



AÑO XXVII
Edición N°. 141
Abril de 2024

AMBITO REGISTRAL

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

**POR QUÉ EL SISTEMA NORTEAMERICANO
DE REGISTRACIÓN DE AUTOMOTORES NO
ES UN MODELO APLICABLE
A NUESTRO PAÍS**

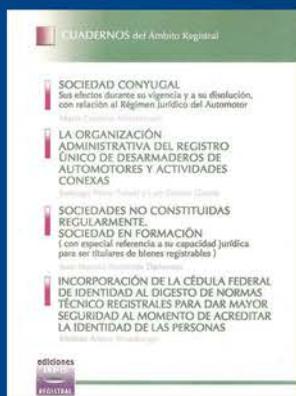
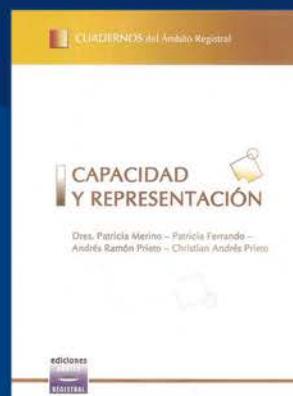
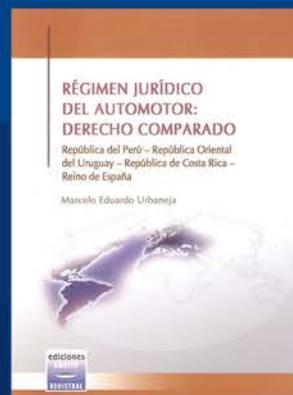
POR GONZALO CABRERA



■ Escriben además sobre
la situación actual del sector

Álvaro González Quintana,
Fabiana Cerruti,
Javier Antonio Cornejo y
Ricardo Larreteguy

EDICIONES ÁMBITO REGISTRAL



EDITORIAL

AMBITO REGISTRAL

Al entrar en edición este número de *Ámbito*, la mayoría de los colegas nos encontramos en una delicada situación. Por un lado, continúa la incertidumbre jurídico-política sobre nuestro régimen registral, atento que a las consecuencias de la aplicación del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70/23 que tratamos en el número anterior, se agrega el hecho de que aún no se ha designado formalmente (al escribir estas líneas) quién va a conducir el organismo de aplicación, la DNRPA, y delinear las nuevas políticas. Por otro lado, en un movimiento de pinzas, los seccionales se encuentran ahogados económicamente, algunos por la merma en la actividad general, y todos por el congelamiento de ingresos que se remonta a diciembre del año pasado, habiendo enfrentado en este período meses de elevada inflación.

Cuando *Ámbito* se entregue en los escritorios, habrán pasado ya los 3 meses que las autoridades señalaron como un compás de espera, para evaluar la evolución de las variables que hacen a los ingresos del ministerio: pero antes de ese plazo ya se advierte un peligroso desfinanciamiento, que al ritmo inflacionario vigente, hará peligrar en principio la calidad del servicio prestado y en el futuro inmediato, tornará inviable su continuidad.

Por eso el eje temático principal de esta publicación gira en torno a la transformación que estamos viviendo, sostenida hasta el momento con el esfuerzo y la creatividad de los colegas y sus colaboradores, en una forma pocas veces vista, pero con el convencimiento de que aun en esta imposible coyuntura, en lo que depende exclusivamente de los registradores, no hemos bajado los brazos ni las consignas de seguir brindando, ante la necesidad pública de seguridad jurídica en el tráfico de bienes, un servicio registral de calidad ininterrumpido.

En esta idea y con la esperanza de una pronta resolución del tema de fondo, continuamos compartiendo las colaboraciones de colegas, sobre el gobierno digital, el control de legalidad y sistemas de registración extranjeros. También continúa la actividad académica, con el inicio por parte de FUCER (en colaboración con AAERPA y la UCES) de las Diplomaturas sobre Régimen Jurídico Automotor, Comercialización de Automotores y Derecho Registral.

Con el abrazo fraternal de siempre,



Ulises Viviani

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°141

ABRIL

2024

07

**EL SISTEMA REGISTRAL
Y LAS REFORMAS
PLANTEADAS**

por **Álvaro González Quintana**

20

EL REGISTRO DIGITAL

por **Fabiana Bruna Cerruti**

41

**REGISTRACIÓN AUTOMOTOR.
ORIGEN Y VIGENCIA**

por **Ricardo Larreteguy**

26

**EL CONTROL DE LEGALIDAD
CONSTITUTIVO: UNA FUNCIÓN
MÁS ALLA DE LA CALIFICACIÓN
REGISTRAL**

por **Javier Antonio Cornejo**

45

**INSCRIPCIÓN
DE AUTOMOTORES
EN ESTADOS UNIDOS**

por **Gonzalo Cabrera Figueroaa**

05

AMBITO
REGISTRAL



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

EL SISTEMA REGISTRAL Y LAS REFORMAS PLANTEADAS

Por **Álvaro González Quintana**

Registro Seccional Capital Federal Nro. 31

En los últimos meses, el sistema registral del automotor en general y los Encargados de Registro en especial, hemos sido objeto de un ataque inusitado. Esta campaña nos ha obligado a poner nuestro empeño y preocupaciones en defender el sistema en general y nuestro trabajo y el futuro de más de diez mil familias. Si logramos elevar la mirada de la pequeña batalla diaria y mirar con perspectiva y sin pasiones urgentes, podremos vislumbrar que se trata de un fenómeno interesante de analizar por la tormenta perfecta que lo impulsa. Se han aunado para llegar a esta instancia (para nada definitiva) **los prejuicios, las anteojeras ideológicas, la desinformación, la desidia profesional y el interés particular sobre el general**, cruzados además por una serie de contradicciones en las soluciones pensadas. Estas, llamemos “distorsiones de la realidad” se perciben en tres frentes distintos: El poder ejecutivo a través del DNU 70/2023 y el proyecto de ley ómnibus, el, poder legislativo en alguno de los proyectos de ley impulsados y la prensa en general en sus versiones oral, escrita y televisiva. Estos son factores externos al sistema, que también tiene sus responsabilidades y será útil señalarlas para intentar corregirlas.

Resulta claro a nuestros ojos que **los prejuicios** sobre nuestro sistema han llevado a la idea de que resulta necesaria una reforma integral de la registración, eliminando algunas de sus mejores características como son la gestión privada (se propone que todo el sistema se centre en la Dirección Nacional del automotor) la intervención de los Encargados y sus colaboradores en la calificación registral, su condición de organismo federal, la característica de “ventanilla única”.

Esos mismos **prejuicios** junto con la **desinformación**, hacen que se piense a la digitalización como un gran avance, sin reparar que esa digitalización ya es un hecho (más adelante veremos el tema): han llevado a una diputada nacional a sostener que los Encargados retenemos por nuestra tarea el 80% de la recaudación, cuando está claro que es entre el 10 y el 15 %; que el sistema registral del automotor fue creado para “la financiación de la política” cuando a poco que se intenta averiguar -no ya estudiar a fondo la materia- se advierte que el sistema de gestión privada de una actividad estatal tiene su origen en los registros de prenda agraria de la Ley 9644 y su decreto reglamentario de 1914. Cuesta imaginar que en un período presidencial donde se dicta la ley del voto secreto, universal y obligatorio se dicten normas pensadas para financiar a “la casta”. Hubiera sido útil que conocieran la historia de algunos pioneros como el Dr. Francisco Iturraspe o la Escribana Graciela Ortiz entre tantos, **a los que les pidieron por favor que asumieran el cargo cuando nadie quería hacerlo.**

Interesante resulta también ver cómo la conjunción de **los prejuicios, la desinformación y la anteojera política** producen garrafales errores **y contradicciones** fatales. La citada diputada ha sostenido que los registros realizamos una perniciosa intermediación. No aclara entre qué términos intermediamos, pero puede sospecharse que se refiere a que intermediamos, por ejemplo, entre comprador y vendedor de un automotor. Es curioso porque en pocos lugares como en el registro automotor el Estado está presente directamente ante los usuarios-administrados. Y más curioso se torna que no se analice del mismo modo lo que ocurre con la registración de los inmuebles donde efectivamente existe una intermediación (que me apuro a señalar como beneficiosa) por parte de las empresas inmobiliarias y los escribanos entre el propietario y la registración de su derecho. Entonces la **anteojera política** que lleva a sostener que cualquier intervención del estado en la vida pública es perniciosa, los impulsa a eliminar el actual sistema para incorporarlo al Estado que denostan. Olvidan que la cruzada principal del actual gobierno es bajar el gasto público y disminuir hasta su mínima expresión al Estado y entonces incorporan en el gasto del estado la gestión, hasta ahora privada y necesariamente a los agentes estatales que la llevarán a cabo. **Inexplicables contradicciones.**

La **desinformación** lleva también a proponer como meta a alcanzar el sistema de registración de automotores de los EE.UU. de Norteamérica sin reparar en que dicho sistema no se ocupa en lo central del derecho real de dominio sobre el automotor, su nacimiento, protección y transferencia sino que su fin es centralmente fiscal. Pero además comparte muchas de las características que se critican en el nuestro ya que es oneroso, presencial y emite documentación en papel.

Muchos medios periodísticos (no todos) han actuado, al menos, con **desidia profesional** repitiendo sin investigación ninguna lo que los detractores del sistema querían difundir. No tuvieron ningún interés en conocer el punto de vista de quienes realmente conocemos del tema. En muchos casos, entre sonrisas burlonas y comentarios despectivos jugaron con la honra, el trabajo y el sustento de miles de personas.

Por último, creo que en muchos casos ha primado **el interés particular sobre el general**. Está claro que no resulta posible indagar en la conciencia de cada actor para conocer sus motivaciones. Pero resulta difícil imaginar que, pensando en el interés general, se proponga tan enorme daño en un sistema asentado y eficiente.

Este es un breve análisis de cómo se llegó a las propuestas de modificación del sistema. ¿Qué podemos decir de las modificaciones en sí? La primera propuesta es que el sistema sea “digital” y “centralizado”. Esto tiene un significado muy amplio, pero en lo básico diremos que ya todos los datos del sistema registral automotor están digitalizados. Las bases que contienen los datos referidos al dominio, sus titulares, mutaciones, medidas cautelares etc. son digitales y se encuentran centralizadas en los servidores del Ministerio de Justicia. Es decir hay un registro centralizado y digital. Desde siempre, la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor tuvo a su cargo el “Registro Nacional de la Propiedad del Automotor” (Decreto-ley 6582/58, art. 7°). También la documentación de respaldo (solicitudes tipo) es digitalizada por los Seccionales y guardada en ese formato. Nada hay para cambiar en ese sentido. Por otro lado, con la incorporación de las Inscripciones Iniciales digitales y la Prenda Digital, la totalidad de los trámites puede ser petitionado a través de los sistemas informáticos provistos por la Dirección Nacional.

También se ha sostenido que el sistema es “caro” sin detenerse a analizar la estructura de costos subsumidos bajo ese concepto. El valor total se halla compuesto por los aranceles registrales en sí, por el costo de los elementos y por los impuestos que gravan cada operación. Estos últimos representan aproximadamente el 70% de ese costo. Es decir que la porción “atacable” por una norma nacional es tan sólo del 30%. Reducir esos valores puede resultar en un grave desfinanciamiento del Ministerio de Justicia. La eliminación de los Registros Seccionales difícilmente pueda resultar en un ahorro ya que no resulta razonable suponer que el Estado podrá hacer la misma tarea con menor costo. ¿Quizás se está pensando no en el Estado sino en otro “particular”?

Hay que destacar que, en todo el espectro de críticas, nadie ha dicho que el sistema es ineficiente. Justamente porque en ese aspecto no hay crítica posible. El sistema de turnos ha ordenado la asistencia a los Seccionales. Los trámites se inscriben en 24hs. La litigiosidad respecto del derecho real sobre los automotores es prácticamente cero. La industria automotriz comercializa buena parte de su producción con financiamiento gracias a la seguridad que brinda el Registro en las inscripciones de prendas. El título del automotor se entrega en formato digital y se actualiza con la inscripción de aquellos trámites que modifiquen el dominio. Las cédulas, ya sean de identificación o de autorizado a conducir, se incorporan a la aplicación “Mi Argentina” y son válidas para exhibir ante las autoridades de control. ¿Que no haya litigiosidad, que el crédito fluya, que los titulares puedan usar y gozar de su propiedad sin cortapisa es casualidad o producto de la digitalización? Está claro que no. Todo esto es producto de un trabajo profesional, de profesionales especialmente preparados para la tarea. El complejo entramado por el que se resuelve la inscripción u observación de un trámite necesita del análisis de normas de derecho civil, comercial, administrativo, penal, analizados además a través de las normas técnico-registrales. La experiencia y la capacitación a través del tiempo son centrales en la preparación de los funcionarios a cargo de los Seccionales. Que además llegan al cargo con un título universitario habilitante y luego de un concurso que permite seleccionar a aquellos que están mejor preparados para la función. Arribado al cargo,

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



el Encargado es responsable ante el Estado por los daños que pueda causar en ejercicio de su función y además debe contratar un seguro que garantice la integridad del dinero recaudado y la reparación de los daños que genere. La existencia del Registro Seccional otorga a los particulares la posibilidad de asesorarse sobre los trámites a realizar, sus requisitos y los modos de garantizar su derecho. En este aspecto es central la tarea de la certificación de firmas estampadas en el Seccional. Ante todo porque se puede hacer en forma simultánea con la presentación del trámite, pero además le otorga al funcionario la posibilidad de evaluar en forma directa el discernimiento, la intención y la voluntad del acto cuya registración se peticiona. Difícil imaginar un esquema que sea mejor y más seguro para el Estado y los particulares. La idea entonces de que lo mejor es poder hacer todo “*on-line*”, que no existan oficinas donde el particular pueda asistir si no quiere o puede hacerlo en forma remota, que la calificación e inscripción de los trámites lo puede hacer un sistema informático, por más sofisticado que sea es, al menos, un error monumental.

Capítulo especial para la recaudación que realizan los Registros para las provincias y municipios. El primer dato es que todo el trabajo de control, percepción y depósito de las sumas recaudadas se hace con recursos propios de los seccionales. Esto ha llevado a la evasión del impuesto de sellos a cero, cuando antes muchas jurisdicciones tenían enormes dificultades para el control, agregado a que debían aplicar recursos propios para la liquidación y percepción. En muchos casos la ecuación económica era negativa. Mucho más notable es ese efecto en las infracciones de tránsito, en muchos casos de jurisdicción municipal. En este rubro se debe anotar y no es un tema menor, el aporte que este estricto control hace a la seguridad en el tránsito ya que todo conductor sabe que si comete una infracción tarde o temprano le deberá pagar. Toda esta tarea la realizan por lo general colaboradores del Encargado, altamente capacitados para la tarea. En cada seccional hay al menos una persona que se ocupa de la liquidación del impuesto a la radicación y que debe conocer los sistemas impositivos de la mayoría de las provincias. Sin dudas una tarea difícil de reemplazar.

Es de destacar que toda la campaña destinada a la reforma analizada ha contado con la aprobación de buena parte de la sociedad. Es importante analizar el porqué de este rechazo al sistema, que nosotros vemos como eficiente, ya que algún grado de responsabilidad debe tener el propio sistema. La primera aproximación es que la sociedad argentina tiene un rechazo natural a lo que genéricamente denomina “burocracia estatal”. Pero esto solo no lo explica. Desde hace muchos años los trámites del Registro Automotor han sido tomados como el epítome de la burocracia excesiva e inútil. Los memoriosos (y añosos...) recordarán el sketch televisivo que los ridiculizaba en la forma del permiso para plantar un árbol. La génesis de esa crítica no podía ser más real: el Registro Automotor de la Capital Federal (Registro N° 1) que estaba directamente a cargo de la Dirección Nacional era exasperantemente lento e incapaz de dar un servicio medianamente aceptable. Los trámites tardaban meses y era prácticamente imposible hacerlos sin un “gestor” que los llevara. Esto no era culpa de los agentes que llevaban a cabo las tareas sino de la concentración de trámites y en todo caso la falta de recursos. Pero, ¿era así en todo el país? De ninguna manera, en el interior del país los Seccionales, a cargo de un Encargado como ahora, eran eficientes y cumplían con las inscripciones en tiempo y forma, en la medida que no dependieran del “Registro Central” para ello. Párrafo aparte para la enorme tarea que llevaron adelante estos verdaderos pioneros, que debía arreglarse con las escasas comunicaciones e instrucciones que recibían desde la Capital Federal. Pero claro, ese inevitable centralismo que todavía padecemos hizo que lo que era realidad tan sólo en la Capital, se convirtiera en LA realidad de todo el país. La comunidad no recibió al nuevo sistema con beneplácito. No lo vio como una mejora en la protección de sus derechos sino como un obstáculo más que ponía el Estado en su camino. E hizo lo que todos tratamos de hacer con los obstáculos: lo eludió en la medida que pudo. Los autos seguían pasando de mano en mano sin registrar las transferencias y en el mejor de los casos, con una S.T. 08 firmada por el titular. Fue un arduo trabajo de años, empezando con las modificaciones introducidas por la ley 22977, que nos trajeron hasta la actualidad donde prácticamente nadie compra un

automotor y no registra la transferencia. Donde luego de entregar la posesión los titulares efectúan la Denuncia de Venta. Donde los compradores piden previamente un informe de dominio y controlan las deudas de impuesto a la radicación e infracciones. Después de tanto esfuerzo, de tanto trabajo y estudio puesto para generar normas y condiciones que estimulen la inscripción de las transferencias hoy se quiere volver al punto de inicio, a la concentración de los trámites en la Dirección Nacional, a revivir el “trámite del arbolito”. Algunas cosas que nos son dadas, que conocemos desde siempre de una manera, nos generan la falsa sensación de que son “condiciones dadas naturalmente” Grave error que nos impide reflexionar sobre todo aquello que ocurrió previamente, de todo lo que otros hicieron y hacen para que existan esas “condiciones dadas” La energía eléctrica, el agua que surge abriendo la canilla, los alimentos al alcance de la mano, todo eso es fruto del trabajo e ingenio de otros. Hay que saber valorarlo y cuidarlo.

Ahora bien, ¿Qué podemos hacer para mejorar el sistema y a la vez revertir la imagen que tiene la comunidad del sistema? Abaratarlo es una decisión que pesa sobre los gobiernos provinciales y en todo caso el Ministerio de Justicia en la medida que se puedan garantizar los fondos para sostener el sistema. Creo que desde el propio sistema registral, entendiendo como tal a la Dirección Nacional y a los Registros Seccionales tenemos bastante para aportar. Ante todo, sería útil mejorar los canales de comunicación con los usuarios generando un sistema de asesoramiento ágil y efectivo. Que no nos vean ya como un obstáculo sino como una ayuda. También creo que una de las claves es dotar a los Encargados de un mayor poder de decisión. Si repasamos el Digesto de Normas Técnico-Registrales, vemos que los trámites se parecen más a un recorrido previamente pautado que se debe transitar, como un laberinto con entrada y salida que si se acierta con el recorrido, el resultado es positivo. Es decir, la decisión de cuándo un trámite está en condiciones de ser inscripto parece haberla tomado el redactor de la norma mucho antes que la petición se formule y no el funcionario a cargo con facultad inscriptoria. Esto no deja de ser cómodo para algunos, les quita responsabilidad y trabajo intelectual, pero muchas veces lo aleja de un buen servicio.



FUNDACIÓN CENTRO DE ESTUDIOS REGISTRALES

Especialización, capacitación, promoción y difusión
del Derecho Registral Argentino

www.fucer.com.ar

Este modo de legislar también tiene su origen en el “inicio de los tiempos” cuando los Encargados eran muchas veces simples idóneos en la materia, las comunicaciones eran escasas y la uniformidad de criterios era un valor porque garantizaba que no se cometieran despropósitos en materia registral. Hoy los Encargados son profesionales, sus conocimientos son evaluados en un concurso y tiene a su disposición un sinnúmero de canales de comunicación para despejar cualquier duda que pueda surgir. Resulta también imperioso modificar la normativa referente a los controles impuestos por la UIF. Hoy es el principal motivo de observación de trámites, por lo general en cuestiones que no hacen al objetivo buscado.

Por otro lado, la función de contralor de la DN se resume en controlar si el camino está bien recorrido. Pero este control es totalmente objetivo, no hay matices ni condiciones que lo modifiquen. Si en un Registro se hacen 999 envíos de legajo en término y uno fuera de término, este será el único que conste en una auditoría. Eso genera la sensación que todo lo que se haga bien, todo esfuerzo es absolutamente indiferente a la autoridad. Creo que es totalmente negativo trabajar así. Soy un firme defensor de la idea que las normas técnico-registrales no deben señalarnos caminos sino objetivos. El funcionario a cargo debe saber que para transferir un bien debe contar con la manifestación de voluntad de su titular, que este debe ser capaz. Que no deben existir restricciones o medidas cautelares sobre ese dominio etc. Debe saber que si se presenta un cambio de motor debe acreditarse el origen de la pieza, debe conocer las reglas sobre representación de las personas jurídicas, debe conocer los requisitos de un contrato de garantía prendaria y así tantas otras cosas. Es su responsabilidad que esos extremos se cumplan, es su responsabilidad garantizar la seguridad de los derechos que le son confiados. Cómo lo hace, debería ser parte de su ámbito de decisión. Sé que algunos colegas no comparten esta visión y quizás tengan razón. Pero veo que en la tarea diaria muchos ven restringida su capacidad de resolver positivamente situaciones no previstas porque el corset normativo no lo permite. En lo personal, creo que sería muy beneficioso para todos, funcionarios y usuarios, tener más libertad

para decidir y asumir las responsabilidades que ello conlleva. Que el funcionario, al tiempo de resolver, no tenga en mente la posibilidad de una sanción sino el mejor servicio público que pueda brindar. Esto requiere una profunda modificación de la normativa, pero sobre todo un acuerdo entre la autoridad de aplicación y los funcionarios a cargo de los registros para generar un profundo cambio en el modo de llevar adelante las tareas que son propias de cada uno, con el objetivo de mejorar nuestras prestaciones, de facilitar al máximo el acceso al sistema, sin abandonar la seguridad que ha sido nuestro mayor logro.



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

nuestrosautos | 

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

Diplomatura en Régimen Jurídico del Automotor

Dictada por la **Fundación Centro de Estudios Registrales (FUCER)** en el marco del convenio de colaboración con el Departamento de Posgrado de la **Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES)** y la **Asociación Argentina de Encargados de Registro de Propiedad Automotor (AAERPA)**.

Destinada a profesionales vinculados a la registración de automotores: encargados titulares, suplentes, interinos e interventores de Registros Seccionales del Automotor.

Fecha de inicio: viernes 12 de abril de 2024

Diplomatura en Comercialización de Automotores

Dictada por la **Fundación Centro de Estudios Registrales (FUCER)** en convenio con la **Cámara del Comercio Automotor (CCA)**.

Destinada a empresarios del sector de Comercialización de Automotores, propietarios, directores, gerentes y empleados de todas las áreas de Agencias y concesionarios de Automotores, como así también quienes tengan aspiraciones de iniciarse o insertarse en el negocio o actividad. Abogados, asesores, Mandatarios, Martilleros y/o todo profesional que estuvieren interesados en profundizar sus conocimientos en Comercio Automotor.

Fecha de inicio: miércoles 17 de abril de 2024

Diplomatura en Derecho Registral

Dictada por la **Fundación Centro de Estudios Registrales (FUCER)** en el marco del convenio de colaboración con el Departamento de Posgrado de la **Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES)**.

Destinada a abogados, escribanos, contadores públicos, y demás profesionales que deseen especializarse en Derecho Registral, así como también a funcionarios y operadores de oficinas registrales.

Fecha de inicio: lunes 27 de mayo de 2024

EL REGISTRO DIGITAL

Por **Fabiana Bruna Cerruti**

Registro Seccional Olivos Nro. 2, Buenos Aires

La registración como medio de protección de los derechos surge en la historia a la par de la evolución cultural de las sociedades.

La alfabetización permitió pasar de un derecho oral, plagado de fórmulas sacramentales y tradicionalistas para hacer oponible a terceros la transmisión de la propiedad -como la “tradio romana”- al uso de formas escritas organizadas y resguardadas por el poder público a fin de dar a conocer el derecho de dominio.

En definitiva, la registración es el mejor método para otorgar seguridad en la medida que el desarrollo cultural de una sociedad le permita acceder a la información -tal como lo explica Vélez Sarsfield en su conocida nota al art. 3203 del Código Civil de su autoría- y cuente con profesionales suficientemente capacitados para realizar el control de legalidad de los hechos y actos jurídicos a registrar, los que por su diversidad resulta difícil sistematizar.

A pocos años de la sanción del Código velezano, la necesidad de dar seguridad jurídica y proteger la propiedad y las transacciones sobre determinados bienes impulsó la sanción de distintas leyes que dieron origen a variados registros jurídicos y administrativos.

Un siglo y medio después, nos encontramos nuevamente frente a la necesidad de replantearnos el rol de la registración y hasta su existencia misma como consecuencia del desarrollo acelerado de las tecnologías de información y comunicación y su aplicación para el desarrollo de herramientas y modelos de gestión adecuados a las necesidades de gobierno.

El Gobierno Electrónico es un concepto de administración que fusiona la utilización intensiva de las TIC, con modalidades de planificación y administración destinadas a mejorar los servicios e información ofrecida a los ciudadanos, mejorando y simplificando los procesos de soporte institucional.

Se trata de un cambio de paradigma en la acción gubernamental en el que la tecnología adquiere un rol fundamental en la optimización del uso de los recursos para el logro de sus objetivos, sin embargo es importante tener presente que el Gobierno Electrónico es un medio, no un fin en sí mismo.

La implementación del gobierno electrónico en la prestación de los servicios registrales debiera posibilitar a los ciudadanos acceder a la información en forma simple y en tiempo oportuno, resolver sus problemas a través de un contacto único con el Estado, aunque se trate de requerimientos que involucren a más de una institución, no estar obligados a presentar documentos que ya se encuentren en formato electrónico en organismos públicos, integrar el pago de tasas e impuestos en forma electrónica, por lo menos.

Ahora bien, este nuevo paradigma de todo a disposición de todos implica a su vez adoptar las medidas para garantizar la integridad, seguridad y disponibilidad de la información. Para ello es necesario revisar las normas aplicables y los procesos administrativos para eliminar trabas burocráticas, al mismo tiempo que se detectan los aspectos que deben afirmarse para garantizar que los datos que se incorporan a los registros son ciertos a fin de preservar los derechos que de ellos surgen, resguardando a su vez la privacidad de los ciudadanos.

Por otra parte, es imprescindible tener presente cuál es la infraestructura tecnológica de la comunidad a la que se dirige que permita su efectiva utilización.

El Registro Nacional de la Propiedad del Automotor comenzó su proceso de informatización a mediados de la década del 80 del siglo pasado, en consonancia con la implementación de una serie de medidas que implicaron una refundación del sistema y delinearon las

bases del registro moderno que subsiste hasta nuestros días. En la actualidad el Registro del Automotor se encuentra totalmente informatizado.

Los casi 18.000.000 de automotores en condiciones de circular existentes en la República Argentina cuentan con un legajo digital en una base de datos administrada por la DNRPA y que se actualiza en tiempo real con las transacciones generadas en los seccionales.

También se encuentra previsto el acceso remoto a la información incorporada al registro, pudiendo solicitarse informes de dominio y de antecedentes históricos de titularidad sin necesidad de concurrir en forma presencial. En cuestión de horas y mediante el pago de módicos aranceles se pueden conocer las condiciones jurídicas de un automotor y de su titular registral, en forma electrónica.

El proceso de registración puede entenderse en tres momentos:

- La petición, que conlleva la acreditación del derecho que se invoca.
- La registración en sí.
- La publicidad de la información incorporada al registro.

La integración de estas etapas y el diseño del procedimiento adecuado a cada una de ellas es lo que determinará la fortaleza del régimen registral, considerando tanto el marco legal como la aplicación de nuevas herramientas tecnológicas.

Como señalamos, el registro ya es digital y los trámites se despachan, se registran y se comunican en forma electrónica.

Respecto de la petición, actualmente los registros reciben solicitudes tanto en forma presencial como remota para todos los trámites: en algunos se utiliza firma electrónica o digital y en otros se requiere firma ológrafa.

Lograr que todos los pedidos de inscripción o anotación se puedan formular en forma presencial o remota, mediante el uso de las Solicitudes Tipo físicas o electrónicas suscriptas en forma ológrafa o digital debiera ser el objetivo en pos de lograr un servicio registral moderno adecuado a los diversos perfiles de usuarios.

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

Y en aras de garantizar la protección de los derechos, ya sea que se firme en forma ológrafa o digital, siempre deberá hacerse ante el registrador, escribano público o certificante autorizado por la DNRPA quien dará fe de que la voluntad se ha manifestado con discernimiento, intención y libertad por persona capaz, suscribiendo para ello en forma ológrafa o digital el mismo documento.

Obviamente el nudo de la actividad es la registración en sí. Es responsabilidad insoslayable del registrador, quien debe evaluar los elementos del acto que se le peticionan a fin de calificarlo y proceder a su despacho. De esta calificación dependerá la seguridad que brinda el registro.

La presunción de pleno derecho, sin admitir prueba en contrario, de la que gozan las constancias de la inscripción y de las demás anotaciones que obran en el registro solo puede sostenerse con un elevado grado de certeza respecto de la veracidad de su contenido.

Sin perjuicio de que resulta inevitable la posibilidad de que obtenga emplazamiento registral un acto viciado o nulo, si esto no constituye una ínfima proporción de los trámites inscriptos, el registro pierde credibilidad y el imperativo legal de fe pública se convierte en letra vacía de contenido. Por estas razones, es necesario que la calificación registral sea realizada en forma minuciosa por un profesional debidamente capacitado o como dice Vélez en la nota citada “el examen justificativo debería confiarse a una magistratura que conociera la verdad de los actos y sus formas necesarias”.

Pensar un registro donde la inscripción sea automática y por tanto carezca de este control de legalidad desemboca en una registración que no legitima el acto registrado ni lo torna oponible a terceros, lo cual lleva a cuestionar su necesidad ya que no otorga seguridad jurídica obligando a contratar a profesionales que hagan el estudio de títulos y/o seguros para mantener la integridad patrimonial.

Ahora bien, la intervención de un registrador calificador no constituye un obstáculo para el desarrollo de un registro digital. Como mencionamos es solo una parte del proceso registral.

La petición, la inscripción y el acceso a la información registral puede ser remota y la documentación habilitante a circular puede ser digital. Nada de esto impide la función calificadora de un profesional competente para ello.

Una consecuencia no menor de esta función es que la contrapartida de la fe pública de los asientos registrales es la responsabilidad por los errores que pudieren existir y también respecto de la percepción de tasas e impuestos.

En un sistema de gestión privada como el que existe para el Registro del Automotor la reparación de esos daños ante los particulares o el Estado Nacional o los Estados locales está a cargo del Encargado de registro. Si bien el Régimen Jurídico del Automotor establece que el Estado responde de los daños y perjuicios emergentes de las irregularidades o errores que cometan sus funcionarios en inscripciones, certificados o informes expedidos por el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, **en sesenta años de vigencia efectiva del sistema no hay un solo caso en los que el Estado haya respondido.** Con culpa o sin ella, siempre el Encargado asume las consecuencias dañosas que pueda haber generado y desinteresa al particular evitando cualquier tipo de perjuicio para el Estado.

El Registro del Automotor puede hoy convertirse en el primer organismo nacional híbrido, donde convivan la modalidad digital con la manual a opción del interesado, dando una respuesta inédita en la organización estatal argentina al brindar a los ciudadanos una metodología a la medida de sus necesidades o preferencias, reconociendo los variados perfiles de usuarios y realidades tanto de infraestructura digital cuanto de valores culturales existentes en el territorio nacional.

EL CONTROL DE LEGALIDAD CONSTITUTIVO: UNA FUNCIÓN MÁS ALLA DE LA CALIFICACIÓN REGISTRAL

Por **Javier Antonio Cornejo**

Registro Seccional Capital Federal Nro. 77. (*)

INTRODUCCIÓN

Los Encargados de Registro del Automotor cumplen muchas funciones que son complementarias a las tareas estrictamente registrales. Sólo a título enunciativo, podemos citar el rol de agentes de percepción y recaudación de diversos impuestos -a la radicación, de sellos-, de infracciones de tránsito, sujetos obligados ante la Unidad de Información Financiera (U.I.F.), y diversas tareas vinculadas con la gestión de la oficina registral y del personal a su cargo.

En este trabajo, dejaremos de lado esas importantes funciones, para centrarnos en la estrictamente registral, aquella que le asignó el Poder Legislativo, dándole la potestad de ser quien constituye y da nacimiento con su intervención al derecho real de dominio sobre los automotores¹.

1- En los términos del artículo 5° del Decreto Ley N° 6582/1958 (Régimen Jurídico del Automotor): automóviles, motovehículos, camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolque, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, microómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aun cuando no estuvieran carrozados, las maquinarias agrícolas incluidas tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales y todas aquellas que se autopropulsen.

Esa función del Encargado de Registro del Automotor, vinculada con el modo de adquisición del derecho de propiedad sobre esos bienes, va mucho más allá de la calificación de los demás Registradores, ya que *realiza un control de legalidad constitutivo*. Como consecuencia de ello, su rol y su Seccional tienen un encuadre jurídico muy diferente a otras oficinas registrales y sus funcionarios, teniendo en muchos casos como único punto en común la denominación.

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

Paula Bagaloni | 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.



LA ADQUISICIÓN DEL DOMINIO

Al igual que sucede en todos los países del mundo, el Derecho Argentino ha establecido el modo de adquirir la propiedad de los diversos bienes, fijando pautas tendientes a garantizar la seguridad jurídica estática - la protección del propietario o del titular del derecho real- y la dinámica -que pone el acento en el adquirente del derecho, privilegiando así el tráfico jurídico-.²

De esta forma, la legislación ha determinado los modos de adquisición de los derechos reales, es decir, aquellos hechos³ o actos jurídicos⁴ a los que la ley les confiere virtualidad para adquirir el dominio. Para la adquisición por actos entre vivos, el modo sería entonces el hecho o acto que produce la adquisición del dominio, y el título, la razón de ser del emplazamiento de aquél.⁵

Siguiendo la terminología del Código Civil y Comercial de la Nación (CCyCN), conforme el artículo N° 1892 la adquisición derivada por actos entre vivos de un derecho real requiere la concurrencia de *título y modo suficientes*. Se entiende por *título suficiente* el acto jurídico revestido de las formas establecidas por la ley, que tiene por finalidad transmitir o constituir el derecho real. La tradición posesoria es *modo suficiente* para transmitir o constituir derechos reales que se ejercen por la posesión, y la inscripción registral es *modo suficiente* para transmitir o constituir derechos reales sobre cosas registrables en los casos legalmente previstos.

2- Daniel Ahumada. "Aspectos de la seguridad jurídica en la titulación administrativa" REVISTA NOTARIAL 2000 - 1 Nro. 79. Colegio de Escribanos de la Provincia de Córdoba. 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 (seguridad estática). En cuanto a la seguridad dinámica, ésta pone el acento en el adquirente del derecho. Se privilegia la seguridad del tráfico jurídico, la protección del derecho de aquel que con-

trató en la suposición de hacerlo con quién tenía derecho para hacerlo, presunción que encuentra sus fundamentos en los dispositivos legales.3- Puede ser un hecho exterior o de la naturaleza, como el aluvión o avulsión, o humano como la apropiación o especificación.

4- Cuando ese hecho humano es voluntario y lícito, como por ejemplo la tradición.

5- Beatriz Arean. Curso de Derechos Reales. Abeledo Perrot Tercera edición ampliada.



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.

La mayoría de los bienes son adquiridos por la concurrencia del *título y el modo*, y para algunos de ellos, como sucede con los inmuebles, existe luego una registración que tiene una finalidad sólo publicitaria. Por lo tanto, la función del Registro de la Propiedad Inmueble será declarativa, a los fines de hacer oponible a terceros la existencia de un dominio ya adquirido, como consecuencia de la escritura traslativa -título- y la tradición -modo-.

Pero existe un bien de gran importancia para la sociedad, el automotor, cuyo modo de adquisición del dominio es la inscripción registral. Ese carácter constitutivo de la inscripción se encuentra consagrado en el artículo 1º del Decreto Ley N° 6582/1958 (RJA), al establecer: *“La transmisión del dominio de los automotores deberá formalizarse por instrumento público o privado y solo producirá efectos entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor”*. En atención a ello, el Registro del Automotor se asemeja al sistema germánico de inscripción inmobiliaria, ya que la propiedad se adquiere cuando se inscribe el “acuerdo para la transmisión del dominio” que se instrumenta en la Solicitud Tipo 01 o 08, totalmente diferenciado del contrato por que se formalizó el negocio jurídico causal. Se trata de un registro “abstracto”, enmarcado en el sistema de fe pública registral, que otorga una fuerza convalidatoria relativa al emplazamiento registral⁶.

EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD Y LA CALIFICACIÓN REGISTRAL

En nuestro país existen una gran cantidad de “Registros”⁷, pero no todos tienen la misma función. Por ello la doctrina clasifica los tipos de

6- Germano Alejandro y Cerruti Bruna. “La Registración de automotores” Ediciones Fucer 2023, pág 108.

7- Sólo para enumerar algunos que están en la órbita del Ministerio de Justicia de la Nación, y destacando que casi todos los organismos nacionales, provinciales y municipales tienen a su cargo “Registros”: Nacional de Tierras Rurales, Reincidencia, Único de Aspirantes a Guarda con

Fines Adoptivos, de Bienes Secuestrados y Decomisados durante el Proceso Penal, IGJ, Automotor, Inmueble, Derecho de Autor, de Datos Genéticos vinculados a delitos contra la Integridad Sexual, de Sociedades y Concursos y Quiebras, de Información de Personas Menores Extranjeras.8- Scotti Edgardo. Derecho Registral Inmobiliario. Año 1983. Página 18.

registros según el objeto de inscripción, su organización, su metodología de inscripción, las facultades del funcionario, sus efectos, entre otras variables.

Desde el plano jurídico, poco tendrán en común un Registrador a cargo de una oficina con función constitutiva -como sucede con el Registro Automotor-, con el de una oficina con función declarativa -como sucede con el Registro Inmueble-, o con el Registrador que sólo recibe información para conformar una base de datos.

En la esfera del derecho registral, el principio de legalidad es aquel por el cual se impone que los documentos que se pretenden inscribir o anotar en el Registro reúnan los requisitos exigidos por las leyes para su registración, a cuyo fin es necesario someter a los mismos a un previo examen, verificación o calificación que asegure su validez o perfección.⁸

Aparece de esta manera el concepto “calificar” como aquella función registral, típicamente jurídica, que consiste en el examen de los documentos presentados a inscribir o anotar, por lo que de ellos resulta y por su confrontación con los asientos respectivos, tendiente a establecer si reúnen los requisitos necesarios para su registración definitiva o, si por no reunirlos, deben ser registrados provisionalmente o condicionados por la existencia de prioridades que los afectan, o rechazados por no tratarse de documentos registrables, dentro de los límites establecidos por la ley.⁹

9- Villaro, Felipe Pedro: “Elementos de Derecho Registral Inmobiliario”, año 1980, Fundación Editora Notarial, La Plata, pág. 59.

Si bien la doctrina internacional debate sobre la naturaleza jurídica de la función calificadora, considerándola algunos como una actividad jurisdiccional¹⁰ y otros como administrativa, coincidimos con la postura de Sing, al considerar que *“en nuestro derecho no puede haber ninguna duda acerca de la naturaleza administrativa de la función registral. Ella integra la organización administrativa que, partiendo del poder administrador y descendiendo en la grada jerárquica, se radica en el tercero o cuarto lugar, a la zaga de los ministerios, secretarías y subsecretarías.”*¹¹

La amplitud de la función calificadora va a estar dada en relación al sistema registral adoptado. Así, frente a los sistemas constitutivos, la inscripción es una condición del nacimiento del derecho real, y la facultad del Registrador se amplía a efectos de que pueda indagar sobre la validez del título y su eficacia de producir el cambio de titularidad. En los sistemas declarativos, que reconocen la preexistencia del derecho real, la función calificadora es menos profunda; ya que se parte de un documento auténtico, lo que presupone una primera calificación por el funcionario autorizante.¹²

En materia inmobiliaria existe un control de legalidad que realiza el escribano, siendo que la diferencia entre el control de legalidad notarial y el registral estriba en que, mientras el notario está en relación directa con el derecho que motiva la instrumentación del negocio jurídico, el registrador recibe el documento ya configurado.¹³ Al decir de Moisset de Espanés, notario y registrador, ambos califican, pero cada

10- Roca Sastre, Derecho Hipotecario, T. II, pag. 239, y sostenida por muchos doctrinarios españoles ((Jerónimo González y Martínez, Ramón Roca Sastre, entre otros)

11- José Sing. “Calificación Registral”, Revista del Notariado, N° 731, pág. 1908. Y en similar sentido Scotti, Edgardo O., Derecho Registral Inmobiliario. Modalidades y Efectos de las Observaciones Registrales, Edit. Universidad. Bs. As. 1980, pag. 37

12- Principio de Legalidad. Calificación Registral. Dr. Miguel Angel Luverá. Conferencia Abierta en Jornada Preparatoria de las Jornadas Notariales Bonaerenses 2011, Universidad Notarial Argentina (UNA).

13- Carlos Milano. “La calificación registral y la figura del registrador” Revista de la Facultad de Derecho ISSN 0797-8316, N° 32, Montevideo, Enero-Junio 2012, págs. 253-265

14- MOISSET de ESPANÉS, Luis. Calificación registral de instrumentos judiciales, Revista del Notariado, número 850, Colegio de Escribanos de la Capital Federal, R.A., noviembre de 1997, pág. 133

uno, en atención a la función que cumple, con una óptica distinta: el notario, la viabilidad y el registrador, la admisibilidad.”¹⁴

El Registrador de un automotor conjugará en su función el control de legalidad que realiza un notario -que lleva a la viabilidad misma del acto transmisivo-, con la calificación que realiza el funcionario del Registro Inmueble.

Por lo expuesto, podemos concluir que, si bien el Encargado de Registro Automotor y los funcionarios a cargo de otras oficinas registrales hacen controles a la luz del principio de legalidad, no tienen la misma función ni la misma potestad delegada por el Estado a través del Poder Legislativo.

EL CONTROL DE LEGALIDAD CONSTITUTIVO

El Encargado de un Seccional Automotor, no hace una simple *calificación*, realiza un control de legalidad constitutivo. Como hemos visto en los apartados anteriores, un inmueble se adquiere en forma previa a la presentación que se formula ante el Registro Inmueble, con la concurrencia del *título y modo*, mientras que la transmisión de dominio de un automotor se realiza únicamente con la intervención del Encargado de Registro quien es sujeto indispensable en la conformación del acuerdo transmisivo que se instrumenta en la Solicitud Tipo 08.

Explican Viggiola-Molina Quiroga que el Registrador del automotor no “califica” el título, porque es él quien lo expide¹⁵. Agregan luego que el Encargado de Registro es parte del acto abstracto que se produce en su Seccional, momento en el que transmitente y adquirente exteriorizan su consentimiento al suscribir las Solicitudes Tipo.

14- MOISSET de ESPANÉS, Luis. Calificación registral de instrumentos judiciales, Revista del Notariado, número 850, Colegio de Escribanos de la Capital Federal, R.A., noviembre de 1997, pág. 133

15- Viggiola-Molina Quiroga. Régimen Jurídico del Automotor. La Ley año 2002. Pág 29.



GAP

DISTRIBUIDORA DE COMPUTACION

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



omega 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

Falbo sostiene que en Alemania, donde el sistema registral es “constitutivo” y de “acto abstracto”, no rige el principio de legalidad; como el consentimiento debe presentarse en el momento de la inscripción, el registrador no tiene título que calificar ni juzgar, pues la eficacia del acto se debe a la propia actividad y no a la ajena.¹⁶ Aplicando esto al ámbito del régimen jurídico del automotor de la Argentina, Borella¹⁷ distingue el “principio de legalidad”, de la “calificación de títulos”, donde si bien no hay títulos para calificar, la función del Encargado de Registro es mucho más amplia y de mayor responsabilidad jurídica, ya que realiza un control de legalidad.

Al respecto, indica *“es cierto que los Encargados de los Registros de la Propiedad del Automotor no “califican títulos”, pero ejercen una función aún más importante en orden a la legalidad de sus asientos registrales: expiden títulos y constituyen, con la inscripción, derechos reales, además de registrar sus transferencias, modificaciones, afectaciones, gravámenes y extinción”*¹⁸. Por ello, lejos de excluirse la aplicación del principio de legalidad, se torna aún más estricto, pues si bien es cierto que los Seccionales del Automotor no examinen los títulos causales -ya que ellos no se inscriben- deben en cambio realizar un complejo control de legalidad¹⁹ y constituir con su accionar la transmisión dominial, conjugándose en su función las tareas que -sobre un inmueble- realizan por un lado el escribano -donde se adquiere el dominio, luego del análisis de viabilidad- y el Registro Inmueble -donde se le da publicidad-. Por ello, concluimos que no está simplemente calificando.

16- FALBO Miguel N. El Registro de la Propiedad organizado por la Ley 17801 (Curso de Derecho Registral Inmobiliario, organizado por el Dr. Alberto Molinario · Ed. Registro de la Propiedad Inmueble de la Capital Federal, 1971.

17- Borella Alberto Omar. “Régimen Registral del Automotor” Ed Rubinzal-Culzoni año 1993.

18- Borella Alberto Omar. “Régimen Registral del Automotor” Ed Rubinzal-Culzoni año 1993, pág 109.

19- Art 13 Decreto N° 335/1988: “En oportunidad de resolver o despachar una petición los Encargados de Registro deberán analizar la situación jurídica registral del automotor y de su titular, la naturaleza del acto cuya inscripción o anotación se solicita, las peticiones que gocen de prioridad y los actos presentados con posterioridad al trámite que se encuentra a resolución o despacho, ... todo ello, de acuerdo a las normas que rigen la materia ...”

Los registradores del automotor no administran un archivo de titulares dominiales a los fines de su publicidad, sino que también constituyen el derecho de dominio. No registran contratos o instrumentos a los fines de su publicidad frente a terceros, sino que toman nota del acto jurídico de la transmisión del dominio para hacer nacer el derecho real. Así como el escribano controla, al momento de realizar la escritura traslativa de un inmueble los elementos constitutivos del acto -manifestación de voluntad, determinación del objeto, capacidad de ejercicio y de derecho para disponer, entre otros-, el registrador del automotor hace lo propio al registrar una transferencia²⁰.

Si bien gran parte de la doctrina, e incluso muchas normas técnico registrales -a nuestro criterio para simplificar- hacen referencia a la “calificación” que realiza el Encargado de Registro del Automotor, consideramos, por los argumentos expuestos, que su función va mucho más allá, y es más compleja y jurídicamente relevante, toda vez que no examina documentos para luego publicitarlos, sino que realiza un control de legalidad constitutivo, ocurriendo bajo su órbita y única competencia el modo de adquisición del derecho de dominio y su consecuente publicidad.

CONCLUSIONES E IMPLICANCIAS PRÁCTICAS

Hablar de “control de legalidad constitutiva” en lugar de “calificación” puede parecer una cuestión meramente terminológica, pero consideramos que no lo es. Como hemos explicado, el Poder Legislativo envistió al Encargado de Registro del Automotor con una potestad que no tienen otros registradores, haciendo que su Seccional no sea un simple “registro”.

20- Cornejo Javier Antonio y Cerruti Bruna Fabiana. “La seguridad jurídica en la era digital”. Conferencia inaugural publicada en el libro “Primer Congreso Nacional sobre Actualidad Registral- Debates argentinos e iberoamericanos” SAIJ-Infojus Año 2023.

Por lo tanto, el Seccional del Automotor no es un “Registro” más del Estado. No es sólo una base de datos, ni un registro con una única finalidad publicitaria. El Poder Legislativo delegó en el Encargado la función de realizar un control de legalidad constitutivo, que por su importancia y envergadura, es único en nuestro país.

Por todo lo expuesto, no se le deben aplicar a los Registros del Automotor las normas generales que se dictan “para los registros”, ni mucho menos para las oficinas estatales. Se requiere una normativa especial, que tenga en cuenta el control de legalidad constitutivo que realizan los funcionarios a cargo. Es razonable que el Estado dicte periódicamente normas que busquen modernizar, simplificar y estandarizar las oficinas bajo su órbita, pero tal como hemos desarrollado, la función que el Derecho Argentino le asignó al Encargado de Registro y a su Seccional es única, y diferente a las que tienen las demás dependencias, cumpliendo un rol vital y trascendente en el ordenamiento normativo de nuestro país, sobre un bien de gran importancia y masividad, que es objeto de constantes transacciones, garantía del crédito, objeto y generador de ilícitos, y fundamental para el crecimiento de la sociedad.

BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA

Agost Carreño Oscar. “Análisis Práctico del Régimen Jurídico Automotor” Advocatus- 2011-

Ahumada Daniel. “Aspectos de la seguridad jurídica en la titulación administrativa” Revista notarial 2000 - 1 Nro. 79. Colegio de Escribanos de la Provincia de Córdoba.

Arean Beatriz. “Curso de Derechos Reales”. Abeledo Perrot Tercera edición ampliada.

Borella Alberto Omar. “Régimen Registral del Automotor” Ed Rubin-
zal-Culzoni año 1993.

Borella Alberto Omar. “Fideicomiso y leasign sobre automotores” Ediciones Carcos año 1998.

Cornejo, Javier Antonio. “Cuestiones Registrales del Régimen Jurídico del Automotor” Año 2007. Edición Fucer ampliada y actualizada año 2020.

Cornejo Javier Antonio “El principio de prioridad registral y su aplicación práctica” Revista *Ámbito Registral* N° 34 año 2008.

Cornejo Javier Antonio y Cerruti Bruna Fabiana. “La seguridad jurídica en la era digital”. Conferencia inaugural publicada en el libro “Primer Congreso Nacional sobre Actualidad Registral- Debates argentinos e iberoamericanos” SAIJ-Infojus Año 2023.

Cornejo Javier Antonio “Manual de trámites registrales” Ediciones ACARA año 2008.

Cornejo Javier Antonio, Molina Quiroga Eduardo, Viggiola Lidia, Cerruti Bruna, Doro Urquiza María Eugenia y Gomez García Luis. “Derecho Registral Automotor: Digesto comentado” (Ediciones Fucer año 2022).

Falbo, Miguel N. “Calificación Registral y Recursos” Revista del Notariado, N 776, marzo - abril, 1981.

FALBO Miguel N. “El Registro de la Propiedad organizado por la Ley 17801” (Curso de Derecho Registral Inmobiliario, organizado por el Dr. Alberto Molinario · Ed. Registro de la Propiedad Inmueble de la Capital Federal, 1971.

Germano Alejandro y Cerruti Bruna. “La Registración de automotores” Ediciones Fucer 2023.

Luverá Miguel Angel. Principio de Legalidad. Calificación Registral. Conferencia Abierta en Jornada Preparatoria de las Jornadas Notariales Bonaerenses 2011, Universidad Notarial Argentina (UNA).

Mariani de Vidal Marina. “Derechos Reales Tomo 1”. Ed Zavalia. 7° edición actualizada año 2004.

Milano Carlos. “La calificación registral y la figura del registrador” Revista de la Facultad de Derecho ISSN 0797-8316, N° 32, Montevideo, Enero-Junio 2012, págs. 253-265

Moisset de Espanés, Luis. “Calificación registral de instrumentos judiciales” Revista del Notariado, número 850, Colegio de Escribanos de la Capital Federal, R.A., noviembre de 1997



¿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

Moisset de Espanés, Luis: "Dominio de Automotores y Publicidad Registral", Buenos Aires, Editorial Hammurabi Año 1981

Roca Sastre, Derecho Hipotecario, T. II

Sing José. "Calificación Registral", Revista del Notariado, N° 731.

Scotti, Edgardo O., "Derecho Registral Inmobiliario. Modalidades y Efectos de las Observaciones Registrales" Edit. Universidad. Bs. As. 1980

Scotti Edgardo. "Derecho Registral Inmobiliario". Año 1983

Viggiola-Molina Quiroga. "Régimen Jurídico del Automotor". La Ley año 2002

Villaro, Felipe Pedro: "Elementos de Derecho Registral Inmobiliario", año 1980, Fundación Editora Notarial, La Plata

** Encargado Titular del Seccional Capital Federal N° 77. Abogado. Mediador. Conciliador. Profesor Adjunto de la UBA. Profesor en Ciencias Jurídicas para la Enseñanza Media y Superior (UBA)*

REGISTRACIÓN AUTOMOTOR. ORIGEN Y VIGENCIA.

Por **Ricardo Larreteguy**

Registro Seccional Curuzú Cuatiá, Corrientes

La registración de los automotores en la República Argentina, ha pasado por distintos estadios.

El primero, donde la registración estaba reservada a las Jurisdicciones Municipales y Provinciales, donde fundamentalmente su existencia era meramente recaudatoria.

Este sistema colapsa pues la existencia de múltiples Registros propendía la actividad delictiva y dificultaba la tarea de las fuerzas de seguridad a la vez que enturbiaba el comercio de estos valiosos bienes.

Es por ello que a pedido de las entidades representativas del comercio automotor y a las recomendaciones efectuadas desde la Policía Federal, se dicta el Decreto Ley 6582/58 creando este nuevo Régimen Jurídico específico para los Automotores. Este sistema no solo funcionó perfectamente desde su implementación, sino que fue capaz de dar respuesta a los nuevos problemas que fueron apareciendo a medida que el delito sobre las unidades se volvió más complejo.

Para ello se modificó la forma de adquirir el dominio, debido a las características del bien, se lo sustrae de las normas comunes del Código Civil y se establece que se adquiere por la inscripción Constitutiva de Dominio.

Pero otra de las innovaciones que establece la norma, es que la organización del Registro se hará sobre la base de los Registros de Créditos Prendarios existentes en el País. De esta forma se adapta al sistema Federal de Gobierno y a la vez se agilizaría la comercialización de los mismos. **Como nota para información de los lectores, ya el Decreto Ley establece los plazos de 24 y 48 horas para el despacho de los trámites por parte de los seccionales.**

De esta forma, se toma este sistema desconcentrado de Servicio Público brindado por Privados, el cual funcionaba sobre principios muy similares a los que hoy propugna el Sr. Presidente de la Nación: *“Todo lo que pueda estar en manos del Sector Privado, va a estar en manos del Sector Privado”*.

Es así que desde sus orígenes este servicio es brindado por Privados a costo “cero” para el Estado y **es soportado exclusivamente por quienes requieren sus servicios, no por la totalidad de la población**. Es más, los fondos recaudados son distribuidos entre el Ministerio de Justicia y los Funcionarios Privados a cargo del mismo. Con estos fondos, el Funcionario debe hacer frente a la “totalidad” de los costos del mismo, desde sueldos hasta papelería, incluida su propia rentabilidad y sus aportes jubilatorios.

Pasando esto en limpio, si se termina el tóner o se prende un acondicionador de aire en la oficina, es a costo del Encargado de Registro y no del Estado Nacional como sucede en otras oficinas públicas.

Otra de las particularidades del sistema que no se analizan, es la Responsabilidad del Funcionario por los hechos acaecidos en el Registro Seccional a su cargo. Si bien el Estado Nacional es el responsable final por los daños que puedan sobrevenir durante la prestación del servicio, la verdad es que una combinación entre baja siniestralidad producto del trabajo profesional desarrollado por los seccionales sumado a la responsabilidad personal de los Encargados de Registro, en la práctica el Estado no responde por este tipo de eventos.

Una pata importante del buen funcionamiento del sistema registral es el contralor que el Estado Nacional realiza sobre los Registros Seccionales, realizando auditorías permanentes mediante las cuales vela por el buen cumplimiento de las funciones delegadas y de la correcta integración de los fondos a favor del Ministerio de Justicia y de los distintas Jurisdicciones para las cuales el Registro percibe los impuestos de Sellos, Multas e Infracciones más los Impuestos Municipales.

Como toda rama del derecho, el Derecho Registral Automotor fue evolucionando, entre los años 2000 y 2003 se dictan una serie de Resoluciones que suplantán el examen de idoneidad por Concursos Públicos los que desde el año 2017 incorporan normas de calidad ISO 9001.

CONCLUSIONES:

El Sistema de los Registros de la Propiedad Automotor, son el fiel reflejo de que la prestación del servicio público por parte de privados es posible y se realiza con eficiencia y de forma rentable (costo cero para el estado y para los ciudadanos que no requieren ese servicio). Este sistema es tan bueno que debería replicarse en las distintas reparticiones públicas que prestan servicios a los ciudadanos de la Nación (ANMAC + SENASA + ANAC, etc.).

Alterar el RJA propiciaría la actividad delictiva y crearía un caldo de cultivo para la malversación de automotores que difícilmente se pueda revertir. Al día de hoy nadie duda del valor que la registración automotor aporta a los bienes, aportando seguridad de tráfico en la comercialización de los mismos. Modificar esto puede provocar una involución y dar pie a que se generen las mismas circunstancias que dieron origen al dictado de la Ley 6582/58.

Es de público y notorio la desconfianza que la ciudadanía tiene sobre el sistema de acceso al cargo, por lo que podría actualizarse el sistema de Concursos implementando, como lo ha expresado el Ministro, la participación directa del mismo en la conformación del tribunal evaluador.

Otro aspecto que brindaría mayor seguridad al sistema y a la presta-

ción del servicio hacia los usuarios, es la regularización de los más de 500 registros que hoy se encuentran intervenidos y cuyos funcionarios se encuentran con títulos precarios susceptibles de ser desplazados sin causa por la administración de turno.

También facilitaría la tarea, la implementación de un sistema de Retiro para los actuales Encargados de Registros, tomándose como base el proyecto presentado por el Diputado Nacional Agust Carreño ya que actualmente nada está previsto para estos Funcionarios Públicos. De esta forma, se lograría una actualización del universo de funcionarios a cargo.

Siguiendo estos dos últimos pasos sugeridos, en pocos años se tendría renovada la mayoría de los Encargados de Registros de la propiedad automotor pudiendo imprimirle una nueva impronta a la prestación del servicio.

Es así que tenemos un Sistema Registral, con trámites que se inscriben dentro de las 24 horas, con oficinas dispersas en la amplitud de territorio nacional como ninguna otra oficina pública (a excepción del Correo Argentino), con Funcionarios que acceden al cargo por concurso público y si a eso le sumamos que el Estado Nacional obtiene importantes fondos por la delegación de este servicio a la Gestión Privada la cual se ejerce sin perder el contralor sobare la misma, tenemos todos los ingredientes para un SERVICIO FEDERAL Y LIBERAL...

Sería razonable, atento a la visión que el Sr. Presidente de la República tiene del rol del Estado que este modelo se replique en otras oficinas públicas como ser ANMAC, SENASA, ETC.

Servicio prestado muy bien. El delito no traspasa el mostrador. Si el comprador es diligente (informes + verificación) difícilmente lo puedan estafar.

INSCRIPCIÓN DE AUTOMOTORES EN ESTADOS UNIDOS

Por **Gonzalo Cabrera Figueroa**

Registro Seccional Campana 2 Buenos Aires

Descripción de los organismos y elementos de registración.

Registros.

En nuestro país los RRSS son administrados a través de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios, dependiente Ministerio de Justicia, o sea del Estado Nacional Argentino. Esta administración central, distribuye a lo largo y ancho del territorio nacional los RRSS a quienes les delega la ejecución de la administración frente al ciudadano/usuario del sistema registral.

El equivalente a los Registros Seccionales (RRSS) en Estados Unidos de Norteamérica es un Departamento de Vehículos Motorizados (DMV), una agencia gubernamental que administra la registración de vehículos motorizados y las licencias de conducir.

La registración de vehículos motorizados es dependiente de los gobiernos subnacionales/estados, quienes a su vez delegan en los departamentos/condados, la administración en los DMV. También hay agencias comercializadoras de vehículos que tienen la posibilidad de ingresar trámites en la base de datos que luego inscriben los DMV y remiten por diferentes medios la documentación al usuario, siempre y cuando se hubieren abonado los aranceles porcentuales y tasas correspondientes.

Luego veremos las competencias de ambos organismos con el objeto de poder comparar ventajas y desventajas prácticas de uno y otro sistema. Previo a ello, analizaremos la reglamentación del sistema norteamericano, con el fin de entender los procesos de registración, individualización y radicación de los automotores en ese país.

Terminología.

DMV. Es el Código Uniforme de Vehículos que comúnmente prefiere el nombre "Departamento de Vehículos Motorizados". El acrónimo "DMV" se utiliza más comúnmente para describir la agencia (donde exista); sin embargo, se utilizan diversos títulos en diferentes jurisdicciones.

Licencia de conducir. Como en nuestro país, es el documento que acredita la autorización de manejo y conducción de vehículos en la vía pública. Licencia que deberá ser renovada ante el cambio de domicilio del titular. Ya veremos más adelante que este documento tiene una utilidad nacional de gran alcance, cumpliendo en muchos casos las mismas funciones que un documento nacional de identidad.

Título. En el orden práctico cumple las mismas funciones a nuestro título automotor.

Registro. Es el documento que contiene los datos del automotor y nombre del titular, lo que para nosotros sería la Cédula de Identificación.

Etiquetas o adhesivos. Son “stickers” que se colocan en las placas del automotor o en el parabrisas que revisten carácter de control fiscal.

Matrícula. Los DMV son responsables de proporcionar un número de identificación para los vehículos, ya sea con una placa o matrícula permanente o una etiqueta temporal.

Tanto la licencia de conducir, como el registro, las etiquetas o adhesivos, las matrículas y el título son algunos de los elementos expedidos por los DMV. Agencias que, al igual que los RRSS, son organismos de percepción de impuestos estatales, tema que desarrollaremos en algunas líneas más adelante.

DMV.

Organización dentro del gobierno estatal (no nacional).

La ubicación de un departamento o división de vehículos dentro de la estructura del gobierno de un estado tiende a variar ampliamente. El análisis de cómo se administra en cada estado, puede resultar un poco tedioso, pero me parece importante su descripción, para entender un poco más sobre el funcionamiento de los organismos que, entre otras funciones, realizan la registración de automotores. Agencias dependientes de los estados que concentran otras responsabilidades, como lo iremos describiendo, pero que en lo específico a la registración resulta muchas veces más burocrático.

Hawái es el único estado de EE. UU. donde ninguna parte del gobierno estatal realiza funciones del DMV; ha delegado completamente el registro de vehículos y las licencias de conducir a los gobiernos de los condados.

En Kentucky, el Gabinete de Transporte establece las políticas y diseños para las licencias y el registro de vehículos; pero el registro y la concesión de licencias reales están a cargo de las oficinas de los secretarios del condado (registro de vehículos) y de los secretarios del tribunal de circuito (licencias de conducir). Del mismo modo, en Tennessee, el Departamento de Ingresos y la División de Servicios de Licencias de Conducir del Departamento de Seguridad Nacional establecen políticas y diseños para licencias y registro de vehículos,

pero el registro y la concesión de licencias en sí están a cargo de los secretarios del condado.

En el Distrito de Columbia, que no forma parte de ningún estado, el DMV (anteriormente Oficina de Servicios de Vehículos Motorizados) es parte del gobierno de la ciudad.

En Virginia, el Departamento de Vehículos Motorizados se encarga tanto de las licencias de conducir como del registro de vehículos, mientras que la Policía Estatal de Virginia y el Departamento de Calidad Ambiental administran la inspección de seguridad y la inspección de emisiones, respectivamente. El programa es simplemente administrado por el estado; las inspecciones reales son realizadas por empleados autorizados específicos de gasolineras y talleres privados con licencia del estado (en nuestro país serían las VTV).

En algunos estados, el DMV no es un departamento separado a nivel de gabinete, sino una división u oficina dentro de un departamento más grande.

Los departamentos que realizan funciones del DMV incluyen el Departamento de Justicia (Montana), el Departamento de Seguridad Pública (Texas, Ohio), el Departamento de Ingresos (Missouri, Kansas y Colorado) y el Departamento de Transporte (Arizona, Delaware, Maryland, Carolina del Norte, Oregón, Pensilvania y Wisconsin). En New Hampshire y Tennessee, la División de Vehículos Motorizados y la División de Servicios de Licencias de Conducir, respectivamente, son una división del Departamento de Seguridad de cada estado (en Tennessee, el Departamento de Seguridad y Seguridad Nacional). En Vermont, el Departamento de Vehículos Motorizados es una subunidad de la Agencia de Transporte estatal.

Algunos estados no separan en absoluto las funciones del DMV en entidades organizativas distintas, sino que simplemente las agrupan en responsabilidades asignadas a una agencia gubernamental existente. Por ejemplo, en el estado de Washington, el Departamento de Licencias es responsable de las licencias de conducir y los registros de vehículos y embarcaciones, además de la mayoría de las demás licencias comerciales y ocupacionales. En Maine, Michigan e Illinois, las oficinas del Secretario de Estado desempeñan responsabilidades que serían manejadas por el DMV en otros estados.

Jurisdicción y excepciones. Radicación.

Casi todos los residentes a largo plazo de un estado ("largo plazo" en este caso significa más de 30 días) que deseen conducir vehículos motorizados deben poseer una licencia de conducir emitida por el DMV de su estado, y sus vehículos deben exhibir placas de ese estado, registro vigente de ese estado y etiquetas o adhesivos emitidos por ese estado.

Esto es, **un vehículo particular que es vendido de un estado a otro, también debe cambiar todos los elementos de identificación correspondientes al de la nueva radicación (título, registro y matrícula) y el conductor emitir una nueva licencia.**

Los miembros en servicio activo de las Fuerzas Armadas son una excepción a esta regla general; según la ley federal, los miembros del servicio no cambian de residencia legal cuando se trasladan a un nuevo lugar de destino a menos que tomen medidas voluntarias para hacerlo. Estas personas tienen la opción de conservar la licencia y el registro del vehículo de su residencia legal u obtener una nueva licencia y registro del nuevo domicilio. Algunos estados también permiten que los estudiantes universitarios de otros estados mantengan su licencia y/o registro existente.

El gobierno federal registra los vehículos que posee o alquila a través de la Administración de Servicios Generales (GSA), una agencia federal, en lugar de cualquier DMV estatal o territorial. Ello es en relación a la registración de los automotores, sin embargo, los empleados federales autorizados a conducir dichos vehículos, deben tener una licencia de su estado o territorio de origen. La Oficina de Misiones Extranjeras del Departamento de Estado de EE. UU. tiene un programa de Vehículos Motorizados Diplomáticos que emite licencias de conducir a diplomáticos extranjeros y sus dependientes, registra sus vehículos y emite placas diplomáticas especiales.

Algunas otras funciones delegadas y control de los DMV.

Los deberes del DMV incluyen la aplicación de las leyes estatales y federales relativas a los vehículos automotor. Muchos departamentos cuentan con agentes encargados que ejercen el control y cumplimiento de las obligaciones y regulaciones del DMV codificadas en la ley estatal.

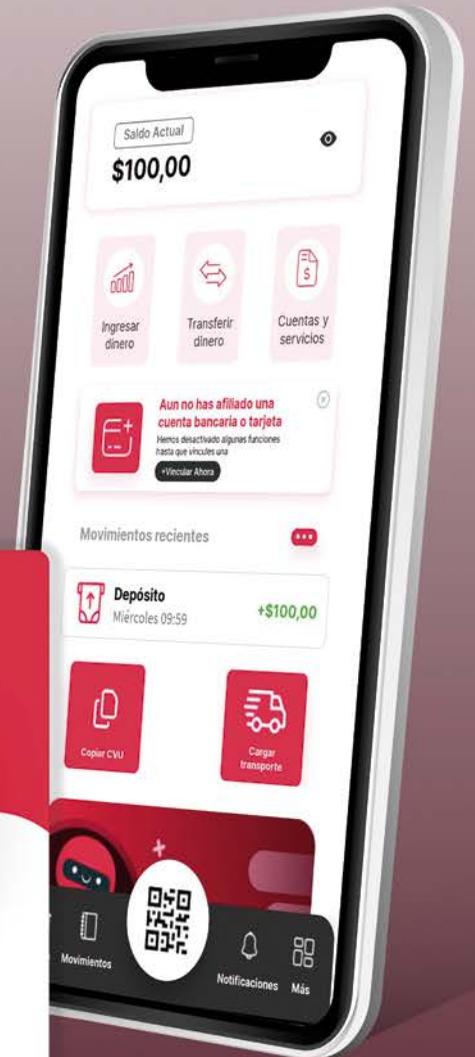
Tres ejemplos para entender un poco más sobre estas funciones ampliamente delegadas en los DMV como agencias o departamentos del estado.

En **Carolina del Norte**, el DMV contiene un elemento conocido como “Licencia y robo”. Los vehículos robados son rastreados por “Inspectores”, agentes juramentados del orden público empleados por el DMV, que investigan casos sospechosos de registros, placas y/o robo de esos elementos. Los inspectores también investigan las estaciones de inspección independientes autorizadas por el DMV. En ocasiones, algunas de estas estaciones violan las regulaciones del DMV codificadas por ley. La más común de estas infracciones es pasar la inspección de un vehículo con vidrios polarizados por debajo de los límites legales. Las penas por tal violación pueden ir de multas en dinero a la revocación temporal del permiso de inspección. En Nueva York, la División de Investigaciones de Campo (DFI) es el brazo de investigaciones criminales del DMV. Emplea investigadores para combatir el robo de automóviles, el robo de identidad y los delitos relacionados con documentos apócrifos que tienen lugar en Nueva York. Estos investigadores también son agentes del orden público con autoridad en todo el estado para hacer cumplir las leyes y manejar investigaciones. En Texas, la Autoridad de Prevención de Robo y Robo de Automóviles (ABTPA, por sus siglas en inglés) educa a los tejanos sobre cómo protegerse del robo de vehículos de motor y otorga subvenciones financieras para reducir el robo y el hurto de automóviles. La división también participa en un programa que ayuda a evitar el ingreso de vehículos motorizados robados a México.



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

Licencia de conducir.

Un documento de identidad activo.

En Estados Unidos, los documentos de identidad suelen ser **la licencia de conducir** o **el documento de identidad emitido por el estado regional, la tarjeta de Seguro Social** (o simplemente el número de Seguro Social) y el pasaporte. Todos ellos pueden servir como identificación nacional. No existe una “tarjeta de identidad nacional” oficial en los Estados Unidos, pues no existe ninguna agencia federal con jurisdicción a nivel nacional que emita directamente un documento de identidad a todos los ciudadanos estadounidenses para su uso regular obligatorio como en la Argentina sería el Registro Nacional de las Personas (ReNaPer).

Han habido propuestas para nacionalizar las tarjetas de identificación por cuestiones prácticas, eliminando el mosaico de documentos emitidos por el gobierno federal, los gobiernos estatales y locales, sin embargo por cuestiones políticas, citando la idea del federalismo como apoyo a la identificación federada (regional) y todos los intentos legislativos fueron infructuosos.

Las tarjetas de Seguro Social tienen jurisdicción federal pero no pueden verificar la identidad. Verifican únicamente la coincidencia entre un nombre de pila y un Número de Seguro Social (SSN) y están destinados únicamente a cumplir con las leyes de impuestos sobre la nómina del Seguro Social, pero también se utilizan en un ámbito más amplio de actividades, como por ejemplo para obtener créditos u otros servicios financieros regulados en la banca y las inversiones.

La licencia de conducir la emite el DMV de cada estado y es un requisito para conducir. También, de facto, opera como la tarjeta de identidad nacional debido a la ubicuidad de la conducción en los Estados Unidos. **Cada estado también emite una tarjeta de identidad estatal para los no conductores que cumple las mismas funciones de identificación que la licencia de conducir, pero no permite la conducción de un automotor. Estas tarjetas, también deben ser renovadas ante el cambio de domicilio de un estado a otro.**

Una licencia de conducir o permiso de conducir es una autorización legal, o el documento oficial que confirma dicha autorización, para que una persona específica conduzca uno o más tipos de vehículos con motor, como motocicletas, automóviles, camiones o autobuses, en una vía pública. Estas licencias suelen ser de plástico y del tamaño de una tarjeta de crédito.

En la mayoría de los acuerdos internacionales, por ejemplo, en la Convención de Viena sobre la circulación por carretera, se utiliza la expresión “permiso de conducir”. En EE.UU., como en la mayoría de los países de habla inglesa, se utilizan el término “Driver License”. En Argentina, licencia de conducir.

Las leyes relacionadas con la concesión de licencias de conducir varían entre

jurisdicciones. En algunos estados, un permiso se emite después de que el destinatario haya aprobado un examen de conducir, mientras que en otras, una persona adquiere su permiso o un permiso de aprendizaje antes de comenzar a conducir. A menudo existen diferentes categorías de permisos para diferentes tipos de vehículos, en particular camiones grandes y vehículos de pasajeros. La dificultad del examen de conducir varía considerablemente entre jurisdicciones, al igual que factores como la edad y el nivel requerido de competencia y práctica en función del tipo de vehículo.

Además de verificar las condiciones prácticas para manejar, las licencias de conducir se utilizan para comprar un seguro de automóvil o durante un control de tránsito y sirven como forma principal de identidad para los adultos estadounidenses. Son ampliamente utilizados tanto por entidades gubernamentales como por empresas privadas para verificar la identidad o la edad, como al ingresar a instalaciones gubernamentales seguras, abordar un avión comercial, transacciones comerciales o en la compra de artículos restringidos por edad, como bebidas alcohólicas o cigarrillos.

Si una persona se muda permanentemente a otro estado como residente, las leyes estatales generalmente otorgan un período de tiempo, en general 60 días, en el cual una persona debe entregar su licencia de otro estado para obtener la licencia de su nuevo estado de origen.

En el orden práctico, se utiliza como un documento de identidad, pero no lo es. La diferencia con el sistema de renovación en nuestro país es la fecha de vencimiento del instrumento. Frente al cambio de domicilio del ciudadano, la renovación de la licencia, debe realizarse en la nueva jurisdicción y no a los 60 días.

Como detalle que lo identifica más con un documento de identidad, las licencias incluyen un marcador de género, normalmente "M" o "F". Esto ha ido cambiando y ya para el 2019, al menos 14 estados y el Distrito de Columbia ofrecen una tercera opción neutral o no binaria.

Título. Propiedad del vehículo.

La certificación de propiedad de vehículos automotores la maneja el DMV de cada estado normalmente mediante la emisión de un título de vehículo. Los tipos de vehículos certificados por el DMV varían según el estado. Si bien casi todos los DMV titulan/registran vehículos que circulan por las carreteras, dependiendo del estado también pueden tener la responsabilidad de titular embarcaciones, casas móviles y vehículos todo terreno o bien podrían ser responsabilidad de otras agencias, como el Departamento de Recursos Naturales (DNR).

Como emisores de títulos de vehículos, los DMV también suelen ser responsables de registrar los gravámenes realizados con un automóvil como garantía de un préstamo garantizado. Varios DMV ofrecen un programa de título y gravamen electrónico para los titulares de gravámenes. En general, los acreedores prendarios tienen en su poder el título automotor como garantía hasta la extinción del crédito.



Un dato interesante que consta en algunos títulos emitidos es el del odómetro, podríamos decir, cuenta kilómetros. Es muy común el “fraude del odómetro” y con ello se ha ido logrando mitigar sus efectos **obligando a verificar este dato**.

Previo a la emisión de un título o sea la registración de un automotor, **en la mayoría de los estados, se debe acreditar la compra de una póliza de seguro de responsabilidad** que cumpla con los requisitos de seguro de automóvil de ese estado, que serán validados a través del DMV correspondiente.

Los vehículos de pasajeros y comerciales deben estar matriculados como condición para su uso en la vía pública. Los vehículos que no circulan por la vía pública, como tractores o vehículos cuyo uso se limita a propiedad privada, no siempre están obligados a estar matriculados.

Registro.

El registro de vehículos de motor es el equivalente a nuestra cédula de identificación. El propósito del registro de vehículos de motor es establecer un vínculo entre un vehículo y un propietario o usuario en la vía pública ante cualquier requerimiento de autoridad estatal o privada de acuerdo a la necesidad.

Este enlace podría utilizarse también con fines fiscales o de detección de delitos. Si bien casi todos los vehículos automotores se identifican de forma única mediante un número de identificación VIN, sólo los vehículos registrados muestran una placa o matrícula y llevan un certificado de esa matrícula con los datos de su propietario y codificaciones que es el Registro.

Y, por qué casi todos, porque también existen identificaciones provisorias hasta la registración, como veremos cuando tratemos el tema matrículas/placas.

Existen diferentes tipos de registro de vehículos, incluidos: antiguos, combinados, prorrateados, comerciales y SUB.

VEHICLE REGISTRATION

VEHICLE INFORMATION: MAKE, MODEL, YEAR, VIN, LICENSE NO., LICENSE PLATE, REGISTRATION FEE, SALES TAX, TITLE FEE, TOTAL FEE.

OWNER INFORMATION: NAME, ADDRESS, CITY, STATE, ZIP.

REGISTRATION DETAILS: LICENSE TYPE, EXPIRES, REGISTRATION FEE, SALES TAX, TITLE FEE, TOTAL FEE.

TEXAS VEHICLE REGISTRATION EXAMPLE

Etiquetas o adhesivos.

Los DMV son parte de la estructura general del gobierno estatal, por lo cual son el organismo de recaudación de los impuestos locales y, por tal motivo, cobran y expiden los comprobantes correspondientes. Entre ellos las etiquetas o adhesivos que deben ser colocados como constancia en el automotor.

Estos distintivos en la mayoría de los estados es obligatorio adherirlos a la placas o matrículas de identificación del automotor cuando no en el parabrisas e indican el pago del impuesto estatal anual. Uno es fijo e indica el mes y otro renovable e indica el año.

De tal manera, todos los meses que indica el adhesivo fijo habrá que abonar el impuesto y, todos los años renovar el adhesivo que indique que se ha cumplido con el pago anual.

Matrículas.

Sistema de matriculación actual.

Las matrículas estadounidenses de automotores son emitidas por cada estado, con un sistema y diseño de matrícula propio y diferente en cada uno de ellos. Desde el año 1956, EEUU y Canadá acordaron un tamaño estándar de 150 x 300 mm y es obligatorio en todos los estados y territorios administrados por el gobierno nacional.

Las numeraciones de las matrículas no son uniformes como en la Argentina o países integrantes del Mercosur, en los estados de Estados Unidos varían de uno a otro, siendo por ejemplo en Delaware y Rhode Island donde utilizan el formato "123456" y "123 - 456" respectivamente, mientras que en las matrículas

de California, se utilizan el formato “1 ABC 234” y algunos otros estados utilizan el formato “ABC - 1234”. Nueva Jersey utiliza el formato “ABC - 12D”, que estuvo a punto de agotarse, por lo que las autoridades decidieron cambiar el formato a “ABC - D12”. Pueden ser diseños fijos como el vaquero que se asocia rápidamente a Wyoming que continúa desde 1936, pueden cambiar de diseño y colores y hasta, dentro del mismo estado, pueden cambiar anualmente. Además, Estados Unidos tiene varios territorios y territorios menores en Oceanía y América Central con sus propias matrículas.

Ya lo hemos dicho, pero es importante recordar **que cuando un propietario de un vehículo se radica en otro estado y fija una nueva residencia, tiene la obligación de cambiar la placa, el registro y el título correspondiente al nuevo estado. Solo en transferencias dentro del mismo estado y dependiendo del mismo, el titular puede optar por conservar la matrícula abonando un costo adicional. En general cuando un vehículo es vendido, el mismo conserva la matrícula que tenía asignada.** Otro ejemplo, es el del estado de Nueva York, donde las matrículas son renovadas desde el 2009 cada 8 años.



Matrículas de todos los estados de EE.UU.

Como venimos diciendo, cada estado tiene una configuración y un diseño completamente diferente. Varios estados utilizan diseños especiales, con fondos especiales, con dibujos o con paisajes. Además, en la parte inferior o superior de la placa de matrícula se muestra un lema único para cada estado. Los diseños o lemas utilizados hacen referencia al estado, siendo frecuentemente de lugares o personas históricas. Fíjense también como en algunos, como en el de Alabama, que se encuentran las etiquetas o adhesivos donde consta el pago del impuesto anual.

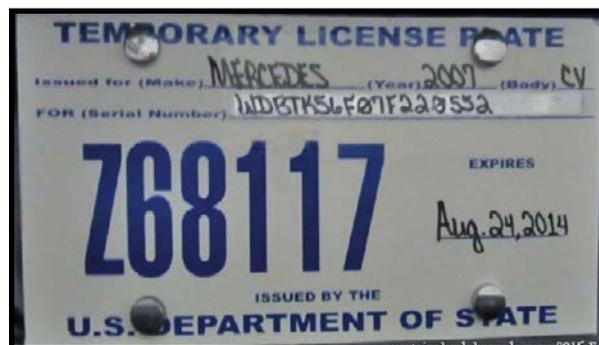
También se distribuyen placas especiales para vehículos antiguos, vehículos en pruebas, autobús de Nueva Jersey, vehículos clásicos, vehículos de colegios y universidades, vehículo comerciales, Equipos de construcción, Cuerpo

Diplomático, personas con movilidad reducida, vehículos de emergencia, vehículos agrícolas, coches fúnebres, vehículos del gobierno, Hot Rods, vehículos de préstamo, militares, motocicletas, juegos olímpicos, ómnibus, coches de policía, prensa, autobús escolar, senador, taxis, remolque, tractor, Bomberos voluntarios, Parques nacionales, etc., etc., etc..

Derribando mitos, es necesario aclarar que los automotores llevan sus matrículas en la parte delantera y trasera Solo en algunos estados puede haber pequeñas excepciones como en Nevada en el que en caso de que el vehículo no tenga espacio para la matrícula en la parte delantera, no es necesario que la lleve. Creo innecesario hacer una descripción de cada uno de ellos.

Matrícula temporal de Estados Unidos

Cuando una persona compra un vehículo en una agencia/concesionaria autorizada, ésta se encuentra obligada a emitir una placa de licencia temporal para que al comprador pueda llegar hasta la agencia gubernamental (DMV) a cargo de los procesos de matriculación. Estas placas tienen un diseño y formato diferente en cada estado y en muchos casos están realizadas en papel.



——— Matrícula temporal de Columbia.

Motovehículos.

Las placas de motocicletas y ciclomotores, son, por lo general, de un tamaño más reducido, con los mismos diseños que la de los automotores, y con la misma numeración o con un sistema con menor número de caracteres. Es posible que el diseño de la placa sea, en vez de horizontal, vertical, mostrando los caracteres horizontalmente sobre un fondo completamente vertical.

Inscripción y tarifas.

Hasta aquí un resumen básico de las funciones relativas al Departamento de Vehículos Motorizados (DMV), donde podemos ver las diferencias en el orden práctico y organizacional con el sistema registral Argentino. De todas maneras y a los efectos de clarificar la operatoria en la ejecución de trámites, he consultado innumerables páginas en la web donde se explican los pasos a seguir para concretar una inscripción inicial o una transferencia y he advertido que concuerda bastante con los procedimientos reglamentados en nuestro

sistema, es por ello que voy a intentar hacer un resumen de dichos procedimientos, diferentes en cada estado, para luego hacer una conclusión final, donde pueda exponer desde mi punto de vista ventajas y desventajas de uno y otro.

¿Qué deberíamos tener en cuenta? Lo primero es que solo **se deben inscribir en forma obligatoria los vehículos que circulan por la vía pública, mientras los que lo hacen en propiedad privada, no necesariamente se encuentran obligados.**

¿Qué tienen en cuenta los DMV? Estos toman en cuenta varios factores como: el país de origen del vehículo, si es nuevo o usado, el tipo de vehículo, dónde se adquiere, la radicación de origen y ciertas condiciones del propietario como por ejemplo las exenciones.

Las agencias automotrices, tanto las que venden automóviles nuevos como las que los venden usados, pueden dar comienzo al trámite de registro vehicular. Entonces, para registrar un vehículo nuevo o usado se requerirá:

- 1) Presentar el título de propiedad.
- 2) Llenar el formulario de registro, lo que se podría hacer de manera presencial en la oficina local del DMV de cada condado, o bien, a través de la página web de esta institución, si se trata de un vehículo nuevo.
- 3) Si fuera usado, además se necesitaría el certificado de registro expedido por el DMV de radicación.
- 4) La firma del vendedor.
- 5) Firmar el nuevo certificado de registro.
- 6) Pagar los derechos e impuestos correspondientes.

Adicionalmente, dependiendo de las características del vehículo puede solicitarse:

- 7) Llenar la forma de Transferencia de Vehículos.
- 8) Llenar el formato de declaración correspondiente si estuviera dentro de las exenciones impositivas al momento de hacer la registración.
- 9) Una certificación de Smog, y/o una declaración respecto al sistema de emisiones del vehículo.
- 10) Presentar el certificado de kilometraje u odómetro.

En algunos condados y estados se podrá realizar el trámite totalmente en línea debiendo escanear la documentación requerida. En estos casos, se tendría que acudir únicamente al turno/cita en el DMV para que capturen los datos biométricos.

¿Cuánto cuesta el registro vehicular? El costo del registro varía en cada estado y condado, y se conforma de los siguientes impuestos y derechos:

- 1) Pago por registro. Dependiendo del estado habrá diferencias en relación al tipo de combustible.
- 2) Pago por derechos de la Patrulla de Caminos.

3) Pago por la licencia vehicular. En algunos países de habla hispana se le denomina tenencia o arancel de inscripción, y corresponde a un porcentaje del valor de compra del vehículo. En los diferentes estados existen exenciones o reducciones a estos pagos para veteranos con alguna discapacidad, tribus indígenas y sus miembros, etcétera.

4) Cuotas para financiamiento de diversos programas locales. Servicio de emergencias en carreteras, calidad del aire, prevención del robo de autos, combate a la presencia de autos abandonados, identificaciones con huellas digitales y programas de transporte.

5) Abonar los impuestos anuales correspondientes a cada estado.

Si se desea saber un aproximado de cuánto deberá abonarse, podrá usar la calculadora que se encuentra disponible en la página web del DMV de cada estado (estimador de costos). Cada estado tiene potestad para regular sus aranceles y exenciones en tarifas fijas o porcentuales.

Para inscribir un automotor en el estado de Florida: "La tarifa de registro inicial de u\$s 225 se debe pagar cuando el propietario no tiene una placa o registro de una placa registrada a su nombre para un vehículo que poseía anteriormente (en Florida), para transferirlo a un vehículo recién adquirido. **Un registro inicial debe realizarse en persona en un centro de servicio local al momento de la titulación presentando lo siguiente;** Prueba de identidad (obligatoria para todos los propietarios), Prueba de seguro de Florida, Una Solicitud de Certificado de título con o sin registro completa (formulario HSMV 82040). Tenga en cuenta: algunas situaciones pueden requerir documentación adicional." A ello deben adicionarse por ejemplo u\$s 77,25 en concepto de título en las inscripciones iniciales y cargas por impuestos estatales. <https://www.flhsmv.gov/motor-vehicles-tags-titles/license-plates-registration/motor-vehicle-registrations/> (información oficial del Estado de Florida).

En el Estado de California, el costo de la transferencia de un vehículo está ligado al valor del mismo. Tarifa de licencia de vehículo (VLF): 0,65 % del precio de compra/valor del vehículo. La página oficial del Estado posee un DMV Fee Calculators, que te ayuda a calcular no solo el porcentaje de la tarifa, sino los adicionales y cargas impositivas. <https://www.dmv.ca.gov/portal/vehicle-registration/registration-fees/>

Conclusión.

Este trabajo no tiene pretensiones de ser un ensayo sobre registración de automotores en EEUU, sino la visión de un hipotético usuario del sistema registral argentino, al que se le ofrece como la panacea a los supuestos males de nuestro sistema un cambio que se presenta como drástico y revulsivo. No se consultó con tratados o trabajos sobre derecho registral, sino directamente en las páginas web donde el usuario debe hacer su trámite u obtener información al respecto (copio más abajo algunos de los links consultados) Y puestos a investigar llegamos a la conclusión que:

• *El sistema no es gratuito y se deben pagar montos variables, pero para nada despreciables.*

• *En la mayoría de los casos se requiere presentarse en las oficinas que correspondan personalmente.*

• *Se emite documentación en papel, que llega al domicilio, pero en no menos de 10 a 20 días.*

• *Las placas de identificación no son personales, salvo aranceles adicionales, son renovables por Estado y en otros casos deben renovarse por períodos.*

Es decir que, **en estos aspectos señalados como deficiencias de nuestro sistema, no hay diferencias sustanciales.** Pero sí hay profundas diferencias en las ventajas en términos de seguridad jurídica que nuestro sistema ofrece en relación al que estamos analizando. Es imprescindible entender que el sistema registral o cualquier otro instituto que se pretenda analizar, nunca es ajeno a la concepción jurídica general del Estado bajo análisis. EEUU es un país de tradición jurídica anglosajona. **Su federalismo es tan fuerte que no existe un documento de identidad único y nacional, salvo el pasaporte** y rechazan específicamente la idea de un registro nacional centralizado de automotores. La registración tiene una función centralmente fiscal, de recaudación de impuestos o tasas. Reproduce en esencia la situación de nuestro país previo al dictado del decreto 6582/1958. No es constitutiva del derecho y brinda publicidad meramente informativa que permite en todo caso la investigación previa a la compra, **por lo que la seguridad jurídica se debe lograr por medios complementarios como los seguros de título (1).** **Es decir, copiarla es despreciar 65 años de experiencia, de seguridad en las transacciones, de estímulo al crédito y por lo tanto a la industria, facilitando el acceso a la compra de un bien para la mayor parte de la población.**

(1) Bruna Fabiana Cerruti/Alejandro O. Germano “La registración de automotores. Una aproximación desde el sistema registral argentino” Fundación Centro de Estudios Registrales. P. 75

Fuentes consultadas:

<https://dmv.ny.gov/registrations-0>

<https://www.dmvusa.com/statelink.php?id=682>

<https://www.dmv.ca.gov/portal/vehicle-registration/registration-fees/>

<https://www.flhsmv.gov/motor-vehicles-tags-titles/license-plates-registration/motor-vehicle-registrations/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Department_of_motor_vehicles

https://en.wikipedia.org/wiki/Motor_vehicle_registration

https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_identification_number



¿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