



Poder Judicial de la Nación

Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial

SALA D

8957/2021/CA1 SARACHO, IGNACIO GABRIEL C/ MERCEDES-BENZ ARGENTINA S.A.U. Y OTRO S/SUMARISIMO.

Buenos Aires, 23 de febrero de 2023.

1. La sentencia definitiva dictada el 24.10.2022 rechazó la demanda oportunamente deducida por Ignacio Gabriel Saracho contra Mercedes Benz Argentina S.A.U. y Besten Handler S.A., y le impuso las costas al accionante.

Consideró que, si bien adquirió un vehículo 0Km de alta gama el 10.8.2020 que presentó desperfectos a los pocos días de ser retirado de la concesionaria, la reparación fue realizada en forma correcta y dentro del plazo de garantía. Por ello no advirtió que exista responsabilidad susceptible de ser atribuida a la concesionaria ni a la fabricante.

El actor apeló el pronunciamiento el 27.10.2022 y presentó su memorial el 4.11.2022, el que recibió respuesta de Mercedes Benz Argentina S.A.U. el 15.11.2022. La señora Fiscal General ante la Cámara declinó dictaminar en el caso.

2. Liminarmente, júzgase oportuno efectuar una breve, pero necesaria, descripción de la plataforma fáctica en la que ha quedado enmarcado el presente caso:

(a) Ignacio Gabriel Saracho demandó a Mercedes Benz Argentina S.A.U. y Besten Handler S.A. por los daños y perjuicios ocasionados al haber adquirido un vehículo de alta gama, marca

*Fecha de firma: 23/02/2023*

*Firmado por: PABLO DAMIAN HEREDIA, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: GERARDO G. VASSALLO, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: JUAN R. GARIBOTTO, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: MARIANA GRANDI, PROSECRETARIA DE CAMARA*



#35568698#358161208#20230223085105676

Mercedes Benz - Tipo Clase A35 4MATIC, dominio AE-362-CV con serios vicios ocultos.

Indicó que retiró el rodado de la concesionaria el 14.8.2020 y que al día siguiente se encendió la alarma “check engine” en el tablero y la falla fue reparada en el taller del concesionario Besten Handler S.A.

Tres días después, se desprendió la letra “T” de la palabra *turbo*, ubicada en la parte trasera del vehículo.

Ante un alerta por el sistema de estabilidad “4MATIC”, la fabricante le indicó que llevara el rodado al taller del concesionario Klasse, lo que sucedió el 25.8.2020.

El 2.9.2020 mientras manejaba en condiciones climáticas adversas por la autopista Panamericana, notó falta de estabilidad en la conducción y nuevamente la computadora alertó sobre una falla en el funcionamiento del sistema de estabilidad "4MATIC", por lo que reingresó a taller el 8.9.2020, indicando la fabricante el cambio de la unidad de control “4MATIC”.

Sostuvo que el vehículo no refleja el nivel de calidad y confianza que la marca ofrece al público y que las reiteradas reparaciones provocaron una pérdida del valor venal y desvalorización de su precio.

El 25.9.2020 reclamó por carta documento la sustitución del rodado por otro de idénticas características e igual año, lo que fue rechazado por ambas demandadas.

Indicó que los desperfectos que presentó el rodado provocaron graves perjuicios y desgaste emocional y psicológico.

Señaló que las intervenciones realizadas en menos de un mes de adquirido el vehículo 0Km. quedan registradas en la base de datos del mismo y que ello afecta seriamente su valor venal, ya que es una circunstancia anormal o poco habitual en un vehículo de esas



características, y sobre todo, en cuanto al reemplazo del sistema integral de estabilidad 4MATIC, lo que es esperable en autos con más de 50.000 km de rodaje. Reclamó por este rubro u\$s35.000 con más intereses a una tasa del 8% anual, y rechazó su reintegro al tipo de cambio oficial en pesos argentinos.

Adujo también haber padecido daño moral, y lo cuantificó en \$700.000 y solicitó ser resarcido en los gastos ocasionados en la preparación de la demanda, suma que ascendió a \$83.600. Solicitó que a los montos reclamados en moneda nacional, se apliquen intereses a la tasa activa del Banco Nación que percibe en sus operaciones de descuento a treinta días.

Invocó los arts. 11, 12, 13, 17 y 40 de la ley 24.240.

(b) El 1.7.2021 contestó la demanda Mercedes Benz Argentina S.A.U., y pidió su rechazo con imposición de costas a cargo del actor. Negó cada uno de los hechos alegados por la actora y la autenticidad de la documentación acompañada.

Se refirió al contrato de concesión y a que la fabricante no vendió el rodado al accionante.

Luego dio su versión de los hechos, y sostuvo que al reemplazarse la unidad de control de tracción, el actor retiró el rodado en plena conformidad y en perfecto estado de funcionamiento. Añadió que mientras la unidad permaneció en el taller, se le entregó un vehículo sustituto.

Adujo que cumplió con la garantía otorgada, sin costo para el actor, solucionando el inconveniente del rodado, lo que es reconocido por el demandante al sostener que luego de ello el vehículo no presentó otra anomalía, lo que surge del servicio de mantenimiento que efectuó el 22.3.2021, lo que implica que no sufrió ninguna merma en su valor.

Rechazó los daños invocados y su cuantificación.



(c) El 7.7.2021 se presentó Besten Handler S.A. solicitando el rechazo de la demanda, con costas. Negó cada uno de los hechos invocados, y la autenticidad de la documentación acompañada.

Sostuvo que la única vez que el rodado ingresó a su taller, no evidenciaba falla alguna, sino que lo relatado por el actor implicaba que el vehículo no estaba siendo usado correctamente, ya que no tenía suficiente combustible, motivo por el cual se encendió el alerta “check engine”. Respecto de las otras vistas al taller, adujo no ser responsable pues se trata de una concesionaria distinta por quien no debe responder.

Se refirió a la garantía otorgada por el fabricante, que implica la reparación de todo desperfecto derivado del material, montaje y fabricación durante 3 años y que exime del pago de repuestos y mano de obra, y a que le fue entregado un auto sustituto durante el período en que el rodado estuvo en el taller, información omitida por el actor.

Indicó que al rodado únicamente se le cambió la pieza indicada, que no es estructural, y que luego de ello, funcionaba perfectamente. Añadió que no ha habido fallos generalizados, ni reiterados, ni sobre partes esenciales que hagan a la estructura del rodado, por lo que nunca fue necesario el cambio de unidad. Remarcó que luego de haber recorrido más de 10.000Km el auto funciona perfectamente y que el valor venal no se ve afectado dado que el primer service fue efectuado sin que surja de él nada que demuestre que el rodado no es apto para cumplir su función al 100%.

Por último, sostuvo que un cambio de pieza no puede causar desgaste emocional, daño psicológico ni sensación de inseguridad.

3. Al expresar sus quejas, el actor indicó que invocó el art. 17 *in fine* de la ley 24.240 para ser resarcido por el incumplimiento contractual cometido por las demandadas, quienes han vendido un rodado nuevo, de altísima gama, defectuoso para su funcionamiento, más



allá de su reparación en aras de la garantía otorgada.

Alegó que si hubiera conocido el desperfecto, no hubiera adquirido el rodado o el valor abonado hubiese sido mucho menor, por lo que no resulta relevante que luego haya sido reparado. Remarcó que el rodado jamás debió presentar desperfectos.

Consideró arbitraria la sentencia dictada, transcribió los arts. 10 bis, 18 y 40 de la LDC.

Afirmó que el desperfecto o vicio del automotor 0km ocasionó una desvalorización del rodado para su posterior venta como usado, y que los daños provocaron la imposibilidad de su uso normal para el que fue adquirido hasta ser reparado.

Como segunda queja, expuso que la reparación no fue satisfactoria pues recién el defecto fue atendido al tercer ingreso a taller, lo que implica un mal diagnóstico o error en el proceder en los dos primeros controles, lo que sumó antecedentes disvaliosos debido a reiterados ingresos a reparación dentro de los primeros 30 días de rodamiento. Añadió que el vehículo no debió ser puesto en la calle con una falla de origen, sin los controles de calidad que hubieran permitido detectar esos inconvenientes antes de que el usuario los padezca.

Se refirió además a la responsabilidad objetiva de los proveedores, a la consideración de la pericia mecánica de forma parcializada en tanto sólo tuvo en cuenta que la reparación fue exitosa, pero no atendió que fue probada la desvalorización del rodado, y que no resulta normal que un automóvil hubiera requerido ingresos a taller al ser 0km.

Consideró que el daño moral debió ser admitido frente a la sensación de inseguridad que causó la conducción de un vehículo que indicaba el peligro y la urgencia de ser reparado. Y lo mismo, respecto de los gastos incurridos en la defensa de sus derechos.



Asimismo, mantuvo la apelación interpuesta y concedida en el auto del 20.12.2021 y se agravió además por la imposición de costas a su parte.

4. Los agravios se examinarán en el orden más adecuado para una mejor exposición, prestando atención a los aspectos conducentes para la correcta composición de la *litis* (conf. CSJN, Fallos 258:304; 262:222; 272:225; 278:271; 291:390; 297:140; 301:970; etc.), sólo a los argumentos que sostienen los agravios que se exhiben como conducentes, descartando los irrelevantes desde el punto de vista fáctico o jurídico, lo cual no es sino expresión de un adecuado ejercicio de la función de juzgar ya que, como lo tiene reiteradamente dicho la Corte Suprema de Justicia de la Nación, los jueces únicamente deben examinar aquello que estimen pertinente para la correcta composición del litigio (conf. CSJN, Fallos 258:304; 262:222; 272:225; 278:271; 291:390; 297:140; 301:970; etc.).

La cuestión a dilucidar puede sintetizarse en si el ingreso del vehículo del actor a taller, a pocos días de adquirido, y el cambio de la unidad de control “4MATIC” provocó la invocada pérdida del valor de reventa y daño moral.

Al respecto, bueno es observar que la “depreciación comercial” consecuente a una reparación es, ciertamente, un daño emergente en el patrimonio del comprador que debe resarcirse siempre que no se trate de daños ínfimos o que carezcan de significado en el tráfico. Esta “depreciación comercial” es resarcible independientemente del destino que el comprador pretenda dar al bien, tanto si continúa usándolo hasta el fin de su vida útil, como si lo revende sin que se considere la depreciación, pues aún tal hipótesis no tiene por qué beneficiar al deudor (conf. Soler Presas, A., *La valoración del daño en el contrato de compraventa*, Aranzadi Editorial, Pamplona, 1998, p. 189,

Fecha de firma: 23/02/2023

Firmado por: PABLO DAMIAN HEREDIA, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: GERARDO G. VASSALLO, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: JUAN R. GARIBOTTO, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: MARIANA GRANDI, PROSECRETARIA DE CAMARA



#35568698#358161208#20230223085105676

n° 3.3.1; esta Sala D, 27/9/2019, “Rosano, Valeria Alejandra c/ D’Arc Libertador S.A. y otro s/ ordinario”).

Así las cosas, para el examen de la cuestión corresponde estar al resultado de la prueba.

Para ello cabe recordar que el perito ingeniero mecánico designado originariamente en el expediente, Jorge E. Algañaraz, sostuvo tanto en su informe inicial como en las diversas respuestas dadas a las impugnaciones del actor (21.10.2021, 8.11.2021 y 27.11.2021) que el cambio de la unidad de control de tracción “4MATIC” no representa un daño estructural grave para el vehículo pues una vez reparado o cambiado, no afecta en absoluto su posterior funcionamiento y refirió que en condiciones normales de manejo el sistema “4MATIC” desacoplado no constituye ningún peligro para la estabilidad del vehículo.

Explicó que se trata de una tecnología que permite tener tracción total en las cuatro ruedas dotando al vehículo de mayor agarre y estabilidad, que no es esperable su reemplazo antes de los 20.000km pues es una pieza que no sufre desgaste; que el vehículo no sufrió innumerables ingresos a taller, sino únicamente dos, que no tuvo reparaciones sino el reemplazo de la unidad de control que no provoca ningún envejecimiento técnico y que el trabajo fue efectuado de manera satisfactoria. Pudo observar un excelente estado de conservación del rodado, el cual se encuentra en perfectas condiciones para cumplir con el uso destinado. Concluyó entonces que el reemplazo efectuado no ha provocado pérdida del valor venal alguna.

Señaló que de los tres ingresos a taller (14.8.2020, 25.8.202 y 16.9.2020), sólo los dos últimos fueron por falla en el sistema de control “4MATIC” (la primera visita se debió a que el actor circulaba con bajo nivel de combustible), que el desperfecto se detectó en la primera



oportunidad y que se procedió al reseteo del sistema por no tener disponibilidad de la pieza necesaria, pero que fue reemplazada por una nueva de fábrica en la siguiente entrada a taller.

Indicó además que para que proceda la desvalorización del auto, los daños deben ser estructurales o afectar a partes vitales del vehículo y que debe demostrarse además que luego de las reparaciones subsisten secuelas o defectos y que nada de eso se advierte en el caso.

Consideró que la demandada cumplió exitosamente con la garantía prevista, y refirió que todo mecanismo complejo, como puede ser un vehículo, está sujeto a sufrir desperfectos en todos o cualquiera de sus componentes, y que la mencionada garantía no asegura que el objeto no vaya a presentar alguna vez un desperfecto, sino que cubre su reposición en caso de avería, dentro de un determinado plazo.

Respecto de la conducta de posibles compradores de segunda mano, indicó que solo Mercedes Benz Argentina tiene acceso al historial del rodado, que se trata de información confidencial, y que además de ello, los historiales resultan ser cualitativos, es decir que dan detalladas explicaciones sobre cada intervención registrada.

Las respuestas dadas por el profesional no conformaron al actor, quien manifestó dudar de la imparcialidad del especialista y solicitó la designación de un nuevo perito.

El 1.2.2022 presentó el informe el ingeniero Eljatib. En lo que aquí interesa indicó que no es “normal” que un automóvil de alta o de cualquier gama hubiera requerido ingresos a taller como los documentados en las constancias de autos; que es “normal” que los potenciales adquirentes consulten los antecedentes de mantenimiento del rodado y que prefieren el 0km o en su defecto un usado con un historial que no les permita dudar de su futuro funcionamiento; coincidió con el anterior perito que no resulta razonable equiparar el cambio de la

---

*Fecha de firma: 23/02/2023*

*Firmado por: PABLO DAMIAN HEREDIA, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: GERARDO G. VASSALLO, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: JUAN R. GARIBOTTO, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: MARIANA GRANDI, PROSECRETARIA DE CAMARA*



#35568698#358161208#20230223085105676



computadora de a bordo a un envejecimiento igual al de los 20.000 km de rodaje; y concluyó que es innegable que reparaciones de cualquier tipo producen pérdida del valor venal, el cual estimó en un 8%.

Dicho informe fue atacado por Mercedes Benz por falta de rigor técnico y científico; porque el perito consideró que la pérdida del valor venal se produce por cualquier tipo de intervención, sin especificar los trabajos realizados en la unidad y sin tener en cuenta que eso sucede cuando el vehículo no quedó en óptimas condiciones; por no haber explicado cómo determinó el porcentaje señalado; por no haber tenido en cuenta que el historial del rodado es confidencial y de acceso sólo para Mercedes Benz Argentina.

Pues bien, ambos informes difieren en cuanto a que el reemplazo de sistema de control averiado haya producido una desvalorización del rodado y ambos informes, además, fueron impugnados por las partes.

Lo cierto y relevante aquí es que frente al desperfecto detectado, la fabricante actuó de manera diligente, detectó el problema, procedió al reemplazo de la pieza dañada con un repuesto original, y entregó el rodado en perfecto funcionamiento, lo que fue demostrado a través del informe del concesionario Lonco Hue, que realizó el service de mantenimiento del vehículo el 22.3.2021, a los 11.184 km. de rodamiento.

De ello se sigue que efectivamente la intervención realizada en el vehículo fue exitosa, lo que debe ser considerado como una reparación satisfactoria. Dicha satisfacción está indicada, no respecto de la subjetividad anímica del actor, sino desde el punto de vista de que el vehículo no presentó ningún desperfecto posterior al cambio de la unidad de control.

Es decir, que tal como fue señalado en la sentencia de grado,



no es de aplicación en el caso el art. 17 de la ley 24.240, pues dicha norma brinda alternativas de reclamo al consumidor siempre que “...la reparación efectuada no resulte satisfactoria por no reunir la cosa reparada las condiciones óptimas para cumplir con el uso al que está destinada...” (primer párrafo del citado precepto).

A la par, aclara el art. 17 del decreto reglamentario 1798/1994 que “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”.

Consecuentemente, una vez entregada la cosa aparentemente reparada al consumidor, la reparación del bien no será satisfactoria cuando éste no pueda emplearla para el fin para la cual la adquirió y de acuerdo a las instrucciones impartidas en el certificado de garantía (art. 14 inc. c), de la ley 24.240; Picasso, S. y Vázquez Ferreyra, R., *Ley de defensa del consumidor, comentada y anotada*, Buenos Aires, 2009, t. I, p. 206).

Por otra parte, se ha dicho también que para ser considerada "satisfactoria", la reparación realizada debe dejar al bien en un estado idéntico al producto original que normalmente se comercializa: ni mejor ni peor que el que se vende nuevo (conf. Tinti, G., *Derecho del consumidor*, p. 52, Córdoba, 2001; CNCom., Sala D, 12/03/2009, “Giorgi Carlos Camilo c/ Ford Argentina S.A. s/ ordinario”).

Debe ser observado, además, que las condiciones óptimas de uso normal deben considerarse en función de las legítimas expectativas del adquirente y de acuerdo a las circunstancias de cada caso. Así pues, quien compra un automóvil nuevo tendrá legítimamente las expectativas de sus prestaciones y disfrute en las mejores condiciones, y no solamente de un uso regular que bien podría brindárselo un vehículo usado (Moisá, B., *Garantía por producto defectuoso*, LLNOA 2012, marzo, p. 129;



CNCiv., Sala J, 17/07/2015, “Medero Alejandro A. y otro c/ Volkswagen Argentina S.A. y otro s/ daños y perjuicios”).

Ha quedado demostrado que el rodado está en perfecto estado, que el recambio de la pieza fue efectuado con éxito, en tiempo breve, con la entrega en comodato de un vehículo sustituto, y que el automotor funciona correctamente.

La respuesta de las demandadas no reflejan que el servicio pos-venta haya sido pésimo, o que el actor hubiera recibido un maltrato hacia su persona y trato indigno. Tampoco fue demostrado que haya debido transitar un camino sesgado de obstáculos, y menos aún que le haya provocado daño la imposibilidad de utilizar su rodado durante el tiempo que demandó sus “interminables controles y reparaciones” (del 25.8.2020 al 27.8.2020 y del 16.9.2020 al 21.9.2020), dado que le fue entregado un vehículo sustituto en comodato.

Ahora bien, en la presentación efectuada por el actor el 7.12.2021, aclaró que lo que, a su criterio, produce la pérdida del valor venal, es el registro en el historial del rodado del ingreso prematuro, y no la falla en sí misma, lo que es a todas luces inaceptable.

Es que si así fuera, sería suficiente para reclamar pérdida del valor venal y lograr una quita del precio abonado que cualquier adquirente de un vehículo 0km. lo lleve reiteradas veces a diversos talleres para lograr así que quede registrado su ingreso, invocando desperfectos nimios o aún inexistentes.

Por otra parte, sabido es que en caso de acceder al historial de ingresos a taller de un automóvil, lo relevante y que puede provocar en el potencial comprador cierta duda sobre el real estado del rodado, es el tipo de intervención realizada, si sufrió algún siniestro, o si tuvo reparaciones que afecten partes esenciales y el resultado de ellas.

Si bien el segundo peritaje efectuado indicó que el reemplazo



de la unidad “4MATIC” implicó una disminución del valor de reventa en un 8%, dicha conclusión no luce fundada, sino que parece basarse en una mera opinión carente de rigor científico y técnico, ya que ninguna explicación brindó el perito que permita vislumbrar cómo determinó existencia de desvalorización, y más aún, dicho porcentaje.

Véase que cuando le fue solicitado que explique qué es el sistema 4MATIC y cómo se relaciona con la computadora de a bordo, se remitió a lo informado por el ing. Algañaraz, y luego, en la pregunta 9, referida a si, en términos de pérdida de valor venal, resulta razonable equiparar el cambio de la computadora de a bordo a un envejecimiento igual al de los 20.000 km de rodaje, coincidió con el anterior dictamen, negando dicha asimilación, dado que no son partes que sufran un desgaste predecible a través del tiempo o de los kilómetros recorridos. Por su parte, el ing. Algañaraz había indicado además que el reemplazo de la unidad de control no representaba un daño estructural grave para el vehículo, lo que no fue objetado en esta segunda pericia.

Recordemos que no estamos frente a un cambio de motor, parte estructural del rodado, como en otros casos que han tenido favorable acogida por esta Sala (“Gandara Raúl Juan c/ Financiera Industrial Comercial Inmobiliaria y de Mandatos”, del 12.3.2009; íd. “Aguilar, Teresa Alicia c Volkswagen Argentina S.A. y otro”, del 15.3.2020). Por otro lado, si bien ha sido dicho que una cosa sometida a reiteradas reparaciones deja, por ese mismo hecho, de ser nueva, para convertirse en una cosa "arreglada" o "reparada", lo cierto es que también se afirmó que una cosa es solucionar un problema con una única intervención mejorativa, sencilla y concreta, y otra muy distinta es someterla a infinitas intervenciones que, incluso, pueden afectar su valor venal (esta Sala en “Beck, Ricardo Alberto c/ Nissan Argentina S.A. y otro, del 17.11.2020). No es este el caso.

---

*Fecha de firma: 23/02/2023*

*Firmado por: PABLO DAMIAN HEREDIA, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: GERARDO G. VASSALLO, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: JUAN R. GARIBOTTO, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: MARIANA GRANDI, PROSECRETARIA DE CAMARA*



#35568698#358161208#20230223085105676

Como ya fue señalado, analizada la prueba rendida se advierte que de los tres ingresos al taller mecánico, el primero se debió a que el actor circuló con bajo nivel de combustible y los dos últimos fueron por la falla del sistema “4MATIC”, el cual fue reemplazado por uno nuevo, por lo que se puede afirmar que se trató de una intervención sencilla y concreta, y efectuada de manera correcta.

Por último cabe remarcar que en su expresión de agravios, el accionante modificó el enfoque de su reclamo y se refirió al desperfecto en sí, y a que las demandadas no probaron que el daño alegado necesariamente fue causado por un uso defectuoso por parte del actor, argumento que recién fue introducido en esta instancia.

En tal sentido se ha dicho que uno de los límites a la potestad del tribunal de revisión tiene íntima vinculación con la actividad previa del impugnante, ya que el contenido del recurso debe enmarcarse dentro de una esfera previamente limitada cual es el planteo introductorio que tiende a la determinación del *thema decidendum*, de manera que si el tribunal se excediera del marco del recurso, su apartamiento importaría desconocimiento de la ley y de la garantía de defensa en juicio consagrada por el art. 18 de la Constitución Nacional (art. 277, Cód. Procesal; al respecto, compulsar, Fenochietto, E. y Arazi, R., *Código Procesal Civil y Comercial de la Nación comentado*, t. I, pág. 851; Alsina, Hugo, *Tratado Teórico Práctico de Derecho Procesal*, t. IV, pág. 415; Palacio, Lino, “Derecho Procesal Civil”, t. V, pág. 267; CSJN, Fallos, 298:492; esta Sala, in re, “Rusconi, Luis c/ Garage Concordia”, del 29/5/1978; íd., “Lew, Marcelo y otro c/ Savoia, Roxana V”, del 3/3/1995; íd., “Coello, Christian A. c/Caja de Seguros SA s/sumario”, del 27/12/2000; íd., “Calcagno, Eduardo R. c/Industrias Audiovisuales Argentinas SA s/ordinario”, del 10/7/2001; íd., “Bruni, Antonio Eduardo c/ Santoro, Juan Carlos y otro s/ordinario”, del 7/3/2003, entre muchos

---

Fecha de firma: 23/02/2023

Firmado por: PABLO DAMIAN HEREDIA, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: GERARDO G. VASSALLO, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: JUAN R. GARIBOTTO, JUEZ DE CAMARA

Firmado por: MARIANA GRANDI, PROSECRETARIA DE CAMARA



#35568698#358161208#20230223085105676

otros).

Consecuentemente, esta Sala considera que, en el caso particular, el ingreso en dos oportunidades al taller para efectuar el cambio de la unidad de control "4MATIC" no es susceptible de provocar pérdida del valor de reventa del rodado, por lo que no cabe más que confirmar la sentencia apelada en todos sus términos.

5. La inexistencia de la desvalorización invocada exime a esta Sala de considerar los demás daños invocados.

6. Finalmente, el accionante mantuvo el recurso interpuesto el 15.12.2021 referido a la imposición de costas por la designación del nuevo perito en ingeniería mecánica.

Tiene dicho reiteradamente este Tribunal que carece de concreción el gravamen derivado de una imposición de costas sin regulación de honorarios (16.3.10, "*OSPLAD s/concurso preventivo s/incidente de prescripción promovido por la concursada al crédito de AFIP*"; 17.2.10, "*Brisanoff, Marcos Juan c/Musto, María Laura y otro s/ejecutivo*"; 11.11.09, "*Ledsen SRL s/concurso preventivo s/incidente de verificación promovido por AFIP*"; 29.4.08, "*Servi Grúas H. V. S.R.L. c/Braga Rafael Gaspar y otro s/ejecutivo*", entre muchos otros).

Por lo tanto, la cuestión resultará susceptible de revisión en esta instancia cuando sean fijados los estipendios correspondientes.

7. Por todo lo hasta aquí expuesto, se **RESUELVE**:

(i) Rechazar las quejas del actor y confirmar la sentencia recurrida en su totalidad.

(ii) Diferir la resolución del agravio referido a la imposición de costas dispuesta el 10.12.2021.

(iii) Imponer las costas de Alzada al actor en su calidad de vencido (cpr. 68).



**8.** Notifíquese electrónicamente, cúmplase con la comunicación ordenada por la Corte Suprema de Justicia de la Nación (Ley 26.856 y Acordadas 15/13 y 24/13), y remítase el soporte digital del expediente -a través del Sistema de Gestión Judicial y mediante pase electrónico- al Juzgado de origen.

**Pablo D. Heredia**

**Gerardo G. Vassallo**

**Juan R. Garibotto**

**Mariana Grandi**  
**Prosecretaria de Cámara**

---

*Fecha de firma: 23/02/2023*

*Firmado por: PABLO DAMIAN HEREDIA, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: GERARDO G. VASSALLO, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: JUAN R. GARIBOTTO, JUEZ DE CAMARA*

*Firmado por: MARIANA GRANDI, PROSECRETARIA DE CAMARA*



#35568698#358161208#20230223085105676