



PROVINCIA DE BUENOS AIRES
PROCURACIÓN GENERAL DE LA
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA

C-126872-1

"Azar Jorge Omar y otro/a c/ General Motors de Argentina S.R.L.
y otro/a s/ Daños y Perj. Incump. contractual (exc. Estado)"
C. 126.872

Suprema Corte de Justicia:

I. En el marco del juicio por incumplimiento contractual y daños y perjuicios promovido por el señor Jorge Omar Azar y por la señora Gabriela Schroeder contra la firma General Motors de Argentina S.R.L. y contra Milenaria S.A. -en su calidad de concesionaria oficial de la marca Chevrolet-, la Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial del Departamento Judicial de Junín, previo conferir vista al señor Fiscal de Cámaras departamental -oportunamente evacuada mediante escrito de 14-III-2023-, revocó la sentencia dictada por la señora jueza de la instancia anterior que, a su turno (v. sentencia de fecha 12-IX-2022), dispuso: a) hacer lugar a la acción incoada y, en consecuencia, condenar a los demandados a abonar a los actores el valor total y actual, con más sus intereses hasta su efectivo pago, de un vehículo marca Chevrolet (modelo S10 2.8 TD 4x2 LS, tipo Pick Up cabina doble año 2019) más las sumas que fijó, con intereses, en los conceptos y rubros indemnizatorios que individualizó y, b) establecer a cargo de los legitimados activos la obligación de entregar el vehículo objeto de autos a la codemandada Milenaria S.A. en las condiciones en que se encontraba al momento de efectuarse la pericia mecánica (v. fallo de 27-VI-2023).

Antes de resolver en el sentido en que lo hizo, el órgano de alzada dejó sentado su criterio -concordante con el sostenido por la sentenciante de origen-, en orden a que la naturaleza jurídica del vínculo anudado entre los contendientes encuadra en el marco de una relación de consumo derivada de un contrato de ese tenor (art. 3, ley 24.240; arts. 1092 y 1093 del Código Civil y Comercial).

Dicho lo cual, destacó, seguidamente, que en el referido ámbito negocial las sociedades accionadas se comprometieron a entregar a los demandantes una camioneta marca Chevrolet en perfecto estado de uso y funcionamiento propio de su destino, obligación cuyo incumplimiento compromete su responsabilidad de neto corte objetivo en virtud de lo dispuesto por el artículo 40 de la ley 24.240, de la que sólo podrán liberarse en el supuesto en

el que demostrasen que la causa del daño reclamado les ha sido ajena.

Sobre ese piso de marcha, el magistrado que abrió la votación en el Acuerdo hizo pie en la prueba pericial rendida en autos, específicamente en los informes presentados por el ingeniero mecánico Horacio Luis Killinger, cuya evaluación lo llevó a concluir que: *“(…) quedó probado el daño alegado por los accionantes, ya que surge de tales dictámenes que el día 6/10/2020, el motor de la camioneta [...] quedó severamente deteriorado, a causa del incremento del nivel de aceite del cárter y de la interrupción del proceso de regeneración. [...] hizo hincapié [el experto] en que, a fin de preservar el buen funcionamiento del motor de la camioneta, resultaba trascendente no sólo cumplir con las recomendaciones vertidas en la guía del propietario, sino también efectuar los controles, inspecciones y servicios técnicos en talleres autorizados por la fabricante. Específicamente en el dictamen de fecha 2/8/2021, el ingeniero Killinger expuso que ‘...la unidad no cumplió los servicios de mantenimiento y cambio de fluidos y lubricantes, en concesionaria de la marca, que quedaran registrados en la Guía del Propietario (última parte); motivo por el cual no se posee un historial de posibles fallas que se detectaran, en cada uno de dichos servicios. Asimismo, el vehículo no fue sometido a la Campaña de actualización del software del ECM – EURO V – S10...”* (v. sent. págs. 4/7).

Expresado cuanto antecede, el colegiado revisor arribó al convencimiento de que los reclamantes no acreditaron que la rotura del motor de la camioneta haya sido causada por un defecto de fabricación (art. 375 CPCC), motivo por el cual coligió que el supuesto de autos no se encuentra alcanzado por el régimen de responsabilidad objetiva de los proveedores por el vicio de la cosa comercializada (cfr. art. 40, ley 24.240), exclusión normativa que -consecuentemente- deriva en la liberación de las personas jurídicas demandadas (v. sent. págs. 5/7).

En párrafo seguido, agregó que la exoneración de responsabilidad así decidida no se ve modificada por la acreditada circunstancia de que el rodado presentó algunas irregularidades en su funcionamiento a causa de la suspensión del proceso de regeneración de partículas ya que, en el caso, los referidos vicios no se erigen en la causa adecuada del



PROVINCIA DE BUENOS AIRES
PROCURACIÓN GENERAL DE LA
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA

C-126872-1

deterioro del motor como fue invocado en el libelo de inicio, en tanto la relación causal entre éstos se vio interrumpida por el hecho de los accionantes, quienes al no acudir a realizar los servicios técnicos programados en talleres autorizados por la empresa fabricante impidieron que se efectúen las campañas de *recall*, con las que, *prima facie*, se podrían haber detectado y solucionado los inconvenientes a la postre sindicados (v. sent. págs. 5/7).

Para finalizar, el sentenciante de grado descartó la denunciada abusividad de la cláusula contractual que imponía a los actores la obligación de concurrir a los sitios oficiales habilitados para el mantenimiento de la unidad, conforme lo previsto en el artículo 37 del estatuto consumeril. Y añadió, asimismo, que la circunstancia alegada por éstos respecto de “*la imposibilidad de efectuar los servicios técnicos en algún taller autorizado por ‘General Motors de Argentina S.R.L.’, por no existir ninguno de ellos en la localidad de Lincoln, en la que tuvo lugar la compra bajo análisis*”, fue introducida recién en oportunidad de expresar agravios contra el fallo de origen (v. escrito de fecha 30-IX-2022), extremo que veda su consideración en esa etapa procesal sin afectar el principio de congruencia contenido en los artículos 266 y 272 del Código Procesal Civil y Comercial (v. sent. págs. 6/7).

II. Contra lo así resuelto los consumidores vencidos dedujeron, con asistencia letrada, recurso extraordinario de inaplicabilidad de ley (v. escrito de 13-VII-2023), que fue concedido en la instancia ordinaria en fecha 10-VIII-2023.

III. Puesto a responder la vista conferida por esa Suprema Corte en los términos de lo prescripto en las leyes 24.240 y 13.133, así como en el artículo 283 del ordenamiento civil adjetivo (v. resolución de 8-III-2024, notificada mediante oficio del día 11-III-2024), comenzaré por enunciar, en ajustada síntesis, el contenido de los agravios que provocan el alzamiento extraordinario de los recurrentes y el desarrollo argumental expuesto a los fines de fundar su procedencia.

En esa tarea, aducen -en síntesis- que el cuerpo colegiado interviniente incurrió en una absurda interpretación de las piezas probatorias incorporadas a la causa, anomalía invalidante que lo condujo, a la postre, a sentar conclusiones que no se compadecen con la lógica seguida en su propia argumentación afectando, de ese modo, tanto la presunción de

causalidad consagrada en el artículo 40 de la ley 24.240 cuanto la doctrina de las cargas probatorias dinámicas y el principio interpretativo, según el cual, en caso de duda, debe estarse en favor del consumidor (arts. 3 y 53 de la ley 24.240 cit. y 1094 y 1095 del Cod. Civ. y Com.).

Con el propósito de explicar su aserto, refieren concretamente que a pesar de que los señores camaristas tuvieron por debidamente probado el severo daño que porta la camioneta objeto de controversia con apoyo en las conclusiones técnicas que surgen del dictamen pericial mecánico practicado en autos, procedieron, sin embargo, a exonerar íntegramente de responsabilidad a las sociedades coaccionadas sobre la base de afirmar, por un lado, que los promotores del pleito no lograron demostrar que la rotura del motor haya sido causada por un defecto o falla de fabricación del vehículo en cuestión y, por el otro, que éstos incumplieron con la obligación de realizar los servicios técnicos del mismo en los talleres oficiales habilitados a dichos efectos por Chevrolet, inobservancia que ocasionó, según el juicio seguido en el fallo que tildan de absurdo, la pérdida de la garantía legal del automóvil.

Contra el acierto de dichas motivaciones, los presentantes se quejan de que hayan prescindido ponderar con el alcance y significación debidos los boletines comprensivos de las campañas de actualización (conocidas como “*recall*”) de fechas 17 de enero de 2019 (es decir, anterior a la compraventa del rodado) y 18 de mayo de 2020 (posterior a dicha adquisición), emitidas por la automotriz demandada con destino a las concesionarias oficiales del producto comercializado cuya finalidad es alertar a los consumidores acerca de la necesidad de ejercer el control de determinadas unidades -incluidas en un segmento previamente identificado-, consignando asimismo cuáles pueden ser los posibles eventos dañosos en caso de que la supervisión no pudiese llevarse a cabo, el alcance de su obligatoriedad, la forma de notificación al cliente y, por último, las responsabilidades que su inobservancia conlleva para los proveedores oficiales.

En ese sentido, aducen que los juzgadores de grado malinterpretaron el procedimiento que importa un *recall* como se lo conoce en la ámbito de la industria automotriz, habida cuenta de que consideraron que su operatividad se halla supeditada a que el consumidor acuda al *service* oficial para realizar las verificaciones programadas en la guía



PROVINCIA DE BUENOS AIRES
PROCURACIÓN GENERAL DE LA
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA

C-126872-1

del propietario cuando, en rigor de verdad, deben ser la fabricante y el comerciante del vehículo del que se trate quienes tienen a su cargo convocar a los propietarios de rodados que se encuentren alcanzados por el comentado *recall* para que concurran a los talleres autorizados para someterlos a la actualización de seguridad que motivó la campaña misma.

Al respecto, enfatizan que al momento de adquirir el producto no fueron informados sobre los problemas de origen que presentaban las camionetas Chevrolet modelo S10 (2.8 TD 4x2 LS, tipo Pick Up cabina doble año 2019 número de VIN desde JC442384 hasta KC437472, RPO:LWN, NC), sumado a que, conforme acreditaron, los *recalls* establecían la obligación de notificar fehacientemente a los usuarios potencialmente afectados, lo cual, aseveran, no ocurrió en franco apartamiento no solo del deber legal de información sino también del de protección a la salud del consumidor que prescriben los arts. 4, 5 y 6 de la ley 24.240.

Ponen asimismo el acento en la circunstancia de que ninguna de dichas campañas denominadas de seguridad y actualización condicionan su operatividad a la necesidad de que los vehículos alcanzados por las mismas hayan sido sometidos a los servicios técnicos estipulados en la Guía del Propietario según el tiempo transcurrido desde su compra o la cantidad de kilometraje de rodamiento y mucho menos que éstos tengan que tener lugar en talleres oficiales, de manera que la interpretación llevada a cabo por los juzgadores de grado en torno a que los desperfectos que presenta el vehículo hubiesen podido ser evitados si concurrían a los establecimientos mecánicos habilitados por la fabricante, carece de todo asidero puesto que frente a la presencia de una disfunción pesa sobre la automotriz y la distribuidora oficial el deber de contactar fehacientemente al propietario de las unidades afectadas para su revisión y correlativa reparación, el cual, itera, fue lisa y llanamente incumplido por ambas.

Para finalizar y sin perjuicio de señalar la falta de relevancia que para la resolución del caso posee, los recurrentes aclaran que la imposibilidad de acudir a un servicio técnico oficial en la ciudad donde residen -Lincoln- por la inexistencia de los mismos en el lugar no es un argumento que pueda definirse -en palabras del *a quo*- como novedoso, en tanto dicha circunstancia ya fue introducida por éstos en el escrito inaugural del proceso.

IV. Brevemente reseñados hasta aquí los fundamentos de orden fáctico y jurídico sobre los que se asienta el sentido de la solución arribada, así como el contenido de los embates con los que los legitimados activos procuran desmerecerlos, me encuentro en condiciones de anticipar mi opinión favorable al progreso de la vía extraordinaria que recibo en vista.

Conviene comenzar por recordar que establecer si en un caso dado concurren o no las circunstancias constitutivas de elementos o presupuestos que dan lugar a la aplicación de una norma o precepto legal y la evaluación de las probanzas que llevan a adoptar tal determinación, constituyen típicas cuestiones de hecho y, por tanto, ajenas a la instancia extraordinaria, salvo que se denuncie y demuestre que el razonamiento llevado a cabo por los jueces de mérito se halle viciado por el absurdo (cfr. S.C.B.A., causas Ac. 87.603, sent. del 6-VII-2005; Ac.91.763, sent. del 12-IX-2007; C. 117.152, sent. del 10-XII-2014; C. 118.375, sent. del 8-IV-2015, entre muchas más), esto es, el error palmario, grave y manifiesto que conduce a conclusiones inconciliables e incongruentes con las constancias objetivas de la causa (cfr. S.C.B.A., causas C. 117.925, sent. del 13-V-2015; C. 120.949, sent. del 28-VI-2017 y C. 121.006, sent. del 30-V-2018), anomalía lógica excepcional que, como con razón invocan los impugnantes, no vacilo en apreciar presente en el supuesto en juzgamiento.

Veamos. Como dejé dicho en el capítulo I del presente dictamen, el órgano de apelación actuante resolvió eximir de toda responsabilidad civil a las codemandadas en el entendimiento de que los actores: "*(...) no acreditaron, como era su carga hacerlo, que la rotura del motor de la camioneta haya sido causada por un defecto de fabricación (art. 375 CPCC)*" (v. sent. págs. 5/7). Conclusión que, me apresuro a señalar, se exhibe dogmática toda vez que no pasa de constituir una mera conjetura no sólo desprovista de elemento de juicio alguno que le sirva de respaldo sino además abiertamente contraria a las circunstancias que emergen de las constancias probatorias colectadas en el curso del proceso, puntualmente de los boletines emitidos por General Motors de Argentina S.R.L. en fechas 17-I-2019 y 18-V-2019 tenidos especialmente en cuenta por la señora magistrada de primer grado para fallar en el sentido condenatorio en que lo hizo.



PROVINCIA DE BUENOS AIRES
PROCURACIÓN GENERAL DE LA
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA

C-126872-1

Del caso es señalar que las aludidas campañas consisten -a grandes rasgos- en una convocatoria dirigida a los adquirentes de vehículos de una determinada marca y modelo que integren un segmento previamente individualizado con el propósito de que los sometan a la inspección de los servicios técnicos autorizados para hacerse cargo de la eventual reparación de alguna falla detectada en las autopartes, susceptible de ocasionar un daño directa o indirectamente al rodado, a sus ocupantes o a terceros en la vía pública (de conformidad con las previsiones normativas contenidas en la Ley de Defensa del Consumidor y su decreto reglamentario n° 1798/94 y por la resolución n° 808-E/2017 de la Secretaria de Comercio de la Nación que incorporó el procedimiento a seguir para su implementación; Pelayo Fernández, Luciano y Casal, Martín Segundo. “Los Recalls en la Argentina”, en: <http://abogados.com.ar/los-recalls-en-la-argentina/23533>).

La envergadura de tales comunicados que, como adelanté, fue particularmente tenida en consideración por la señora jueza de origen en lo que al esclarecimiento del presente caso atañe, quedó plasmada en el resolutorio por ella dictado -v. sent. de fecha 12 de septiembre de 2022- del que extraeré, a continuación, algunos pasajes que servirán para ilustrar el yerro valorativo en el que, a mi modo de ver, incurrió el Tribunal respecto al tópico controvertido.

Así es, sostuvo la magistrada de primer grado que: *“Asume aquí relevancia lo surgente de las distintas campañas emitidas por General Motors en fecha 17/01/2019 y 20/05/2019 [rectius: 18/05/2019]. En referencia a la campaña emitida el 17 de enero de 2019, surge que las concesionarias debían efectuar obligatoriamente el procedimiento descrito en dicho boletín para todos los vehículos Chevrolet Modelo S10, Año/Modelo 2018/2019, Número de VIN desde: JC442384 hasta KC437472, RPO: LWN;NCJ, Descripción: emisiones. En dicha campaña se hace mención a la obligación de efectuar el procedimiento a todas las unidades afectadas en stock antes que los vehículos sean entregados a los clientes. Entre las fallas que dan lugar a efectuar el procedimiento indicado, menciona dicha campaña en prieta síntesis que: en algunas unidades el nivel de aceite del motor puede incrementarse y ser demasiado elevado. El cliente puede experimentar los mensajes relacionados con el filtro de partículas diesel (DPF) o el*

sistema de vida útil del aceite del motor. En casos extremos puede ocurrir un "embalamiento" involuntario del motor y producirse daños severos en el mismo. Puede leerse también, que en caso de confirmarse que el nivel de aceite es demasiado elevado, indica que deberá actualizarse la calibración del software del ECM mediante la programación SPS, reemplazar el aceite y el filtro del motor e informar al cliente como debe proceder si se muestran los mensajes relacionados con el Filtro de partículas diesel (DPF) o Sistema de vida útil del aceite del motor. Interesa destacar también, que de la campaña surge que para los vehículos que ya hayan sido vendidos y/o entregados, se deberá efectuar obligatoriamente el procedimiento indicado en el Boletín, independientemente del kilometraje del vehículo, de la concesionaria vendedora, del propietario, o bien, el hecho que el conductor presente o no la carta de aviso a propietarios...”.

A renglón seguido, agregó la juzgadora que: “(...) el perito ingeniero mecánico, en el marco de la medida para mejor proveer dictada en fecha 28/06/2022, manifestó que la camioneta objeto de autos estaba incluida en dicha campaña conforme el número de VIN que le corresponde a la misma. También manifestó el experto que la misma ha sido efectuada por figurar como CERRADA, dándose cumplimiento el día 23/01/2019, aclarando que ello fue con anterioridad a la fecha de adquisición de la unidad por los aquí actores (v. factura de fecha 11/02/2020 adjunta en demanda). En cuanto a la Campaña emitida en fecha 18/05/2020, por la cual se debía realizar un procedimiento en los términos indicados en la campaña antes mencionada, indica el experto que en la misma también estaba incluida la camioneta Chevrolet S10 de los actores, aclarando que en este caso la campaña no fue realizada”.

Concluyó así que: “(...) más allá que la campaña de fecha 17/01/2019 fue realizada a la unidad de los actores-, el vehículo presentó problemas de fábrica desde un principio. Por otra parte, el hecho que la campaña de fecha 18/05/2020 no se haya realizado sobre la camioneta aquí en cuestión no obsta a tal conclusión, toda vez que su no realización en todo caso fue consecuencia de no haberse informado la misma a su titular, tal como lo sostienen los actores, ya que no obra constancia alguna de que dicha



PROVINCIA DE BUENOS AIRES
PROCURACIÓN GENERAL DE LA
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA

C-126872-1

campana le fuera comunicada a fin que concurran a efectivizarla, tal como lo indica la propia campana al hacer mención a las cartas de aviso a los clientes. Es más, la existencia de una nueva campana a tal fin, demuestra la insuficiencia de la campana primeramente mencionada para terminar de raíz con la falla indicada, ya que se infiere de ese hecho que los vehículos continuaban con el problema de fondo”.

Para finalizar, señaló *obiter dicta* que los llamados a revisión para la actualización del *software*, los que incluían un plan de educación obligatorio para los clientes, debieron realizarse a los vehículos allí incluidos independientemente de que sus propietarios cuenten o no con la garantía legal y/o contractual, o que hubieran acudido o no a los servicios oficiales.

Pues bien, tengo para mí que la claridad y contundencia de los fundamentos vertidos por la sentenciante de la primera instancia me persuaden en conceder la razón a los agraviados cuando denuncian que a través de manifestaciones huérfanas de asidero probatorio que le sirva de sostén y en franca violación a los principios protectorios del consumidor, el órgano de alzada les recriminó no haber probado que la severa y grave falla sufrida en el motor de la camioneta de su propiedad -fundición- fuera consecuencia de un vicio de fábrica.

Antes bien, es mi criterio que los actores alcanzaron ampliamente a abastecer la carga probatoria que les impone el art. 375 del ordenamiento civil adjetivo respecto a la existencia del daño y, con él, la activación de la responsabilidad objetiva consagrada por el artículo 40 de la ley 24.240, trasladando hacia los demandados el deber de demostrar que la causa del perjuicio les ha sido ajena en tren de liberarse del deber de responder que la disposición legal citada les endilga (ruptura del nexo causal), extremo este último que, de conformidad con lo que llevo dicho, no consiguieron acreditar en la especie.

Así es, de las constancias objetivas de la causa se desprende, sin ambages, singular identidad entre las posibles anomalías que podían experimentar todos los vehículos Chevrolet modelo S10, (año 2018/2019, número de VIN desde: JC442384 hasta KC437472) según la detallada descripción contenida en los boletines emitidos por General Motors de Argentina S.A. en fechas 17-I-2019 y 18-V-2019 y los desperfectos efectivamente sufridos en la camioneta de propiedad de los reclamantes el día 6 de octubre del

2020, esto es: el embalamiento involuntario del motor y su posterior fundición.

Lograron evidenciar, asimismo, el incumplimiento incurrido por las proveedoras codemandadas de la obligación de convocar a los adquirentes del automotor que fabrican y comercializan para que asistan a los talleres autorizados a los fines de que lleven a cabo la inspección y ulterior reparación de las anomalías detectadas en un componente de la unidad vendida -filtro de partículas diesel o sistema de vida útil del motor- que afectó directamente la integridad del rodado implicado. Sin que las legitimadas pasivas hubieran, en cambio, tenido éxito en su intento de acreditar la existencia de alguna causal exonerativa susceptible de liberarlas del deber de responder de las consecuencias dañosas que la legislación consumeril pone en su cabeza, extremos que -tal como adelanté- me llevan al convencimiento de concederles la razón a los quejosos en su alzamiento.

Viene al caso recordar que en reiteradas ocasiones esa Corte ha descalificado por la vía del absurdo aquellas decisiones que, como la atacada, aparecen como una mera afirmación desprovista de respaldo tanto en las constancias objetivas de la causa como en las pruebas producidas (cfr. S.C.B.A, doct. causas C. 118.426, sent. de 12-VII-2017; C. 120.134, sent. de 29-VIII-2017 y C. 123.959, sent. de 29-IX-2023, entre muchas más).

De allí que no abrigo dudas en afirmar que el decisorio en crisis ha vulnerado la protección legal que deriva de la aplicación al caso del sistema de responsabilidad objetiva de anclaje constitucional -art. 42, CN- establecido en el tantas veces citado artículo 40 de la ley 24.240, en conjunción con los artículos 4, 5 y 6 del mismo ordenamiento legal y con el artículo 4 de su decreto reglamentario 1798/94, en cuanto impone a las aquí demandadas la obligación de proporcionarles a los consumidores aquí recurrentes información veraz y adecuada en el marco de la relación de consumo habida entre las partes, por lo que, encontrándose acreditado los presupuestos que hacen nacer el deber de indemnizar en cabeza de General Motors de Argentina S.R.L. y de Milenaria S.A., conforme la normativa específica aplicable al caso y resultando que la actividad comercial de éstas -sea por omisión o por ausencia de celo- engendró un daño a los usuarios -tal como efectivamente aconteció-, resulta imperativo que asuman esa responsabilidad y carguen con las consecuencias dañosas (cfr. arts. 1, 2, 3, 5 y conec. del estatuto del consumidor y arts. 1092, 1093, 1094, 1095 y ss. del Cód. Civ. y



PROVINCIA DE BUENOS AIRES
PROCURACIÓN GENERAL DE LA
SUPREMA CORTE DE JUSTICIA

C-126872-1

Com.).

V. Es en mérito de las consideraciones expuestas que concluyo en que el recurso extraordinario de inaplicabilidad de ley deducido debe prosperar en cuanto a la atribución de responsabilidad de las empresas coaccionadas se refiere y así debería declararlo ese alto Tribunal, llegada su hora.

La Plata, 6 de junio de 2024.-

