación, que no solo ha unificado ambas materias en un sólo cuerpo normativo, sino que ha unificado los regímenes de responsabilidad civil por daños extracontractuales y contractuales y, así, el art. 1.716, C.C.C., dice: “Deber de reparar. La violación del deber de no dañar a otro, o el incumplimiento de una obligación, da lugar a la reparación del daño, conforme con las*

disposiciones de este Código”. En esa sintonía se ha dicho: “El principio general: unificación de la responsabilidad civil. Siguiendo el pensamiento ampliamente predominante de la doctrina argentina, el Código ha unificado la responsabilidad civil. Como lo dispone el artículo en comentario, cualquiera sea la fuente del deber de reparar el daño (la violación del deber general de no dañar, o el incumplimiento de una obligación), la responsabilidad se rige, en principio, por las mismas reglas” (Ricardo Luis Lorenzetti, “Código Civil y Comercial de la Nación Comentado”, Tomo VIII, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 2.015, págs. 349/350).

Con lo cual -en todos los casos- conforme al art. 1.738, C.C.C.: “Indemnización. La indemnización comprende...Incluye especialmentelas consecuencias de la violación de los derechos personalísimos de la víctima, de su integridad personal, su salud psicofísica, sus afecciones espirituales legítimas y las que resultan de la interferencia en su proyecto de vida”. Por lo que sostener hoy aquella restrictividad resulta respetuosamente anacrónico, cuando vemos que la ley lo concede amplia y especialmente. En efecto, la ley dice que la indemnización incluye “especialmente” estos aspectos, en los que subyace como base la dignidad humana, fundamento de todo el sistema, cuya violación o lesión es inadmisibles (arts. 51, 52, conchs. y corrs., C.C.C.). Ello es conteste con el principio de reparación plena (art. 1.740, C.C.C.)”.

[...] Por lo tanto, ningún escollo, obstáculo, impedimento, cortapisa, etc., puede significar para la procedencia del daño moral que se trate de responsabilidad contractual y no extracontractual, que sea un contrato comercial y no civil, y que no se haya producido prueba directa del daño, toda vez que por su propia naturaleza el Juez puede tenerlo por configurado “in re ipsa loquitur”. En este sentido se ha dicho con certeza que: “A partir de la acreditación del evento lesivo y del carácter de legitimado activo del actor, puede operar la prueba de indicios o la prueba presuncional, e inferirse la existencia del daño moral” (Pizarro, Ramón Daniel, “Daño Moral”, pág. 563, Hammurabi, Bs. As. 1.996); “no es

necesario aportar prueba directa, lo cual es imposible” (Bustamante Alsina, Jorge, “Teoría General de la Responsabilidad Civil”, pág. 244, Abeledo Perrot, Bs. As. 1.993); “no se requiere de prueba específica alguna en cuanto ha de tenérselo por demostrado por el solo hecho de la acción antijurídica” y “No es necesario que la entidad del daño moral sea probada, siendo una facultad judicial su determinación” “se trata entonces de una prueba in re ipsa, esto es que surge inmediatamente de lo ocurrido” (Rey, Rosa – Rinessi, Antonio, “La cuantificación del daño. Sus implicancias”, pág. 39, en Revista de Derecho de Daños 2001-1, Rubinzal Culzoni, Santa Fe 2.001)” (Excma. Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Séptima Nominación, GUERRERO, Maria Elsa c/ SOHIPREN S.A. - ORDINARIO - CUMPLIMIENTO / RESOLUCION DE CONTRATO - EXPTE. N° 1455686/36, sentencia N° 126, de fecha 28/12/2015).

Al analizar las posibles derivaciones del error en el que incurriera el actor al adquirir el vehículo que motiva la presente, puede representarse el suscripto, como cada vez que el actor tuvo que llevar su vehículo a una carretera para que se realizara la regeneración del DPF, por más que eso no estuviera en su trayecto planeado; o que tuvo que esperar los minutos necesarios en los que el vehículo en ralentí realizaba la regeneración, momentos en los cuales seguramente recordaba la mala decisión adoptada al comprar dicho modelo y no otro, como así también, preguntarse porqué no se le brindó la información precisa de lo que estaba comprando.

A esa desazón se suma, el haber tenido que transitar todo el camino judicial de un litigio, para que le sean reconocidos los derechos que como consumidor, eran plenamente exigibles.

Brinda una especial perspectiva de análisis, el hecho de que el objeto que motiva la presente causa, representa un esfuerzo económico no menor para el comprador, quien en la mayoría de los casos, no puede desandar la operatoria efectuada ante el vendedor, ni sustituir dicho bien por otro, sin que esto último represente un nuevo esfuerzo económico extraordinario.

Vale recordar a su vez, que *“El daño moral consiste “no solo en el dolor, padecimiento o*

sufrimiento espiritual del individuo”, sino también en la “privación de momentos de satisfacción y felicidad en la vida del damnificado – víctima o reclamante – y que en definitiva influyen negativamente en la calidad de vida de las personas” (Cita de Elena Highton, en autos: “O., María del Rosario c. AMX Argentina (Claro) SA s/ daños y perjuicios”, Cam. Nac. Ap. CC de Azul, sala II).

Por todo ello, resulta procedente la pretensión de resarcimiento de daño moral, el cual se establece en el 10% del precio de compra que pagó el actor (\$ 389.000 x 10% = \$ 38.900), por el vehículo que motiva la presente causa, lo cual junto con los intereses que seguidamente se determinarán, le permitirá al actor comprar junto con el dinero que se ordena pagar como recompra, un vehículo de mayor valor, o en su caso, agregarle algún accesorio disponible en el mercado (malacate; blindaje de cristales; tratamiento especial a la pintura del vehículo; cambio de neumáticos del vehículo que adquiriera en condición de usado, por unos neumáticos nuevos, etc.) que opere como satisfacción sustitutiva (art. 1741 del Código Civil y Comercial).

XII).- Que en cuanto al daño punitivo reclamado en autos, cabe precisar algunos conceptos de manera previa al análisis concreto de su posible aplicación al caso de marras.

Que mediante el precepto del art. 52 bis de la ley 24.240, se ha introducido en la legislación civil, la posibilidad de que a petición de un consumidor o usuario, se aplique de una multa económica al proveedor.

Que lo particular en el supuesto del daño punitivo antes señalado, es que no estamos ante una ejecución de una típica “cláusula penal” contractual, en la cual las partes han establecido de manera anticipada, y siempre previo a que el incumplimiento se produzca, un monto que sirve a las veces de resarcimiento por los daños que le provoque al contrario, la mora del incumplidor, o que sirva a los efectos de compeler al cumplimiento del contrato.

Que en el caso del supuesto del art. 52 bis de la ley 24.240, se establece que ante un incumplimiento no sólo contractual, sino también legal, el proveedor que incumple, será

sujeto pasivo de una multa económica que beneficia al consumidor, la cual en base a la gravedad del hecho y demás circunstancias del caso, será fijada por el Juez, no pudiéndose considerar como comprendida o cancelada, por el resto de las indemnizaciones que le deba pagar el proveedor al consumidor.

Que así las cosas, se pone en cabeza del Juez civil, la aplicación y graduación de una multa, que no tiene el efecto de resarcir un daño sufrido por quien la solicita, ya que claramente no se requiere la prueba del daño efectivamente producido en cuanto a su magnitud, ni se pone como parámetro para fijar dicha multa, la cuantía económica necesaria para volver las cosas a su estado anterior al acaecimiento del daño –presupuesto básico para cualquier monto indemnizatorio-.

Que la función del daño punitivo que ha receptado la jurisprudencia y la doctrina, es la de sancionar al proveedor, para que no vuelva a incurrir en los incumplimientos que dieron base a la multa, sirviendo a su vez la publicidad de la resolución que así lo determine, a los fines de ejemplificar al resto de los proveedores, las consecuencias que acarrea el incumplimiento de la ley o de un contrato, en el marco de una relación de consumo.

Que establecido lo que antecede, es decir que el monto que se ordene a pagar, no se entiende como un resarcimiento del daño efectivamente provocado, en los cánones clásicos de la teoría de la responsabilidad; que debe servir la multa como una sanción que haga cambiar la conducta del proveedor incumplidor en casos análogos; y que sea un ejemplo para el resto de los proveedores, de lo que les podría pasar en caso de incurrir en conductas tipificadas en el mentado art. 52 bis, entiende el suscrito, que para que se dé la procedencia de la misma –multa civil-, la conducta o incumplimiento del proveedor, debe conllevar un grave reproche subjetivo, que amerite una sanción de entidad tal, que sirva a los efectos antes referidos.

Que tal presupuesto o requisito de procedencia, ha sido enunciado por la mayoría de la doctrina, a tal efecto vale citar Falco Guillermo E., *La Cuantificación del Daño Punitivo*, SJ N° 1828, 13/10/2011; Vergara, Leonardo, *LA MULTA CIVIL. FINALIDAD DE*

PREVENCIÓN, CONDICIONES DE APLICACIÓN EN LA LEGISLACIÓN ARGENTINA,
Revista de Derecho de Daños, 2011-2, Daño Punitivo, Ed. Rubinzal Culzoni, entre otros.

Así las cosas, tenemos que en autos, no ha mediado un simple incumplimiento obligacional exigible a ambas demandadas, sino que a través de la propaganda efectuada de la camioneta - en la que pareciera que en ciudad, es “práctica para su uso”-, se llevó a confusión al actor, al no haberle brindado información pertinente, en la etapa de preventa.

Que no obstante lo antes señalado, las accionadas no han demostrado preocupación alguna, por el error al que se indujo al actor como consumidor.

Esto último, teniendo en cuenta la particular conducta desplegada por las demandadas a lo largo de todo el presente proceso, en el cual se ha negado reiteradamente que no se le haya brindado la información suficiente, como así también, se ha afirmado que el vehículo no conlleva ningún tratamiento especial si se utiliza casi exclusivamente en el ejido urbano, cuando claramente ello no es así.

Lo dicho, deja en evidencia que lejos está de poder reputarse digno, el trato brindado al actor en el proceso previo y posterior a la compra de su vehículo, sino que por el contrario, denota una indiferencia manifiesta respecto al derecho que tenía el actor, a prestar su consentimiento de una manera certera, con conocimiento de lo que estaba adquiriendo, enmarcada dicha situación, en la particular circunstancia de implicar el vehículo adquirido, una tecnología novedosa, diferente a lo que en el mercado se había comercializado hasta ese momento, y privilegiando quizá, la concreción de la venta, por sobre el respeto al consumidor, para que éste último como dijera, obtuviera la información cabal de las prestaciones e implicancias del modelo que adquiriría.

Entiende el suscripto, que si bien la propaganda de un producto, tiene como fin principal, mostrar a los potenciales compradores, las bondades de aquel bien, describiéndolo atractivo para su compra, el proveedor y/o vendedor, no pueden soslayar el deber de información como aconteciera en este caso, omitiendo advertirle de manera clara al comprador, cuáles eran las

particularidades del producto que pudieron persuadirlo a no comprar éste último, sino otro similar, pero que no requiriera de tales especiales tratamientos.

Se verifica en el presente supuesto, un aprovechamiento de la confianza del consumidor en la marca del producto que se está por adquirir, como así también, de la presumible ignorancia que como persona no experta en mecánica, pudiera tener respecto de las implicancias que conllevaba un vehículo con DPF, de transmisión manual, y con la configuración ya descripta en el modelo Freedom, la que una vez advertida al comenzar su uso, o luego leer el manual del usuario de manera posterior a la compra, resultaba demasiado tarde para solicitar su cambio directo o la devolución del dinero, sino que resultó necesario transitar el periplo judicial como el de marras, para recién lograrlo.

Tal menosprecio por el consumidor, merece una sanción económica por vía del daño punitivo, que conmueva a las demandadas, a revertir dicha conducta omisiva del deber de información en el futuro, ya que se tiene especial atención: los productos que comercializan (automotores y camionetas); los avances tecnológicos que en los mismos se aplican; el precio que por lo general representa la compra de aquellos; y la cuasi imposibilidad de lograr revertir el proceso de compra, una vez realizada la inscripción registral, con la depreciación de su valor de manera casi inmediata, al revestir el carácter de auto usado, tan pronto se da rodamiento al mismo.

Así se ha sostenido que: *“El actuar desaprensivo es dirimente pues el desprecio a los derechos de la contraparte, el aprovechamiento económico de los obstáculos procesales que hacen reducido el número de reclamos, la existencia de "microdaños" (daños ínfimos para cada consumidor perjudicado que, sumados, resultan jugosas ganancias ilícitas para el proveedor) y toda conducta que violente desdeñosamente el derecho del consumidor o usuario es pasible de la aplicación de los daños punitivos”* (C., M. C. vs. Banco de Galicia y Buenos Aires S.A. s. Nulidad de acto jurídico, Cám. De Apel. en lo Civil y Com. Sala II, Bahía Blanca, Buenos Aires; RC J 6793/14) fallo citado por Cam. Ap. CC de 8° Nom. en

autos: “Arrigoni, Ignacio c/ Telecom Personal S.A. - Ordinarios - Otros - Expte.2192344/36”, Sentencia No 55 del 19/05/2016”).

Ahora bien, frente al quantum por el que procede, corresponde hacer una consideración respecto a la fórmula utilizada. Es sabido que se generan dificultades a los fines de proceder a la cuantificación cuando no hay pautas uniformes, tanto en doctrina como en jurisprudencia. Sin embargo, adelanto que, pese a los fundamentos de quienes sostienen que acudir a la vía de una fórmula matemática puede restar discrecionalidad en la fijación de los montos de la sanción de que se trata, no es menos cierto que las variables a las que corresponde echar mano para su cálculo también son ponderadas por el juez, por lo que entiendo que no la hace más conveniente y habré de apartarme de lo propuesto por la parte actora a este respecto.

Sentado lo que antecede, a los fines de determinar una sanción punitiva a las demandadas, corresponde establecer un monto que, a más de que no tener que guardar necesariamente relación con el daño producido, debe revestir entidad suficiente, para que resulte significativo y no se erija en una suma simbólica, que no haga más que desnaturalizar la figura.

Conforme lo analizado precedentemente, estimo justo y prudente que la sanción pecuniaria peticionada, proceda en contra de las demandadas en forma solidaria, por la suma de pesos dos millones quinientos mil (\$ 2.500.000) con la finalidad disuasiva y preventiva que justifican el instituto.

Corresponde finalmente hacer una consideración respecto a la tacha de inconstitucionalidad efectuada por el actor, y el límite que subsidiariamente solicitó la demandada, por entender que en su caso es un acto único, por lo que el límite máximo de la pena establecido por la ley 24.240, debiera contemplarse en la sumatoria de las acciones deducidas en contra de la demandada, provenientes de un mismo hecho.

Respecto a la inconstitucionalidad denunciada por el actor, atento que el monto indicado como multa, no excede el límite legal, dicha cuestión deviene abstracta, por no verificarse agravio en concreto para el actor, por lo que no merece su tratamiento en la presente

resolución.

En cuanto al planteo que efectuara la demandada, y que se señalara en los párrafos que anteceden, de una manera excelsa la señora Fiscal Lourdes Ferreyra, da tratamiento a la temática puesta a consideración, en su dictamen de fecha 11/05/2022, y así en su función trascendente dentro de este proceso de consumo, cumple con brindar una visión clara y ecuánime como fiscal de la ley (art. 52 de la ley 24.240), que motiva sin hesitación alguna al suscripto, a adherir a sus conclusiones, fijando los lineamientos que aquella plantea en su dictamen, como la solución más justa para la controversia aquí planteada, la que seguidamente se reproduce: “Consecuentemente, los daños punitivos tiene una doble tésis; es decir, que su finalidad no es sólo castigar al proveedor por una conducta grave, sino también desalentarla en el futuro, vale decir, que se trata de una sanción punitiva y preventiva a la vez, pero fundamentalmente disuasiva para evitar la reiteración de hechos similares”(ÁLVAREZ LARRONDO, Federico, Un nuevo avance en materia de daños punitivos, Revista de derecho comercial, del consumidor y de la empresa, Año 2, N° 3, junio de 2011, pág. 115 (lo destacado es nuestro).”

*“Ello así -y sin que implique desconocer la erudición de los letrados intervinientes a quienes respeto profundamente-, en opinión de la suscripta, si en virtud del hecho dañoso que se dirime en autos (presunta fabricación de un automotor con defectos) existen una multiplicidad de consumidores individualmente afectados en su persona y en su patrimonio por el obrar de las demandadas, siendo que éstos expresamente han decidido incoar demandas individuales, **no parece irrazonable que de configurarse la responsabilidad agravada que hace procedente la aplicación del daño punitivo, resulte admitido en beneficio de cada uno de los consumidores reclamantes, sin perjuicio de las facultades de V.S. a los fines de su cuantificación.***

En efecto, si los demandados insistieron en el diligenciamiento específico e individual en cada proceso de las pericias, informativas, etc., a los fines de determinar la existencia de la

responsabilidad y de los daños concretos en cada camioneta y su incidencia -o no- en cada patrimonio, de igual manera resulta razonable imponer -o no- la sanción en cada caso.

b. Retornando a lo afirmado ut supra, si la norma no establece el límite solicitado por los demandados (que la deficiencia alegada sea definida como un hecho único, por el que correspondería una única sanción) no se deriva su aplicación en un solo supuesto, máxime cuando los propios demandados solicitaron que se tramite el hecho único de manera diferenciada.

De otro costado, no resulta ocioso remarcar que en el Derecho Privado, existen numerosas técnicas jurídicas disuasivas que desde tiempos inveterados conviven en otras ramas del derecho distintas al propio ordenamiento jurídico penal y que participan del mismo espíritu y finalidad de la figura sub examine (LÓPEZ HERRERA, Edgardo, Los Daños Punitivos, 1ª ed, Abeledo Perrot, Bs As, 2008).

Así, y sin ánimo de agotar la reseña, pueden mencionarse a las astreintes en el derecho de las obligaciones; en el ámbito del derecho laboral sanciones tendientes a persuadir al empleador a registrar conforme a la ley la relación de trabajo con sus dependientes y otras que lo compelen al cumplimiento de obligaciones de naturaleza laboral; también cabe destacar la sanción que puede imponerse a las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios, cuando facturan sumas o conceptos indebidos (Art. 31 de la ley 24240); igualmente, es dable destacar las sanciones previstas en el derecho societario para el director desleal, o el art. 133 de la ley de sociedades comerciales Nro. 19550 al tratar el régimen de la sociedad colectiva; todo ello, sin perjuicio de las que -en general- tienen como objeto punir una conducta, como lo es en el ámbito contractual la cláusula penal o los intereses punitivos, etc.; sin que en esos casos se estipule que cuando una conducta genere múltiples damnificados, le será aplicada como una única sanción, interpretándose suficiente para el resto de los casos involucrados.”

Que en virtud de ello, el planteo formulado por la accionada, y que diera acabado tratamiento

la señora Fiscal interviniente, corresponde que sea rechazado

Por último, siendo el daño punitivo una multa y no específicamente un daño sufrido, siendo equívoca su denominación por un error en la traducción de la noción “*punitive damages*”, los intereses (Tasa pasiva más el 3 % nominal mensual) se computarán desde el vencimiento del plazo para el cumplimiento previsto en esta sentencia y hasta su efectivo pago.

XIII) Que corresponde entonces hacer lugar a la demanda incoada por el señor Ricardo Enrique Batistella (hoy su sucesión), y condenar en consecuencia a las demandadas Turin S.A. y FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A., para que en el plazo de diez (10) días de quedar firme la presente, de manera solidaria le recompren el vehículo al actor (hoy su sucesión), al valor de mercado que conforme ACARA, detenta una camioneta Fiat Toro Diesel automática 4x2, si es que se comercializa en esa configuración, o 4x4 si fuera esta última la única configuración disponible -o fuera la de mayor valor-, en la versión tope de gama, con dos años de antigüedad, es decir, modelo 2020, con más los gastos a los que se alude en el considerando respectivo. Que en igual plazo, paguen solidariamente al actor (hoy su sucesión) la suma de pesos treinta y ocho mil novecientos (\$ 38.900) en concepto de daño moral. Condenando finalmente de manera solidaria en concepto de daño punitivo a Turin S.A. y a FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A., a pagarle en igual plazo al actor (hoy su sucesión), la suma de pesos dos millones quinientos mil (\$ 2.500.000).

Que conforme fuera requerido en demanda, corresponde sumar a la condena que se decide en autos, intereses en relación al daño moral (Cfr. art. 1748 CCyC), los cuales deberán computarse desde la fecha de compra del vehículo (03/08/2016) hasta su efectivo pago a cuyo efecto se establece como pauta a la tasa pasiva que establece el BCRA con más el 2% nominal mensual desde la fecha de compra hasta el 1/01/2021, desde el 02/01/2021 hasta el 01/08/2021 la tasa pasiva que establece el BCRA con más el 2,5 % nominal mensual, y desde el 02/08/2021 y hasta su efectivo pago la tasa pasiva que establece el BCRA con más el 3 % nominal mensual.

Para el resto de los rubros que componen la condena, desde el vencimiento del plazo para el cumplimiento de la misma, se aplicará la tasa pasiva que establece el BCRA con más el 3 % nominal mensual, hasta su efectivo pago.

XIV) Que, respecto de las costas, atento el vencimiento producido en autos, las mismas corresponden que sean impuestas solidariamente a las demandadas Turin S.A. y FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A., en los términos del artículo 130 del C.P.C.C.

Que a los fines de la regulación de honorarios de los letrados intervinientes por la parte actora, deberá estarse al monto que en definitiva se determine como cumplimiento íntegro de la sentencia, en la etapa de ejecución de la misma, por lo que corresponde regular en conjunto y de manera provisoriamente los honorarios de los Dres. Rodolfo Horacio De Ferrari Rueda y Maria Cecilia Di Giusto, en la suma equivalente a veinte (20) Jus, difiriendo la regulación definitiva, para cuando se establezca la base para ello.

XV) Que respecto a los honorarios del perito interviniente en la presente causa, Ing. Daniel Alberto Belbruno, a la luz de las pautas establecidas por el artículo 39 y lo dispuesto por el artículo 49, ambos de la ley 9459, corresponde regular sus honorarios en la suma equivalente a veinte (20) Jus, en función del informe pericial producido, el trabajo desplegado en dicha tarea y la cuantía del asunto.

Que dichos honorarios, serán soportados conforme se ha determinado la carga de las costas.

Finalmente, en relación a los peritos de control, Ing. Inti Smith y el Ing. Germán de Boer, corresponde regular la suma equivalente a diez (10) Jus, para cada uno de ellos, siendo dichos honorarios, a cargo de sus proponentes.

Por las razones expuestas y normas legales citadas;

RESUELVO: **I)** Hacer lugar a la demanda incoada por el señor Ricardo Enrique Batistella (hoy su sucesión), y condenar en consecuencia a las demandadas Turin S.A. y FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A., para que en el plazo de diez (10) días de quedar firme la presente: **a)** de manera solidaria le recompren el vehículo al actor (hoy su sucesión), al

valor de mercado que conforme ACARA, detenta una camioneta Fiat Toro Diesel automática 4x2, si es que se comercializa en esa configuración, o 4x4 si fuera esta última la única configuración disponible -o fuera la de mayor valor-, en la versión tope de gama, con dos años de antigüedad, es decir, modelo 2020, con más los gastos a los que se alude en el considerando respectivo; **b)** en igual plazo, paguen solidariamente al actor (hoy su sucesión), la suma de pesos treinta y ocho mil novecientos (\$ 38.900) en concepto de daño moral; **c)** condenar de manera solidaria en concepto de daño punitivo a Turin S.A. y a FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A., a pagarle en igual plazo al actor (hoy su sucesión), la suma de pesos dos millones quinientos mil (\$ 2.500.000). **II)** Hacer lugar a la pretensión de intereses, los que se devengarán respecto de cada rubro de conformidad a lo dispuesto en el considerando respectivo. **III)** Imponer las costas de manera solidaria a las demandadas Turin S.A. y FCA AUTOMOBILES ARGENTINA S.A.. **IV)** Regular en conjunto y de manera provisoria los honorarios de los Dres. Rodolfo Horacio De Ferrari Rueda y Maria Cecilia Di Giusto, en la suma de pesos noventa y nueve mil cuatrocientos ochenta y uno con ochenta centavos (\$ 99.481,80) con más la suma de pesos catorce mil novecientos veintidós con veintisiete centavos (\$ 14.922,27) en concepto del art. 104 inc. 5 de la ley 9459, y el IVA sobre honorarios en caso de corresponder. **V)** Regular provisoriamente los honorarios del perito mecánico oficial, Ing. Daniel Alberto Belbruno, en la suma de pesos noventa y nueve mil cuatrocientos ochenta y uno con ochenta centavos (\$ 99.481,80) con más el IVA sobre honorarios en caso de corresponder. **VI)** Regular provisoriamente los honorarios del perito mecánico de control, Ing. Inti Smith, en la suma de pesos cuarenta y nueve mil setecientos cuarenta con noventa centavos (\$ 49.740,90) con más el IVA sobre honorarios en caso de corresponder. **VII)** Regular provisoriamente los honorarios del perito mecánico de control, Ing. Germán de Boer, en la suma de pesos cuarenta y nueve mil setecientos cuarenta con noventa centavos (\$ 49.740,90) con más el IVA sobre honorarios en caso de corresponder.

Protocolícese y hágase saber.-

Texto Firmado digitalmente por:

CORNET Roberto Lautaro

JUEZ/A DE 1RA. INSTANCIA

Fecha: 2022.12.01