



AÑO XXVII
Edición N° 140
Febrero de 2024

AMBITO REGISTRAL

REVISTA DE LA ASOCIACIÓN ARGENTINA DE
ENCARGADOS DE REGISTROS DE LA PROPIEDAD
DEL AUTOMOTOR



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Decreto de Necesidad y Urgencia

Número: DNU-2023-70-APN-PTE

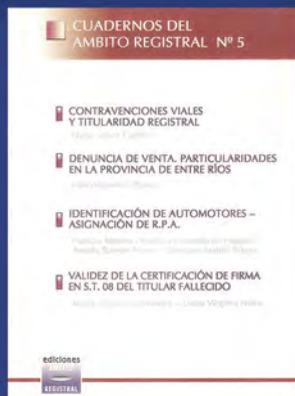
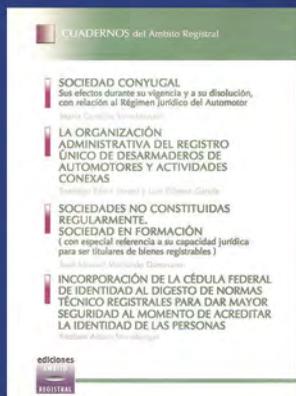
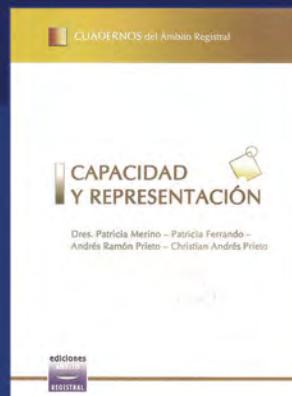
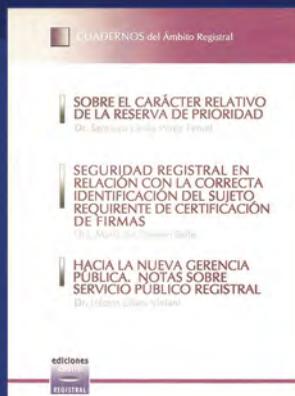
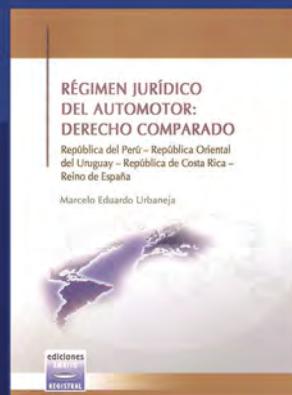
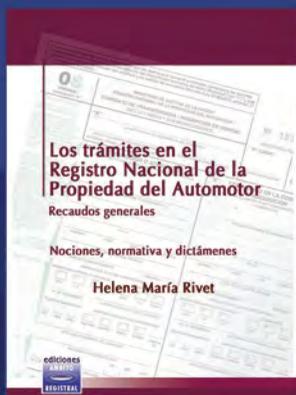


PRESENTACIÓN DEL LIBRO
**LA REGISTRACIÓN
DE AUTOMOTORES**
BRUNA FABIANA CERRUTI Y
ALEJANDRO O. GERMANO



Transformación Digital
**ECOSISTEMA
REGISTRAL DEL
AUTOMOTOR Y
TRANSFORMACION
DIGITAL**

EDICIONES ÁMBITO REGISTRAL



EDITORIAL

AMBITO REGISTRAL

El año comienza atravesado por la discusión en los tres poderes del Estado y en la opinión pública, del DNU 70/2023 y el proyecto de ley “ómnibus” (bases y puntos de partida para la libertad de los argentinos).

Ambas propuestas legales, generan controversias no sólo desde los aspectos formales, sino fundamentalmente desde las cuestiones de fondo, en cuanto a afectación de derechos y aspectos troncales de la legislación argentina.

En particular y en lo que al sistema registral refiere, pone en paralelo la legislación existente y el servicio registral actual con un instrumento digital a desarrollarse en el futuro. Es decir, propone una cuestión instrumental como de necesidad y urgencia. Del propio texto se desprende una fecha cierta para su reglamentación.

Todo ello trajo aparejado una gran perplejidad en el sector de los Titulares de registros, colaboradores de los Seccionales que ven peligrar sus fuentes de trabajo, comerciantes de automotores que utilizan el servicio como herramienta para comprar y vender, mandatarios y agentes vinculados a la tramitación.

Las páginas de este número lo reflejan. Diversos aspectos referidos al régimen jurídico: calificación registral, intervención del seccional como formador del acto jurídico registral, digitalización, sistema registral de ventanilla única, son cuestiones que abordadas por especialistas en la materia, expresan en síntesis la preocupación por el riesgo de que se ponga en crisis un modelo registral que lleva más de 70 años de vigencia, y que sólo requiere nuevas herramientas, actualizar el instrumental para ponerse a tono con los requerimientos de la sociedad de hoy.

Confiamos en que las nuevas autoridades que tengan a su cargo la Dirección Nacional de los Registros (DNRPA), organismo que deberá regular estos cambios, en su carácter de autoridad de aplicación del régimen jurídico automotor, puedan velar por la protección del mismo y del sistema registral de ventanilla única que tantos beneficios ha generado a la comercialización de automotores.



Alejandro Germano
Presidente de AAERPA

STAFF

Publicación de AAERPA - Asociación Argentina de Encargados de Registros de la Propiedad del Automotor

Dirección de AAERPA:
Cerrito 242 3er. Piso Of. I
Capital Federal (1010) -
A TE: (011) 4382-1995 / 8878
E-mail:
aaerpa@aaerpa.com
Web Site:
www.aaerpa.com

Consejo Editorial
Fabiana Cerruti
Carlos Auchterlonie
María Farall de Di Lella
Eduardo Uranga
Alejandro Oscar Germano

Director
Héctor Ulises Viviani

Arte y Diagramación
Estudio De Marinis

Impresión
Formularios Carcos S.R.L.
México 3038 - Cap. Federal
4956-1028 4931-8459 4932-6345



Registro de la Propiedad Intelectual
N° 84.824

La Dirección de Ámbito Registral se reserva el derecho de publicar las colaboraciones firmadas y no implica solidarizarse con los conceptos vertidos en ellas ni comprometer la opinión de Ámbito Registral y AAERPA. La reproducción total o parcial de los artículos sólo se permite citando la fuente.

SUMARIO

REVISTA DE LA ASOCIACIÓN
ARGENTINA DE ENCARGADOS
DE REGISTROS DE LA
PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR

AÑO XXVII

Edición

N°140

FEBRERO

2024

07

**DOCUMENTOS
AAERPA**

16

**LAS IMPLICANCIAS DEL
DNU N° 70/23 EN EL RÉGIMEN
JURÍDICO AUTOMOTOR**

por Oscar Agost Carreño

28

**UN PROBLEMA Y
UNA OPORTUNIDAD**

por Daniel Gustavo Varessio

40

**UNA REVOLUCIÓN
EN LAS FORMAS.
LOS CAMBIOS AL R.J.A.**

por Ulises Viviani

47

Presentación del libro

**“La registración de automotores”
de los autores Bruna Fabiana Cerruti
y Alejandro O. Germano.**

por Álvaro González Quintana

54

Transformación Digital

**ECOSISTEMA REGISTRAL
DEL AUTOMOTOR
Y TRANSFORMACION DIGITAL**

por Silvia Toscano

05

AMBITO
REGISTRAL



L I M A 2 6 5 - C A P I T A L F E D E R A L

DOCUMENTOS AAERPA – COMUNICACIONES DEL 14 Y 21 DE DICIEMBRE DE 2023

Necesidad e importancia del sistema registral automotor.

Con motivo del cambio de autoridades nacionales y de sus anuncios sobre eliminación de impuestos, achicamiento del Estado, eliminación de trabas burocráticas y otras medidas de ajuste del déficit fiscal, se alzaron algunas voces, desinformadas en algunos casos, interesadas en otros, que señalan a los “Registros de la Propiedad Automotor” como uno de los destinatarios de dichas medidas.

Nos parece oportuno, entonces, señalar algunas características del sistema de registración automotor, para poner en evidencia la real situación y permitir una correcta evaluación de las necesidades del sistema.

Ante todo y aunque parezca obvio, se debe señalar que **resulta imprescindible la existencia de un sistema de registración de automotores de orden nacional** que permite la existencia y circulación

del crédito -vía la inscripción de la garantía prendaria-, la posibilidad de asegurar los bienes y los hipotéticos daños, la seguridad hacia los damnificados de perseguir su reparación -teniendo en cuenta la responsabilidad objetiva por tratarse de cosas riesgosas-, la posibilidad de disminuir los robos, el control de legalidad que elimina los fraudes y otros beneficios que requieren la registración para cumplirse.

También debemos señalar que **el actual sistema de gestión** -aunque siempre mejorable- **ya responde acabadamente a las premisas que propone la nueva administración.** Se trata de un servicio público estatal, de gestión privada. Esto se traduce en que el Estado sólo cuenta con los agentes de la Dirección Nacional (DNRPA y CP) y de los que el Ministerio de Justicia destine a las tareas propias, en tanto los empleados que llevan adelante la gestión del Registro (unos 10.000 en todo el país) están a cargo de los Encargados Titulares de los Registros. En esos Seccionales **todos los empleados se encuentran registrados, no hay persona designada que no cumpla una función**, ni cargas ocultas, todo se encuentra a la vista y **la responsabilidad es de los Encargados Titulares.**

De la recaudación total en concepto de aranceles, se destina en promedio un 50% para la gestión de todo el sistema, quedando el otro 50 % para el Ministerio de Justicia. Es decir, **el sistema no sólo no le cuesta un peso al Estado, sino que le permite recaudar altísimas sumas de dinero mensuales.**

Los Registros, **como sistema federal**, se encuentran distribuidos en todas las Provincias, y **en todo el territorio nacional.** Toda vez que la densidad poblacional y desarrollo económico de las regiones no son las mismas, tampoco lo son las magnitudes de los Seccionales, por lo que, además de existir Registros exclusivos de “autos”, los hay de “motos”, de “maquinarias agrícolas viales e industriales” (MAVI), y de “créditos prendarios” (CP), y también combinaciones

de los mismos, lo que importa muy diferentes proporciones de recaudación; de ello se deriva que muchos Seccionales del país apenas subsisten en los mínimos de escala previstos, y **prestan un servicio necesario y federal.**

Por otra parte, como otro aspecto descalificativo, se ha manifestado que el sistema es “caro”. Los aranceles por las Inscripciones Iniciales o las transferencias de dominio, que representan el grueso de la recaudación relacionada con la materia puramente registral, son del 1,5% o del 2 %, según sean nacionales o importados. A este arancel se suma el impuesto de sellos de las distintas jurisdicciones, que en su enorme mayoría es del 3%. Es fácil observar que **la mayor carga monetaria está en ese impuesto y no en el costo del sistema registral.** En las transferencias de dominio además se debe controlar que no existan deudas por el impuesto a la radicación (patentes) o infracciones de tránsito. Estos importes no representan un “costo”, sino que están asociados a incumplimientos o inconductas de los titulares o adquirentes.

El control y percepción de estos conceptos (impuesto de sellos, patentes e infracciones) merecen una consideración especial. Los Registros lo hacen con su personal y sus medios técnicos, **sin que las jurisdicciones provinciales y municipales deban invertir en personal, ni recursos de tipo alguno.** Al estar asociado a la presentación y despacho de un trámite, se garantiza su cobro que, de otra manera, resultaría difícil para dichas jurisdicciones, así como costoso e ineficiente controlar, y en su caso perseguir y ejecutar. Por ello, el sistema registral no sólo genera ingresos para el Estado Nacional, vía los aranceles, sino que **permite a los Estados provinciales, y en su caso municipales, recaudar fondos que, de otra manera, rara vez podrían perseguir y recaudar.** En cuanto a las infracciones en especial, su control y percepción como requisito para los trámites, sin duda es el mejor método de disuasión, ya que la multa -como concepto- no busca reparar la infracción (falta), sino

disuadir de volver a cometerla, siendo esto un **invalorable aporte a la seguridad vial**.

En cuanto a la **eficiencia del sistema**, se ha señalado que es “burocrático” poniendo en esa calificación una carga peyorativa que la palabra no conlleva necesariamente. Debe destacarse que **todas las inscripciones se realizan en el día, o a lo sumo a las 24hs**. Existen una serie de peticiones (informes, certificados, comunicación de venta) que **pueden hacerse totalmente on-line**. Recientemente se puso en marcha el sistema de inscripciones iniciales digitales, utilizando la firma digital como modo de acreditar la voluntad de las partes intervinientes.

A este respecto, es oportuno reflexionar sobre cierta corriente “automatizadora” que parece estar creciendo. Desde la revolución industrial hasta nuestros días, el hombre ha intentado crear máquinas, sistemas y procedimientos que automaticen tareas y procesos. Esto, que ha sido extraordinariamente importante para la evolución de la sociedad y la calidad de vida, no debe ser tomado como un destino deseable en todas las actividades.

Hay un valor no siempre visualizado y mensurado que es la **actividad calificadora que llevan a cabo los Encargados Titulares** de los Registros y eventualmente sus colaboradores. Sería un error garrafal creer que toda esa actividad pueda reducirse a la carga y análisis de datos por parte de un sistema informático. Los profesionales de la registración trabajamos sobre un **complejo entramado jurídico** que incluye normas de derecho civil, comercial, administrativo, penal, plasmado en leyes, decretos, resoluciones y normas técnico registrales. Lo que en una transferencia automotor pareciera reducirse a ver si quien vende es el dueño e identificar al que compra, requiere el previo paso por ese entramado jurídico para poder determinar si el

H

TARJETA HABITUALISTA

ES UN MEDIO DE PAGO

EXCLUSIVO

para



COMERCIANTES HABITUALISTAS



MANDATARIOS DEL AUTOMOTOR

en

**TODOS LOS REGISTROS SECCIONALES
DEL PAÍS**

La mejor opción para todas las partes

CONOCÉ MÁS



114048 9869



114972 0259

WWW.HABITUALISTA.COM.AR



acto es en definitiva inscribible. En este sentido, ya hemos destacado lo desaconsejable que resulta la utilización de la firma digital para determinados actos de disposición de derechos. La firma digital tiene la virtud de asegurar la intangibilidad del documento así firmado, pero elimina el control de un elemento esencial a la validez del acto, como es la existencia del discernimiento, intención y voluntad. El control de que el acto es fruto de una expresión libre y voluntaria sólo puede asegurarse cuando dicha manifestación es efectuada ante un funcionario con facultad de dar fe.

Por todas las particularidades y argumentos esgrimidos, resulta imperioso destacar que cualquier tratamiento vinculado con el sistema registral automotor argentino, debiera ser abordado teniendo en cuenta la importancia que representa para el sistema jurídico general, y con sustento en los lineamientos aquí expresados.

Alejandro Oscar Germano / *Presidente AAERPA*

Carlos Andrés Auchterlonie / *Secretario AAERPA*

14 diciembre, 2023

Primeras consideraciones en torno a la modificación al RJA

El Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70/2023 ha realizado modificaciones al Régimen Jurídico del Automotor (RJA), surgiendo de sus “considerandos” que se efectúan con la finalidad de que los trámites puedan hacerse integralmente de manera digital, y agilizando los procesos. Sin entrar -por ahora- a realizar un análisis de los artículos derogados o sustituidos, y cómo **su eventual entrada en vigencia dejaría graves incongruencias** en el derecho registral automotor, haremos unas primeras consideraciones en torno a la finalidad esgrimida en los considerandos del DNU.

Sin lugar a duda, la digitalización y la agilización de procesos son dos objetivos que tienen una valoración positiva. Sin embargo, se impone realizar algunas precisiones, atento las particularidades e importancia de los automotores -en sentido amplio, incluidos los motovehículos, y las maquinarias agrícolas, viales e industriales-. El Régimen Jurídico del Automotor, y el sistema registral en su conjunto, han demostrado desde sus inicios -y durante décadas hasta el día de hoy- brindar seguridad jurídica, tutelando estos bienes y dando certeza a quienes adquieren derechos y obligaciones en relación a los mismos. **Es un sistema que ha estado en constante modernización** -contando actualmente con peticiones totalmente digitales-, y cuyos trámites tienen -en todo el país- **un plazo de procesamiento breve**, obteniendo el usuario la documentación de los principales trámites -inscripción inicial y transferencia de dominio- **en un plazo máximo de 24 hs.**

Los avances tecnológicos -así como quienes sean propietarios de dichas herramientas y plataformas- siempre van a fomentar la constante modernización y simplificación de los diversos procesos registrales. En muchos casos, ello será en beneficio real de los usuarios del sistema, y por lo tanto deben ser receptados, pero en otros casos, sólo será un beneficio cosmético y aparente, instalando un riesgo intrínseco en el sistema registral. **La seguridad jurídica -tanto en su faz estática, como dinámica- exige ser cautos al aplicar estas metas, a la registración de un bien tan relevante para toda la sociedad.** Existen, en torno a los automotores, una gran cantidad de regulaciones y circunstancias que giran alrededor de los mismos, citando -sólo a título de ejemplo- las cuestiones de seguridad vial, los delitos en relación a dichos bienes y sus autopartes, los delitos cometidos con automotores, la responsabilidad objetiva vinculada con los accidentes de tránsito, los fraudes y estafas, los temas impositivos y el lavado de activos.

La exigencia del Decreto de dar inicio -antes del 02 de mayo de 2024- con un “servicio de inscripción remoto, abierto, accesible y estandarizado” podría generar un verdadero caos, porque no existe forma de cumplir estos lineamientos resguardando la seguridad jurídica. Asimismo, es posible que no cuente el Estado con una plataforma desarrollada que permita -antes de dicha fecha- brindar tal servicio, por lo que existe el riesgo que se tercerice o intervengan empresas privadas, que tendrán acceso -y eventual control- de un sistema de transmisión constitutivo del derecho real de dominio de uno de los bienes más importantes para la sociedad.

Por otra parte, la existencia en forma simultánea e independiente de dos registros que pueden inscribir actos sobre un único automotor impide la salvaguarda de los derechos inscritos. Que todas las peticiones sobre un mismo bien, ya sea que se realicen en forma digital o presencial, se despachen en el estricto orden en el que han sido solicitadas otorga previsibilidad y protege los derechos de todos los interesados. Así sucede en la actualidad, donde un mismo registro despacha en el orden del cargo todas las peticiones recibidas, ya sea presencial o electrónicamente.

Entendemos que resulta imprescindible seguir incorporando la posibilidad de realizar los trámites en forma remota. El sistema registral cuenta con las herramientas necesarias para ello y para a su vez, brindar atención presencial a quien prefiere hacerlo de ese modo.

Alejandro Oscar Germano / *Presidente AAERPA*

Carlos Andrés Auchterlonie / *Secretario AAERPA*

21 diciembre, 2023



FUNDACIÓN CENTRO DE ESTUDIOS REGISTRALES

Especialización, capacitación, promoción y difusión
del Derecho Registral Argentino

www.fucer.com.ar

Las implicancias del DNU N° 70/23 en el Régimen Jurídico Automotor

Por **Oscar Agost Carreño**¹

A más de sesenta años de su implementación, el Régimen Jurídico Automotor no ha sufrido modificaciones de gran envergadura por lo que se ha logrado a lo largo de muchos años un sistema robusto, seguro y efectivo de registración. Es cierto que la gran materia pendiente del sistema es avanzar en cuanto a la real digitalización de los trámites más importantes.

En el Congreso Nacional existen, al menos, tres proyectos para modificar la ley madre del sistema, y todos coinciden en que su objetivo es modernizar y ajustar el sistema a las necesidades que imperan en la sociedad moderna donde el internet y los teléfonos inteligentes son el canal de casi todos los trámites y gestiones públicas y privadas. Si bien se ha avanzado notablemente en la implementación de trámites digitales en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, sobre todo entre 2015 y 2019, no es menos cierto que su total digitalización resulta muy dificultosa si no se avanzaba en modificar la ley madre del sistema.

En ese marco hemos sido testigos hace pocos días de que el “mega-decreto” de necesidad y urgencia N° 70/23, hoy vigente, dedica un último capítulo a reformular el Régimen Jurídico Automotor. En el presente artículo brindaré mi visión sobre los cambios dispuestos por la referida norma, dejando en claro que soy de la idea de la imperiosa necesidad de hacer las adecuaciones que resulten necesarias para que exista en la Argentina, a la mayor brevedad posible, una plataforma de trámites 100% digitales para la registración de automotores que implique un registro electrónico, más barato y transparente.

1- Nota del Editor: el autor es abogado, magister, actual Diputado de la Nación y ex Subdirector de la DNRPA.

Las modificaciones dispuestas

Sin perjuicio de que los constitucionalistas más reconocidos se han manifestado por la ilegalidad del procedimiento elegido por el Presidente para hacer reformas legales como las que hizo por medio del mentado decreto de necesidad y urgencia (críticas con las que coincido), en este artículo sólo me referiré al contenido de las reformas al Régimen Jurídico Automotor.

El problema de base de las reformas del DNU bajo análisis es que su espíritu es hacer competir a los registros presenciales existentes (de automotores, motovehículos, maquinaria, créditos prendarios) con un sistema informático que, actualmente, no existe. O bien que notarios u otros profesionales asuman tareas encomendadas históricamente de manera exclusiva a Encargados de Registro.

En vez de digitalizar lo que existe y funciona, se propone duplicarlo sin prever las interconexiones necesarias entre ambos. La forma en que se dispone dicha duplicación de registros es de una pésima técnica



FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES Y CÁMARAS DEL COMERCIO AUTOMOTOR DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

www.faccara.org.ar

Julián Álvarez 1283 - CP (1414) - CAPITAL FEDERAL - REPÚBLICA ARGENTINA
Teléfonos: (0054-11) 4535 2106 - Interior: 0800 444 0287

legislativa², pues lo hace eliminando la división registral en seccionales, imaginando una gran “matrix” nacional que transfiera informáticamente vehículos, sin haber tenido en cuenta que la tarea registral requiere de una calificación jurídica que, seguramente en algunos años, podrá ser realizada por inteligencia artificial, pero actualmente es realizada por personas que aplican no sólo el Régimen Jurídico Automotor sino también leyes complejas como el Código Civil y Comercial, los códigos procesales provinciales y nacionales, entre otros.

Se insiste en que, todos coincidimos en trabajar para lograr la digitalización de la actividad registral, el problema es que el sistema análogo debe ser reemplazado por algo que brinde seguridad jurídica y respuestas efectivas y rápidas a cada trámite que inicien usuarios y concesionarias. En lo personal considero que dicho cambio cultural debe hacerse como se hizo en la mayoría de los poderes judiciales. En ellos, se dispusieron expedientes digitales, notificaciones y oficios electrónicos, turneros para trámites presenciales excepcionales, firma electrónica y digital para operadores, y hasta inteligencia artificial para resolver juicios repetitivos como lo son los procesos ejecutivos fiscales. Este cambio cultural requirió, para funcionar y disminuir la resistencia de los operadores, comenzar por mecanismos efectivos dispuestos para evitar la atención al público en barandilla, para lo cual se dispusieron sistemas informáticos por los cuales la interacción entre humanos sea hecha de manera electrónica en casi la totalidad de los procesos. Ello, en general se fue implementando en etapas, con instancias de capacitación y corrección de errores y faltas de previsión en la programación informática. Ello también permitió crear protocolos de actuación ante el no funcionamiento del sistema informático e incluso calibrar la interacción de los distintos usuarios no sólo entre sí, sino también con los nuevos sistemas. En todos los casos el trabajo de calificación y aplicación del derecho siguió siendo la tarea de los operadores humanos, pero sin necesidad de acudir físicamente en varias oportunidades a una oficina física.

Desregulación incompleta

Siguiendo con el análisis de los cambios que introdujo al sistema automotor el DNU N° 70/23, vemos que el mismo no desreguló el costo de los trámites registrales, pues no estableció un arancel único ni más barato para cada gestión; por el contrario, mantuvo la delegación absoluta en el Ministro de Justicia, la disposición no sólo de los

2- Parte pertinente del Art. 7 del DNU 70/23: Dichas inscripciones o anotaciones también podrán realizarse directamente ante la Dirección Nacional, que deberá establecer a tal efecto un servicio de inscripción remoto, abierto, accesible y estandarizado, bajo jurisdicción nacional, que permita las inscripciones o anotaciones ordenadas por los titulares o por intermediarios autorizados de manera fehaciente por ellos. A tal efecto, el Poder Ejecutivo Nacional dictará la regla-

mentación correspondiente. La Dirección Nacional recabará toda la información necesaria para poner en funcionamiento ese registro tanto a automotores por registrarse como a los ya registrados. El Poder Ejecutivo Nacional podrá disponer que determinadas inscripciones y anotaciones se cumplan únicamente ante la Dirección Nacional cuando fuere aconsejable para el mejor funcionamiento del sistema registral.

montos a pagar por cada trámite, sino también la forma de calcular y establecer los aranceles. Prueba de ello es que hace muy pocos días se actualizaron aranceles y formularios, pero no emolumentos, lo que pone en riesgo la sustentabilidad del propio sistema.

Este proceder que describo es un problema si no se desregula a nivel legislativo porque no tiene en cuenta problemas de muy difícil solución para el titular de la Cartera de Justicia como, por ejemplo, resolver que en la actualidad siete de cada diez pesos que cobra el Registro Nacional del Automotor corresponde a impuestos y multas que cobra por cuenta y orden de las provincias y muchos municipios. De los casi tres pesos que percibe la Nación, casi dos se transfieren a las cuentas del referido Ministerio para afrontar gastos generales y poco más de un peso queda en mano de los registros seccionales para afrontar gastos operativos y sueldos.

Tampoco se desreguló en el DNU el sistema de formularios pagos vigente, pues no se derogaron las leyes N° 23.283 y 23.412. El problema de esa decisión es que una enorme parte de los costos de los trámites se relacionan con la venta compulsiva de, al menos, dos formularios (de papel o digitales) por trámite³. Al mantenerse ese sistema, el producido de la venta de formularios, títulos, placas, cédulas y demás documentos registrales, genera un fondo especial que es administrado por el Ministro de Justicia, el Ministerio de Seguridad y otros organismos nacionales. Dicho fondo escapa a los controles y procedimientos de contratación establecidos para los fondos públicos ordinarios, lo que conlleva a gravísimas situaciones como por ejemplo que se utilizan para pagar al personal de todas las áreas ministeriales incentivos que, no son otra cosa, que una parte de su salario “en negro”.

Ante la existencia de estos fondos especiales, que por normativa vigente debieran ser utilizados exclusivamente para modernizar el sistema registral, en realidad son utilizados para hacer frente a gastos generales de la Nación, a costa de trámites más caros y opacos para los usuarios.

Si de verdad se buscaba modernizar, transparentar y abaratar costos, el camino era derogar las leyes que genera tales fondos especiales, dándole en paralelo al Ministro de Justicia, los fondos que requiere para que su Cartera funcione.

En lo personal creo que la existencia de estos fondos es y ha sido un acierto para dar grandes saltos adelante en la modernización de un sistema grande y complejo, pero cuando el kirchnerismo decidió trasladar su administración fuera del sistema registral, se desnaturalizó su finalidad primigenia. Al advertir el Ministerio de Economía la existencia de tales fondos, comenzó a retacear partidas presupuestarias

3- Incluso para cumplir con la verificación policial se exige la compra de un caro formulario.

nuestrosautos | 



**Comprá tu auto con los que más saben
EL CLASIFICADO DE LOS SOCIOS DE LA CCA**

al Ministerio de Justicia, lo que fue obligando a los ministros a encajear formularios para hacer frente a gastos de gestión. Por ello, entiendo que el DNU que se proponía desregular el sistema registral, debió hacerlo respecto del nudo gordiano del sistema y no sólo en la capa más expuesta a la sociedad y por ende más mediatizable.

A ello se suma que si lo que se busca es asfixiar económicamente a los registradores físicos para que renuncien, ello podría implicar que el Estado Nacional deba afrontar juicios millonarios por los derechos que legalmente han adquirido los Encargados de Registros⁴. Una posible solución a este problema es la aprobación del proyecto de ley que presenté en el Congreso Nacional creando un régimen de jubilaciones para estos funcionarios públicos.

Desregulación tributaria

A simple vista pareciera que el DNU pretende que el Registro del Automotor no exija más el pago total de impuestos provinciales y municipales, o multas por infracciones de tránsito, en el marco de sus trámites; pero en realidad se dispuso que no se restrinja la inscripción de trámites por existir deudas tributarias y por infracciones. Si permite que el registro retenga la documentación requerida para circular en la vía pública por la existencia de tales deudas⁵. En efecto, se dispone que los trámites se hagan e inscriban en el registro, pero el usuario debe abonar toda deuda de impuestos o multas para poder retirar u obtener la documentación para circular (cédulas y placas) que es, en definitiva, lo que la gente busca obtener al hacer el trámite⁶. Si realmente se buscaba desregular completamente el registro del automotor como se anunció, debió derogarse el mecanismo por el cual se le exige al comprador de un vehículo afrontar la deuda de un anterior titular para poder circular en la vía pública.

Yendo más allá, podemos ver que, en la actualidad, para iniciar un trámite de inscripción de un “cero kilómetro”, para una transferencia o una prenda sobre un automotor, es necesario pagar impuestos provinciales a los sellos⁷, los que suelen tener un valor muy superior a la mayoría de los aranceles registrales. Para no violar el Art. 9

4- Basta con tener en cuenta que para la designación del Procurador del Tesoro Dr. Barra pese a tener mayor edad que el máximo de ley, se usó como antecedente un fallo logrado por un Encargado de Registro que había accionado judicialmente por las restricciones legales para concursar para dicho cargo.

5- “No podrá restringirse o limitarse la inmediata inscripción del dominio de los automotores o de sus transmisiones por normas de carácter administrativo ajenas a los aranceles del Registro. La existencia de deudas en situación regular por multas o patentes **tampoco podrá impedir la inscripción o transmisión** de automotores en el Registro” (Art. 355 DNU 70/23).

6- Si bien existen trámites de “negativa de pago” para este tipo de deudas, existen tantos obstáculos para su ejercicio, que es prácticamente nula su utilización en los hechos.

7- Impuesto que sería eliminado progresivamente por un acuerdo celebrado entre el entonces Presidente Mauricio Macri y casi la totalidad de los gobernadores. Dicho acuerdo fue dejado sin efecto cuando asumió el Presidente Alberto Fernández, sin objeciones de los gobernadores que se vieron beneficiados por los ingresos que les daba este impuesto distorsivo.

del Régimen Jurídico Automotor, existe un trámite para manifestar la voluntad de no querer pagar el “sellado”, el que es de nulo conocimiento y utilización en la práctica. Esta trampa no fue ni modificada ni derogada en favor de la gente, por el contrario, fue expresamente ratificada en el DNU bajo análisis.

Esta era una gran oportunidad para disponer que, una vez que el registro inscribe el trámite petitionado, deba remitir las placas y cédulas por correo al domicilio del usuario.

Por otro lado, de mucha gravedad resulta la insistencia del DNU en legislar sobre la autonomía tributaria provincial y municipal, algo que la Corte Suprema de Justicia de la Nación ya ha declarado inconstitucional respecto del texto original del Régimen Jurídico Automotor. Ello surge de la causa “Provincia de Entre Ríos c/ Estado Nacional s/ acción declarativa” de fecha 10/06/2008⁸. En efecto, no se tuvo en cuenta que el máximo tribunal del país ya ha resuelto de manera clara y precisa que la Nación no puede disponer la sustitución del sujeto obligado en tributos provinciales o municipales, por ser ello inconstitucional.

Desregulación sobre las infracciones de tránsito

El hecho de exigir el pago de multas pendientes a un infractor, de manera previa a realizar trámites voluntarios y de su interés, en sí, no es el problema a atacar, puesto que es una buena herramienta indirecta de seguridad vial, pues hace que sea un verdadero problema no cumplir con los preceptos de la Ley Nacional de Tránsito y con ello se propende a resguardar la seguridad de la ciudadanía en las calles y rutas. Dicho **problema** no fue resuelto por el DNI que nos ocupa, siendo un aspecto sustancial para una verdadera desregulación del sistema, pues se permite que se utilice la aludida metodología para recaudar en base a exigir el pago de multas de tránsito a quien no corresponde o bien que se exijan multas que se encuentren prescriptas o no sean exigibles legalmente.

Partimos de la idea de que las deudas por multas por infracciones de tránsito son siempre de carácter personal. Vale decir que dichas deudas no siguen a un vehículo en manos de quien se encuentre, sino que deben exigirse a la persona que cometió la infracción reclamada.

Dicho esto, estamos en condiciones de sostener que el Estado (nacional, provincial o municipal) solo puede intimar, demandar y ejecutar

8- El Art. 363 sustuyó el párrafo quinto del artículo 27 del Decreto-Ley N° 6582/58 ratificado por la Ley N° 14.467 (t.o. 1997) y sus modificatorias por el siguiente texto: “Efectuada la denuncia de la tradición del automotor, se procederá a la sustitución del sujeto obligado al tributo (patente, impuestos, multas, etcétera) desde la fecha de la denuncia, desligando a partir de la misma al titular transmitente de todo tipo de responsabilidad legal sobre el mismo.”

Su auto con los que protegemos el Registro



Un plan especial para Encargados, sus empleados y grupo familiar. Con importantes descuentos, sólo por pertenecer.

Cuanto más incorporaciones se vinculen, mayor es la bonificación



Usted nos conoce. Sabe cómo trabajamos: con la mayor seriedad, un trato personalizado, y las mejores compañías de seguros del mercado.

Teléfono (011) 5353-0410
Whatsapp 1164036655
Oficina Av. La Plata 1623 piso 1º 7
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Código postal (C1250AAG)
E-mail seguros@mazzeo-alterleib.com.ar
Web www.mazzeo-alterleib.com.ar
Facebook @mazzeoAlterleib

válidamente deudas por multas, cuando realice esos actos en contra del infractor, o contra la persona del titular del vehículo al tiempo de generarse la deuda reclamada si es que este no demostró que el infractor es una tercera persona por la que no debe responder.

A pesar de entenderse a las multas como deudas de carácter personal de manera unánime, la práctica administrativa parece no utilizar ese criterio, porque suele tomarse a la multa como inherente a la cosa, lo que pone en cabeza del ciudadano efectuar los trámites que resulten pertinentes para demostrar que este no tiene la obligación legal de abonar lo reclamado. Es un hecho innegable y conocido por todos que, en la Argentina, las deudas por infracciones se imputan administrativamente a los automotores y no al DNI de los infractores o de los titulares registrales de los automotores que se utilizaron para cometer las infracciones. Este hecho provoca innumerables inconvenientes a los ciudadanos y para resolverlos terminan abonando deudas que no les corresponde pagar a ellos, o bien, deuda prescripta o no exigible.

Quizás sirva para lograr dicho objetivo, la aprobación de un proyecto de ley que presenté en el Congreso proponiendo que, en ningún caso los registros públicos puedan exhibir y exigir multas por infracciones de tránsito que se encuentren extintas de acciones y sanciones en los términos de los artículos 88 y 89 de la Ley N° 24.449; y que el plazo de prescripción de las multas por infracciones de tránsito sea de la mitad para aquellas faltas que se detecten por fotomultas, radares fijos u otros mecanismos en los que una autoridad no detenga al infractor, le haga ver que cometió una falta, lo identifique debidamente y lo notifique del labrado del acta de rigor.

Los tiempos de la digitalización

El Art. 364 del DNU bajo análisis dispuso que la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios debe hacer efectiva la puesta en marcha de su registro remoto, abierto, estandarizado y accesible a más tardar el 2 de mayo de 2024. En base a mi conocimiento y experiencia, establecer un plazo tan exiguo para la programación y puesta en funcionamiento de un sistema informático tan complejo es absolutamente inviable, entendiendo no solo lo complejo de la tarea a ejecutar por el organismo aludido, sino también porque se trata de un cambio cultural demasiado grande para el sistema existente. A ello debe sumarse el hecho de que, al cierre de este artículo, ni siquiera se había designado nuevo Director de la DNRPA, que es el funcionario que tendrá a cargo tamaño desafío.

En el Gobierno del Presidente Mauricio Macri, la DNRPA avanzó enormemente en la digitalización del sistema registral automotor, habiéndose incorporado la firma digital, sistemas de pago y validación de identidad remotos, trámites 100% digitales, turneros

para trámites presenciales, descuentos para trámites electrónicos, títulos y cédulas enviadas al mail y a aplicaciones de celular de los usuarios, entre otros trascendentes adelantos. Si no fue posible llegar a un registro integralmente digital fue por lo anacrónico de la ley vigente, por falta de recursos para una fuerte inversión en programación y tecnología, pero sobre todo por falta de tiempo para hacerlo. Se trató de una gestión que, apenas asumió, inició con el proceso de digitalización, y aun así no logró culminarlo en cuatro años de gobierno. En gran parte, ello se debió a la gran cantidad de funcionarios y otros incumbentes del propio gobierno que presionaban y pretendían incorporar medidas a la medida de sus propios intereses en el proceso de digitalización.

Proyectos en el Congreso

Antes del dictado del DNU N° 70/23, tenían estado parlamentario tres proyectos de ley que proponen la digitalización del registro del automotor. El primer proyecto fue presentado por el diputado Martín Tetaz, el segundo por el suscripto y el tercero por la diputada Patricia Vázquez. Las tres propuestas coinciden en la necesidad de digitalizar los trámites ante el Registro Nacional de la propiedad automotor, para lograr un registro más económico, transparente y electrónico. Sólo el tercer proyecto propone la suplantación total del registro actual por un sistema informático.

A mi entender, de las tres propuestas, la de mayor viabilidad en la práctica es la del suscripto, ello en razón de que el Régimen Jurídico Automotor no tenía grandes defectos legales que generaren reclamos de ciudadanos, importadores, fabricantes o vendedores de automotores en la Argentina. La queja unánime era y es hacia normativa de inferior jerarquía y hacia un sistema que se ha vuelto muchas veces kafkiano por su praxis y costos, más no por su normativa de base. Eso sí, para poder digitalizar los trámites y comenzar a “desarmar la bomba” es que propuse en la Cámara de Diputados la incorporación de la firma digital establecida por la ley N° 25.506, así como la validación de identidad y consentimiento por medio de otros medios electrónicos seguros, según las particularidades de cada trámite o petición. Doy como ejemplo de un sistema robusto que funciona en la actualidad: la validación biométrica del Renaper (Sistema de Identidad Digital).

Con esta modificación se habilitaría al Registro Nacional de la Propiedad Automotor a disponer de trámites absolutamente digitales, rápidos e intuitivos, sin con ello afectar la seguridad jurídica que se ha consolidado a lo largo de los años. También haría posible que la cédula para circular sea totalmente digital, y que los documentos físicos que deban entregarse (V.Gr. Placas metálicas y cédula si alguien la requiriere en formato físico) pueda ser enviados por correo al usuario. Con ello se podría digitalizar rápidamente los procesos existentes y dar una solución efectiva y rápida a los reclamos legítimos que existen.

En razón de que los avances de la moderna tecnología son constantes, entiendo razonable delegar en la Autoridad de Aplicación el dictado de normas administrativas y la programación de sistemas informáticos necesaria para cumplir con los objetivos propuestos. Ello permitirá que los funcionarios competentes cuenten con la herramienta legal que les permita disponer los mecanismos concretos y eficaces que permitan la realización de los trámites relacionados con los automotores y demás bienes registrables de manera 100% digital y remota; incorporando en el sistema SITE de la DNRPA o el que lo reemplace en el futuro, a la firma digital y a otros mecanismos electrónicos seguros que permitan a los peticionarios identificarse, validar su identidad y consentir trámites registrales, peticiones y contratos.

Conclusión

Considero que la técnica legislativa utilizada en el DNU N° 70/23 para modernizar el Registro Nacional de la Propiedad Automotor no brinda las herramientas necesarias para que el organismo de aplicación pueda digitalizar los trámites burocráticos existentes en forma efectiva y en un corto plazo. Dicho DNU tampoco dispone la disminución de costos de los trámites registrales, ni tampoco transparenta el funcionamiento del registro y de los fondos que genera. Por ello, no se desregula el sistema como se expuso mediáticamente.

La sociedad viene reclamando hace tiempo un registro digital, más barato y transparente, lo que se podría conseguir con verdadera decisión política de desregulación real de todo el sistema y no sólo retocando la punta del iceberg que la gente ve y que la prensa y las redes sociales exponen a diario.

Para realizar estas reformas de manera efectiva y rápida, bastaba con una mínima reforma de aquellos artículos del Régimen Jurídico Automotor que obligaban a realizar gestiones físicas en una oficina, sumado a un plan de gestión que incluyera una fuerte inversión en programación y tecnología. Con ello, y en consonancia con la mayoría de los proyectos de ley existentes en el Congreso, se podría digitalizar rápidamente la interacción entre los usuarios y los funcionarios que aplican el derecho registral, como un primer peldaño de una escalera que termine en algunos años en la calificación de trámites hecha íntegramente por inteligencia artificial y sin la necesidad de humanos en el proceso.

Como Diputado de la Nación, seguramente me tocará intervenir en el proceso de ratificación o no del referido DNU en el Parlamento. Espero que en ese proceso poder incorporar las ideas que surgen de este artículo.

UN PROBLEMA Y UNA OPORTUNIDAD

No hay nada tan aterrador como la ignorancia en acción. Goethe

Por **Daniel Gustavo Varessio**¹

El mundo digital se afianza en el sistema registral del automotor para facilitar nuestra interacción en toda la cadena de transacciones que giran en torno a los automotores; propuestas y cambios ambiciosos en los que poco se contempla la seguridad registral encienden luces de alerta de que algo se está descontrolando, ello es así o es un eufemismo.

Algo hay de cierto y estos cambios impactan en la matriz registral del automotor construida con tesón por todos los operadores que nucleados en AAERPA sostienen las banderas de la especialización registral, pues los escudos protectores del sistema son y seguirán siendo los registradores.

Todo cambio de paradigma bajo el halo de la simplificación y la digitalización, embestido de notas de “supresión”, sin razones plausibles del porque y el para qué, importa una especie de tablero abierto donde la seguridad jurídica tambalea.

Es preciso definir algunas cuestiones críticas, nada grotesco, pues al parecer estamos hipnotizados por el paisaje tecnológico digital envuelto en un sinfín de intenciones encubiertas, con propuestas cada vez más extrañas. En el mientras tanto vislumbro que nos están engañando, el cambio de paradigma de la digitalización y la simplificación registral no necesariamente converge en seguridad jurídica, es puro sentido común exige despertar y pensar.

Quizás lo positivo de todo este enjambre legal es que transita su faz inicial y ese estadio admite opiniones, formular propuestas superadoras con posiciones que fortalezcan la seguridad jurídica registral.

¹- Nota del Editor: el autor es abogado, Ex Con Juez del Tribunal Superior de Justicia de Neuquén, Ex Juez del Tribunal de Impugnación de Neuquén

La seguridad, vista desde un sentido mucho más primitivo ya fue legislada por Alfonso el Sabio en las Siete Partidas *“La falsedad es uno de los delitos más graves por los daños que ocasiona”*. Partida Setima, Título Setimo. En la actualidad nuestro código penal, se ocupa de penar a los infractores de falsedades y falsificaciones cuyo bien jurídico protegido es la fe pública, que es la confianza que se suscita en la idea de autenticidad y veracidad. Ese bien jurídico sucumbe, padece de una muerte súbita.

Pues volvamos a la seguridad, el título digitalizado o en su caso las cédulas digitales sin control nos lleva al caos jurídico y abre las puertas a una falsificación vulnerando la seguridad registral en cabeza de los encargados de registro de todo nuestro país, guardianes de ese legado.

Hablemos claro para entenderos mejor, si lo que se pretende es el cambio total de paradigma con una digitalización obligada de hecho, deben asegurarse estándares mínimos de inalterabilidad de la información registral, en ese sentido la tecnología blockchain es a mi entender la llave de la digitalización.

El modo más confiable de asegurar la inviolabilidad de la información registral sobre el vehículo automotor es la tecnología blockchain, ella permite compartir información de calidad inalterable, de modo que cada automotor tenga su historia clínica individual, segura e invulnerable desde su nacimiento como tal. En ese sentido la firma MOBI (Mobility Open Blockchain initiative) avanza unos espacios en la creación de un proyecto que asegure la inviolabilidad de la asignación de un certificado de nacimiento vehicular. Esa iniciativa intenta asegurar que el cruce de información y la constatación de la veracidad de la misma resulte eficaz y verosímil, por lo que desde cualquier concesionaria oficial o autorizada se podría monitorear la historia clínica de ese automotor agregando a la cadena de custodia un plus singular.

En el mientras tanto, la firma digital exigible a la autoridad certificante, en nuestro caso el encargado de registro, posee múltiples garantías de seguridad registral garantizando una criptografía asimétrica que le aporta validez jurídica a los documentos electrónicos firmados. Constituye una herramienta digital de alto impacto al contar con visos de autenticidad e integridad supliendo el documento firmado holográficamente en papel y permitiendo identificar de manera auténtica e íntegra el autor de ese documento digital.



Desde 1964 nos dedicamos a la administración de riesgos, asesoramiento y producción de seguros para individuos, Pymes e instituciones (pólizas colectivas para Asociaciones y Colegios Profesionales).

Praxis Profesional:

Nos especializamos en seguros de Responsabilidad Civil para Abogados, Procuradores, Escribanos, Contadores, Encargados de Registros del Automotor, Gestores y otras profesiones.

Obligaciones Patronales:

Combo de ART + Seguros de Vida Colectivos.

Cauciones:

Seguros de Garantía para aspirantes a Encargado de Registro.

Personales:

Hogar, automóviles, Vida y Capitalización.

Teléfono (011) 5353-0410
Whatsapp 1164036655
Oficina Av. La Plata 1623 piso 1º 7
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Código postal (C1250AAG)
E-mail seguros@mazzeo-alterleib.com.ar
Web www.mazzeo-alterleib.com.ar
Facebook @mazzeoAlterleib

Todo “parecía” estar perfectamente diseñado, siempre que se cumplan con los parámetros que anunciamos. Sin embargo, se produjeron serias sustituciones a mi entender inadmisibles que atentan con el fino equilibrio de la seguridad registral, quizás en pos de celeridad de las transacciones, aunque el valor seguridad es infinitamente más delicado que la celeridad y cuando hablamos de ella es solo y sólo cuestión de horas, pues si hay un plus la celeridad registral del automotor es un hecho y los encargados de registro constituyen la realidad más tangible.

El decreto crea causas perceptibles en la despenalización de conductas ilícitas, además no contempla el interés superior de grupos vulnerables sin acceso a medios digitales, con escaso o nulo conocimiento del sistema registral del automotor y de su inscripción constitutiva.

Esta impronta digitalizadora ahora carecería del control eficaz y oportuno de los registradores. Nos preguntamos ¿con qué recursos de protección registral cuenta el usuario enamorado de una marca o modelo que pueda representar la superación de un complejo de inferioridad o un cambio de status? Ese usuario siempre tuvo la posibilidad de recurrir al registro seccional para cerciorarse de la realidad registral de lo que adquiría.

En definitiva, lejos de neutralizar los efectos del crimen organizado, no se lo está combatiendo ni disuadiendo, sino se le está proveyendo de herramientas para que potencien su accionar.

En la realidad cotidiana, un intento audaz fue la disposición N° 116/19 que sepultó en el anaquel de los recuerdos a una gama de conductas ilícitas y por la que se excluyó de la verificación física a determinados usuarios.

Tampoco se aborda la estructura del mercado cuyos actores son la criminalidad urbana y transnacional cuya moneda de cambio suele ser el automotor hurtado o robado, sin ignorar el comercio de autopartes y desarmaderos.

Ese es solo una parte del problema, pues otra utilidad oculta que puede despertar el inicio de una carrera criminal derivada de la sustracción y la comercialización ilícita se potenciará por la nula verificación o la digitalización dispuesta, sin control de los encargados de registro y, más aún con la falta de herramientas

digitales de las fuerzas policiales para verificar la autenticidad de los documentos.

La elocuencia de las pasiones, convierte al automóvil en un verdadero imán en la carrera criminal, lo convierte en un medio de transporte en el tráfico de estupefacientes que generalmente se realiza con automotores robados o pago como mercancía. La falta de control registral potencia el secuestro de personas o la sustracción para cometer otros delitos contra la propiedad, sin descartar el tráfico de personas, las que son abordadas en un contexto de vulnerabilidad y conducidas en automotores.

¿Es posible que nadie haya pensado estas consecuencias? Sin duda alguna la justicia jamás podrá resolver este flagelo.

En la prevención del delito, nos preguntamos ¿Qué herramientas digitales se pondrán a disposición de las fuerzas policiales y/o federales para el control vehicular automotor? ¿Cómo se podrá detectar una cedula digitalizada falsa?, ya hay inconvenientes con las físicas imaginemos las digitales.

NFL&A
Navarro Floria, Loprete & Asociados
ABOGADOS

En Buenos Aires desde 1994
acompañando a clientes de Argentina y el exterior

Juan G. Navarro Floria

Marcelo Loprete

Bernardo Dupuy Merlo | María Eugenia Pirri | Mateo Tomás Martínez

Tatiana Massun | Pablo Floria

Lavalle 1527, Piso 11 - 44 (C1048AAK) CABA
Teléfono: (54-11) 4375-3597 - Fax (54-11) 4375-3598
E-mail: estudio_nfla@nfla.com.ar

Puede visitar nuestra web en
www.nfla.com.ar o escanear
el código.



Explicitados los gruesos errores que encontramos analicemos el decreto 70/2023 DNU “BASES PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA ECONOMÍA ARGENTINA”, DEL 20/12/2023. El articulado constituye el meollo de un conjunto de ideas que convergen en la digitalización de los tramites registrales, herramientas útiles que se manifiestan en una realidad transformadora dotada de una discrecionalidad asombrosa en donde el único objetivo visible se encamina a converger en una billetera única estatal.

El marco normativo que analizaremos es lo que atañe al ámbito registral y en particular a la buena fe registral del automotor y a las cédulas digitales.

Título XVI – REGISTRO AUTOMOTOR (Decreto - Ley N° 6582/58 ratificado por la Ley N° 14.467 (t.o. 1997) y sus modificatorias)

ARTÍCULO 359.- Sustituyese el artículo 16 del Decreto-Ley N° 6582/58 ratificado por la Ley N° 14.467 (t.o. 1997) y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 16.- A los efectos de la buena fe previstos en los artículos 2°, 3° y 4° del presente, se presume que los que adquieren derechos sobre un automotor, conocen las constancias de su inscripción y de las demás anotaciones que respecto de aquel obran en el Registro de la Propiedad del Automotor, aun cuando no hayan exigido del titular o del disponente del bien, la exhibición del certificado de dominio que se establece en este artículo.

Durante un período de QUINCE (15) días los embargos y demás anotaciones que se soliciten con respecto al automotor tendrán carácter condicional y solo quedarán firmes y producirán sus efectos legales una vez vencido dicho plazo, siempre que no hayan modificado el dominio o la situación jurídica del automotor.”

Por su parte el ARTÍCULO 361 del decreto sustituye el artículo 22 del Decreto-Ley N° 6582/58 ratificado por la Ley N° 14.467 (t.o. 1997) y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 22.- Sin perjuicio de la expedición del título a que se refiere el artículo 20, juntamente con la inscripción originaria, o con cada una de las correspondientes a las sucesivas transferencias de dominio, el Registro entregará al titular del automotor una o más cédulas de identificación de este, en las que se consignarán los datos que, con respecto al automotor y a su propietario, establezca la

autoridad de aplicación. Las cédulas se entregarán digitalmente, las que tendrán la misma validez que las físicas.

El adquirente podrá pedir una o varias cédulas físicas las que podrán tener un costo. Dichas cédulas deberán ser devueltas por el enajenante del automotor, expidiéndose nuevas para el adquirente.

Su tenencia acreditará derecho o autorización para usar el automotor, pero no eximirá de la obligación de justificar la habilitación personal para conducir. La cédula, la licencia para conducir y el comprobante de pago de patente son los únicos documentos exigibles para circular con el automotor, y las autoridades provinciales o municipales no podrán establecer otros requisitos para su uso legítimo.

Será obligatorio exhibir esos documentos a la autoridad competente, pero no podrán ser retenidos si no mediare denuncia de hurto o robo del automotor u orden de autoridad judicial.”

ARTÍCULO 362.- Sustituyese el párrafo primero del artículo 23 del Decreto-Ley N° 6582/58 ratificado por la Ley N° 14.467 (t.o. 1997) y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 23.- El Organismo de Aplicación determinará los distintos tipos de cédulas que se expedirán, las cuales no caducarán mientras no haya cambios en la titularidad del vehículo. También podrá requerir la colaboración de las autoridades que determine el Poder Ejecutivo Nacional para controlar que los automotores circulen con la documentación correspondiente, para verificar cambios o adulteraciones en las partes que lo conforman como tal, y para fiscalizar que las transferencias se inscriban en el Registro dentro del término fijado por esta ley. Asimismo, podrá disponer la exhibición de los automotores y su documentación y la presentación de declaraciones juradas al respecto.”

Toda la normativa fue replicada genéricamente en el Proyecto de ley de **BASES Y PUNTOS DE PARTIDA PARA LA LIBERTAD DE LOS ARGENTINOS- CAPÍTULO III - POLÍTICA DE CALIDAD REGULATORIA**

ARTÍCULO 12.- Política de calidad regulatoria. El Poder Ejecutivo Nacional deberá implementar una política de calidad regulatoria para la Administración Pública Nacional, que incluya la simplificación, digitalización y desburocratización administrativa, promoviendo la transparencia y el debido proceso administrativo, así como el ali-



GAP

DISTRIBUIDORA DE COMPUTACION

INSTALACION - CONFIGURACION - SOPORTE - VENTA DE INSUMOS - REPARACION DE IMPRESORAS



DESCUENTOS A SOCIOS DE AAERPA

- Permite llevar el control de envío de legajos y certificados dominiales
- Generación automática de declaraciones juradas a enviar a DNRPA
- Muestra avisos automáticos basados en las distintas fechas de vencimiento
- Seguimiento paso a paso de las distintas etapas de generación de un envío de legajo o certificado
- Historial que permite efectuar consultas por dominio y conocer el estado actual de un legajo ó certificado
- Base de datos con información detallada de todos los registros seccionales del país

Infoauto 3
Gercydas 2
Siap
Sira
Acre
Inhibidos
Sugit



Perú 359 Piso 14 Oficina 1403 - Capital Federal - C.P. AAS1099C
Tel./Fax: 011-43427045 - info@gapcomputacion.com.ar

vio de cargas y costos administrativos, para obtener regulaciones eficientes para la competitividad de los mercados, la creación de empleo y todo cuanto contribuya a elevar el nivel de vida de los ciudadanos y a la consiguiente reducción de los índices de pobreza.

ARTÍCULO 15.- *Despapelización y Digitalización. Todos los trámites, procesos y/o gestiones en la Administración Pública Nacional se realizarán íntegramente de forma digital. Este proceso de conversión deberá concretarse en un plazo que no exceda de los dos (2) años desde la entrada en vigencia de la presente ley. El Poder ejecutivo nacional preverá lo necesario para la efectivización de este proceso, así como las excepciones que fueren necesarias.*

La pregunta que debemos formular es ¿la digitalización es sinónimo de seguridad jurídica registral? Ceñirse a una respuesta contundente es arriesgado.

A primera vista se advierte que la registración deja de ser importante, el rol del registrador es su obligación de proteger y salvaguardar la seguridad jurídica registral ajustándose a estándares preestablecidos en la ley y en el digesto, sufre mutaciones incomprensibles, él da fe al calificar un trámite registral y es responsable ante el usuario de su accionar, sin embargo es solo un actor en el esquema registral.

El otro, el adquirente muchas veces desconoce las consecuencias prácticas y la magnitud y extensión de los daños que puede provocar su falta de pericia en el negocio. Por tanto el afluyente por donde se nutrirá la respuesta parece manifestarse tibiamente en el mismo articulado sustituido innecesariamente, repito a mi entender, donde la buena fe en la transmisión de un derecho real es fundamental y poca importancia se le está adjudicando.

Tal como lo expresamos, *“se convalida con la inscripción en favor de quien lo invoca y con la existencia de los elementos identificatorios de la cosa registrable, como ser la placa de identificación metálica, el grabado de cristales y la verificación de los códigos identificatorios de chasis y motor (artículo 1.895 aludido). Si en consecuencia hay congruencia entre los elementos descriptos se configura la buena fe”.*

“Por otra parte, el artículo 1.895 debe ser tenido en cuenta al aplicar el artículo 392 del CCCN, sobre los efectos respecto de terceros en cosas registrables, cuando el acto es nulo. En efecto, se puede

reclamar el derecho de propiedad sobre un automotor, enajenado por un acto nulo, a un tercero si éste lo adquirió de mala fe o si lo adquirió de buena fe, pero sin intervención del titular registral”.²

El Artículo 359.- del decreto que me permito transcribir a riesgo de ser repetitivo que sustituye el artículo 16 del Decreto-Ley N° 6582/58 sigue estableciendo la presunción de pleno derecho, la que no admite prueba en contrario que : **“ A los efectos de la buena fe previstos en los artículos 2º, 3º y 4º del presente, se presume que los que adquieren derechos sobre un automotor, conocen las constancias de su inscripción y de las demás anotaciones que respecto de aquel obran en el Registro de la Propiedad del Automotor, aun cuando no hayan exigido del titular o del disponente del bien, la exhibición del certificado de dominio que se establece en este artículo.”** Dijimos en el libro de Secuestro y decomiso de Automotores que *“Esta férrea protección que ofrece el RJA a los titulares del dominio (y de otros derechos inscriptos: acreedores prendarios, embargantes, locatarios, tomadores de leasing, etc.) también se extiende al comprador, quien cuenta con numerosos trámites para tomar conocimiento de los antecedentes registrales (informe de dominio, consulta de legajo, copia de constancias registrales) y en particular, el certificado de dominio al que se refiere el art. 16 transcripto, que brinda toda la información registrada y además impide la anotación de medidas que afecten la situación jurídica del automotor y de su titular registral durante 15 (quince días) hábiles en beneficio de la transferencia que se presente amparada por ese certificado de dominio”.*

Ante esas supresiones inoportunas nos preguntamos el artículo 16 pasa a desempeñar una actividad informativa, diciéndole al adquirente, “yo avise en informar”, usted no cumplió, recurra por la vía judicial que corresponda. A lo que el adquirente dirá ¿usted no me exigió la verificación? Ahí cada uno ingresará al sistema penal de manera coactiva con final anunciado.

Por tanto, entendemos que la seguridad jurídica es la rectora del derecho registral del automotor y el artículo 16 sigue siendo el soporte de tal principio.

2- En SECUESTRO Y DECOMISO DE AUTOMOTORES, por Fabiana Cerruti-Daniel Gustavo Varessio y colaboración de Claudia Mariela Urruti). FUCER- 2023.

Así todo trámite que ha logrado emplazamiento registral, por desamparando fraudulentamente al titular registral producido mediante la presentación de documentación apócrifa, vgr. una Solicitud Tipo 08 que si bien presenta la firma certificada del transmitente, esta no le corresponde, ya sea porque se ha falsificado la intervención de una autoridad certificante (encargado de registro, escribano público, etc.) o porque se ha obtenido por medio con engaños, ardides o falsificaciones digitales con maniobras que imitan a las auténticas pero que son ideológicamente falsas, siempre se encontrara con la barrera del control oficioso de calificación registral del registrador, por lo que no resulta habitual hasta ahora que se logre el cometido de obtener la registración, atento los controles que se realizan en los seccionales.

Sin embargo, resultaría un grosero error olvidar que la digitalización y la despapelización en los tramites registrales del automotor, debe tener dos vasos comunicantes muy fluidos, la digitalización con tecnología ultra confiable e invulnerable de modo de asegurar en el adquirente la seguridad en la transacción y el cumplimiento acabado de los recaudos legales siempre con intervención del encargado de registro.

Desconocer las presunciones de pleno derecho que jamás deben sustituirse, constituye otro grave error en cualquier negocio jurídico registral con un automotor ajeno al ámbito registral.

Por más que los esfuerzos de control de riesgos y alteraciones sean eficientes, siempre cada adquirente será responsable de solicitar el certificado de dominio del automotor a adquirir y la verificación policial que, si bien cae en desuetudo no siendo exigida en casos puntuales, seguirá siendo un corset a ventas fraudulentas.

Otro actor controversial que aparece en el sistema es la Dirección Nacional ya que, muchos tramites serán desviados a sus dependencias, nace una inquietud vista con preocupación, por eso nos preguntamos:

¿Quién asumirá el rol de calificador? ¿Quién gestionará la tarea en la Dirección Nacional? ¿Serán agentes profesionales calificados? ¿O un registrador con la experticia suficiente que haya concursado? ¿Quién controla un título inhibido? ¿El Estado contratará seguros de caución para tales eventos? ¿El título emitido por la Dirección Nacional gozara de la seguridad hasta ahora tutelada por los encargados? ¿O será de una veracidad desconocida?

Todas estas preguntas no poseen una respuesta inicial.

La buena fe registral exige que todo adquirente siga adoptando todos los recaudos facticos y jurídicos, la ley ampara a todo aquel ciudadano cauto que pone énfasis en asegurar con las herramientas disponibles la operación comercial para prevenir la actividad ilícita de organizaciones.

Por tanto, la adquisición debe ser acorde al precio de mercado, debe serlo al titular registral o en comerciante habitualista, exigiendo toda la documentación respaldatoria, por lo que en el caso de las cédulas digitales sean expedidas deberán serlo al amparo de tecnología cifrada e inalterable, aun así, la física debería solicitarse al registro seccional como modo de cerciorarse de la veracidad de la misma y siempre constatando en el registro seccional la autenticidad de la documentación.

En definitiva, la digitalización y despapelización es posible, no a cualquier costo, quien controle o cumpla el tamiz de admisibilidad de todo trámite registral es el registrador único funcionario idóneo para tal cometido.

Además, debe ser implementada adecuadamente con instrumentos idóneos para asegurar la seguridad jurídica para tutelar el negocio jurídico entre los titulares de relaciones jurídicas y el control eficiente de las fuerzas de seguridad a la que se deberá dotar de herramientas eficaces.

El stopper publicitario que aparece como idóneo es la concientización a los ciudadanos de la buena fe reglada en el artículo 16 como condición para el éxito del proyecto normativo.



¿QUÉ ES CAJA FUERTE PARA EL SEGURO?

DEFINICIÓN: Se considera **Caja Fuerte** a los efectos del Seguro, un tesoro con frente y fondo de acero templado de no menos de 3 milímetros de espesor, cerrado con llaves del tipo “doble paleta”, “bidimensionales” o con otro sistema de seguridad, soldado a un mueble de acero, cuyo peso vacío no sea inferior a 200 kilos, o que se encuentre empotrado y amurado a una pared de mampostería o cemento armado.

Teléfono (011) 5353-0410
Whatsapp 1164036655
Oficina Av. La Plata 1623 piso 1º 7
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Código postal (C1250AAG)
E-mail seguros@mazzeo-alterleib.com.ar
Web www.mazzeo-alterleib.com.ar
Facebook @mazzeoAlterleib

UNA REVOLUCIÓN EN LAS FORMAS. LOS CAMBIOS AL R.J.A.

Por **Ulises Viviani**

Registro Seccional Moreno 5, Provincia de Buenos Aires

Introducción.

En torno a compartir algunas consideraciones sobre los proyectos de ley transformadores del Régimen Jurídico del Automotor, y concretamente del Decreto de Necesidad y Urgencia 70/23, la primera prevención que estimo prudente hacer al lector es que escribo en mi carácter de Encargado Titular de un Registro Seccional de la Propiedad del Automotor de mediana estructura, ubicado en la zona oeste del conurbano bonaerense. Considero que este punto será de importante relevancia para ubicar un punto de vista. En segundo lugar, la crítica se circunscribirá al ámbito registral modificado por el Título XVI en los últimos 14 artículos del Decreto.

Una revolución en las formas.

Mi primera impresión, aunque pueda parecer contra intuitiva frente a los importantes cambios anunciados, es que al menos en lo que hace al Régimen Jurídico del Automotor que es el tema de análisis, nos encontramos antes frente a una revolución en el modo de legislar (en sentido laxo) que ante un cambio profundo en la estructura del sistema. Y a mi juicio esta observación no es menor, porque es a través de las formas, como pueden dejar de percibirse los probados pilares de nuestro sistema, debilitándolo, transformándolo sin un destino razonable o directamente suprimiéndolo sin un reemplazo garantizado.

La revolución normativa consiste en un ataque (metáfora) relámpago y en masa. Para cumplir con los recaudos de esa modalidad, es probable que ninguno de los actores del sistema registral, haya participado o siquiera haya sido consultado sobre la conveniencia, viabilidad, beneficios e inconvenientes de las modificaciones introducidas. En particular, me llama más la atención esta circunstancia -el modo- que, por ejemplo, la eliminación del concepto de radicación del automotor, un instituto fundamental de la competencia que resulta objeto de una de las alteraciones más rotundas: muchas de las otras medidas anunciadas como novedosas ya estaban receptadas por el RJA (por ejemplo, la inscripción inmediata, la negativa de pago, el no vencimiento de la cédula para el titular, el título digital, los trámites electrónicos etc.).

Es de esperar que esta revolución, comprensible desde el ánimo político imperante, tenga desde la reglamentación una respuesta basada en lo que hasta hoy sabemos que funciona en una democracia republicana: digo claramente: el acto reglamentario (si es que el DNU continuase vigente a estas alturas) debiera contar con fundamentos técnicos razonables; incorporar como base positiva un análisis integral del sistema jurídico argentino, apoyarse en el equipo de asesores permanentes y transitorios del Poder Ejecutivo, el Ministerio y la Dirección Nacional, y eventualmente hacer participar en forma previa a su redacción final a las instituciones involucradas (como AAERPA por ejemplo) a fin de que se propongan verdaderas mejoras y se eviten resultados desfavorables, sobre todo para el fin último que es la seguridad jurídica.

En principio y sintetizando, ante la continuidad en la vigencia de esta sorprendente norma - que carece de una preparación y análisis extendido en forma previa- corresponde confiar en la reglamentación como una respuesta necesariamente profesional y calificada, que permita unir los extremos aparentemente alejados de un servicio

ideal, utópico, y un probado sistema centenario que, siendo perfectible, funciona y brinda seguridad, confianza pública, y respuesta pronta y eficaz.

Origen y función de los Registros.

Uno de los latiguillos que merodean los aires revolucionarios, sostiene que los Registros fueron “inventados” para favorecer a la política, y adelanto que dicha afirmación desconoce lisa y llanamente la historia jurídica de nuestras instituciones, y demuestra, como se ha dicho en un principio, la falta de asesoramiento calificado de sus divulgadores.

El primer Registro que funcionó como antecesor de los actuales Seccionales, fue creado en 1914 por la Ley 9.644 sobre prenda agraria, con el objeto de anotar los contratos privados de prenda agraria para su protección y facilitación, resguardando también el derecho de terceros al permitir la anotación de medidas precautorias o judiciales en general. El Registro dependía también de una Dirección Nacional, y contaba con oficinas en distintas localidades de las provincias, dirigidas por un Encargado (art. 5) que percibía por su tarea un “emolumento” (art. 23). Hablamos de un instituto cuyos antecedentes cuentan con una profusa historia, por lo que no es lícito asociar políticamente su creación a ningún gobernante (al menos no de los últimos 110 años). Desde 1958, cuando se trasladó este sistema existente al bien “automotor”, y hasta la actualidad, los Registros han conservado su función esencial **–preservar la seguridad jurídica integral en el tráfico de bienes– y asumido además otros servicios auxiliares** que no eran de su competencia original, pero que hacían a otras áreas de la función pública (controles anexos de la AFIP o la UIF), a la necesidad de llegar al ciudadano donde otro organismo estatal no alcanza (otorgamiento de firma digital y emisión de antecedentes penales) o de **asegurar el cumplimiento de tributos fiscales provinciales y municipales** (impuestos de sellos, impuesto a la radicación

de vehículos e infracciones). Sabemos los Encargados, que estas tareas, requisitos, exigencias o controles pueden resultar una sobrecarga administrativa y económica para el usuario, pero de ninguna manera puede imputarse al sistema registral en forma despectiva esta carga, la que en algunos casos podrá ser revisada o trasladada a los organismos competentes, y en otros explicada a la sociedad de modo más eficiente: lo que a primera vista aparenta ser un manejo de complicaciones, es en realidad una manera de simplificarle la vida al contribuyente. Así como suena, vuelvo a sacar chapa de mi condición de servidor público bonaerense, para cuestionar las ideas que proponen el desglose de servicios, o la vuelta a un Registro donde sólo se transfiera la propiedad a secas. Desde que tengo memoria existen a favor del usuario los institutos de negativa de pago de sellado o inscripción inmediata, negativa de pago de patentes, y negativa de pago de infracciones: es decir el ciudadano puede literalmente afrontar si quisiera únicamente los aranceles registrales y “eludir” el pago de impuestos e infracciones que aproximadamente significan un 70% del costo “extra registral”, pero debo advertir: en mi experiencia personal a cada usuario se le ofrece expresamente esta posibilidad, y la gran mayoría elige -libremente y para bien de las municipalidades y las provincias, más no de los Seccionales- responder patrimonialmente y cumplir con sus obligaciones. Si los nuevos tiempos ofrecen volver a la registración lisa y llana, debemos señalar, al menos en mi opinión basada en la práctica, que para el contribuyente no será ni más barato ni más rápido, porque las ulteriores gestiones tributarias que hoy realiza en los Seccionales, deberá satisfacerlas por ante cada organismo en particular, significando esa dispersión que el usuario destine para ello más tiempo y -con suerte- el mismo dinero.

El valor de la simplificación y los medios digitales.

La burocracia es un orden racional para procesar asuntos públicos, necesario e inherente a la actividad administrativa de una organización

y, por tanto, es un bien, un valor y no una traba o un escollo. Por supuesto, cuando ese conjunto de regulaciones y procedimientos se estanca en el tiempo y no acompaña la velocidad con que la sociedad avanza hacia el desarrollo (sobre todo en su faz tecnológica y cultural), puede ocurrir que aquello que tiene un fin valioso, genere la sensación de que traba, impide o dificulta la actividad que se propuso regular. Si aplicamos este análisis al servicio registral, vemos que en su historia ha demostrado que en distintos momentos supo estar al frente del avance tecnológico, aún comparado con casi toda la administración pública: no sólo en cuanto a la técnica informática, sino también a la técnica legislativa, siendo innovador en la firma de convenios tanto para el apoyo operativo (formularios, verificaciones etc.) como para la reunión en una sola oficina (ventanilla única) de distintos pasos o gestiones que antes el usuario debía realizar por su cuenta, deambulando por bancos, casas de provincia, oficinas de rentas, tribunales de faltas etc. Sin ir más lejos, la ventanilla única federal que aplicamos como concepto los Registros desde antaño, hoy quiere de nuevo ser implementada a nivel integral en la administración nacional.¹

No puede negarse que estamos ante una nueva revolución, acelerada por la necesidad surgida de la pandemia del Covid-19, en la cual la tramitación remota o electrónica parece un paradigma en sí mismo, pero debe advertirse cabalmente que al fin y al cabo se trata de un medio -un fantástico instrumento, hay que resaltar- para conseguir aquellos fines que subyacen y hacen al fondo de cada cuestión. **Creo que todos estamos dispuestos a usufructuar estos medios, en su justa medida y previendo alternativas para un país donde la brecha digital sigue vigente: según datos de la Cámara Argentina de Internet (CABASE) revelados en 2021, si bien la ciudad de Buenos Aires cuenta con 108 puntos de acceso a Internet por cada 100 hogares,**

1- Véase Proyecto de Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos, art. 14°.

en la provincia de Formosa ese índice disminuye al 32% (32 hogares cada 100²). Y estos guarismos hablan de la brecha tecnológica, cuando es de fácil suposición que la brecha cultural sea aún mayor. El sistema registral actual nos comprende a todos, funciona para todos. Hay una gran parte de la sociedad que hoy va más rápido, y tienen tanto derecho a que respetemos su velocidad, como aquellos que se ven imposibilitados de seguirles el paso, material o culturalmente.

Avanzar en la simplificación es necesario: es posible y deseable que las nuevas técnicas se incorporen sin desplazar lo que actualmente funciona de modo eficiente y convivan, al menos por un tiempo, con el objeto de no dejar a ningún ciudadano a pie. **El usuario debe tener el derecho a decidir** en base a su capacidad, sus recursos, sus gustos, posibilidades y necesidades qué medio le resulta más adecuado y accesible, y eso también es parte de la libre competencia y el derecho a elegir libremente.

Desde el punto de vista de los funcionarios y colaboradores a los que les toca enfrentar, además de su labor diaria, la vorágine de los cambios y la crítica infundada que promueve el cambio por el cambio mismo, vaya mi consideración. El trabajo de campo -en nuestro caso, fundamentalmente el asesoramiento y la calificación jurídica- es irremplazable, al menos por el momento. Lo vemos en el servicio de Justicia por ejemplo, que, si bien los tribunales cuentan en la actualidad con expedientes virtuales, presentaciones digitales y notificaciones electrónicas, tanto los abogados como los magistrados siguen ejerciendo su imprescindible función de auxiliares o administradores de la Justicia, como lo han hecho desde antaño. **Y los nuevos medios,**

2- Según datos actualizados de CABASE Internet Index, para 2023 si bien el 85% de los hogares de Argentina cuentan con una conexión fija a Internet, 71% de esos hogares están agrupados en sólo cinco centros urbanos: Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires, Mendoza, Santa Fe y Córdoba. La brecha digital no es un concepto desconocido por el Estado, que solventa un

Proyecto de Fortalecimiento a la Infraestructura de Datos para cerrar la brecha digital en Argentina, cuyo objeto es además del señalado en el título del programa, aumentar la resiliencia digital y fomentar la adopción digital a través del trabajo de un conjunto de organismos (algunos de los cuales están en proceso de disolución por los proyectos de reforma del Estado presentados últimamente).

se han incorporado a su servicio, no en su reemplazo. Llegará algún lejano día en que las demandas y las sentencias sean redactadas por la inteligencia artificial, y aun cuando ese momento se haga realidad, habrá sin dudas un profesional calificando el resultado final.

Del lado del mostrador del usuario, debe insistirse en el carácter Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor, el que debe brindar un formato accesible para todos los habitantes del país contemplando sus realidades concretas. Es cierto, como se argumenta en el debate de los nuevos proyectos, que durante la administración del presidente Macri se instauró el descuento de un 40% para las transferencias digitales y su utilización aumentó considerablemente en un breve lapso; también es cierto que una buena parte de ese descuento -insisto siempre, hablo siempre desde mi experiencia "conurbana"- se lo llevaron (justificadamente) los mandatarios que asistieron a usuarios que o no contaban con acceso a internet, o no tenían teléfono inteligente o casilla de mail; y agreguemos que muchas veces hasta ignoraron la existencia del descuento. Todos estos datos, en el ímpetu transformador, no suelen encontrarse en la estadística. Pero existen, y los que atendemos al público cara a cara, lo sabemos.

En definitiva, como lo hicimos siempre los que estamos a cargo de los Seccionales, nuestra obligación -pero fundamentalmente nuestro anhelo- es avanzar hacia la simplificación, haciendo un mejor uso de los medios digitales y facilitar la incorporación de soluciones innovadoras: pero sin desestimar las que hasta hoy dieron y dan un resultado confiable y valioso para la gente. Ni por supuesto, olvidar en ese camino el fin último de nuestra existencia como servicio público.

Presentación del libro

“La registración de automotores” de los autores Bruna Fabiana Cerruti y Alejandro O. Germano.

Por **Álvaro González Quintana**

Registro Seccional Capital Federal 31

Cuando se toma la tarea de presentar al público un libro, el primer cometido es evaluar su contenido independientemente de cualquier otra circunstancia. Si se ha abordado un tema de interés, si ese tema ha sido desarrollado con coherencia, si las afirmaciones que se realizan son correctas, si se han tomado datos estadísticos lo suficientemente amplios como para dar valor a sus conclusiones, si el cocimiento que trasmite, aunque pueda ser debatible tiene valor científico y varios ítems más que resulta innecesario reproducir. No tengo dudas que el libro de Fabiana Cerruti y Alejandro Germano (citados con la formalidad del caso, aun cuando para mí sean, desde hace mucho tiempo, Fabiana y Alejandro) cumple con esas premisas enunciadas y varias más que el lector podrá descubrir al leerlo. Los invito a que lo hagan bajo esta óptica y verán lo acertado de mi apreciación.

Decía que lo primero es evaluar el contenido. Lo segundo es evaluar si la publicación es oportuna, si el tema abordado tiene importancia en un tiempo y lugar determinado. Y en este caso vaya si ha sido oportuna su publicación. El sistema registral del automotor es actualmente objeto de una crítica carente de fundamentos, basada en prejuicios o creencias que nada tiene que ver con la actualidad del sistema, llevada adelante sin el menor interés en corroborar los datos

exhibidos y lo que es peor, muchas veces alimentada por intereses espurios que se ocultan bajo un supuesto interés en el público usuario. Quienes desde distintos ámbitos (legislativo, periodístico, etc.) llevan adelante este embate deberían detenerse a leer esta obra y luego reflexionar sobre las supuestas bondades de aquello que proponen.

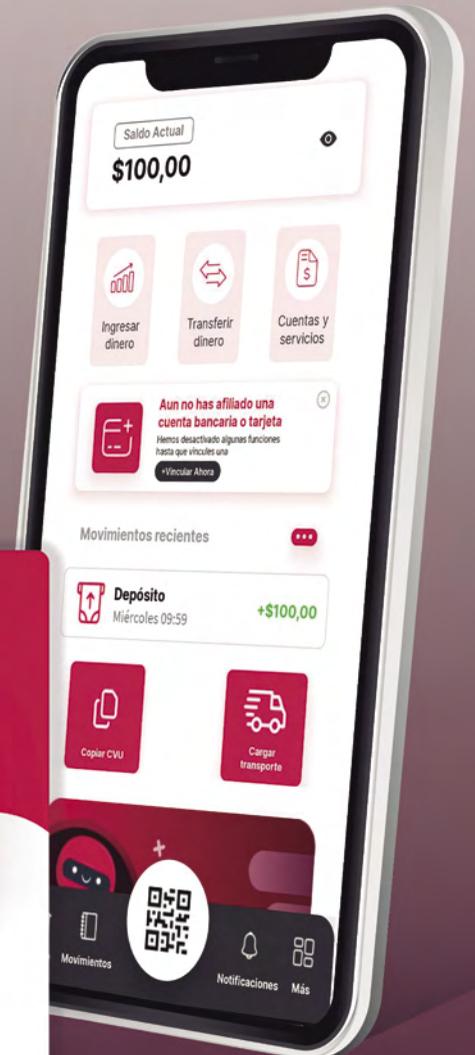
Lo último, es reflexionar si la obra podrá modificar la realidad en la que ha sido dada a conocer. Es pura actividad especulativa, como todo aquello que desde el presente pretende escudriñar el futuro. Sólo el género humano tiene la capacidad, y en ella la condena, de pensar en eso tan difuso como “el futuro” y la ansiedad que eso nos genera. Sería deseable que esta obra llegue a todos aquellos que, honestamente, entienden que el sistema registral del automotor necesita mejoras y encuentren así el camino para que sus propuestas atiendan realmente el bien común.





epagos

Recibí una única
rendición
y conciliación
de pagos



Todos los medios de pago
en un solo lugar

Para más información consultar en www.epagos.com.ar

Transcripción del Prólogo al libro “La Registración de Automotores” por Rodolfo Carlos Barra.¹

“Siempre es un motivo de gran satisfacción -y (¿por qué ocultarlo?) de orgullo- prologar un libro que represente un avance destacado en temas específicos del Derecho Administrativo. Este es el caso del presente “La Registración de Automotores. Una aproximación desde el sistema registral argentino”. Sus autores, Bruna Cerruti y Alejandro Germano -quienes han tenido la gentileza de invitarme a esta tarea- aúnan la experiencia práctica y el conocimiento intelectual (lo que se encuentra acreditado en los libros y artículos que ya han publicado sobre la materia).

Con permiso de los autores, y apelando a la paciencia del lector, me permitiré tratar en este prólogo no ya las bondades de la obra prologada, calidad que he comprobado con su lectura, sino un conjunto de ideas resumidas que pueden servir, si el lector quisiera detenerse en ellas, como introducción al excelente trabajo de los Dres. Cerruti y Germano.

Son muchos los temas que se encierran dentro de lo que podemos denominar el “derecho registral”, como conjunto de “principios, órganos, normas y procedimientos” (para utilizar la fórmula y método que emplea la ley 24.156, para regular a cada uno de los subsistemas de la Administración Financiera) que conforman una institución específica dentro del derecho administrativo.

Obviamente aquí sólo podemos enunciar brevemente algunos de sus contenidos (un estudio profundo necesitaría de un Tratado específico) y así lo haremos desde una perspectiva formal y otra orgánica.

¹- Nota del Editor El autor del prólogo es abogado y actualmente se encuentra a cargo de la Procuración del Tesoro de la Nación. Fue Ministro de la Corte Suprema de Justicia (1989-1993) y Ministro de Justicia (1993-1996).

Señalemos previamente que la registración pública importa la acreditación de datos que, con relación a una actividad o persona, la norma jurídica (ley, decreto, reglamento o acto administrativo, según corresponda) exige su conservación encomendada a una organización pública o privada -esta última por delegación del sector público, como veremos más abajo- a los efectos que la norma disponga en cada caso. La información así registrada puede quedar abierta, total o parcialmente, para el conocimiento público -del público-- o no, según lo disponga la norma en cuestión.

Desde un punto de vista **formal** es posible aislar aquí, de entre otros, dos “actos administrativos registrales”: uno es el que admite o rechaza el registro-conservación (el primero suele ser tácito, aunque se ejecuta por la mera conservación de los datos en el Registro-organización), el otro es el de certificación de la registración y de los datos que pueden o deben hacerse públicos, por ejemplo a través de la cédula o documento registral certificante que expiden los Registros de Propiedad del Automotor.

Nótese que estamos hablando de actos administrativos, por lo que, al menos por vía ya sea analógica o supletoria, exige la aplicación de la Ley de Procedimientos Administrativos 19.549. El de certificación, por ej., podría ser impugnado por quien se considerase agraviado por el mismo, no sólo por el titular del certificado, sino por terceros, como es el caso de una certificación de capacidad de obra emitida por el Registro de Constructores de Obra Pública, que podría ser impugnada por otro oferente en la licitación para la que tal certificación se utiliza.

Desde el punto de vista **orgánico**, por su parte, la actividad registral pública, como lo señalamos más arriba, es realizada por una organización pública o una privada mediante lo que denomino “delegación transestructural de cometidos”

La organización pública puede tener carácter “centralizado” -con-funde su personalidad jurídica con la del, en nuestro caso, Estado Nacional- o “descentralizado”, con su propia personalidad jurídica. Puede a la vez ser “concentrada” o “desconcentrada”. En el primer caso las competencias de la organización registral pertenecen también a una organización mayor; así, por ejemplo, la competencia de una Secretaría incardinada en un ministerio (por ej. la Secretaria de Justicia en el Ministerio de Justicia). En estos casos el Superior (por ej., el Ministro, que es **órgano de concentración**) puede avocarse en las competencias del **órgano concentrado**.

Estamos en presencia de una competencia desconcentrada, en cambio, cuando, independientemente de la incardinación, la organización posee una competencia propia no susceptible de avocación por el Superior, que deja así de ser órgano de concentración para convertirse sólo en órgano jerárquico jurisdiccional. De esta manera ocurre cuando la competencia de la organización, por ejemplo, la registral, se encuentra dotada de autonomía funcional, como es el caso de los Registros de Automotor, o política, etc., donde, en realidad, la descentralización y desconcentración resultan de la misma naturaleza y régimen de la delegación transestructural.

En el caso de los Registros del Automotor estamos en presencia del instituto de la delegación que denominamos “transestructural de cometidos por autogestión administrativa”².

Es “delegación” porque supone la transferencia del **ejercicio** de la competencia de un órgano a otro, sin que el primero pierda la titularidad de tal competencia; por ello hablamos también de delegación “de cometidos” ya que lo que persigue el delegante es que el delegado de cumplimiento a determinados cometidos o finalidades intermedias públicas, asumidas como tales por el ordenamiento, gracias al ejercicio

2- Ampliar en BARRA, RODOLFO C., “Tratado de Derecho Administrativo”, Tomo 3, Capítulo XXXI, Ábaco, Buenos Aires, 2006.

competencial delegado. Finalmente, es “transestructural” porque trasciende la estructura organizativa del sector público (delimitado en los arts. 85 de la Constitución Nacional y 8 de la ley 24.156) para radicarse en un sujeto que claramente integra el sector privado del ordenamiento nacional.

Por ello el Registro del Automotor es, a nuestro entender, una organización privada destinada a realizar cometidos públicos, lo que se encuentra demostrado por su estructura económica financiera: el Registro funciona en un inmueble de propiedad o rentado por el Titular del mismo, y así, no pertenece ni al dominio público ni al dominio privado del Estado, los empleados del Registro son empleados del Titular, no del Estado (ni en planta permanente, ni contratados), los bienes muebles afectados a la delegación son también de propiedad o rentados por el Titular, quien no cobra remuneración alguna por parte del Estado, sino que atiende a sus gastos con los recursos que le llegan bajo la forma de tasas, etc., sin perjuicio de que mediatamente se trate de fondos del Tesoro Nacional, bajo la forma de “contribuciones” en los términos del art. 4 de la Constitución Nacional.

Por tales razones, el Titular del Registro no debería ser considerado “funcionario público” en los términos de la ley 25.164 y tampoco de la ley 25.188 en cuanto en su art. 1º prescribe que su aplicación se extiende “a todos los magistrados, funcionarios y empleados del Estado”, calidades que, según vimos en el párrafo anterior, son ajenas al Titular del Registro, como lo son también con relación al Escribano de Registro. Sin perjuicio, claro está, del elemento típico utilizado por los arts. 237, 238, 239, 240 y también los arts. 248 y cc. Del Código Penal, lo que supone otra discusión en la que deberíamos escuchar a los penalistas.

Los autores Cerruti y Germano han incursionado, con gran solvencia, sobre muchos de los temas que dejamos simplemente planteados en los párrafos anteriores. También la obra prologada deja cuestiones destinadas a la reflexión, lo que es un mérito muy significativo para toda obra jurídica.“

ECOSISTEMA REGISTRAL DEL AUTOMOTOR Y TRANSFORMACION DIGITAL

Por **Silvia Susana Toscano (*)**

1.-CONVERGENCIA TECNOLOGICA Y TRANSFORMACION DIGITAL

Estamos siendo protagonistas a pasos acelerados de la transformación de una sociedad industrial y post industrial, eje principal y motor de grandes innovaciones, a una sociedad del conocimiento o de la información donde las estructuras propias de aquella sociedad deben adaptarse, reinventarse y dar paso a un nuevo paradigma.

En la década del 70, se comienza a hablar de sociedad de la información¹ como evolución de las estructuras de la sociedad industrial centradas en las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TICs) cuya influencia impacta en la forma de aprender, conocer, relacionarse y, por ende, en la organización de la sociedad y sus instituciones públicas y privadas.

El encuentro del mundo físico con el mundo digital supone la llamada Industria 4.0 o Cuarta Revolución Industrial caracterizada por la democratización de la conectividad, una dicotomía entre lo público y lo privado, la multidireccionalidad de la comunicación y la información y una nueva conceptualización de los institutos jurídicos que fueron la piedra angular del paradigma de la sociedad industrial. En esta sociedad "informacional" conforme Castells² lo significativo es la retroalimentación acumulativa de conocimientos y usos potenciada por el procesamiento de información, nuevas tecnologías y una inversión en innovación nunca vista.

1- Bell, Daniel,(1976) El advenimiento de la sociedad posindustrial, Ed. Alianza , Madrid

2- Castells, Manuel(1997) La Era de la Información: Economía, Sociedad y Cultura: La sociedad Red., Ed Alianza, Madrid

La masividad de la conectividad, el desarrollo de redes, los dispositivos inteligentes confluyen en un contexto tecnológico cada vez más dinámico y cambiante. El siglo XXI nos presenta un aceleramiento de las innovaciones nunca visto antes en la historia; una era digital que supera todo lo previsto. Hablamos de la transformación de las redes 5G, inteligencia artificial con todas sus aplicaciones (*Big data*, análisis de datos, *machine* y *deep learning*, entre otras) IoT (*Internet of Things*), loB (Internet of Behaviour) , realidad digital y aumentada (metaversos) , reconocimiento facial , de voz y de lenguaje, robótica, impresiones 3D, nanotecnología, biotecnología las que , en conjunto, define nuestras interacciones sociales, comerciales, financieras, laborales, educativas y con el gobierno.

Esta transformación digital va más allá de lo tecnológico y de innovaciones aisladas. Es un desafío cultural y social que afecta todos los aspectos de la sociedad en forma compleja no sólo por los cambios que conlleva sino por la velocidad exponencial que la caracteriza. Esta nueva convergencia tecnológica modifica nuestros hábitos, impacta en la economía, nos presenta nuevos desafíos y su transversalidad es tal que alcanza a todos los ámbitos incluso la política y la organización del Estado.

2. ESTADO Y GOBERNANZA TECNOLÓGICA

Los gobiernos no pueden permanecer ajenos a esta convergencia tecnológica y a una sociedad digitalizada sin correr el riesgo de delegar funciones que le son propias o profundizar la distancia con sus administrados. Ello implica el compromiso de asumir un rol proactivo en pos de su propia innovación facilitando la vida de sus ciudadanos y la implementación de políticas eficientes y efectivas para la solución de los problemas.

Se le impone al Estado la tarea de educar y concientizar sobre este nuevo escenario para que los beneficios de la tecnología alcancen a la mayor parte de la población reduciendo así la brecha digital y asegurando la inclusión. Pero también le compete un rol no menor como regulador y promotor de la innovación. *“Sólo el Estado puede evitar que su capacidad de intervención social se vea superada por la velocidad del cambio tecnológico, para lo cual debe conseguir que sus instituciones prevean la direccionalidad de esos cambios y adquieran las herramientas de gestión necesarias para adoptar a tiempo las políticas públicas e implementar las regulaciones que permitan controlar su ritmo y dirección”*³

Una sociedad consciente de su conectividad y de los beneficios que ella conlleva, comienza a privilegiar la innovación, la inclusión y la competitividad para la satisfacción de sus necesidades y con miras a la igualdad digital.

Otro aspecto que el Estado debe tener en cuenta en esta gobernanza tecnológica se refiere a su propia transformación digital como proveedor de servicios o lo que Bellomo⁴ llama el back office de la administración. Diferentes etapas se han sucedido en esta transición desde un Estado analógico a uno digital respondiendo a la evolución de las tecnologías de la información y la comunicación y a un imperativo de adaptación.

Si tomamos los últimos 20 años, podemos decir que hemos asistido al surgimiento de sitios webs públicos sin interacción hasta portales con prestación de servicios en línea y procesos de gestión documental electrónica. Estos cambios han contribuido a modificar la forma en que los ciudadanos consumen los servicios e interactúan con los organismos del sector público con el consiguiente ahorro de tiempo y costos.

Asimismo, es un imperativo contemplar en esta nueva agenda de un Estado digital, el cumplimiento normativo de aquellos aspectos que hacen a su funcionamiento, transparencia y salvaguarda de los derechos y libertades de sus administrados. Por sus objetivos, podemos denominarlo “*compliance* público digital o tecnológico”.

Si bien el *compliance* es un concepto nacido en los 70´ en el sector financiero de los Estados Unidos buscando generar transparencia en el sector, se ha ampliado a otras áreas y una de ellas es en este campo. Se trata de procesos y buenas prácticas que una organización decide adoptar con el objetivo de garantizar y controlar el cumplimiento normativo en el entorno digital.

A continuación, haremos una breve reseña de la evolución jurídico informática del ecosistema registral del automotor y su cumplimiento normativo.

3- Oszlak, Oscar “Desafíos de la administración pública en el contexto de la Revolución 4.0 - 1a ed- Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Konrad Adenauer Stiftung, 2020. ISBN 978-987-1285-86-0

4- Bellomo, Santiago Desafíos de la administración pública en el contexto de la Revolución 4.0 - 1a ed- Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Konrad Adenauer Stiftung, 2020. ISBN 978-987-1285-86-0

3.-EL ECOSISTEMA REGISTRAL DEL AUTOMOTOR: EVOLUCIÓN JURÍDICO INFORMATICA. COMPLIANCE DIGITAL

Es común utilizar la palabra ecosistema, originalmente referida a la biología, para hacer mención a un sistema donde interactúan todos los integrantes de una comunidad, los procesos que en ella se desarrollan y los factores que impactan en su evolución. Haciendo una similitud, podemos hablar de ecosistema registral del automotor el cual está constituido por todos los operadores que intervienen para dotar de seguridad estática, seguridad dinámica, seguridad lógica, en fin, seguridad jurídica al mismo siendo los registradores su piedra angular.

La normativa que garantiza la seguridad jurídica como la que tiene por objetivo la seguridad del tráfico constituyen modos de actuación de la seguridad jurídica conformando dos subcategorías: la seguridad estática y la dinámica.⁵

En la primera, " ... se concentra la norma en la protección del propietario o del titular del derecho real que fuere. Quién sea titular de un derecho será protegido frente a aquellos que esgrimiendo un título con derecho a la cosa pretendan con ello desposeerlo, privarlo de la misma. En cuanto a la seguridad dinámica, ésta pone el acento en el adquirente del derecho. Se privilegia la seguridad del tráfico jurídico, la protección de aquel que contrató en la suposición de hacerlo con quién estaba legitimado ..." ⁶

Por otra parte, encontramos que la seguridad jurídica en el ecosistema registral del automotor está sustentada en la seguridad lógica que es el conjunto de acciones destinadas a garantizar la seguridad de los sistemas y los programas destinados a gestionar sus datos y procesos, así como los accesos a dicha información.

Con este anclaje normativo y operacional, hemos asistido a una evolución jurídico informática del sistema registral del automotor desde sus inicios con el sistema Infoauto hasta la total digitalización dado que aproximadamente 18 millones de automotores en condiciones de circular en la Argentina cuentan con un legajo digital en una base de datos administrada por la Dirección Nacional del Automotor y que

5- Duprat,Diego ¿Seguridad jurídica vs. Seguridad de tráfico?, JA 1995 II,p. 900 y ss cit. por Prosperí, Fernando La protección del dominio en el RJA. Seguridad estática y seguridad dinámica. Ventajas del sistema implementado AAERPA , doctrina Nro 134, abril 2023

6- Prosperí, Fernando La protección del dominio en el RJA. Seguridad estática y seguridad dinámica. Ventajas del sistema implementado AAERPA , doctrina Nro 134, abril 2023

se actualiza en tiempo real con las transacciones generadas en los registros seccionales.

Es preciso destacar qué aspectos innovadores de los inicios del gobierno digital a nivel nacional como la firma digital, los sitios web públicos, los servicios web, entre otros fueron incorporados en forma prioritaria por el sistema registral del automotor siendo modelo de informatización.

Asimismo, el mencionado ecosistema da acabado cumplimiento a lo que hemos denominado compliance digital. El acceso a la información pública y el principio de transparencia activa se verifica ampliamente a través de la página web oficial en la cual se facilita la búsqueda y donde se proporciona toda la información necesaria brindando además la posibilidad de que aquellos usuarios no familiarizados con lo digital, pueden hacerlo a través de los registros seccionales.

Normas internas acordes con la Ley de Protección de Datos Personales aseguran un tratamiento seguro y confidencial de toda la información personal y sensible creando un entorno confiable no sólo desde un punto de vista lógico sino también por la formación y capacitación de los recursos humanos.

Sabido es que una entidad pública o privada altamente digitalizada requiere de políticas de seguridad que protejan los activos intangibles, le otorguen robustez al sistema y que minimicen los riesgos ante cualquier incidente. El ecosistema registral del automotor está dotado de un plan de acción para afrontar los eventuales riesgos de seguridad.

La tecnología no se detiene y tampoco el sistema registral actual del automotor. Hoy uno de los grandes retos es construir una real interoperabilidad para satisfacer más eficientemente las necesidades de los ciudadanos y aplicar los nuevos desarrollos de inteligencia artificial para una gestión inteligente de procesos basada en análisis de datos con el propósito de brindar cada día un mejor servicio a los usuarios.

() Silvia Susana Toscano, abogada (UBA), Magister en Administración Pública (UBA), especialista en derecho y tecnología, miembro del Instituto de Filosofía Política e Historia de las Ideas Políticas de la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas, miembro del Grupo de Trabajo de Políticas Digitales y Ciberseguridad del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), docente en universidades nacionales e internacionales, expositora y autora en temas de su especialidad. Ex funcionaria del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.*



+

¿PENSÁS EN LOGÍSTICA?
PENSÁ EN CORREO ARGENTINO

- +
- FLEXIBILIDAD
 - INTEGRACIÓN
 - RECEPCIÓN
 - WAREHOUSING
 - PICKING

- +
- LOGÍSTICA INVERSA
 - SOPORTE
 - DISTRIBUCIÓN
 - VALOR AGREGADO

+

SOLUCIONES EN
**LOGÍSTICA
INTEGRAL**

Atención exclusiva
0810-444-0280 / 011-5941-3333
www.correoargentino.com.ar

 **CORREO
ARGENTINO**
LOGÍSTICA



México 3038 (1223) Capital Federal. Tel. 4956-1028, 4931-3470/ 8459 / 8595 /8741. Fax 4932-6345