



Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

En Buenos Aires a los veintitrés días del mes de diciembre de dos mil veinticuatro, reunidos los Señores Jueces de Cámara en la Sala de Acuerdos fueron traídos para conocer los autos **“UNIÓN DE USUARIOS Y CONSUMIDORES C/ KIA MOTORS ARGENTINA SA S/ ORDINARIO”** EXPTE. N° COM 14730/2014; en los que al practicarse la desinsaculación que ordena el art. 268 del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación resultó que la votación debía tener lugar en el siguiente orden: [Vocalía 16](#), [Vocalía 18 y Vocalía 17](#). Dado que la Vocalía N° 18 se halla actualmente vacante, intervendrán la Dra. Alejandra N. Tevez y el Dr. Ernesto Lucchelli (art. 109 RJN).

Se deja constancia que las referencias de las fechas de las actuaciones y las fojas de cada una de ellas son las que surgen de los registros digitales del expediente.

Estudiados los autos la Cámara plantea la siguiente cuestión a resolver:

¿Es arreglada a derecho la sentencia apelada de [fs. 1150/1161](#)?

La Sra. Juez de Cámara Dra. Alejandra N. Tevez dice:

I. Antecedentes de la causa

a. A [fs. 46/78](#) **Unión de Usuarios y Consumidores** (en adelante **“Unión”**) inició demanda contra **Kia Motors de Argentina SA** (en lo sucesivo, **“Kia”**), a fin de que proceda a dar cabal cumplimiento a lo establecido por el art. 40, inc. f y cc de la Ley 24.449. (en adelante, **“LNT”**) y su decreto reglamentario y lo establecido en los arts. 4, 5, 6, 10 bis, 40 y 52 bis de la LDC.

Solicitó en consecuencia que: 1°) provea a todas las unidades nuevas a comercializar de matafuegos reglamentarios, homologados según



normas IRAM, con sus sujeciones instaladas y los soportes correspondientes; 2°) provea a los adquirentes de todas las unidades anteriormente comercializadas durante los últimos diez años de los correspondientes matafuegos, soportes y sujeciones; 3°) a aquellos usuarios que hubieren instalado las sujeciones, se le restituya los gastos efectuados a valores actuales; y 4°) respecto de los usuarios comprendidos en el punto anterior y se encuentren dentro del periodo de garantía se tengan por no convenidas las causales de exclusión referidas a las modificaciones en el automotor, si se tratara de aquellas derivadas de la instalación del matafuegos, con más intereses respecto de las obligaciones dinerarias y costas.

Invocó su legitimación para demandar y citó jurisprudencia.

Explicó que los vehículos puestos en el mercado por la demandada -fabricados total o parcialmente o importados- llegan a los consumidores sin los correspondientes matafuegos debidamente instalados, mediante los soportes o sujeciones adecuados y en la forma y condiciones que prescriben las normas vigentes.

Refirió que el consumidor se encuentra en infracción apenas traspasa las puertas de la concesionaria puesto que está prohibido circular sin matafuegos al alcance del consumidor dentro del habitáculo, asegurado mediante un soporte que debe ser metálico y colocado en un lugar que no represente un riesgo para el conductor o acompañante conforme la LNT: 40:f y anexo I.

Sostuvo que la falta de provisión e instalación de matafuegos dificulta la prevención de siniestros y la comisión de infracciones; y si ellos no son provistos y colocados en los automotores antes de su entrega al adquirente, se dificulta y/o se dilata en el tiempo su colocación.





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Afirmó que sin perjuicio de que algunos vehículos puedan contener dos orificios, la demandada incumple el deber de información respecto del destino de esos orificios, es decir, si están destinados o no a la colocación de las sujeciones y/o soportes del matafuego.

Dijo que tampoco indica qué tipo de tornillo pasante, remache o similar y/o cuál es el tipo de protección que debe llevar, lo que solo puede saber el fabricante.

De seguido, se refirió sobre las que a su entender resultan ser las diversas situaciones que pueden presentarse cuando un consumidor adquiere por su cuenta en el mercado un matafuego y las consecuencias jurídicas y fácticas que se derivan de esa elección.

Entre ellas mencionó la pérdida de la garantía de fábrica, sobre lo cual se explayó; y agregó que el proveedor tampoco informa sobre los recaudos que deben tomarse para su instalación y de tal modo evitar el paso de agua por los orificios si se hacen en un lugar indebido.

Insistió en que no existen dudas de que la colocación de los matafuegos debe hacerse en las concesionarias o en lugares indicados por quienes producen o importan el vehículo y con las condiciones de seguridad correspondiente, y que ello deber ser concretado por quienes ponen en el mercado el producto y no por los adquirentes.

Indicó que con motivo en haber recibido diversas llamadas de consumidores consultando sobre la obligatoriedad del matafuego en el vehículo, llevó a cabo distintas averiguaciones durante un año -que describió -.

Refirió a datos estadísticos de la Superintendencia de Seguros de la Nación respecto del Plan Estadístico Automotor y Transporte Público de pasajeros, sobre lo cual dijo que por emanar de un organismo público goza de la presunción de veracidad.



Adujo que para el caso de los vehículos comercializados en el ámbito de la CABA existe regulación específica (ley 3.882 art. 2).

En cuanto a la cuantificación del perjuicio a cada adquirente refirió que asciende a la suma de \$ 870 a la fecha de promoción de la demanda, sin perjuicio de la actualización al momento del efectivo cumplimiento.

Fundó en derecho su reclamo, se refirió al plazo de prescripción, estableció los términos en que la sentencia es pretendida y ofreció prueba.

A [fs. 82/83](#) amplió el ofrecimiento de prueba. A [fs. 95](#) se certificaron las copias acompañadas a [fs. 86/94](#) (anexo III).

A [fs. 102/117](#) amplió sus argumentos sobre la responsabilidad del proveedor y acompañó prueba documental (Acta Acuerdo del 12.9.14 y Disposición 591/2014).

b. A [fs. 218/258](#) **Kia** contestó demanda y opuso al progreso de la acción excepciones de falta de legitimación activa y de prescripción como de previo y especial pronunciamiento. En subsidio, las fundó como defensas de fondo.

Formuló una negativa primero genérica y luego pormenorizada de los hechos y desconoció la documentación.

De seguido, dio su versión. Sostuvo que la asociación actora en teoría defiende a los consumidores aunque ninguno la acompaña en su demanda; y que lo referido en torno a haber recibido llamados telefónicos de adquirentes no existió ya que no ofreció ningún testimonio.

Afirmó que su adversaria se presenta en autos tergiversando normas, predicando improcedentes y tendenciosas conclusiones y citando





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

notas periodísticas y estadísticas que nada tienen que ver con lo que reclama. Todo ello -prosiguió- con el afán de hacer creer que KIA incumple la ley, cuando ello de ninguna manera es cierto.

Adujo que la obligación de contar con matafuegos, según la ley 24.449, está dirigida al conductor del automotor (art. 40), no así al fabricante y/o importador.

Sostuvo que el art. 30 de dicha ley establece las condiciones de seguridad que debe contener el vehículo, dentro de las cuales no menciona al matafuego.

Arguyó que sólo a partir del 1.1.15 tiene la obligación de proveer matafuegos a un único modelo de los vehículos que comercializa el cual pesa menos de 1500 kg, lo que cumple a partir del Acta Acuerdo del 12.9.14 suscripta entre el Ministerio del Interior y Transporte, el Ministerio de Industria, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ADEFA, y la Cámara de Importadores y Distribuidores oficiales de Automotores, la Disposición N° 591/2014 de la Agencia de Seguridad Vial y del artículo 29 del Anexo I del Decreto 779/95.

Expuso que la LNT distingue entre las condiciones mínimas de seguridad a cargo de los fabricantes e importadores y las condiciones de circulación a cargo de los conductores de los vehículos, sobre lo cual se explayó.

Concluyó que colocar en cabeza del fabricante y/o importador del vehículo la obligación de contar con matafuego, es hacer una interpretación improcedente y de mala fe de la LNT.

Además dijo que si el legislador hubiera pretendido poner dicha exigencia a cargo del fabricante y/o importador, habría incluido al matafuego como un requisito del art. 30 del Título V ya que allí se hace referencia a los dispositivos mínimos de seguridad que deben tener los vehículos que se fabrican en el país o que se importan para poder ser librados al tránsito público.



Sostuvo que hay dos proyectos de ley que proponen por cuestiones de política legislativa modificar el art. 40 a fin de que dicha obligación recaiga en el futuro sobre el fabricante y/o importador, los cuales detalló.

Enfatizó los términos y alcances del Acta Acuerdo, y adujo que aquella sólo alcanzó a su modelo Picanto ya que el resto de los modelos que comercializa superan los 1500 kg.

Añadió que el Acta es una prueba más que antes del 1.1.15 no existía obligación legal a su cargo respecto de la provisión de matafuegos en las unidades, por lo menos respecto del modelo Picanto.

Sostuvo la inaplicabilidad de la ley 3.882/2011 de la legislatura de la Ciudad de Buenos Aires en tanto la CABA no tiene facultades para legislar sobre elementos de seguridad adicionales en los vehículos, siendo materia exclusivamente federal que se materializó con el dictado de la LNT. Enfatizó que la propia ley 3.882/2011 adhirió a la LNT primero y luego a la Ley de seguridad vial nº 26.363. En subsidio, planteó su inconstitucionalidad.

Adujo que para que haya un daño jurídicamente indemnizable la actora tiene que demostrar que los adquirentes de sus vehículos sufrieron un perjuicio económico como consecuencia de algún incumplimiento de su parte, lo que no ocurrió, por lo que no corresponde resarcir.

Afirmó que los daños que la actora invoca son improcedentes.

Esbozó que la pretensión de hacer recaer en las fabricantes o importadoras de vehículos la obligación de prevenir siniestros, es un absoluto disparate.

En cuanto a la referida pérdida de garantía, sostuvo que es falso e inexacto y que las causales de exclusión de cobertura están





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

expresamente previstas en el Manual de garantía y Mantenimiento que se entrega a los usuarios donde no hay ninguna referencia a los matafuegos y sus soportes.

Expuso, además, que el rubro referido al supuesto perjuicio económico por la falta de colocación de los matafuegos y sus sujeciones resulta improcedente e infundado.

Finalizó diciendo que el beneficio de gratuidad que la LDC le concede a la actora no la dispensa de asumir las costas que genere su aventurada pretensión, sobre lo cual se pronunció.

Ofreció prueba, se opuso a cierta prueba ofrecida por la contraria y fundó en derecho.

c. A [fs. 277/294 vta.](#) Unión contestó el traslado de las excepciones y solicitó su diferimiento, lo que se dispuso a [fs. 367/376](#).

II. La sentencia de primera instancia

El *a quo* dictó [sentencia](#) a fs. 1150/1161.

Hizo lugar parcialmente a la demanda y condenó a KIA a proveer a todos los adquirentes de automotores comprendidos durante el período 2.12.13 hasta el 9.12.14 inclusive, del matafuego, soporte y sujeciones para el modelo "Picanto" o proceda a los reintegros correspondientes con más intereses a la tasa que percibe el Banco de la Nación Argentina en sus operaciones de descuento de documentos a 30 días desde la mora -que determinó en la fecha de interposición de la demanda el 5.6.14- hasta el efectivo pago.

Asimismo, tuvo por no convenidas las cláusulas relativas a la exclusión de garantía por la colocación de los soportes, sujeciones y matafuegos de la totalidad de los automotores que comercializa Kia, y



respecto de aquellos casos donde la garantía aún se encuentre vigente dispuso que se abstenga de rechazar el servicio en caso de ser necesaria una reparación.

Por otro lado, rechazó el reclamo en lo atinente a la colocación de los soportes, sujeciones y matafuegos para el resto de los automotores fabricados por Kia.

Para así decidir, el magistrado inicialmente estimó que la cuestión debía juzgarse bajo las previsiones de la LDC, sin descartar, en su caso, lo que preveía el CCCN como supletorio de la voluntad de las partes y en tanto resulte aplicable en virtud de lo dispuesto en el CCCN 7.

Seguidamente, rechazó la excepción de falta de legitimación activa. Ello, con sujeción a los argumentos vertidos por este Tribunal y la CSJN en la causa “Unión de Usuarios y Consumidores c/ Peugeot Citroen SA s/ ordinario”, exp. Nro. 17394/2014, del 26.4.18; y los que agregó (CSJN “Halabí”, entre otros).

Asimismo, desestimó la excepción de prescripción. Para así decidir sostuvo que si bien la LDC establece en su art. 50 un plazo trienal para las acciones que encuadren dentro de la materia consumeril, a partir de la reforma introducida por la ley 26.361, vigente a la fecha de la promoción de la demanda, se dispuso que cuando por otras leyes generales o especiales se fijen plazos de prescripción distintos, se estará al más favorable al consumidor o usuario.

Concluyó que cuando concurre más de una norma genérica (en este caso, LDC y CCCN) prevalecerá para su aplicación aquélla que contenga la interpretación más favorable para el consumidor afectado; por lo que entendió aplicable el plazo decenal del CCom. 848 y CCiv. 4023.

Ordenó la comunicación de la sentencia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al Ministerio de Transporte y al Congreso de la Nación Argentina para que, mediante el análisis correspondiente, pongan en debate la necesidad de adoptar nuevas medidas de seguridad que contemplen la





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

provisión de matafuegos, soportes y sujeciones a cargo de los fabricantes o importadores.

Dispuso poner en conocimiento de los consumidores beneficiados el pronunciamiento en los términos que determinó.

Finalmente impuso las costas en el orden causado y difirió la regulación de los honorarios de los profesionales intervinientes.

III. Los recursos

Apelaron la actora en [fs. 1162](#) y la demandada en [fs. 1164](#). Sus recursos fueron concedidos libremente a [fs.1163](#) y [fs. 1165](#) respectivamente.

Los fundamentos de la actora corren a [fs. 1189/1219](#) y fueron contestados a [fs. 1242/1263](#).

Las críticas de la demandada corren a [fs. 1173/1187](#) y fueron contestadas a [fs. 1221/1240](#).

A [fs. 1266/1281](#) emitió su dictamen la Sra. Fiscal General por ante esta Cámara.

A [fs. 1282](#) se llamaron autos para dictar sentencia y a [fs. 1286](#) se practicó el sorteo previsto en el CP. 268.

IV. Los agravios

Las quejas de la actora transcurren por los siguientes carriles:
i) omisión de analizar la legislación de tránsito desde la perspectiva de protección al consumidor y el modo en que fue interpretada la LNT, en particular, sus arts. 30 inc. o y 40 inc. f; ii) que se considerara inaplicable para los vehículos adquiridos en la CABA la ley 3.882 y se omitiera la consideración de otras regulaciones provinciales; iii) la vulneración del deber de seguridad e información conforme la LDC; iv) la omisión de extender los efectos de la sentencia a todos los adquirentes de vehículos



colocados en el mercado por Kia; y v) el modo en que fueron distribuidas las costas.

Las críticas de la demandada se encuentran dirigidas a: i) la interpretación del plazo de prescripción; ii) la condena a entregar el matafuegos, soporte y sujeciones para el modelo Picanto y la procedencia de los reintegros correspondientes; iii) el tener por no convenidas las cláusulas relativas a la exclusión de cobertura de garantía respecto de la totalidad de los vehículos que comercializa – que, dijo, resultó *extra petita*–; iv) el modo en que fueron impuestas las costas; y v) la orden de comunicar la sentencia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al Ministerio de Transporte y a las Honorables Cámaras de Diputados y Senadores de la Nación.

V. La solución

a. Aclaraciones preliminares

a.1. Diré liminarmente que no atenderé todos los planteos recursivos sino sólo aquellos que estime esenciales y decisivos para dictar el veredicto en la causa (conf. CSJN, “Altamirano, Ramón c/ Comisión Nacional de Energía Atómica”, del 13.11.86; íd., “Soñes, Raúl c/ Administración Nacional de Aduanas”, del 12.2.87; íd., “Pons, María y otro” del 6.10.87; íd., “Stancato, Carmelo”, del 15.9.89; y Fallos, 221: 37; 222: 186; 226: 474; 228: 279; 233: 47; 234: 250; 243: 563; 247: 202; 310: 1162; entre otros).

Así porque los magistrados no están obligados a seguir a las partes en cada una de las argumentaciones, ni a ponderar una por una y exhaustivamente todas las pruebas agregadas a la causa, sino sólo aquellas estimadas conducentes para fundar sus conclusiones (CSJN, Fallos: 272: 225; 274: 113; 276: 132; 200: 320; esta Sala, mi voto, *in re*, “Bocci Jorge Humberto c/ Inmobiliaria Prisa S.A. s/ ordinario” del 10.10.19, entre muchos otros).





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

a.2. A tenor de los agravios formulados por las partes, por una cuestión metodológica analizaré en primer lugar las quejas de la accionada relativas a la excepción de prescripción y la extensión de la pretensión hacia todos los adquirentes de vehículos.

Seguidamente, examinaré la cuestión relativa a la interpretación de las normas comprometidas en el presente, a los efectos de determinar si corresponde confirmar, modificar o revocar el veredicto de grado en función de los agravios formulados por ambas partes.

b. Prescripción

b.1. La demandada se agravia de la aplicación del plazo de prescripción decenal previsto en los arts. 848 CCom. y 4023 CCiv. tras sostener que debe aplicarse al presente el plazo de prescripción trienal previsto en el art. 50 de la ley 24.240.

Sostuvo que resulta evidente que la prescripción de la presente acción debe juzgarse en base a la ley 24.240 vigente al momento de contestar la demanda, toda vez que la actora basó toda su pretensión (supuesta falta de información, incumplimiento al deber de seguridad, legitimación activa, beneficio de justicia gratuita, etc.) a tenor de esa legislación y no así respecto al CCCN.

Afirmó que la LDC:50, como norma especial debe prevalecer sobre cualquier otra que fije un plazo de prescripción distinto, pues se cuestionan actos y hechos derivados del contrato de consumo.

Refirió que no debe aplicarse el plazo decenal cuando existen una pluralidad de normas, y que el principio rector es que la ley especial deroga a la ley general en cuanto a la materia comprendida en el nuevo régimen, y, a la inversa, la ley general no deroga a la ley especial salvo que aparezca claramente la voluntad derogatoria del nuevo régimen, lo que no se da en relación a la ley 24.240.



Finalmente, transcribió el art. 963 CCCN relativo a la prelación normativa.

Adelanto que la queja de la accionada no tendrá favorable recepción. Ello en tanto, al igual que el primer sentenciante, juzgo que el plazo de prescripción aplicable en el presente es el decenal.

b.2. Cabe primeramente delimitar cuál es el objeto de la pretensión aquí entablada.

La presente demanda fue deducida contra Kia en relación a los vehículos que ésta *“fabrica, importa y/o comercializa”*, a fin de que dé cabal cumplimiento con lo establecido en el art. 40 “f” y cctes de la LNT y su decreto reglamentario, los arts. 4, 5, 6, 10 bis, 40, 52 y cctes. de la LDC respecto de las unidades automotores nuevas, comercializadas por su intermedio en el país con objeto de que:

1) Provea a todas unidades nuevas a comercializar -cualquiera sea la modalidad por la cual se lleve a cabo la misma y que sean adquiridas mediando una relación de consumo- del matafuegos reglamentario homologado según normas IRAM, con sus sujeciones instaladas y los soportes correspondientes, en un todo de conformidad con las condiciones establecidas en la LNT, decreto reglamentario, Anexo y demás normativa concordante comercializada;

2) Provea a los adquirentes de todas las unidades anteriormente comercializadas por la accionada, durante los últimos diez años, contados desde la fecha de interposición de la demanda, de los correspondientes matafuegos, soportes y sujeciones debidamente colocadas, a través de su red de concesionarios oficiales y/o a través de talleres especializados designados, sin costo alguno para los consumidores.

3) Se les restituya a aquellos usuarios que hubieren instalado las sujeciones, los gastos efectuados estimados en el valor actual de la adquisición de los elementos (matafuegos, soportes, sujeciones, tornillería, etc.) con más la instalación.





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

4) Respecto de aquellos usuarios comprendidos en el punto anterior y que aún se encuentren dentro del período de garantía otorgado por la fábrica, se consideren como no convenidas las causales de exclusión referidas a las modificaciones en el automotor, si se tratase de aquellas derivadas de la instalación de las sujeciones para el matafuego.

Ello así, Unión sostuvo expresamente que su acción estaba encuadrada en las normas protectorias del consumidor y que para determinar el plazo de prescripción debía remitirse a la LDC y, eventualmente, a las normas de fondo si estas resultasen más beneficiosas de conformidad con el art. 3 LDC (v. escrito inaugural presentado el 5.6.14 a [fs. 68/69](#)).

Fue así como invocó la aplicabilidad del plazo genérico previsto en el art. 846 del CCom y 4023 del CCiv.

De modo tal que la pretensión se dirigió a dos supuestos y con dos sentidos bien diferenciados. Por un lado, con efectos “hacia adelante” en el tiempo para que se abarque a todas aquellas unidades nuevas “a comercializar”; y, por el otro, para que surta efectos “hacia atrás” respecto de quienes hubieran adquirido con anterioridad -y durante los últimos diez años- las unidades que comercializa la accionada.

A partir de ello, toda vez que de conformidad con la [ley 27.077](#) el CCCN entró en vigencia el 1.8.15, cabe zanjar liminarmente la cuestión relativa al denominado “*derecho transitorio*”.

Se suele indicar que su abordaje se requiere cuando “*se trata de hechos, relaciones o situaciones “in fieri,” que no se agotan instantáneamente, sino que duran en el tiempo, o que su realización o ejecución, liquidación o consumación demandan tiempo, por lo que en parte, al inicio, al concertarse o al nacer, caen bajo el imperio de una norma y, en parte, o partes (al realizarse las prestaciones o agotarse las consecuencias o los efectos de aquellas relaciones o situaciones jurídicas, de la o las siguientes o sucesivas), caen en otras*” (Kemelmajer de Carlucci,



Aida, “La aplicación del código civil y comercial a las relaciones y situaciones jurídicas en curso de ejecución” en *Revista de Derecho Privado y Comunitario* Número extraordinario. *Claves del Código Civil y Comercial*, Alegria, Héctor - Mosset Iturraspe, Jorge (Dir.), p. 137).

Las llamadas “*normas de transición o de derecho transitorio no son de derecho material; ellas no regulan de una manera directa el caso presentado. Son una especie de tercera norma de carácter formal en intercalar entre las de dos momentos diferentes*”. Son así “*normas de colisión, de remisión, o indicativas de las que deben ser aplicadas*”, siendo que “*a través de esa norma formal, el juez aplica la nueva o la vieja ley, la que corresponda, aunque nadie se lo solicite, y aunque la nueva ley sea supletoria, pues se trata de una cuestión de derecho (iura novit curia)*” (Kemelmajer de Carlucci, op. cit. ps. 142 y 143).

Ello sentado, debe señalarse que el art. 7 del CCCN refiere expresamente a la eficacia temporal de las normas. Dice textualmente: “*A partir de su entrada en vigencia, las leyes se aplican a las consecuencias de las relaciones y situaciones jurídicas existentes*.”

Las leyes no tienen efecto retroactivo, sean o no de orden público, excepto disposición en contrario. La retroactividad establecida por la ley no puede afectar derechos amparados por garantías constitucionales.

Las nuevas leyes supletorias no son aplicables a los contratos en curso de ejecución, con excepción de las normas más favorables al consumidor en las relaciones de consumo” (los subrayados me pertenecen).

De tal modo, se ha acogido expresamente el principio en virtud del cual resulta aplicable en la especie la “*norma más favorable al consumidor*”. Y en esta categoría reviste el colectivo que representa la asociación accionante.

Como bien aclara Kemelmajer de Carlucci, “*Conforme el artículo 7o, la nueva ley supletoria (excepto que sea más favorable para el*





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

consumidor) no se aplica en forma inmediata a las relaciones contractuales en curso. ¿Qué significa esto? Que ese contrato se sigue rigiendo por la ley vieja, aun cuando está derogada por una nueva. Es lo que se llama efecto diferido, prolongado, ultraactivo, sobrevida posactividad de la ley supletoria. O sea, ese contrato en curso sigue siendo regido por la ley anterior” (Kemelmajer de Carlucci, op. cit. p. 160).

De allí que comparto con el *a quo* que por existir en el caso una relación de consumo, corresponde aplicar el plazo de prescripción decenal que contempla el CCiv. 4023 y 846 CCom. Ello, de conformidad con lo previsto en el CCCN 7 *in fine* y 3 LDC..

Y es que a partir del carácter consumeril que reviste el colectivo que representa Unión, no existe una norma específica que rija la cuestión.

En efecto.

(i) Al tiempo de ser promovida la presente demanda -es decir, antes de la entrada en vigencia del CCCN y estando al amparo del artículo 50 de la Ley de Defensa del Consumidor conforme redacción de la ley 26.361-, no existía “ley especial” que regulara la materia; por lo que, como dije, cabe estar al plazo decenal previsto en el 4023 CCiv y 846 CCom.

Como se recordará, el art. 50 de la LDC -texto reformado por Ley 26.361 del año 2008 y vigente hasta la entrada en vigencia del CCCN- disponía lo siguiente: *“Prescripción. Las acciones judiciales, las administrativas y las sanciones emergentes de la presente ley prescribirán en el término de tres años. Cuando por otras leyes generales o especiales se fijen plazos de prescripción distintos del establecido precedentemente se estará al más favorable al consumidor o usuario. La prescripción se interrumpirá por la comisión de nuevas infracciones o por el inicio de las actuaciones administrativas o judiciales”* (el subrayado me pertenece).



Y el art. 3 de la misma normativa -texto también reformado por Ley 26.361- establece textualmente: *“Relación de consumo. Integración normativa. Preeminencia. Relación de consumo es el vínculo jurídico entre el proveedor y el consumidor o usuario. Las disposiciones de esta ley se integran con las normas generales y especiales aplicables a las relaciones de consumo, en particular la Ley No 25.156 de Defensa de la Competencia y la Ley No 22.802 de Lealtad Comercial o las que en el futuro las reemplacen. En caso de duda sobre la interpretación de los principios que establece esta ley prevalecerá la más favorable al consumidor. (...)”*.

Consecuentemente, un examen de la cuestión a partir de las consecuencias que se derivan del contenido de los arts. 3 y 50 de la LDC al tiempo de inicio de la demanda, me llevan también a concluir que resulta aplicable el plazo general previsto en el art. 4023 CCiv.

(ii) Como dije, no tengo dudas del carácter de consumidor que reviste el colectivo que representa la aquí accionante -en tanto propende a la defensa de los derechos de los consumidores- ni que Kia resulta ser proveedor; ello de conformidad con previsto por los arts 1 y 2 de la LDC y 43 CN .

Ello así, debe recordarse que el CCCN incorporó distintas normas que receptan los criterios de prelación normativa.

Así, en el ámbito consumeril el art. 1094 establece: *“Interpretación y Prelación Normativa. Las normas que regulan las relaciones de consumo deben ser aplicadas e interpretadas conforme con el principio de protección del consumidor y el de acceso al consumo sustentable. En caso de duda sobre la interpretación de este Código o las leyes especiales, prevalece la más favorable al consumidor”*.

Asimismo, el art. 1095 dispone que la interpretación del contrato de consumo debe realizarse en *“el sentido más favorable para el consumidor”*, y que cuando existan dudas sobre los alcances de su obligación, se deberá adoptar *“la que sea menos gravosa”*.





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Esta incorporación en el CCCN de *“principios generales de protección del consumidor”* actúan, sin lugar a dudas, *“como una “protección mínima”* (Fundamentos, Título III. Contratos de Consumo, 1. Método. En este sentido: v. mi voto en esta Sala F en [“Miniggio Germán Carlos y otro c/ Iberia Lineas Aéreas de España SA s/ sumarísimo”](#) del 15.2.24).

(iii) En síntesis, y tal como adelanté, la contienda debe regirse por la normativa anterior al CCCN, y por la que resulta más beneficiosa a la reclamante (LDC. 3).

Consecuentemente, juzgo que en el caso cabe aplicar el plazo decenal previsto en el CCiv. 4023 y CCom. 846 (confr. CCCN 7 y 1094 y LDC 3).

De allí que corresponde rechazar el agravio de Kia.

c. La legitimación de la accionante respecto de los adquirentes no consumidores.

Si bien llega firme a esta instancia el rechazo de la excepción de falta de legitimación activa interpuesta por Kia, corresponde previo a ingresar en el fondo de la cuestión, examinar el agravio de la accionante que cuestiona la omisión del tratamiento de su pedido de hacer extensiva la eventual sentencia a dictarse a todos los adquirentes de automotores colocados en el mercado por Kia, *“...que utilicen el vehículo para incluirlo en sus procesos de producción (punto III.4. del escrito inaugural), es decir aquellos que no son considerados consumidores en los términos de la LDC”* (séptimo agravio de Unión).

Este aspecto no ha sido abordado por el primer sentenciante. Ello, en tanto se ha focalizado exclusivamente en la legitimación de la accionante para la tutela del colectivo que representa.

Así, el *a quo* refirió -entre otras cuestiones- a los pronunciamientos dictados en el marco del expediente N° COM 17394/2014 “Unión de Usuarios y Consumidores c/ Peugeot Citroen S.A. s/ ordinario” en



el que la CSJN el 26.9.17 dejó sin efecto el fallo dictado por la Sala A el 1.7.15 y admitió la legitimación de la accionante, e hizo hizo suyos los fundamentos esgrimidos por esta Sala F en la resolución del 26.4.18

De este modo, advierto que la asociación accionante carece de legitimación para efectuar el reclamo del modo en que lo hizo en el punto omitido en el veredicto de grado.

Recuerdo que ha afirmado en su demanda ([fs. 52/52 vta.](#)) la existencia de un fuerte interés estatal -en tanto dijo que está en juego la seguridad de las personas y los bienes, en relación con la vigencia efectiva de una ley y su reglamentación-, por lo que solicitó *“aún sin ejercitar tal representación porque no la tiene la actora”* que *“la eventual sentencia a dictarse en el presente caso se extienda y abarque, protegiendo debidamente, no sólo a quienes son consumidores sino también a todos aquellos adquirentes de vehículos automotores colocados en el mercado por la demandada, incluso aún respecto de aquellos que utilicen el vehículo para incluirlo en sus procesos de producción”*.

Así, desde este punto de vista, coincido con lo indicado por la Fiscal General ante esta Cámara en tanto que la legitimación activa extraordinaria reconocida por el magistrado de grado a la asociación de consumidores no puede extenderse más allá de la representación que ejerce en virtud de los términos otorgados por los arts. 42 y 43 CN y los arts. 1, 2, 3, 53, 54 y 55 de la LDC.

Y es que como bien se ha sostenido el art. 43, segundo párrafo de la CN sólo reconoce legitimación anómala o extraordinaria para intervenir en el proceso en defensa de derechos de incidencia colectiva al afectado, al Defensor del Pueblo y a las asociaciones que propendan *“a los fines indicados en la norma para interponer acciones judiciales en defensa de derechos de esta naturaleza”* (Fallos; [344:575](#)).

En esta línea se enrola, además, el art. 55 de la LDC, que establece que *“las asociaciones de consumidores y usuarios constituidas*





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

como personas jurídicas reconocidas por la autoridad de aplicación, están legitimadas para accionar cuando resulten objetivamente afectados o amenazados intereses de los consumidores o usuarios, (...)."

Consecuentemente con ello, carece la asociación de representación respecto de aquellos sujetos que no resultan consumidores, en tanto no los representa. Por ello propondré el rechazo del agravio en este punto.

d. La pretendida obligación de entregar matafuego, con los soporte y sujeciones e instalación y su extensión.

Se quejan ambas partes por el modo en que fue dispuesta la condena a entregar el matafuegos, soporte y sujeciones.

Mientras la accionante sostiene que su pretensión debió admitirse en su totalidad, la accionada resiste la condena respecto del modelo Picanto y la procedencia a los reintegros correspondientes, cuestionando principalmente la vigencia de la Disposición 591/2014 determinada en el veredicto de grado.

Veamos.

d.1. La obligación reclamada por la asociación.

d.1.1. Sostiene la asociación en su primer agravio que el veredicto de grado llega a la equivocada conclusión de que la LNT no pone en cabeza del fabricante la obligación de provisión de matafuego, soportes y sujeciones; y que se omitió considerar que la cuestión de fondo radica en establecer si la posición de Kia al omitir incorporar el matafuego correctamente colocado en el habitáculo, resulta ser una práctica ajustada o no a los estándares tuitivos impuestos por el régimen de defensa del consumidor (art. 42 CN, LDC: 3 y CCCN: 7 3° párr., 1094 y 1095).

Destaca que no alcanza con exhortar a diversos organismos del Estado y al Poder Legislativo para que pongan en debate la necesidad



de adoptar nuevas medidas de seguridad, ni con hacer reclamaciones respecto de la necesidad de modificar la LNT.

Afirma que se interpretó erróneamente la LNT -la que, precisó, debió ser integrada con la LDC: 3- al evitar hacer su análisis desde una perspectiva constitucional y aplicando lo normado en la LDC -cuyo cumplimiento es obligatorio para los proveedores-, afectando los derechos de los consumidores a la protección de su salud y de su vida y en forma contraria al deber de seguridad.

Aduce que la sentencia recurrida es arbitraria, autocontradictoria y que se efectuó allí una interpretación de las normas aplicables contraria a la Constitución Nacional.

Refiere que equivocadamente se interpretó el art. 30 inc. “o” de la LNT y enfatizó que dicha ley tampoco pone en cabeza del conductor la obligación de “colocar” el matafuego en el interior del vehículo, sino que solamente manda “circular” con el mismo ubicado en el lugar reglamentario.

Indica que ante el supuesto vacío legal, se optó por interpretar la norma entendiendo que el fabricante y/o importador no se encuentra obligado a proveer el matafuego con sus soportes y sujeciones, dejando al consumidor en una situación de total indefensión, obligándolo a circular en infracción, puesto que, si al adquirir un vehículo decidiera colocar el extintor por su cuenta, tendrá que resignarse a perder la garantía.

Transcribe diversos pasajes de la sentencia y afirma que la misma resulta contradictoria en tanto considera, por un lado, que se encuentra probado que la empresa accionada, a través de los manuales de los automotores que fabrica, no brinda información adecuada sobre lo dispuesto en la LNT en relación con los soportes, sujeciones y extintores, o su debida colocación -vulnerando el deber de información consagrado en la LDC- y, a la vez, afirma que, en lo atinente al deber de seguridad, ajustó su conducta en lo sustancial a la legislación existente en materia de tránsito, no siendo objeto de reproche. Enfatiza que ambos deberes -información y seguridad- son inescindibles y que el consumidor, más allá de que la ley se





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

presuma conocida, no tiene los conocimientos técnicos para la correcta colocación del matafuego dentro del habitáculo, lo que pone en riesgo la seguridad y la vida de los consumidores y del público en general.

Refiere así que Kia -en virtud de lo dispuesto en los arts. 5, 6 y 40 LDC y 42 CN- violó el deber de seguridad que le cabe en su condición de proveedor por el uso de los productos que suministra.

En el segundo agravio cuestiona la interpretación del art. 40 “f” de la LNT efectuada por el *a quo*, la que calificó de imprecisa y contradictoria en tanto se afirmó por un lado, que claramente coloca en cabeza del conductor la obligación de poseer matafuegos, mientras que en otros pasajes, sólo se apunta a que el conductor circule poseyendo el extintor, sin aclararse quién debe proveerlo.

Puntualiza que se trata de una diferencia sutil pero sustancial, en tanto en el segundo caso mencionado, el conductor -no en cualquier circunstancia sino exclusivamente durante la circulación del vehículo- tiene solamente la obligación de carga y control del matafuego reglamentario, así como también la de conducir con el mismo colocado -pero en modo alguno lo obliga a su provisión y correcta colocación- lo que supone que previamente el extintor fue debidamente colocado por el fabricante. Destaca que esta segunda opción es la correcta y que el art. 40 LNT supone implícita pero necesariamente, un actuar diligente previo por parte del fabricante.

Afirma que si bien no se incluyó al extintor en el art. 29 LNT, sí se lo incluyó en el art. 30 LNT -aunque sin mención expresa- entre los dispositivos mínimos de seguridad que deben tener los automotores con capacidad de evitar la propagación de incendios. Aduce que la exigencia del matafuego para que el vehículo pueda circular prevista en el art. 40 LNT debe ser interpretada de manera armónica y teniendo en consideración todo el plexo normativo en la materia, incluyendo su decreto reglamentario y normas complementarias.

Precisa que al momento de interposición de la demanda y traba de la litis y hasta el dictado del Decreto 32/2018, regía el texto original



-sin modificaciones- del Decreto Reglamentario 779/95 que sí incluyó al matafuego en el artículo referido a las condiciones de seguridad (art. 29, “a” 6.2 b, segundo párrafo), por lo que si se interpreta el marco legal de modo armónico -más allá de la obvia prelación normativa de la ley sobre su decreto reglamentario-, mal puede afirmarse que el matafuego no es considerado por la ley como un elemento de seguridad y que como tal, su provisión está en cabeza del fabricante y/o importador.

En tercer lugar se agravia por la interpretación del art. 30 inc. “o” LNT efectuada en la sentencia recurrida, la que tachó de errónea -en tanto se concluyó que la norma no prevé la obligación del fabricante de proveer matafuego-, y en forma contraria a las demás disposiciones de la ley y del art. 42 CN.

Indica que para poder ser librado al tránsito público, todo vehículo debe cumplir con condiciones de seguridad activas y pasivas, configurando indudablemente el extintor el elemento de seguridad pasiva (art. 28 LNT) por excelencia, que evitaría la propagación del fuego.

Afirma que el art. 30 LNT establece un piso mínimo de equipamiento de seguridad con el que deben cumplir los vehículos, refiriendo el inc. “o” al diseño, construcción y equipamiento, cuestiones íntimamente relacionadas pero diferentes y que además, contempla tres situaciones diferentes que se debe tender a evitar: la iniciación y propagación del fuego; la emanación de compuestos tóxicos y la evacuación de personas.

Destaca que el diseño es previo a la construcción y que la accionada debería prever el lugar en el que debe ubicarse el extintor; mientras que la construcción debe contemplar las perforaciones que harán posible la fijación del extintor. Afirma que no hay oscuridad alguna en el concepto “equipamiento” y que el fabricante debe “proveer” a los vehículos de aquellos elementos mínimos de seguridad que dificulten o retarden la iniciación y propagación de incendios, emanación de compuestos tóxicos y





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

que aseguren una rápida y efectiva evacuación de las personas. Enfatiza la redacción del inc. "o" es explícita y no deja dudas en cuanto a que la obligación recae en cabeza del fabricante.

Resalta que el Decreto 779/95 establece que, en el *diseño*, la *construcción* y el *equipamiento* de los vehículos automotores, deberán preverse todas las condiciones de seguridad y protección que la LNT, que la reglamentación y el Reglamento específico les determinen.

Tilda de insalvable el error del *a quo* al indicar que la Resolución STN 72/93 entre el "equipamiento" con el que debe contar el automotor (ap. 5.3. y sigtes.) ninguna referencia hace respecto de los matafuegos, soportes o sujeciones. Agrega que la misma fue dictada con anterioridad a la entrada en vigencia de la LNT y que de ningún modo detalla -como pretende la sentencia- el *equipamiento* con el que deben contar los vehículos automotores en su interior, sino que se refiere única y exclusivamente a la inflamabilidad de los materiales, lo que se vincula con la construcción de los vehículos y no con su equipamiento.

Se queja de la interpretación efectuada por el *a quo* en torno al art. 30 LNT e indica que desvirtúa la literalidad de la ley, en tanto si bien no establece taxativamente al matafuego como un elemento *mínimo* de seguridad, no cabe duda alguna que el inc. "o)" exige que el vehículo cuente con equipamiento que evite el inicio o la propagación de incendios.

Enfatiza que no existe otro equipamiento universalmente aceptado que pueda retardar o dificultar o evitar la propagación del fuego que no sea el matafuego. Ello toda vez que sería el que único que puede apagar las clases más comunes de fuegos (A, B y C), y que no sería razonable ni práctico que el vehículo estuviese provisto de un tanque y sistemas para lanzar agua o con varios baldes de arena en su interior.

En el cuarto agravio destaca la accionante que no se contempló que la interpretación literal de la LNT (arts. 30 inc. "o" y 40) determina la obligación del fabricante de proveer extintores.



Afirma que el legislador que promulgó la LNT de 1994 no es el mismo que el que 20 años más tarde pretende, infructuosamente, modificarla, y que mucho menos pueden considerarse proyectos de reforma de una ley, redactados a 20 años de su promulgación, como interpretación auténtica o como antecedentes de una norma. Subraya que los proyectos de ley a los que se refiere el decisorio, perdieron estado parlamentario sin que ni siquiera fueran tratados en el recinto, por lo que nunca pueden tener más valor interpretativo del que puede tener cualquier texto u opinión de doctrina.

Destaca que la primera fuente de interpretación de las leyes es su letra y que su lectura debe hacerse de modo que todo su articulado se interprete armónicamente.

Enfatiza que el art 28 LNT se refiere a las condiciones de seguridad activa y pasiva con la que deben cumplir los vehículos *“para poder ser librados al tránsito público”* y que *“necesariamente”* son los fabricantes y/o importadores los que tienen la responsabilidad de que los vehículos cumplan con esas condiciones. Destaca entre ellas que el matafuego -correctamente colocado y sujeto de modo que no ponga en riesgo la seguridad, salud y la vida de los ocupantes- se encuentra dentro de los sistemas de seguridad pasiva, es el elemento por excelencia que evita la propagación del fuego, indispensable para reducir las consecuencias dañosas que puede generar un accidente vehicular.

Y que a la misma interpretación se llega si se recurre a la letra del art. 30 del Decreto Reglamentario 779/1995.

Destaca que la provisión de matafuegos en el vehículo, más allá de a quién le sea exigible, es una condición de seguridad determinada en la LNT (art. 40, inc. f), también indicado como condición mínima de seguridad, en el Decreto Reglamentario 779/95 vigente al momento de la interposición de la demanda (art. 29 inc. a 6.2. b segundo párr. y art. 40, inc. f.1. al f.2) con las que debe cumplir el vehículo *“antes de ser librado al tránsito”*.





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Afirma que la LNT y sus reglamentaciones tienen un orden y secuencia lógica en su redacción (art. 28, 30 y 40). al que hay que darle importancia para su correcta interpretación y no interpretarse de modo salteado como dijo se hizo la sentencia.

El sexto agravio de la accionante refiere a la presunta violación al deber de información.

Sostiene que la sentencia trató la cuestión vinculada a la vulneración de los derechos de información y seguridad y que no corresponde efectuar un análisis escindiendo a ambos conceptos.

Destaca que al no brindarle información alguna al adquirente -en soporte físico, es decir en los manuales o en otra información adicional impresa- respecto de la correcta ubicación y sujeción del matafuego dentro del vehículo, expone al conductor y a terceros a sufrir serios daños por su desprendimiento, además de que determina que deba circular por la vía pública en infracción por no encontrarse el extintor ubicado y fijado en el lugar y del modo que la reglamentación lo indica.

Precisa que ello afecta la salud, seguridad y patrimonio de los consumidores, violentando los derechos consagrados en el art. 42 de la CN, lo que indicó dan cuenta las transcripciones de numerosos blogs de usuarios de vehículos de diversas marcas que acompañó en los alegatos.

Refiere que aun si la legislación vigente al momento de interposición de la demanda no hubiera exigido -como sí lo hizo y lo hace en la actualidad- la provisión de matafuegos debidamente ubicado y fijado, al no brindar información adecuada sobre la LNT, soportes, sujeciones y extintores y su debida colocación, la demandada faltó también al deber de seguridad que le cabe en su calidad de proveedor, confr. el art. 42 CN.

De otro lado se queja tras indicar que pese a que en la sentencia se halló probado que en los manuales correspondientes a los automotores que fabrica, importa y comercializa Kia, no se brinda información adecuada sobre la LNT, soporte, sujeciones y extintores, o su debida colocación y que se considerara vulnerado el deber de información;



sin embargo, se entendió que no correspondía adoptar temperamento alguno en contra de la accionada dado que no asentó ninguna pretensión directamente en esa falta. Afirma que ello es una falsa construcción, elaborada al solo efecto de minimizar las responsabilidades del proveedor en desmedro de los consumidores afectados.

Precisa que las consecuencias de la omisión de brindar información -como al derecho a la seguridad- no se circunscriben a una cuestión de multa civil o de reparación específica, sino que es fundamento de los reclamos contenidos en la demanda, a proporcionar los soportes, sujeciones y matafuegos, a la garantía y a indemnizar a aquellos que lo colocaron por su cuenta y que encuentran sus correlativos deberes, impuestos a los proveedores, en la LDC.

Concluye que el incumplimiento del deber de información de la demandada, considerado conjuntamente con la imposición por su parte de cláusulas abusivas relativas a la instalación de matafuegos en los vehículos, debió bastar para que el sentenciante hiciera lugar a la demanda en su totalidad, imponiéndole a la contraria la obligación de proveer de matafuego reglamentario con sus sujeciones instaladas y los soportes correspondientes a todas unidades nuevas a comercializar.

Adelanto que rechazaré todos los agravios de Unión. Seguidamente desarrollaré los motivos que me llevan hacia tal adelantada conclusión.

d.1.2. Acusó la accionante que la sentencia es arbitraria.

Debo señalar que una decisión judicial adolece de tal vicio cuando omite el examen de alguna cuestión oportunamente propuesta y cuya valoración resulta inexcusable para las circunstancias probadas en la causa y para la posterior aplicación del derecho vigente, cuando se prescinde del claro e imperioso mandato de la ley, siempre que afecte de manera sustancial el derecho del impugnante y, lo silenciado sea conducente para la adecuada solución de la causa (cfr. CSJN, “Villarruel,





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Jorge c/ CNA y S s/ Sumario”, 17/11/94), o cuando se falla sobre la base de una mera aserción dogmática; hipótesis éstas que cabe descartar en la especie.

Como sostiene desde antaño la Corte Federal, la tacha de arbitrariedad requiere la invocación y demostración de vicios graves en el pronunciamiento, razonamientos ilógicos, o contradictorios, o aparentes y apartamiento palmario de las circunstancias del proceso; aquí ausentes (cfr. CSJN, “De Renzis, Enrique A c/Aerolíneas Argentinas”, 7/4/92, 1993-III, Síntesis, JA, y mis votos en “Schneider SA c/ AMX Argentina SA (Claro) s/ Ordinario”, 26/12/17; “Ramírez Juan Pedro y otro c/ General Motors Argentina SRL y otro s/ Ordinario”, 7/7/16 y “Guaraz Héctor Manuel c/ Caja de Seguros SA s/ Ordinario”, del 10/3/16, entre otros).

Ciertamente, el juzgador tiene la facultad y el deber de analizar los conflictos litigiosos y dirimirlos según el derecho vigente, calificando autónomamente la realidad fáctica, subsumiéndola en los preceptos jurídicos que la rigen, con prescindencia de los fundamentos enunciados por las partes (CNCom., esta Sala, mi voto, “Salinas Ruiz Diaz Aureliano c/ Volkswagen SA de ahorro para fines determinado y otro s/ sumarísimo”, 17/05/18, entre otros).

En este sentido, y por las razones que a continuación abordaré, no se vislumbra que la sentencia apelada se aparte de las reglas de la sana crítica, carezca de fundamento, o no resulte de una aplicación razonada del derecho vigente.

Juzgo que el fallo en crisis es coherente y concreto, está adecuadamente fundado y expone suficientemente las razones que las circunstancias sustentan. Además, carece de contradicciones y el criterio de análisis empleado se ajusta a las premisas que sirven de antecedente a sus conclusiones.

Todo ello resta razonabilidad y consistencia al agravio relativo a la arbitrariedad (CPr. 163:5 y 386).



d.1.3. Tal como se puede apreciar, la accionante cuestiona la interpretación de la ley efectuada por el *a quo* y que lo llevó a determinar que la normativa no contempla la obligación que se esgrime incumplida por parte de Kia.

Comenzaré por recordar a Betti, quien sostenía que la interpretación que interesa al Derecho es una actividad dirigida a reconocer y a reconstruir el significado que ha de atribuirse a formas representativas, en la órbita del orden jurídico que son fuente de valoraciones jurídicas -normas jurídicas o preceptos a aquéllas subordinados, puestos en vigor en virtud de una determinada competencia normativa-, o que constituyen el objeto de semejantes valoraciones jurídicas -que pueden ser declaraciones o comportamientos que se desarrollan en el círculo social disciplinado por el Derecho, en cuanto tengan relevancia jurídica según las normas y los preceptos en aquél contenidos y que tengan a su vez contenido y carácter preceptivo, como destinados a determinar una ulterior línea de conducta- (Betti, Emilio, “Interpretazione della legge e degli atti giuridici” (Teoria generale e dogmatica), 2.^a ed. redevuta e ampliata a cura de Giuliano Grifó, Milano (Dott. A. Giufrè, Editore), 1971, traducción de José Luis de los Mozos, Editorial Revista de Derecho Privado, p. 95).

Ello así, es una línea interpretativa reiteradamente indicada por nuestro Máximo Tribunal que *“la primera fuente de exégesis de la ley es su letra”* y, que *“cuando ésta es clara y no exige mayor esfuerzo interpretativo, no cabe sino su directa aplicación, con prescindencia de consideraciones que excedan las circunstancias del caso expresamente contempladas por la norma”* (Fallos: [347:1223](#), en similar sentido [218:56](#); [299:167](#); [313:1007](#); [326:4909](#); [344:3006](#), [347:83](#), entre otros).

Asimismo, que la *“inconsecuencia o la falta de previsión no se suponen en el legislador y por esto se reconoce como principio que las leyes deben interpretarse siempre evitando darles un sentido que ponga en pugna sus disposiciones, destruyendo las unas por las otras, y adoptando como verdadero el que las concilie y deje a todas con valor y efecto”* (Fallos: [347:1191](#). En el mismo sentido Fallos: [347:1128](#)).





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Ello por cuanto *“no compete al Poder Judicial sustituir la labor del Honorable Congreso de la Nación, poniendo en vigencia proposiciones que no fueron promulgadas. Semejante pretensión implicaría desconocer la arquitectura del sistema jurídico. No sería lícito que los magistrados, a sabiendas, con prescindencia de su carácter de órgano de aplicación del derecho vigente, se atribuyeran la facultad de sustituir al legislador en las decisiones de política jurídica.”* (Voto del juez Lorenzetti en Fallos: [347:1031](#)).

Incluso recientemente ha dicho la CSJN que *“la obligación de dar respuesta jurisdiccional razonablemente fundada a las partes no puede llevar al juez a sustituir con su criterio u opinión la voluntad de los poderes representativos. Es el Congreso de la Nación -y no los jueces- quien debe decidir la oportunidad y el contenido de una regulación sobre el tema, si es que decide hacerlo, pues se trata de una tarea ajena al Poder Judicial (...) (arg. Fallos: 300:700; 306:1597; 312:888; 316:2561; 316:2695; 320:1962; 321:1614; 322:752; 324:1740; 325 :3229; 329:5567; 338:386; 340:644; 341:1924; 344:2175, entre otros)”* y *“que si bien es cierto que en nuestro país, en temas trascendentes y más allá de que se coincida o discrepe con lo oportunamente resuelto, primero estuvo el fallo y luego la ley, este trayecto no puede convertirse en regla, so pena de trastocar el principio de división de poderes previsto por el constituyente argentino al consagrar la forma republicana de gobierno (art. 1° y cc. de nuestra Carta Magna)”* (Fallos: [347:1527](#)).

Y cuando se habla de división de poderes *“con ello se está significando que cada uno toma su nombre de la función prevaleciente y no exclusiva que le ha sido asignada”,* siendo que *“cada vez que un poder desempeña funciones propias de los otros lo hace en el sentido no formal de la expresión, lo que redundo en beneficio de la actividad “separada” de los poderes. (...). No se trata, evidentemente, de separar poderes como elementos antagónicos. A la inversa: se desea llegar al equilibrio de esos poderes para que el ordenamiento jurídico pueda vivir en plenitud.”* (Boffi Boggero, Luis María, “Nuevamente sobre las llamadas “cuestiones políticas”, La Ley, 156, 1143).



De modo tal que, independientemente de la opinión desfavorable que, en su caso, pueda merecer el hecho de que el legislador no haya contemplado la obligación del proveedor de entregar los vehículos con el matafuego correctamente instalado; lo cierto y determinante es que no corresponde a esta judicatura *“sustituir al legislador, sino aplicar la norma tal como éste la concibió, ya que está vedado a los tribunales el juicio sobre el mero acierto o conveniencia de disposiciones adoptadas por los otros poderes en ejercicio de sus propias facultades”* (Fallos [300:700](#); [340:644](#)).

Lo dicho encuentra su fundamento en el art. 19 de nuestro texto constitucional en tanto dispone que nadie *“será obligado a hacer lo que no manda la ley”*.

Y en la misma línea se enrolan disposiciones tales como las contempladas en los arts. 1, 2 y 3 del CCiv. y 4 y 5 del CCCN que disponen la obligatoriedad de las leyes a partir de su publicación.

Incluso en este último cuerpo normativo se han contemplado también dos normas que van en el mismo sentido. El art. 1 que refiere a las *“fuentes y aplicación”* y dispone que los *“casos”* que el Código rige *“deben ser resueltos según las leyes que resulten aplicables conforme con la Constitución Nacional y los tratados de derechos humanos en los que la República sea parte. A tal efecto, se tendrá en cuenta la finalidad de la norma. Los usos, prácticas y costumbres son vinculantes cuando las leyes o los interesados se refieren a ellos o en situaciones no regladas legalmente, siempre que no sean contrarios a derecho.”* (el subrayado me pertenece).

Asimismo, en relación a la interpretación de la ley dispone el art. 2 CCCN que la misma *“debe ser interpretada teniendo en cuenta sus palabras, sus finalidades, las leyes análogas, las disposiciones que surgen de los tratados sobre derechos humanos, los principios y los valores jurídicos, de modo coherente con todo el ordenamiento.”*

d.1.4. Ello así, recuerdo que el objeto de la pretensión se halla circunscrito a que la accionada *“proceda a dar cabal cumplimiento a lo*





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

establecido en la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, arts. 40 f) concordantes y su decreto reglamentario, así como lo establecido en los arts, 4, 5, 6, 10 bis, 40, 52 y concordantes de la Ley de Defensa del Consumidor, respecto de las unidades automotores nuevas, comercializadas por su intermedio en el país”.

Y que, consecuentemente con ello, proceda a: i) proveer a las unidades nuevas a comercializar el matafuego reglamentario con sus sujeciones instaladas y los soportes correspondientes; ii) los provea también en el caso de unidades adquiridas con anterioridad -y por el periodo de 10 años; o bien iii) si los usuarios ya los adquirieron e instalaron reintegren los gastos y; en este último supuesto; iv) que se declaren no convenidas las cláusulas de exclusión de garantía referidas a las modificaciones en el automotor.

Estas pretensiones, a excepción de la última mencionada -sobre la que volveré en el **considerando V.e.** al abordar el agravio de Kia - parten de una premisa fundamental: que exista por parte del fabricante y/o importador de vehículos nuevos la obligación de proveer matafuegos con las respectivas sujeciones y soportes. Ese es el nudo del agravio de la accionante. quien indicó que dicha obligación se desprende de los arts. 40 y 30 LNT 24.449 que deben ser interpretados conjuntamente con los arts. 28 y 29 de la misma normativa y del Decreto Reglamentario.

Conviene anticipar a los fines de esta exposición que el [Decreto 779/95](#) del 20.11.95 aprobó el [Anexo 1](#) en el que fueron reglamentados los arts. 1 a 97 de la [LNT](#), cuyo texto se hallaba vigente al momento de interposición de la presente demanda (el 5.6.14, [fs. 78](#)).

Sin embargo, al momento de la traba de la litis (el 29.12.14, [fs. 119](#)) ya se hallaba suscripta el Acta Acuerdo del 29.9.14 y había sido dictada la Disposición 519/2014 de la ANSV que estableció la obligatoriedad del matafuego abarcando a uno solo de los modelos que comercializa la accionada -Picanto-, la que luego fue dejada sin efecto mediante Disposición 635/2017 de la ANSV del 21.12.17 que aprobó el Acta Acuerdo del 13.10.17.



Asimismo, cabe referir que la última modificación que se observa en relación al *thema decidendum* fue la efectuada por el [Decreto 32/2018](#) del 10.1.18.

Efectuada dicha aclaración introductoria, veamos entonces las normas involucradas, respecto de las cuales señalaré que los subrayados y destacados me pertenecen.

La [LNT](#) N° 24.449 contempla los arts. 28, 29 y 30 insertos en el **Título V. EL VEHÍCULO. CAPÍTULO I. Modelos Nuevos**".

En lo pertinente el **art. 28 LNT** dice: **"Responsabilidad sobre su seguridad. Todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser librado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de este capítulo, conforme las prestaciones y especificaciones contenidas en los anexos técnicos de la reglamentación, cada uno de los cuales contiene un tema del presente título.**

Cuando se trata de automotores o acoplados, su fabricante o importador debe certificar bajo su responsabilidad, que cada modelo se ajusta a ellas. (...)".

De su lado el [Decreto 779/95](#) reglamentó dicho artículo indicando: **"Responsabilidad sobre su seguridad. Para poder ser librados al tránsito público, todos los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen en el país o se importen, deben contar con la respectiva Licencia para Configuración de Modelo, otorgada por la Autoridad Competente, conforme al Procedimiento establecido en el Anexo P.**

Las SECRETARÍAS DE INDUSTRIA y DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA y OBRAS y SERVICIOS PÚBLICOS, son las autoridades competentes en todo lo referente a la fiscalización de las disposiciones reglamentarias de los Artículos 28 al 32 de la Ley de Tránsito.





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

El fabricante o importador de automotores y acoplados o el fabricante de vehículos armados en etapas, debe certificar ante la Autoridad Competente que el modelo se ajusta a los requerimientos de seguridad activa y pasiva. (...).

A partir de la fecha de entrada en vigencia de esta Reglamentación los fabricantes e importadores de todo modelo, configuración de vehículo y motor deberán solicitar, previo a su comercialización, la Licencia para Configuración de Modelo correspondiente. (...).

Asimismo, reguló el modo en que deben ser certificados todos los “componentes, piezas u otros elementos destinados a los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen o importen” y las diversas clasificaciones y categorías de los vehículos de acuerdo a las características que menciona.

En relación con ello la [ley 26.363](#) (sancionada el 30.9.08) creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior) la que fue designada como “la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacionales” (art. 3), cuya misión es la “reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial” (art. 1).

De su lado, el **art. 29 LNT** establece las “**CONDICIONES DE SEGURIDAD**” indicando que “Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de a) En general: (...) 6. Estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos”; refiriéndose los otros apartados a los sistemas de frenado, dirección, suspensión, rodamiento, etc., mas no haciendo referencia al matafuego.

El [Decreto 779/95](#) reglamentó dichas condiciones de seguridad “que deben cumplir los vehículos clasificados y definidos en el



Artículo 28” indicando que deberán ajustarse a las exigencias que allí menciona.

Así, indica que “Todos los automóviles, microómnibus, ómnibus, camionetas y camiones (categorías M y N) deben proporcionar a sus ocupantes una adecuada protección en caso de impacto. A estos efectos se define como habitáculo al espacio a ser ocupado por el pasajero y el conductor” y dispone ciertos requisitos.

En el ap. 6.2. expresamente señala: “(...) b En lo referente al inciso f) del Artículo 40 - Requisitos para Circular-, se deberá cumplir: Para los matafuegos (extintores de incendio) a ser portados en los vehículos automotores, se requerirá que estos estén fabricados, sean mantenidos y se les efectúe el control de carga periódico conforme a las especificaciones de las normas IRAM y de acuerdo a las condiciones enunciadas seguidamente:

- En los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, con peso bruto total hasta 1.500 kg., llevarán como mínimo UN (1) matafuego de 1 kg. de capacidad nominal y potencial extintor de 3 B, con indicador de presión de carga.

- En los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, con peso bruto total hasta 3.500 kg., con capacidad hasta 9 personas sentadas incluyendo al conductor y los vehículos Categorías M2 con peso bruto total hasta 5.000 kg, con capacidad mayor a 9 personas sentadas incluyendo al conductor, llevarán como mínimo UN (1) matafuego de 2,5 kg de capacidad nominal y potencial extintor de 5 B, con indicador de presión de carga.

- En los vehículos de las Categorías M3, N2 y N3: con capacidad de carga mayor a 5.000 kg, llevarán como mínimo UN (1) matafuego de 5 kg. de capacidad nominal y potencial extintor de 10 B, con indicador de presión de carga.





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Si el vehículo está equipado con una instalación fija contra incendio del motor, con sistemas automáticos o que puedan ponerse fácilmente en funcionamiento, las cantidades que anteceden podrán ser reducidas en la proporción del equipo instalado. (...).

Para el aseguramiento de los matafuegos:

- Los matafuegos deberán ubicarse al alcance del conductor, dentro del habitáculo, exceptuándose de esta obligación a los matafuegos de más de UN KILOGRAMO (1 kg) de capacidad nominal.

- El soporte del matafuegos deberá ubicarse en un lugar que no represente un riesgo para el conductor o acompañante, fijándose de forma tal que impida su desprendimiento de la estructura del habitáculo, no pudiendo fijarse sobre los parantes del techo de la carrocería.

- El sistema de aseguramiento del matafuegos garantizará su permanencia, aún en caso de colisión o vuelco, permitiendo además su fácil liberación cuando tenga que ser empleado, debiendo ser metálico. Se prohíbe usar el sistema de abrazadera elástica para su sujeción. (...). “

Finalmente destaco dentro del Título V de la **LNT**, su **art. 30** que dispone los “**Requisitos para automotores**” indicando que “Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad: (...) o) Estar diseñados, contruidos y equipados de modo que se dificulte o retarde la iniciación y propagación de incendios, la emanación de compuestos tóxicos y se asegure una rápida y efectiva evacuación de personas.”

El **Decreto 7779/1995** reglamentó dicho artículo señalando lo siguiente: “los dispositivos de seguridad para los vehículos automotores deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos sin perjuicio de aquellos que la Norma IRAM respectiva incorpore: (...) o) En el diseño, la construcción y el equipamiento de los vehículos automotores, deberán preverse todas las condiciones de seguridad y protección que la Ley de



Tránsito, esta reglamentación y el Reglamento específico les determinen. Asimismo, se requerirá lo establecido en la Resolución S.T.N. 72/93 -"Inflamabilidad de los Materiales a ser utilizados en el interior de los Vehículos Automotores"-, o las Normas IRAM que se encuentren definidas y especificadas en relación a otros criterios técnicos extrínsecos interiores o exteriores, que los avances tecnológicos permitan comprobar."

De otro lado, el **art. 40 LNT** se encuentra inserto entre las disposiciones del **"TÍTULO VI. LA CIRCULACIÓN"**, más específicamente en el "Capítulo I. Reglas Generales".

El mismo establece los **"REQUISITOS PARA CIRCULAR"** e indica que "Para poder circular con automotor es indispensable:"

a) *Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente;*

b) *Que porte la cédula, de identificación del mismo;*

c) *Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el artículo 68, el cual podrá ser exhibido en formato papel impreso o digital a través de dispositivos electrónicos. (Inciso sustituido por art. 1° de la Ley N° 27.510 B.O. 28/8/2019)*

d) *Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos;*

e) *Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo en la presente ley;*

f) *Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas;*





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero;

h) Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino;

i) Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, so riesgo de aplicación del artículo 72 inciso c) punto 1;

j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos;

k) Que sus ocupantes usen los correaes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos.”

El **decreto 779/95** en lo pertinente ha regulado dicho art. 40 LNT del siguiente modo: *“REQUISITOS PARA CIRCULAR.— El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones previstas en el ANEXO 2 del presente. (...) f.1. El matafuego que se utilice en los vehículos debe estar construido según las normas IRAM correspondientes, debiendo ubicarse al alcance del conductor dentro del habitáculo, con excepción de los mayores a UN KILOGRAMO (1 kg) de capacidad. El soporte debe impedir su desprendimiento, aún en caso de colisión o vuelco, pero debe poder ser fácilmente liberado para su empleo y ubicarse en lugar que no cree riesgos, no pudiendo estar en los parantes del techo, ni utilizarse abrazadera elástica. Tendrán las siguientes características:*



f.1.1. Para los automotores de la categoría M1 y N1, un matafuego de las características dispuestas en el artículo 29 a) apartado 6.2.b de la presente reglamentación.

f.1.2. Los demás vehículos de la categoría M y N llevarán extintores con indicador de presión de carga, de las siguientes características: (...).

Si el vehículo está equipado con instalación fija contra incendio del motor, con sistemas automáticos o que puedan ponerse fácilmente en funcionamiento, las cantidades indicadas podrán ser reducidas en la proporción del equipo instalado.

El sistema de sujeción debe garantizar la permanencia del matafuego en el mismo, aún en caso de colisión o vuelco, sin impedir su fácil extracción en caso de necesidad.”

Hasta aquí se observa, claramente, que la obligación de proveer matafuegos tanto en la LNT como en su reglamentación dispuesta en el Decreto 779/1995, no se encuentra en cabeza de los fabricantes y/o importadores de vehículos.

De ningún modo se desprende del Decreto 779/95 reglamentario de la LNT en su redacción al momento de interposición de la demanda que se hubiera colocado la provisión e instalación de matafuegos a cargo de la accionada. La interpretación que hace Unión en este sentido contraría el espíritu de la reglamentación, en tanto es claro que al reglamentar el art. 29 el Decreto 779/95 indica “(...) *b En lo referente al inciso f) del Artículo 40 - Requisitos para Circular-*”, siendo muy cuidadosa la redacción en este sentido y coherente con lo dispuesto en la LNT.

Véase, a modo ejemplificativo, que al reglamentarse lo relativo a los neumáticos en el mismo art. 29 del Decreto 770/95, sí se ha indicado expresamente cuándo la obligación estaba en cabeza del fabricante (ap.





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

4.2.- “Los vehículos automotores deberán salir de fábrica equipados con conjuntos neumáticos que cumplan con los límites de carga, dimensiones y velocidades contenidas en las normas indicadas en el punto 4.1.”).

Por lo demás, significativa importancia reviste en la cuestión el Acta Acuerdo del 12.9.14 aprobada mediante la [Disposición 591/2014 de la ANSV](#)-. Ello así, en tanto la misma no solo ha sido invocada por la accionante junto con la ampliación de fundamentos de [fs. 116/117](#) y acompañado a [fs. 102/113](#) (Anexo IV), sino también por la accionada en oportunidad de contestar demanda a [fs. 138/146 vta.](#) (Anexo D). Dicha Acta Acuerdo fue suscripta entre el Ministerio del Interior y Transporte, el Ministerio de Industria, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Asociación de Fábricas de Automotores y la Cámara de Importadores y Distribuidores Oficiales de Automotores, “para la implementación de los ítems y/o medidas de seguridad de Ensayo de Impacto Lateral, el Sistema de Control de Estabilidad, el Retractor de los Cinturones de Seguridad Laterales Traseros, la Tercera Luz de Stop, y el Soporte de Fijación del Extintor —dentro del habitáculo—, conforme a lo que correspondiere según las categorías de vehículos establecidas en el artículo 28° del anexo I al Decreto N° 779/95 y en base a los criterios fijados para cada uno de ellos en la planilla que se adjunta como Anexo I del Acta que, como Anexo, forma parte constitutiva de la presente Disposición.” (art. 1).

Así, en la Cláusula Sexta del Acta Acuerdo del 21.9.14 se indicó: “LAS PARTES acuerdan, con relación al “Soporte Fijación de Extintor” para extintores de hasta UN (1) kilogramo, que su implementación dentro del habitáculo será obligatoria para los automotores cuyo peso bruto no supere los DOS MIL QUINIENTOS (2.500) kgs. Para los automotores desde UN MIL QUINIENTOS (1.500) kgs. de peso bruto hasta DOS MIL QUINIENTOS (2.500) kgs. de peso bruto, la implementación será obligatoria una vez que la Autoridad de Aplicación adecue lo establecido al respecto en el Decreto N° 779 de fecha 20 de Noviembre de 1995 y sus normas reglamentarias y complementarias.”

Sin embargo, mediante la [Disposición 635/2017 de la ANSV](#) del 21.12.17 se aprobó el Acta Acuerdo del 13.10.17 que en su cláusula



Octava dejó *“sin efecto, la obligación de incorporar el Soporte para Extintor y la provisión del Extintor, establecida en el Anexo I al ACTA ACUERDO de la ETAPA IV, suscripta con fecha 12 de setiembre de 2014 y aprobada por Disposición ANSV N° 591 de fecha 29 de setiembre de 2014. A tal fin, las empresas terminales e importadoras deberán indicar al usuario, a través de sus redes comerciales, el lugar del vehículo donde debe estar ubicado el extintor.”*.

De tal modo, la obligación de proveer los matafuegos en virtud de la Disposición 591/2014 de la ANSV -que en el caso de Kia comprendía únicamente a su modelo Picanto- fue suprimida tras la Disposición 635/2017. No obstante ello, con posterioridad el [Decreto 32/2018](#) del 10.1.18 sustituyó la reglamentación de los arts. 28, 29, 30 (inc. “o”) y 40 (inc “f”) de la LNT.

Así, el Decreto 32/2018 ha modificado la **reglamentación del art. 28 de la LNT** del Decreto 779/95 (“RESPONSABILIDAD SOBRE LA SEGURIDAD”) indicando que para poder ser librados al tránsito público “y autorizarse su comercialización”, todos los vehículos incluyendo expresamente a aquellos “de producción seriada y CERO KILOMETRO (0 KM)”, ya sean fabricados en el país o que se importen, además de contar con la respectiva “Licencia de Configuración de Modelo (LCM)” ya referida deberán contar con “la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) para los aspectos de emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas; emitidos por las respectivas autoridades competentes.” Así, se indica que “No se permitirá la comercialización de aquellos vehículos que no cuenten con la homologación de ambas licencias (LCM y LCA)” y se dispone que la clasificación de los vehículos se realizará de acuerdo a lo establecido en el Anexo, el que luce al final de la reglamentación.

Por otro lado, **la reglamentación del art. 29 LNT** (“Condiciones de seguridad”) del Decreto 779/95 fue sustituida por un texto en el que ya no se hace clara alusión a las “exigencias mínimas”. Así conforme la nueva redacción de la reglamentación del art. 29 LN instaurada por el Decreto 32/2018 dice: “Las condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos, se rigen por el presente artículo y se ajustarán a las





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

siguientes exigencias: (...) 6 (...) b) En lo referente al inciso f) del artículo 40 de la Ley N° 24.449 - “REQUISITOS PARA CIRCULAR”, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

Los matafuegos (extintores de incendio) que deben ser portados en los vehículos automotores tienen que fabricarse, mantenerse y su carga debe ser controlada en forma periódica de conformidad con lo establecido en las normas IRAM pertinentes, o normas internacionales aplicables y, en particular de acuerdo a las siguientes especificaciones:

Seguidamente, modificó en cada una de las categorías de vehículos los pesos y capacidad de extintor que deben contener los matafuegos y quitó las condiciones de “aseguramiento de los matafuegos” (ubicación, soportes, aseguramiento).

Por otro lado, reglamentó lo relativo al extintor “Para el transporte de mercancías y residuos peligrosos (...)” indicando que en dicho caso “El matafuego deberá ubicarse en el lugar indicado por el fabricante.”(...)”

Asimismo, dispuso que “Las medidas de seguridad adicionales a las contempladas en el Título V de la Ley N° 24.449, que disponga la Autoridad de Aplicación, tales como la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, el sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, el sistema de desgravación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, el apoyacabezas para todos los asientos, la provisión de chaleco o peto de alta visibilidad elaborado con materiales que sean retro-reflectantes para su utilización en caso de necesidad de descender al detener el vehículo en la vía pública de modo de asegurar su visibilidad ante los demás transeúntes y conductores, entre otras, se implementarán conforme los plazos que determine la Autoridad de Aplicación en acuerdo con las terminales e importadores de vehículos automotor radicadas en el país.” Destaco particularmente de este apartado que no menciona expresamente a los matafuegos.



Otra de las modificaciones del Decreto 32/2018 es la de la **reglamentación del art. 30 LNT**. Así, su nueva redacción, en lo que aquí interesa, dice “*REQUISITOS PARA AUTOMOTORES. Los dispositivos de seguridad para los vehículos automotores deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos, sin perjuicio de aquellos que las Normas IRAM / IRAM -AITA respectivas incorporen: (...) o) En el diseño, la construcción, el equipamiento de los vehículos automotores, y la Inflamabilidad de los materiales a ser utilizados en el interior de los mismos deberán preverse todas las condiciones de seguridad y de protección que determina la Ley N° 24.449 y su reglamentación.*” De este modo, ya no se hace expresa alusión a la Res. S.T.N. N° 72/93.

Finalmente, la **reglamentación del art. 40 LNT** conforme el Decreto 32/2018 indica: “*REQUISITOS PARA CIRCULAR.*” *El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impide continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones pertinentes*”, por lo que en relación a las sanciones ya no remite al Anexo 2 del Decreto 779/95.

Dentro de dichos requisitos también se especificó: “*(...) f) Que posea matafuego y balizas portátiles normalizadas, excepto los ciclomotores, motocicletas, triciclos, cuatriciclos livianos y cuatriciclos, en todos los casos no cabinados.*

*f.1. El matafuego que se utilice en los vehículos debe estar construido según las normas IRAM correspondientes, **debiendo ubicarse en el lugar indicado por el fabricante del vehículo.***” Seguidamente especificó las características de los matafuegos discriminando por categorías y mantuvo la redacción relativa a que “*El sistema de sujeción debe garantizar la permanencia del matafuego en el mismo, aún en caso de colisión o vuelco, sin impedir su fácil extracción en caso de necesidad.*”

d.1.5. Ciertamente, tal como se indica en la sentencia de grado, los arts 28, 29 y 30 LNT refieren a las condiciones de seguridad que deben contar los vehículos cuyo cumplimiento es colocado en cabeza del fabricante y/o importador para poder ser librados al tránsito.





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

En este caso, el art. 28 LNT refiere genéricamente a las *“condiciones de seguridad activas y pasivas”* y remite a los requerimientos contemplados en ese Capítulo I, “Modelos Nuevos”, inserto en el Título V, y ello de conformidad con *“las prestaciones y especificaciones contenidos en los anexos técnicos de la reglamentación”*.

De la cuidadosa lectura de la reglamentación a los artículos 28, 29 y 30 de la LNT vigente al momento de interposición de la demanda -esto en el Decreto N° 779/95- no se advierte la extensión interpretativa que pretende darle la accionante para deducir de allí la obligación de Kia de proveer los matafuegos con sus soportes y sujeciones debidamente instalados.

Y si bien el texto de dichos artículos fue modificado por el Decreto 32/2018 del 10.1.18 -destacándose incluso dentro sus fundamentos que la reglamentación había sido complementada por un número importante de normas acompañadas por los avances tecnológicos y productivos y que cubrió *“vacíos normativos que ameritan ser subsanados a efectos de dejar establecidos criterios de seguridad a los que deben sujetarse los nuevos modelos de vehículos a incorporar en la vía pública (...)”*- lo cierto es que del mismo tampoco se infiere la obligación pretendida por la accionante en relación a los matafuegos.

No debe incluso perderse de vista que recién a partir de la modificación a la reglamentación del art. 40 de la LNT instaurada por el Decreto 32/2018 la única obligación legal que posee el fabricante en relación al matafuego es que debe indicar el lugar donde debe ubicarse (confr. art. 40: f.1. Decreto 32/2018).

Un claro ejemplo que grafica lo que vengo diciendo -al que hace alusión la propia asociación accionante en sus agravios- es el uso de los correajes de seguridad. Véase que los mismos no solo se consignan como un requisito para circular contemplado en el art. 40 LNT -más precisamente el inc k) dice: *“Que sus ocupantes usen los correajes de seguridad en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos”*- sino que además la norma se refiere a los mismos específicamente en el art. 30



(“REQUISITOS PARA AUTOMOTORES. Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad: a) Correajes y cabezales normalizados o dispositivos que los reemplacen, en las plazas y vehículos que determina la reglamentación. En el caso de vehículos del servicio de transporte de pasajeros de media y larga distancia, tendrán cinturones de seguridad en los asientos de la primera fila”).

Y ello es así, como bien dice la accionante en un pasaje de sus agravios, *“por cuanto, la reglamentación no exige a los fabricantes o importadores la colocación de los matafuegos, a diferencia que si lo hace respecto de los sistemas de seguridad o los correajes de seguridad”.*

De otro lado, ninguna luz arroja sobre la cuestión la [Resolución 72/93](#) de la Secretaría de Transporte del 5.3.93, por cuanto la misma refiere a la *“inflamabilidad de los materiales destinados a ser utilizados en el Interior de los Vehículos Automotores”*, específicamente transporte público de pasajeros.

De este modo, reitero, es claro que los arts. 28, 29 y 30 LN -y sus disposiciones reglamentarias- insertos en el Título V de la LNT no mencionan específicamente al matafuego entre las obligaciones del fabricante y/o importador. Y ello, insisto, independientemente de que ello hubiera resultado deseable.

Asimismo, contrariamente a lo indicado por Unión, de la normativa reglamentaria tampoco se desprende la existencia de aquella obligación.

No pierdo de vista que estamos *“en presencia de exigencias mínimas” y por ende nada obsta a que los fabricantes puedan aumentar las mismas en torno a ofrecer vehículos dotados de mayores condiciones de seguridad*” (Piedecabras, Miguel Alberto, “Derecho de Tránsito. Ley 24.449 comentada, concordada y anotada”, tomo I, Santa Fe, Rubinzal-Culzoni, 2021, págs. 380,381). Pero ello no habilita a esta judicatura a forzar el texto





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

de la ley, diciendo lo que esta no dice, para establecerlo como un requisito obligatorio y/o como una fuente de obligación a cargo de fabricantes y comercializadores.

Lo dicho resulta coherente con lo informado en las presentes actuaciones por la Secretaría de Industria -autoridad competente en todo lo referente a la fiscalización de las disposiciones reglamentarias de los arts. 28 al 32 de la LNT-. En efecto, la entidad indicó que el art. 28 de la ley 24449 *“establece que todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser librado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de este capítulo, conforme las prestaciones y especificaciones contenidas en los anexos técnicos de la reglamentación. Para obtener la Licencia para Configuración de Modelo, la fábrica terminal o el importador deberá presentar una solicitud de acuerdo al procedimiento establecido en el Anexo P. El Decreto 779/95 establece que los vehículos nacionales, importados o armados en etapas, serán homologados siguiendo las Secciones I, II y III de dicho ordenamiento y la Secretaria de Industria otorgará la LCM conforme al modelo descripto en la Sección IV. Para otorgar la LCM se verificará que el vehículo cumple todos los requerimientos de seguridad activa y pasiva, emisiones contaminantes y ruidos vehiculares de acuerdo a lo establecido en la Ley 24.449 Artículos 28 al 33, y su reglamentación. Los planos de diseño y producción no constituyen un requisito exigible para la homologación de vehículos, (...)”* ([fs. 735/736, cuarto cuerpo](#)).

Por otro lado, es claro que el art. 40 LNT sí impone *“para poder circular con automotor”* la exigencia del matafuego. Mas si se examina detenidamente el texto, es claro que se dirige al automotor que esté circulando. De allí que la norma requiera, entre otras cuestiones, autorización para conducir, cédula del automotor, seguro obligatorio, placa de dominio o que regule la cantidad de ocupantes, aspectos que, ubicados allí metodológicamente en la legislación- resulta claro que no pueden estar destinado a los fabricantes y/o importadores de vehículos.



Así, recuerdo que no es regla hermenéutica aceptable la de presumir la inconsecuencia o imprevisión del legislador, ni la de considerar superfluos los términos utilizados en la norma, ni la de distinguir donde la ley no distingue (*Fallos* [343:140](#); [344:5](#), entre otros). Y es que cuando la ley emplea determinados términos, la regla más segura de interpretación es que no son superfluos sino que su inclusión se ha realizado con algún propósito, de allí que es deber del intérprete dar pleno efecto a la voluntad del legislador (*Fallos*: [347:632](#)).

d.1.6. Una consideración final se impone. Y tiene que ver con la necesaria vinculación de lo dicho con la seguridad jurídica.

Dado que la normativa y la reglamentación no le imponía a Kia la obligación de entregar los matafuegos debidamente instalados -lo que descarta la posibilidad de reprocharle incumplimiento-, debe concluirse que su costo tampoco resultaba siquiera previsible a fin de trasladarlo al valor de los automotores vendidos.

Me explico.

Sabido es que la *“norma actúa sobre la conducta a través de una operación intelectual (interpretación) destinada a procurar su recta inteligencia y a determinar la apreciación del interesado, es decir, actúa mediante una actividad destinada a hacerle saber si se encuentra o no en la condición (hipótesis o supuesto de hecho) prevista por la norma misma . La operación intelectual dirigida controlar si concurren en el caso los presupuestos de hecho de la norma o del precepto, determina, a través de la apreciación del interesado, la observancia de lo por ella estatuido en su conducta”* (Betty, op. Cit., págs., 100/102).

En este sentido debo recordar un fragmento de un voto del Ministro de la CSJN, el Dr. Rosatti: *“en el sistema capitalista contemporáneo, Estado y Mercado se necesitan recíprocamente; así el Estado demanda del Mercado los recursos económicos sin los cuales resultaría inviable para cumplir con sus cometidos fijados por la Constitución*





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

y las normas infraconstitucionales con aquella compatible, y el Mercado demanda del Estado el sostenimiento de reglas de juego que otorguen previsibilidad a los intercambios. La regulación estatal razonable constituye un indispensable instrumento de precisión para que el Mercado, en el proceso producción-consumo, (...) así la precisión genera un clima de seguridad en el cual los particulares conocen de antemano a qué reglas se sujetará la actuación de los gobernantes, de manera que la conducta de estos sea previsible y, en caso contrario, que haya quien, con potestad suficiente, pueda corregir el error y responsabilizar eficazmente al transgresor” (voto del Dr. Rosatti, en alusión al derecho al ambiente sano y equilibrado en “Edenor S.A. y otro c/ Buenos Aires, Provincia de s/acción declarativa de inconstitucionalidad, del 20.9.22, Fallos: [345:951](#)).

De modo que, tal como lo ha explicado Kemelmajer de Carlucci, la seguridad jurídica puede ser considerada como conocimiento, certeza y previsibilidad de las consecuencias. Y es que en el mundo de la ciencia “*el procedimiento habitual es el de deducir, subsumir, inferir, dentro de los antecedentes las consecuencias. O sea, de acuerdo con una norma, debe ser determinada una consecuencia. Los juristas nos movemos de acuerdo con las normas de las cuales resulta que dentro de porcentajes determinados, la solución será conforme a un grado de probabilidad normativa. Por eso, el sentido común afirma que no existe derecho establecido sobre arenas movedizas. El derecho exige una base de predicción*” (Kemelmajer de Carlucci, Aida, “La seguridad jurídica”, Revista del Derecho Comercial y de las Obligaciones, Año 31, Abril-junio 1998, Ediciones Depalma, págs. 207 y 208).

De allí que el presente caso debe contemplarse también desde una perspectiva economicista. Ello así, tal como he afirmado hace algún tiempo en un trabajo académico en coautoría, “*el análisis económico del derecho parte de la base de que el individuo es un ser racional, que aplica esa racionalidad al ámbito económico a fin de que guíe sus pasos en la asignación de recursos. En este sentido, la hipótesis de inicio de esta escuela es conocida como individualismo metodológico, entendido como “la suposición de que todos los hombres persiguen sus propios intereses, la mayoría de las veces egoístamente y que proceden racionalmente para la*



consecución de su objetivo" (Tevez, Alejandra N.- Souto, María Virginia, "Algunas reflexiones sobre la naturaleza y funciones del daño punitivo en la ley de defensa del consumidor", *RDCO* 2013-B-66).

Lo que quiero significar es que el accionar del proveedor se justifica -generalmente- desde un razonamiento económico. En efecto, el empresario a fin de adoptar una determinada decisión realizará de modo previo un estudio de costo-beneficio. Concretamente, evaluará cuál es el gasto que le demandará el cumplimiento de las disposiciones legales o administrativas que regulen la actividad, en contraposición al beneficio que ello le traerá aparejado. De alcanzar el proveedor un resultado que implique que tendrá que solventar mayores costos que las ventajas que obtendrá, desistirá de ajustar su conducta a las reglamentaciones vigentes. Ello pues la solución contraria le significará una erogación adicional, que implicará que el negocio no será redituable. Consecuentemente, decidirá —como política empresarial— no internalizar los costos y los trasladará fuera de su patrimonio, es decir, los externalizará. Así, las consecuencias negativas de la inserción del producto o servicio riesgoso, como ser los posibles daños a la salud y al bienestar de los consumidores, serán absorbidas por el mercado y, en particular, por algún consumidor (cfr. Tevez-Souto, op. cit).

Desde esta perspectiva, reitero que en el caso el costo de la obligación que Unión pretendió endilgarle a Kia no resultaba siquiera previsible para la compañía. Ello porque, insisto, la empresa no incumplió la normativa y/o reglamentación vigente, como se vio.

d.1.7. Finalmente, diré que no se advierte que Unión hubiera formulado un reclamo específico respecto de la falta u omisión de los deberes de información y seguridad por parte del proveedor.

Ciertamente, sí observo que fundamentó su pretensión ([fs. 56 y sigtes.](#)) indicando las consecuencias fácticas y jurídicas que pueden irrogarse al consumidor de adquirir un vehículo sin el matafuego debidamente colocado. Sin embargo, de esto no se sigue *per se* la obligación de Kia de proveer tal elemento.





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

No se ignora el deber de seguridad a cargo del proveedor en la LDC. Y es que el *“derecho del consumo procura garantizar la seguridad de los bienes y servicios que se introducen en el mercado, como una forma de tutelar el derecho a la salud y a la integridad física de los consumidores.”* (Tevez, Alejandra N., “El deber de advertencia en las relaciones de consumo”, TR LALEY AR/DOC/1265/2015). Sin embargo, de lo que aquí se trata es de establecer los alcances de ese deber en el marco de la puntual cuestión relativa a la endilgada obligación de provisión de matafuegos y sus accesorios.

Y ello, claro está, sin perjuicio de las consideraciones que se efectuarán más adelante en relación a la cláusula de exclusión de garantía, que fue objeto de una pretensión específica en tanto se solicitó expresamente se declare como no convenida.

d.2. Vigencia del Acta Acuerdo del 12.9.14, aprobada por la Disposición 591/2014 ANSV.

d.2.1. De su lado, cuestiona la demandada la condena respecto del modelo Picanto y la procedencia de los reintegros correspondientes.

Sostiene que erróneamente se computó el plazo de inicio de vigencia del Acta Acuerdo del 12.9.14, aprobada por la Disposición 591/2014 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial del 29.9.14.

Agrega que únicamente se encontró obligada a entregar los automotores de peso inferior a 1.500 kg con soporte, sujeciones y matafuegos, en el lapso corriente entre el 1.1.15 y el 22.12.17 inclusive; y que ello fue debidamente cumplido y acreditado en autos.

Que, consecuentemente con ello -afirma- se deben tener por cumplidas en su totalidad las obligaciones asumidas por KIA durante la operatividad de la Disposición 591/2014, contrariamente a lo resuelto por el magistrado de primera instancia.



d.2.2. Recuerdo que el *a quo* en relación con el inicio de vigencia de la disposición 591/214 indicó que *“la solución es sencilla, ya que, en la cláusula décima: “Las partes acordaron tener como fecha de inicio de vigencia de lo acordado en el presente Acta Acuerdo y sus Anexos I y II, el día del 2 de diciembre de 2013 (...). Por otro lado, la finalización de la previsión para cumplir con las pautas concertadas en el acta acuerdo del año 2014, cabe tenerla por producida el 22/12/2017, fecha en la cual, la disposición 635/2017 fue publicada en el Boletín Oficial.” Concluyó así “que la demandada únicamente se encontró obligada a entregar los automotores de peso inferior a 1.500 kg con soporte, sujeciones y matafuegos, en el lapso corriente entre el 02/12/2013 y el 22/12/2017, inclusive.”*

Anticipo que asiste razón a la defendida.

d.2.3. Como dije, la [Disposición 591/2014 de la ANSV](#) aprobó el Acta Acuerdo del 12.9.14 *“para la implementación de los ítems y/o medidas de seguridad de (...) el Soporte de Fijación del Extintor —dentro del habitáculo—, conforme a lo que correspondiere según las categorías de vehículos establecidas en el artículo 28° del anexo I al Decreto N° 779/95 y en base a los criterios fijados para cada uno de ellos en la planilla que se adjunta como Anexo I del Acta que, como Anexo, forma parte constitutiva de la presente Disposición.”* (art. 1.; este resaltado -y los siguientes- no constan en la versión original).

La cláusula SEXTA del Acta Acuerdo del 12.9.14 dispuso el *“Soporte Fijación de Extintor” para extintores de hasta UN (1) kilogramo, que su implementación dentro del habitáculo será obligatoria para los automotores cuyo peso bruto no supere los DOS MIL QUINIENTOS (2.500) kgs. Para los automotores desde UN MIL QUINIENTOS (1.500) kgs. de peso bruto hasta DOS MIL QUINIENTOS (2.500) kgs. de peso bruto, la implementación será obligatoria una vez que la Autoridad de Aplicación adecue lo establecido al respecto en el Decreto N° 779 de fecha 20 de Noviembre de 1995 y sus normas reglamentarias y complementarias.”*

Así, en la Cláusula PRIMERA se dispuso: *“A efectos de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 29 de la Ley N° 24.449 —según*





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

el párrafo incorporado por el artículo 29 de la Ley N° 26.363— y su normativa reglamentaria y complementaria, se acuerda incorporar en la Etapa IV la implementación de los ítems o aspectos de seguridad que se detallan en la planilla que se adjunta como ANEXO I de la presente ACTA ACUERDO, conforme a las fechas, categorías y normativas internacionales que les sean de aplicación o de referencia, con las aclaraciones respectivas en cada caso”.

Ahora bien. Las partes acompañaron el texto completo del acta junto con su anexo I ([fs. 102/113](#), [fs. 116/117](#) [fs. 138/146 vta](#)). En dicho Anexo I se consigna “Implementación ítem de seguridad art. 29 del Anexo 1 del decreto N° 779/95, decreto N° 1716/08) - Cuarta etapa” y en la columna, aplicable para las categorías M1 y N1, indica “Soporte fijación Extintor (dentro del habitáculo)” Será obligatoria su implementación en todos los vehículos de hasta 2.500 kgs. de peso bruto, a partir del 1° de enero de 2015 (*), y de acuerdo a las condiciones y requisitos que establezca la ingeniería de cada empresa productora e importadora. La provisión de los extintores que será responsabilidad de las terminales e importadoras, deberá ser previa al libramiento al tránsito de los vehículos a través de las redes comerciales.”

Ello así, el asterisco indicado representa que “Solo alcanzará a los vehículos de hasta 1.500 kgs. de peso bruto, de acuerdo a lo establecido inciso f) del artículo 40 y punto 6.2.b. del artículo 29, ambos del Anexo 1 al Decreto N° 779/1995. Para los automotores de más de 1.500 kgs. de peso bruto y hasta 2.500 kgs. de pe (sic.) exigencia de la fijación de soporte para extintor, para extintores de hasta UN (1) kilogramo, será obligatoria una vez que la Autoridad de Aplicación adecue lo establecido al respecto, en el Decreto N° 779/1995 y normas complementarias”.

Juzgo entonces que la normativa resultó clara al establecer que con relación a los automotores de hasta 1.500 kg. de peso bruto (en tanto no se desprende que para los de peso superior y hasta los 2.500 kg. se haya dictado la adecuación normativa que se refiere), entró en vigencia el 1.1.15.



Ello así, dado que su alcance particular se encontró debidamente especificado en el cuadro identificado como Anexo 1 al que remitió la propia normativa, no resulta aplicable en dicho aspecto la cláusula décima que indicó como *“fecha de inicio de vigencia de lo acordado en el presente Acta Acuerdo y sus Anexos I y II, el día del 2 de diciembre de 2013.”*

d.2.4. La interpretación que postulo en relación a la vigencia del Acta Acuerdo se corresponde, además, con la observancia de la misma no sólo por la accionada y sus concesionarias sino también por las otras fabricantes y/o importadoras de vehículos en el país.

De ello da cuenta lo informado por Autopremium a [fs. 630](#), quien indicó que *“NO ES obligación de los importadores colocar matafuegos en los automóviles a comercializar y que en septiembre del 2014, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) aprobó la Disposición N° 591, estableciendo mediante la misma la obligatoriedad de instalación de un extintor en todos los vehículos OKM a partir del 01/01/2015.”* Agregó que *“frente a dicha disposición se manifestaron enérgicamente la Asociación de Fabricantes (ADEFA) y la Cámara de Importadores (CIDOA), logrando que la referida reglamentación fuese revisada, ajustando la exigencia dispuesta a los vehículos cuyo Peso Bruto (Peso Neto del vehículo vacío + Peso de los fluidos (combustible, aceites, refrigerante) + Peso de los pasajeros) sea inferior a los 1.500 kgs.”* Y que *“En el marco de dicha disposición, el único vehículo alcanzado por la misma y comercializado por KIA era el Picanto.”* Informó también que *“Con fecha 13/10/2017, se firmó un Acta Acuerdo entre el Ministerio de Transporte, Ministerio de Producción, ANSV, ADEFA Y CIDOA, teniendo como punto principal la misma la eliminación de la exigencia previamente referida, conforme surge de la Cláusula 8 de dicha acta. No obstante lo allí resuelto, se pone en conocimiento de V.S que KIA continúa comercializando el vehículo Picanto con el matafuego incluido.”*

En idéntico sentido se pronunció Car Bureau a [fs 676](#), mientras que Alpina Motors ratificó el inicio de entrada en vigencia el 1.1.15 a [fs. 639](#).





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Agrego que otros proveedores de vehículos se han manifestado en la misma línea.

Véase la respuesta de Honda Motors a [fs. 643](#) que señaló : “*mi mandante no fabrica ni importa actualmente vehículos de ningún tipo con matafuegos incluido, en tanto que conforme lo dispuesto por el Acta Acuerdo de fecha 13 de octubre de 2017, aprobada mediante la Disposición 635/2017 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se dejó sin efecto la obligación de incorporar el soporte para extintor y la provisión del extintor, que hubiera sido establecido en la Cláusula Sexta y el Anexo del Acta Acuerdo de la Etapa IV, suscripta con fecha 12 de Septiembre de 2014, suscripta entre el Ministerio del Interior y Transporte, el Ministerio de Industria, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ADEFA Y CIDOVA*”.

Asimismo, Toyota a [fs. 674/676](#) en referencia a la cláusula OCTAVA del Acta Acuerdo aprobada el 13.10.17 dijo que “*dispuso dejar sin efecto "la obligación de incorporar el Soporte para Extintor y la provisión del Extintor, establecida en el Anexo I al ACTA ACUERDO de la ETAPA IV, suscripta con fecha 12 de septiembre de 2014. A tal fin, las empresas terminales e importadoras deberán indicar al usuario, a través de sus redes comerciales, el lugar del vehículo donde debe estar ubicado el extintor", eliminándose del Anexo I del Acta, la columna referida a la medida de seguridad relativa la colocación del "Soporte fijación extintor dentro del habitáculo. (...) Es decir, la obligación solo alcanzaba a los vehículos de hasta 1.500 kg de peso bruto (art. 40 inc. F. y punto 6.2 del art. 29, ambos del Anexo I al Dto. N 779/95), ya que para los automotores de entre-1.500 kg y 2.500 kg de peso bruto, la exigencia de la fijación de soporte para extintor, para extintores de hasta 1 kg, sería obligatoria una vez que la autoridad de aplicación adecuara lo establecido al respecto en el dto. N° 779/95 y normas complementarias. (...)*”.

En el mismo sentido, a [fs. 995](#) Ford informó: “*1) Ford Argentina S.C.A cumplió con la obligación asumida de proveer mediante sus concesionarios, el Soporte y el extintor a los vehículos de hasta 1.500Kg. de peso, desde el 1/1/2015 hasta el 21/12/2017, para los vehículos OKM del modelo Ford Ka, en todas sus versiones. 2) A partir del 1/1/2015 conforme*



lo dispuesto en la Disposición 591/2014 dictada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial del Ministerio del Interior y Transporte de fecha 29/9/2014, la cual homologó el Acta Acuerdo de fecha 12/9/2014. Para los vehículos 0Km hasta los 1.500 Kg que se importen o fabriquen a partir del 1/1/2015. El 21/12/2017 se dictó la Disposición 635-E/2017 que aprueba el Acta Acuerdo suscripta el 13/10/2017, entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Producción, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Asociación de Fábrica de Automotores y la Cámara de Importadores y Distribuidores Oficiales de Automotores. Esta disposición deja sin efecto la obligación de proveer extintores y soportes. (...).”

Mientras que Volkswagen señaló a [fs. 758](#) que “No fabrica ni comercializa vehículos con matafuegos incluido”.

d.2.5. Finalmente, destaco que el cumplimiento de la obligación en cuestión respecto del modelo Picanto (único alcanzado por el Acta Acuerdo) resulta suficientemente acreditado a la luz de la prueba producida.

En efecto, tal conclusión surge no sólo de la constatación notarial acompañada por Kia en oportunidad de contestar demanda (anexo E, [fs. 146/156 vta.](#)) sino de lo informado por Autopremium a [fs. 630](#), Car Bureau a [fs 676](#) y la proveedora de Matafuegos Gefco Argentina a [fs.ds 741/743](#). Y fue corroborado además por el experto contable a [fs. 799/802](#).

Así, tanto el hecho de la vigencia y el cumplimiento del Acta Acuerdo en el periodo comprendido entre el 1.1.15 al 13.10.17 por parte de Kia, luce incluso reconocido por la accionante en su alegato de [fs. 1042/1074](#) (p.38) . Véase que dijo allí, textualmente: “*En definitiva, de la prueba producida quedó acreditado que durante el período de prescripción y hasta el presente, Kia Argentina comercializa los vehículos que importa sin provisión de matafuegos, soportes y sujeciones reglamentarios, a excepción del modelo Picanto entre los años 2015 y 2019.*”.

d.2.6. Por ello, corresponde en este aspecto receptar la queja de Kia y establecer que el periodo por el que se encontró obligada a





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

proveer los vehículos con los matafuegos debidamente instalados se extendió únicamente desde el 1.1.15 al 13.10.17.

O, dicho de otro modo: acreditado el cumplimiento del Acta Acuerdo del 12.9.14 durante el periodo indicado en relación al único modelo alcanzado por la misma -el Picanto-, cabrá modificar este aspecto del veredicto de grado y tener por cumplida en su totalidad la obligación impuesta a Kia por la Disposición 591/2014 del ANSV.

Ello así, se dejará sin efecto la condena a la demandada a “ i) *proveer el matafuegos reglamentario homologado según normas IRAM, con sus sujeciones instaladas y los soportes a todos aquellos sujetos que hayan adquirido automotores marca KIA modelo “Picanto” –durante el período 02 /12/2013 hasta el 09/12/2014- y no hayan colocado ese instrumental por sus propios medios;*” y ii) *“reintegrar las sumas erogadas en concepto de colocación de soportes, sujeciones y matafuego reglamentario a todos los sujetos que hayan adquirido automotores KIA modelo “Picanto” –desde el 02/12/2013 hasta el 09/12/2014-, con más intereses (...).”*

d.3. La pretendida obligación en los ordenamientos jurídicos provinciales y en la CABA.

d.3.1 La asociación accionante se agravia (quinto agravio) porque -según aduce- se efectuó una interpretación contraria al régimen federal y a las facultades no delegadas de la LNT, en particular los arts. 1, 2 y 30 LNT, y que la ley 3.882 de la CABA determina que queda en cabeza de los proveedores la obligación de proveer los matafuegos dentro del habitáculo de manejo, ubicado en forma fija, segura y de fácil utilización, según lo previsto por la Ley 24.449.

Destaca que la Constitución Nacional legitima la actuación del gobierno central en la regulación del tránsito interjurisdiccional y que de ello se deriva como lógica consecuencia que dentro de la órbita de sus propias jurisdicciones las provincias y la CABA mantienen para sí el pleno ejercicio de la facultad de regulación propia en materia de poder de policía.



Argumenta que la plena integración y participación en el Sistema Nacional de Seguridad Vial aprobado en el Decreto Nacional N° 779/95, modificado por el Decreto 32/2018, no es más que el resultado de esa integración en la que se respetan las pautas fijadas por la LNT, sin perjuicio de establecer regulaciones específicas que habrán de ser aplicadas a quienes circulen con sus vehículos en el ámbito territorial de la CABA.

Refiere que el propio Congreso Nacional, al sancionar la LNT, reconoció que se trata de una materia que debe ser regulada por las provincias en ejercicio de su poder de policía, caso contrario no hubiera invitado a las autoridades locales a adherir a su régimen (arts. 1° y 91).

Precisa que aunque la ley federal nada prescribe respecto de la forma jurídica que debe tener la adhesión, es claro que dicha facultad pertenece a la legislatura por tratarse de una materia reservada (arts. 1, 5, 14, 19, 28, 121 y 122 de la CN y 1, 2, 10, 25, 57 y 103 inc. 13 CBA) y que al adherir, las provincias pueden agregar requisitos, siempre que no contraríen el espíritu de la ley.

Puntualiza que la autoridad local puede disponer exigencias distintas a las de la ley nacional, incluso dictar normas exclusivas, accesorias a la ley nacional y referidas al tránsito.

Destaca que si la LNT no dispusiera la provisión de matafuegos a cargo del proveedor -lo que descarta- la autoridad local está autorizada a disponer más exigencias que la LNT, siendo que lo que no podría hacer es trazar un piso más bajo que la LNT.

Indica que la norma local es una manifestación de la plena integración normativa, que respeta las pautas fijadas por la Ley Nacional y establece una regulación específica en un punto que el legislador local pudo considerar oscuro en la Ley Nacional y que está referida al tránsito puesto que, contar con matafuego en el vehículo es una condición de circulación en la vía pública impuesta por la LNT.





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Precisa que la LNT establece el piso mínimo en los sistemas de seguridad activa y pasiva de los fabricantes, y que el mismo siempre puede ser elevado por los propios fabricantes quienes de hecho lo hacen al establecer diversas categorías dentro de los modelos que fabrican, importan y/o comercializan.

Añade que las leyes 3882 de CABA, 6082 de Mendoza y 8560 (complementada por el Decreto 318/2007) de Córdoba, fueron dictadas en virtud de las facultades no delegadas, son perfectamente constitucionales, aplicables y no requieren de reglamentación para su vigencia, siendo que las características y especificidades de los distintos tipos de matafuegos en orden a los pesos y características de los vehículos están más que previstos en la propia reglamentación de la LNT.

Agrega que el valor constitucional de seguridad no puede quedar supeditado a una eventual mora en la reglamentación y que más allá de la jurisdicción la demanda debe prosperar al no haber dudas acerca de la progresividad del derecho que debe tender hacia una mayor protección de los consumidores y por ende servir de matriz interpretativa para su aplicación en todas las jurisdicciones.

Adelanto que la queja será desestimada.

d.3.2. Liminarmente habré de indicar que la pretensión de la accionante resulta inadmisibles en tanto la suya no es la interpretación que cabe efectuar en virtud de lo previsto en los arts. 1, 2, 91 de la [LNT](#).

Me explico.

Dispone el **art. 1 LNT**: “ÁMBITO DE LA APLICACIÓN. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales.



Asimismo, el **art. 2 LNT** en su texto vigente al momento de interposición de la demanda, y con las salvedades que se indicarán a continuación en relación a sus modificación instaurada mediante ley N° 27.445 (B.O. 18.6.18), dice: **“COMPETENCIA.** *Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales provinciales y municipales que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.*” Cabe destacar que con la modificación del año 2018 mencionó expresamente a la “Ciudad Autónoma de Buenos Aires”.

El texto sin modificaciones continuaba diciendo *“El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asimismo, podrá asignar las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a Gendarmería Nacional y otros organismos existentes, sin que el ejercicio de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales.”*

Esta última oración fue sustituida con posterioridad por el texto de la ley 27.445 que asignó definitivamente *“las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.”* Asimismo, determinó que *“La Gendarmería Nacional y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tendrán a su cargo la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional.”* Por último, facultó *“a la Gendarmería Nacional y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a actuar de manera complementaria con los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires afectados a las tareas de prevención y control de tránsito, conforme a los convenios que a tales efectos se suscriban con las jurisdicciones.”*

Seguidamente -y esto resulta dirimente- dispone que *“La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo*





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

*impongan fundadamente, específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, **siempre que sean accesorias a las de esta ley** y se refieran al **tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.*** La norma modificada precisa que aquella “autoridad” a la que se refiere es la “local” y agregó un párrafo que dice: “Las exigencias aludidas en el párrafo anterior en ningún caso podrán contener vías de excepción que impliquen un régimen de sanciones administrativas o penales más benigno que el dispuesto en la presente ley y su reglamentación.”

Finalmente, indica el art. 2 -y esto también es muy importante- que “Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su **unicidad** y garantizando la **seguridad jurídica del ciudadano**. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.”

Por último, destaco que el **art. 91 LNT** invita a las provincias a “adherir íntegramente a esta ley (Títulos I a VIII) y sus reglamentaciones, con lo cual quedará establecida automáticamente la reciprocidad”; “establecer el procedimiento para su aplicación, determinando el órgano que ejercerá la Autoridad del Tránsito en la Provincia” e “integrar el Consejo Federal de Seguridad Vial”, entre otras cuestiones.

d.3.3. Es claro que los artículos reproducidos excluyen la posibilidad de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de dictar normativa que imponga exigencias adicionales a las requeridas por la LNT y sus reglamentaciones.

Así, se ha sostenido que “la propia ley nacional prevé el mecanismo de la adhesión provincial a sus cláusulas (arts. 1º y 91) y, en lo sustancial, consideramos que las provincias deben adherir, más allá de algunas reservas que sobre su texto puedan formular y salvar. La uniformidad normativa se impone en esta materia (habida cuenta de su aperturismo) como una exigencia del sentido común, para evitar que un



conductor se vea sorprendido –en su pacífica invasión territorial a una jurisdicción– con exigencias desconocidas y probablemente imprevisibles en su lugar de origen. Éste es uno de aquellos temas en los que se requiere un federalismo de concertación antes que dualista, de modo que las normas reguladoras del tránsito y sus pautas de aplicación y juzgamiento sean razonablemente uniformes en todo el país.” (Rosatti, Horacio Daniel, “La Ley 24.449 y la unificación normativa” en Mosset Iturraspe, Jorge *Accidentes de tránsito*, Santa Fe, Rubinzal Culzoni, 2021, pág. 140).

Como se ha indicado, *“la dispersión (por un lado) y la acumulación (por el otro) normativa, en materia de tránsito, ha sido un obstáculo para su correcto conocimiento y aplicación y por ello es importante resaltar la necesidad de un sistema uniforme, claro y preciso y en lo posible conocido por todos”* (Piedecasas, Miguel Alberto, “Derecho de Tránsito. Ley 24.449 comentada, concordada y anotada”, tomo I, Santa Fe, Rubinzal-Culzoni, 2021, págs. 32).

Y es que lo que la LNT permite regular a las provincias se rige por la excepcionalidad y atiende especialmente a circunstancias particulares de tiempo y lugar. De allí que se han ejemplificado los supuestos de uso de cadenas y/o luces especiales en zonas de nieve, estacionamiento temporario en lugares normalmente prohibidos a efectos de permitir el correcto aseo de las calles, etc. (Rosatti, op. cit., pág. 141).

Ello así, no puede otorgarse fuerza obligatoria a las leyes provinciales invocadas por la accionante -tales como las N° [6.082](#) del 28.10.93 de Mendoza (art. 40), N° 8.560 (t.o. 2004 por ley 9169) de Córdoba (art. 31 acápite p) y Decreto 318/2007 o bien la N° [3.882](#) de la CABA-. Ello, en tanto su regulación no obedece a una situación que amerite un tratamiento especial en la legislación local sino que eventualmente el mismo riesgo (evitar la propagación de incendio) acontece de igual manera en todas las áreas del país.

d.3.4. Párrafo aparte merece la [Ley de CABA N° 3.822/2011](#) del 8.9.11 referida a la “*Comercialización de Vehículos*”. *Requisitos de Entrega*” cuyo marco de aplicación se pretende para “*todo vehículo O KM o*





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

usado que se comercialice en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires” y dispone que el mismo “se entregará conforme a los requisitos que dispone la presente Ley, según corresponda”(art. 1).

En el “TITULO II. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD BÁSICO” el art 2 de la referida ley dispone que “La unidad se entregará provista del siguiente equipamiento de seguridad básico. 1.- Dentro del habitáculo de manejo, ubicado en forma fija, segura y de fácil utilización: 1.1.- Un matafuego de 1Kg., según lo previsto por la Ley 24449; con certificación de organismo competente autorizado. 2.-En el interior del habitáculo o baúl, ubicados en forma fija y de fácil utilización 2.1.- Balizas portátiles normalizadas, según lo previsto por la Ley 24449. 2.2.- Botiquín de primeros auxilios. 2.3.- Dos chalecos reflectantes ajustables a diversas tallas. 3. Cualquier requisito que dispongan las leyes Nacionales de Tránsito 24449 y 26363 en el futuro, o las que las reemplacen y/o que se disponga por vía reglamentaria.”.

A las consideraciones efectuadas en los apartados anteriores debo agregar, en primer lugar, que dicho artículo recibió el veto parcial y fue propiciada la sanción por la Legislatura de la Ciudad (v. [resolución N° 375/2011 del 24.11.11](#), publicada en el Boletín Oficial del GCBA N° 3821 del 28.12.21 en la que se insistió la sanción de la Ley. 3.822).

Ello así, al igual que el *a quo*, considero decisivos los fundamentos expuestos en el [Decreto 519/2011 del 30.9.11](#) publicado en el Boletín Oficial del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N° 3765 del 7.10.11. De ellos se extrae, textualmente, lo siguiente: “Que los requisitos y condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos en general se encuentran regulados por la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449; Que al incorporar la obligatoriedad de entrega de elementos no exigidos por la legislación nacional en toda operación de compraventa de vehículos -usados o 0 KM, se trate o no de actos de comercio- el proyecto de Ley bajo análisis avanza sobre cuestiones de Derecho Privado, ajenas a la competencia legislativa de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires conforme lo prescripto por el artículo 75, inciso 12, de la Constitución Nacional (...)”



En segundo lugar, y más allá de cualquier otra consideración, la facultad de legislar en dicha materia no fue expresamente reservada por la CABA en oportunidad de adherir a la misma mediante [Ley 2148/2006](#) y la [Ley 3134/2009](#).

Todo ello me lleva a concluir en la desestimación de la queja de la Unión.

e. Exclusión de garantía.

e.1. Afirma Kia que resulta *ultra petita* la decisión de tener por no convenidas las cláusulas relativas a la exclusión de garantía por la colocación de los soportes, sujeciones y matafuegos sobre la totalidad de los automotores que comercializa KIA.

Por un lado, destaca que las causales de caducidad de la garantía están expresamente previstas en el Manual de Garantía y Mantenimiento que se entrega a los usuarios que acompañó en el Anexo F y que en ninguna de ellas se hace referencia los matafuegos y sus soportes.

Indica que es imposible de antemano contemplar si los eventuales supuestos de caducidad de la garantía pueden obedecer a una incorrecta y/o defectuosa colocación de matafuegos realizada por un tercero ajeno a su parte y que en ningún momento se prevé como causal de caducidad de la garantía la instalación de las sujeciones del matafuego. Precisa que tampoco puede ello interpretarse o inferirse, puesto que no surge expresamente de las causales.

Por otro lado, destaca que de un detenido análisis de la pretensión esgrimida por la actora, se advierte que la petición es que se consideren como no convenidas las causales de exclusión referidas a las modificaciones en el automotor si se tratase de aquellas derivadas de la instalación de las sujeciones para el matafuego. Precisa que la accionante sólo reclamó que se tengan por no convenidas “*respecto de aquellos usuarios comprendidos en el punto anterior y que aún se encuentren dentro*





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

del período de garantía otorgado por la fábrica". De allí que, en su visión, el *a quo* violó el principio de congruencia (Cpr. 34:4, 163:6 y CN 18).

Adelanto que la respuesta negativa se impone.

e.2. Recuerdo que el *a quo* hizo lugar parcialmente a la demanda promovida por Unión y tuvo por no convenidas las cláusulas relativas a la exclusión de garantía por la colocación de los soportes, sujeciones y matafuegos de la totalidad de los automotores que comercializa Kia, y respecto de aquellos casos donde la garantía aún se encuentre vigente impuso a la demandada se abstenga de rechazar el servicio, en caso de que sea necesaria una reparación ([considerando 6.5](#)).

Desde esta óptica comenzaré el análisis transcribiendo la cláusula cuestionada denominada de "*garantía limitada anti-perforación*" inserta en el Manual de Garantía acompañado en oportunidad de contestar demanda por la accionada (Anexo "F" [fs. 158/166](#)).

Así, dispone: "*Kia garantiza que los paneles de la hoja metálica original de su vehículo Kia nuevo están libres de defectos de material o errores de fabricación que puedan causar una perforación (es decir, cualquier orificio de la carrocería) atribuible a la corrosión. Esta garantía está sujeta a las siguientes condiciones. Un distribuidor oficial Kia reparará o sustituirá cualquier panel de la hoja metálica original sin coste alguno para usted siempre que, habiendo sido utilizado en condiciones normales, muestre alguna perforación atribuible a la corrosión originada por defectos de material o errores de fabricación.*" Para ello establece un período de garantía de 36 meses a partir de la primera fecha de servicio o 100.000 kilómetros, lo que ocurra en primer lugar.

Seguidamente aclara "*Lo que no cubre*" e indica:

"- Cualquier perforación debida a la corrosión del vehículo Kia causada por residuos industriales, accidentes, daños, uso indebido, alteraciones del vehículo o carga nociva o corrosiva en el vehículo Kia.



- Cualquier perforación debida a la corrosión del vehículo Kia que no resulte de un defecto material o de mano de obra, sino de la falta de mantenimiento del vehículo Kia de acuerdo con los procedimientos especificados en el párrafo 9 (“Sus responsabilidades”) de este Manual de garantía y el Manual del Propietario que le ha sido entregado con su vehículo Kia.

- Cualquier perforación debida a la corrosión de un componente del vehículo Kia que no sea un panel de la hoja metálica original. (...).

- Defectos o averías derivadas del uso de nuevos componentes que no hayan sido vendidos o autorizados por Kia, o componentes usados, o los daños resultantes a componentes o sistemas asociados. (...)”

e.3. Sabido es que en los contratos de adhesión como el aquí analizado, una de las partes -generalmente un empresario mercantil o industrial que realiza contrataciones en masa- establece contenidos prefijados y uniformes para todos aquellos negocios que sean de un determinado “tipo”.

En estos casos, la celebración de los contratos no va precedida por una negociación entre las partes sobre su posible contenido; antes bien, sus cláusulas deben ser pura y simplemente aceptadas por el cocontratante (Farina, Juan M., “Contratos Comerciales Modernos”, y doctrina allí cit, Ed. Astrea, 1993, pág. 71).

En tal sentido, es conocida la jurisprudencia que sostiene que las cláusulas de los contratos de adhesión, en caso de duda, deben interpretarse en favor del adherente, quien no intervino en la redacción (cfr. esta Sala, “Gaglianone Ana María c/ Ford Credit Compañía Financiera SA s/ sumario” del 5.07.10; en igual sentido, Sala C, “Plan rombo s/ Den Luz





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Divina Clara de Cacace (IGJ)", del 26.3.97; Sala E, "Gis Electrónica SC c/ Crédito Dinámico SA" del 17.9.85; Sala B, "Odriozola Belén Pedro C/ Optar SA s/ sumario", del 15.4.93, entre muchos otros).

Así pues, rige en este tipo de convenios con cláusulas seriadas, el principio "*contra proferentem*", de conformidad con lo dispuesto por los ars. 961, 968, 1061, 1063 ss. y conc. CCCN y más específicamente en el art. 987 CCCN, aplicable en tanto régimen más favorable para el consumidor (art. 7 *in fine* del CCCN), lo que incluso con anterioridad a la entrada en vigencia del código unificado ya se desprendía de la interpretación de los arts. 3, 37 y 38 de la LDC..

Súmese a ello que la LDC. en su art. 37 expresa que son abusivas "*las cláusulas que desnaturalicen las obligaciones o limiten la responsabilidad por daños*" (inc. a) y las que "*importen renuncia o restricción de derechos del consumidor o amplíen los derechos de la otra parte*" (inc. b).

En idéntico sentido se observan las disposiciones contenidas en el art. 988 inc. a y b CCCN, que resultan aplicables en los contratos de consumo en virtud de la remisión expresa que hace el art. 1117 CCCN.

Por otro lado, el CCCN. en su art. 1743 establece que "*Son inválidas las cláusulas que eximen o limitan la obligación de indemnizar cuando afectan derechos indispensables, atentan contra la buena fe, las buenas costumbres o leyes imperativas, o son abusivas*".

Tal como fuera sostenido, en referencia a la LDC. 37 "*Esta previsión considera abusivas las cláusulas que limiten la responsabilidad por daños que le incumbe al proveedor, tanto por el incumplimiento de la prestación principal (art. 10 bis) como de la obligación de seguridad (art. 5), y también los supuestos de daños ocasionados por vicio o riesgo de la cosa o del servicio (art. 40). Estas cláusulas, que podemos llamar de no responsabilidad, parten de la idea de que el deudor de una prestación se exonera de reparar los daños que una ejecución imperfecta o una*



inejecución pudiera causar a la persona, a los bienes o a los intereses patrimoniales de su cocontratante. El proveedor, en uso de su poder de negociación, introduce en el contrato cláusulas en las cuales se desvían los riesgos relacionados con el contrato concluido y, en apartamiento del derecho subjetivo, hace recaer los riesgos en forma total o parcial sobre el consumidor" (Picasso-Vázquez Ferreira -Directores-, "Ley de Defensa del Consumidor comentada y anotada", T. I parte general, Ed. La Ley, 2009, pág. 450).

Sobre la base de la referida normativa se ha concluido que *"Si no existe norma que disponga la limitación de la responsabilidad, la cláusula que así lo determine será siempre abusiva"* (Chamatropulos, Demetrio Alejandro, "Estatuto del consumidor comentado", T. I, Ed. La Ley, 2016, pág. 25).

Se dijo además que *"en puridad, la cláusula será abusiva tanto cuando se modifique las normas supletorias aplicables al contrato consagrando obligaciones que coloquen al consumidor en peor situación que la prevista en esas mismas normas, como también cuando la previsión contractual contrarie los derechos del consumidor contemplados en el ordenamiento legal"* (Picasso-Vázquez Ferreira, obra cit. pág. 451).

Tras el precedente abordaje normativo y doctrinario, no puedo más que coincidir con el *a quo* en cuanto concluyó que *"los manuales aportados por la accionada refieren que ésta no cubre la perforación debida a la corrosión del vehículo KIA"* y que *"La amplitud y vaguedad en la redacción de las cláusulas dedicadas a las exclusiones –o a lo que no cubre KIA- vulneran el derecho de los consumidores consagrado en los arts. 4 y concordantes de la LDC (...)"*.

e.4. Desde otra óptica, observo que la accionante reclamó que *"A aquellos usuarios que hubieren instalado las sujeciones, se le restituya los gastos efectuados, estimados en el valor actual de la adquisición de los elementos (matafuegos, soportes, sujeciones, tornillería, etc.) con más la instalación"* (punto 3). Y continuó su pretensión: *"Respecto de aquellos*





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

usuarios comprendidos en el punto anterior y que aún se encuentren dentro del período de garantía otorgado por la fábrica, se consideren como no convenidas las causales de exclusión referidas a las modificaciones en el automotor, si se tratase de aquellas derivadas de la instalación de las sujeciones para el matafuego.” (punto 4, fs. 46 vta).

Ello así en relación a la alegada violación del principio de congruencia, aun en el caso de considerarse que la accionante reclamó únicamente respecto a aquellos usuarios que hubieran instalado los matafuegos con las sujeciones, en tanto el contenido de la cláusula de exclusión de garantía es lo suficientemente amplio que eventualmente puede ser invocada por la accionada la caducidad frente a la colocación de los matafuegos del vehículo -descartada la obligación de las terminales de informar adecuadamente a los adquirentes de los vehículos el lugar donde deben ser colocadas las sujeciones tal como surge del decurso de la presente- y dado el modo en que se resuelven las restantes cuestiones sometidas a consideración -improcedencia de la acción respecto de la provisión de matafuegos, los soportes y sujeciones-, propondré al Acuerdo confirmar el veredicto en este aspecto.

Esto por cuanto las disposiciones que tutelan los derechos de los consumidores, que incluyen las relativas a las cláusulas abusivas, además de ser de orden público (art. 65 LDC y art. 12 CCCN) integran el núcleo duro en materia de consumo.

Recuerdo en este sentido las palabras de Kemelmajer de Carlucci -quien, como se recordará, integró con Lorenzetti y Highton, la Comisión Redactora del actual CCCN-: *“convencidos de que un Código del siglo xxi no puede silenciar al consumidor, un sujeto de la cotidianidad, se reguló aquello que la doctrina más prestigiosa entiende que integra ese núcleo duro, o sea las normas que tienen por finalidad mejorar las reglas sobre el consentimiento y eliminar o disminuir los desequilibrios. Por eso se incorporaron disposiciones sobre prácticas abusivas (arts. 1096 a 1099); (...) y cláusulas abusivas (art. 1117 a 1122). Cualquiera sea la opción (separar, incluir, total o parcialmente), se ha establecido un diálogo de fuentes para*



que la regla sea siempre la que protege mejor a la persona humana, sea la ley general o especial, anterior o posterior. O sea la interpretación se hace “dialógicamente”. Ciertamente, el diálogo no siempre es fácil, porque existe un verdadero “desbordamiento” de fuentes que hace necesaria una nueva tipología y clasificación, (...). Por eso, el Código proporciona pautas para una prioridad entre esas fuentes (...).” (Kemelmajer de Carlucci, Aída; “Pautas para interpretar el Código” en *Código Civil y Comercial. Concordado con el régimen derogado y referenciado con legislación vigente. Exégesis de los fundamentos de la Comisión Redactora y las modificaciones del PEN*; 1° ed. 3ª. reimpr., Astrea; Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2015. pág. 5/6).

Y es que, como bien explican sus redactores, la incorporación en el CCCN de *“principios generales de protección del consumidor actúan como una “protección mínima”* (Fundamentos, Título III. Contratos de Consumo, 1. Método). Tal es el caso de las normas contenidas en los arts. 1, 2, 3, 12, 961, 963, 964, 968, 987, 988, 1061, 1063, 1094, 1117, 1118, 1119, 1120, 1743 CCCN, 1, 2, 4, 5, 6, 37 LDC, entre otras.

Obsérvese que, a partir de la reforma de 1994, el art. 42 de la Constitución Nacional reconoció a los consumidores y usuarios de bienes y servicios ciertos derechos en relación al consumo, a saber: a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; entre otros. Esta incorporación en aquella norma constitucional denota la trascendencia que han querido otorgar los constituyentes a tales derechos; y es desde esa perspectiva normativa que también deben analizarse sus consecuencias.

e.5. En este orden de ideas, juzgo que la genérica cláusula de exclusión de garantía por “perforaciones”, bien puede ser eventualmente invocada por Kia con causa en las perforaciones efectuadas por los consumidores para colocar el matafuego que reglamentariamente debe poseer el vehículo para circular (confr. art. 40 LNT y su reglamentación).





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Ello así, sin perjuicio de que no existe obligación de su parte, el fabricante y/o importador de los vehículos no puede desconocer los requisitos que la normativa impone a las personas para la circulación de los vehículos; y tanto más así cabe concluir en razón de su carácter de profesional que le exige contar con aquella información. Dicho carácter de experto en la materia le impone redactar de modo adecuado y preciso las cláusulas predispuestas, de modo tal que el cumplimiento de una obligación legal -aunque no se encuentre a su cargo- no acarree al consumidor, sin más, la pérdida de sus derechos.

Adviértase, tal como lo he referido, que incluso desde que se encuentra vigente la reglamentación del art. 40 de la LNT conforme el Decreto 32/2018, el fabricante y/o importador debe informar el lugar donde deben ser colocadas las sujeciones para el matafuego en los vehículos que comercializa; lo cual, claro está, debe adecuarse y articularse en un todo con la previsión contenida en el art. 4 de la LDC.

Por ello, entiendo ajustado a derecho en el punto la decisión cuestionada. Consecuentemente, corresponde rechazar el agravio de Kia.

f. Costas

f.1. Ambas partes se quejaron del modo en que fueron impuestas las costas. Asimismo, la accionante se quejó de la omisión del primer sentenciante de expedirse en torno a las costas por el rechazo de las defensas de falta de legitimación y prescripción opuestas por la contraria.

f.2. Con relación a las costas por las excepciones deducidas, asiste razón a la actora. Ello así me expediré sobre el tópico.

Debo decir que el análisis de la cuestión muestra a las claras la imposibilidad de apartarse de la solución que trae el CPr. 68 y 69. Es que la condena en costas al vencido, constituye un resarcimiento que la ley conforme la prescripción contenida en el mentado artículo, reconoce al vencedor para sanear su patrimonio de los perjuicios que le ocasione el pleito. La misma debe ser entendida como reparación de los gastos



razonables y justos, generados durante el devenir del proceso para accionar o para defenderse. Por ello, el vencimiento lleva consigo tal condena, principio éste resultante de la aplicación de una directriz axiológica de sustancia procesal, en cuya virtualidad debe impedirse que la necesidad de servirse del proceso se convierte en daño (CNCom., Sala B, 28.3.89, "San Sebastián c/ Lande, Aron"); es decir, es una institución determinada por el supremo interés que el derecho cuyo reconocimiento debe transitar por los carriles del proceso, salga incólume de la discusión judicial (CNCom., esta Sala, *in re*, "Koldobsky Liliana Estela c/ Koldobsky Carlos David s/ ordinario", del 11.10.11, *idem*, "Olmedo Héctor Daniel y otro c/ Vega María del Carmen s/ ordinario" del 5.6.18, *idem* "Arbizu Adrián Ignacio c/ Banco Santander Río S.A. s/ ordinario" del 19.10.21, entre otros).

En tal sentido, juzgo que corresponde imponer las costas de ambas instancias en relación a las defensas articuladas, a la demandada, quien resultó vencida (CPr. 69).

f.3. En cuanto a las quejas levantadas en torno al modo en que fueron impuestas las costas del proceso, en razón de la existencia de vencimientos parciales y mutuos juzgo adecuado imponerlas por el orden causado (conf. Colombo - Kiper, "*Código Procesal Civil y Comercial de la Nación*", T° I, pág. 491), criterio que se replicará en relación a las costas devengadas en esta Alzada.

f.4. Sin perjuicio del modo en que se imponen las costas -en el orden causado por las labores en ambas instancias-, cabe recordar que tiene ya dicho esta Sala que el art. 55 de la ley 24.240 (T.O. por el art. 28 de la ley 26.361) se enrola dentro de la innegable finalidad protectoria del ordenamiento en la materia, ordenada a promover el amplio y efectivo ejercicio de los derechos que asisten a los consumidores y usuarios, cuando dispone que las actuaciones judiciales que se inicien en defensa de intereses de incidencia colectiva cuentan con el beneficio de justicia gratuita (esta Sala F, "Unión de Usuarios y Consumidores c/ General Motors de Argentina S.R.L. s/ordinario", del 12.7.18, entre otros).





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Sin embargo, tal circunstancia no es óbice para que, en su caso, los peritos actuantes, cuya labor benefició a todos los involucrados, por resultar necesaria para esclarecer el litigio, cobren sus estipendios de la accionada.

Una solución contraria implicaría una reducción de los derechos creditorios de los expertos y, por tanto, un menoscabo a su derecho de propiedad y de remuneración del trabajo tutelado en los arts. 17 y 14 bis de nuestra Carta Magna (arg. cfr. CNCom, esta Sala, "Asociación Prot. Cons. del Mercosur c/ Galeno Argentina SA s/ ordinario s/ Incidente de ejecución de honorarios", del 22.10.24).

En esta línea, ha sostenido este Tribunal que la inexistencia de deudor para cancelar un crédito por honorarios por presunta imposibilidad legal, genera una indudable lesión al derecho de propiedad de los profesionales afectados, que debe ser evitado (v. esta Sala, *mutatis mutandis*, "Ledesma, Rosa del Carmen c/Espasa SA y otro s/ordinario", del 25/8/2023,).

f.5. En consecuencia, las costas de ambas instancias serán impuestas en el orden causado. Ello con la salvedad de los emolumentos que les correspondan a los peritos actuantes, los cuales deberán ser solventados por la demandada.

g. Comunicación de la sentencia

g.1. Finalmente, Kia se agravio de que la sentencia de grado ordenara comunicar la sentencia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al Ministerio de Transporte y a la Honorable Cámara de Diputados y de Senadores de la Nación. Ello, por considerar que dichos organismos no deben ser especialmente anoticiados por no ser parte en las actuaciones y haberse el juez de grado extralimitado en sus facultades vulnerando el principio de división de poderes.

Adelanto que receptaré el agravio de la accionada.



g.2. Me he referido en este voto al respeto del principio de la división de poderes y del sistema republicano de gobierno; y he señalado también que no cabe presumir la inconsecuencia o falta de previsión del legislador.

Máxime teniendo en cuenta que la cuestión ya ha sido puesta a consideración de los otros dos poderes del Estado a los que se pretende exhortar: así se advierte de la redacción de los arts. 28, 29, 30 y 40 LNT y su reglamentación -especialmente considerando las Disposiciones 591/2014 y 635/2017 de la ANSV- y las posteriores modificaciones introducidas por el Decreto 32/2018 en el Decreto reglamentario de la LNT 779/95. Me remito a cuanto expuse “supra” a efectos de evitar innecesarias repeticiones.

g.3. Adicionalmente, subrayo que la publicidad de la sentencia apelada se encuentra más que satisfecha si se advierte lo dispuesto por el *a quo* en los apartados e y f de la parte resolutive del veredicto, esto es: (i) comunicando la decisión al Registro Público de Procesos Colectivos (confr. ap. IX de la [Acordada 12/2016 de la CSJN](#)); y (ii) poniendo en conocimiento de los consumidores beneficiados el pronunciamiento a través de: a) la publicación de edictos en el Boletín Oficial y el Diario La Nación, por 2 días con las indicaciones allí indicadas, y b) la publicación de la sentencia que realicen las partes en un lugar destacado de sus páginas web por el plazo de 60 días.

A todo evento, recuerdo que dichos aspectos del veredicto de grado llegan incuestionados a esta instancia. Por lo que deberá así procederse una vez que la presente decisión se encuentre firme.

g.4. Finalmente, destaco que el recaudo de la publicidad para este Tribunal de Alzada se encuentra satisfecho de conformidad con lo previsto en la [Ley 26.856](#) que dispone la obligatoriedad de publicar íntegramente todas las resoluciones el mismo día de su dictado, normativa que se aplica para todas acciones de consumo (conf. [art. 54 bis de la LDC](#) incorporado por el art. 61 de la ley 26.993).





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

Asimismo, en el caso de esta Cámara, se encuentra también alcanzada por la [Acordada de la CSJN N° 15/13](#) en la que se establece la obligatoriedad de publicación en el Centro de Información Jurídica (CIJ).

Consecuentemente con ello, propiciaré revocar la comunicación y exhortación dispuesta a las Cámaras de Diputados y de Senadores del Congreso de la Nación, al Ministerio de Transporte y a la ANSV.

VI. Conclusión

Por los fundamentos expresados precedentemente, si mi voto fuera compartido por mi distinguido colega del Tribunal, propongo al Acuerdo: i) admitir parcialmente el recurso de la accionante con los alcances indicados en el considerando **V.f.2.** en relación a las costas de las excepciones opuestas por la demandada; ii) hacer lugar parcialmente el recurso de la accionada en el sentido dispuesto en los considerandos **V.d.2.6.**, **V.g.3.** y **V.g.4.**; y iii) imponer las costas de Alzada en el orden causado de conformidad y en los términos establecidos en el **ap. V. f.3.**

Así voto.

El Dr. Lucchelli dice:

Adhiero en lo sustancial a la solución propiciada por mi distinguida colega, Dra. Alejandra Tevez en la ponencia que abrió el debate. Sin perjuicio de ello, formularé una salvedad respecto a la excepción de prescripción articulada por la parte demandada. Si bien con anterioridad he disentido con mi distinguida colega en punto a la aplicación del plazo decenal previsto por el Cciv. 4023 ("Carella, Aurora Maria c/ Orígenes Seguros de Retiro S.A. s/ ordinario", del 18/9/2024) lo cierto es que este reclamo, aunque tendiente a la protección de los consumidores, derivaría de cierto incumplimiento contractual que la Asociación actora le imputó a la automotriz demandada en el marco de una operación de compraventa. De allí que, tal como se señala en el voto precedente, resultaría aplicable al caso el plazo de prescripción previsto en el art. 4023 del CC. Esta salvedad



no implica una modificación a la decisión propuesta en el voto que abrió el acuerdo.

Así voto.

**Con lo que terminó este Acuerdo que firmaron los señores
Jueces de Cámara doctores:**

Ernesto Lucchelli

Alejandra N. Tevez

**María Julia Morón
Prosecretaria Letrada de Cámara**

Buenos Aires, 23 de diciembre de 2024.

Y Vistos:

I. Por los fundamentos expresados en el Acuerdo que antecede, se resuelve: i) admitir parcialmente el recurso de la accionante con los alcances indicados en el considerando **V.f.2.** en relación a las costas de las excepciones opuestas por la demandada; ii) hacer lugar parcialmente el recurso de la accionada en el sentido dispuesto en los considerandos **V.d.2.6.**, **V.g.3.** y **V.g.4;** y iii) imponer las costas de Alzada en el orden causado de conformidad y en los términos establecidos en el **ap. V. f.3.**





Poder Judicial de la Nación
CÁMARA COMERCIAL - SALA F

II. Notifíquese (Ley N° 26.685, Ac. CSJN N° 31/2011 art. 1° y N° 3/2015), y al Ministerio Público Fiscal. Cúmplase con la protocolización y publicación de la presente decisión (cfr. Ley N° 26.856, art. 1; Ac. CSJN N° 15/13, N° 24/13 y N° 6/14) y devuélvase a la instancia de grado.

Firman los suscriptos por hallarse vacante la Vocalía N° 18 (Art. 109 RJN).

Ernesto Lucchelli

Alejandra N. Tevez

María Julia Morón
Prosecretaria Letrada de Cámara



#23096046#440431319#20241220160344000