



La registración es una necesidad para la protección de los derechos reales, ya sea la propiedad de un bien, el cobro de un crédito garantizado con prenda o hipoteca, el derecho de uso o usufructo.

Tan sencilla como ésta, es la conclusión a la que arribamos después de compartir las exposiciones de renombrados juristas, tanto en el derecho público como en el derecho privado, funcionarios públicos responsables de áreas jurídicas y tributarias, ex funcionarios a cargo de la DNRPA, representantes del notariado, especialistas en derecho, tecnología y cyber delito, profesionales de la comunicación y representantes de asociaciones que nuclean a los comerciantes de automotores. Intencionadamente, los registradores nos hemos abstenido de participar como expositores. No queremos arribar a la opinión de la “corporación” sino a la de la comunidad que todos ellos conforman.

Francamente, no es sorpresiva esta conclusión si tenemos en cuenta que la creación de registros públicos atraviesa la historia de la humanidad a la par que se desarrolla la alfabetización de los pueblos.

La mayoría de los países del mundo cuentan hoy con registros de automotores. Es más, países que livianamente son citados como ejemplo de aquellos en los que un automotor se compra sin ningún requisito como Estados Unidos, ha implementado un Sistema Nacional de Información de Títulos de Vehículos Motorizados (NMVTIS) en el que participan 50 estados locales con la finalidad de dificultar el robo de vehículos y el fraude de sus títulos entre otros.¹

La registración protege la propiedad pero también le da al propietario la posibilidad de obtener créditos accesibles y a largo plazo sobre ella. El Registro del Automotor argentino es el heredero de los registros de prenda agraria creados a principios del siglo XX para permitir a los agricultores financiarse dando en garantía sus maquinarias para escapar del crédito usurario que los estaba asfixiando. Cincuenta años después se transforman los ya registros de créditos prendarios en Registros del Automotor y de Créditos Prendarios.

Estas oficinas registrales mantienen desde ese entonces la misma estructura: el Estado Nacional asigna a un profesional el ejercicio de una función pública, respecto de la cual debe hacerse cargo de todos los gastos y asumir todas las responsabilidades civiles, penales y patronales por sí, como el escribano por ejemplo lo hace con su escribanía. Tanto los costos como los honorarios del registrador surgen de las tasas que pagan quienes requieren los servicios y que son fijadas por el Estado Nacional.

Como dice Rodolfo Barra, “... *el ordenamiento decidió que la gestión de los registros estuviese “encargada” a personas físicas que deben prestar el cometido registral con su propia organización, ajena, por imperio de la ley, a la organización pública... Es decir, estamos frente a la clara decisión del ordenamiento de confiar a la actividad privada, seguramente por razones de eficiencia, el ejercicio de una competencia pública, en su concreto cometido registral.*”²



Una privatización impropia gestada casi 100 años antes de que la ley de Reforma del Estado las contemplara.

Se trata de una institución única en la Argentina, que combina exitosamente la función pública con el riesgo empresario desde hace más de un siglo, con la capacidad además de adaptarse a los tiempos y los lugares con una agilidad impensada para una organización estatal de tal magnitud y capilaridad. Todo ciudadano puede contar con una oficina registral a pocos minutos de su domicilio, sin costo alguno para el Estado.

En estos años, los registros se informatizaron con sus propios recursos: a principios de los 90 cada registrador debió comprar sus equipos y pagar el trabajo de “graboverificación” de los legajos de su archivo, con bases de datos residentes que se comunicaban diariamente con la DNRPA donde se conformaba el registro nacional, posteriormente se migró a un sistema central administrado por la DNRPA al que los registros acceden para tramitar las peticiones y también se empezaron a incorporar trámites de petición remota y otros que se realizan enteramente a distancia, a la par que se mantiene la atención presencial para quien lo prefiere.

Todo esto en el marco de la “ventanilla única” que permitía a los usuarios resolver todas las cuestiones vinculadas al automotor en el registro seccional.

Pero al mismo tiempo que se desarrollaba ese proceso, también se producían modificaciones importantes en el Régimen del Encargado de registro. Por un lado -acorde con lo que sucedía en la mayor parte de la administración- se abandonó el acceso al cargo por recomendaciones y se adoptó el sistema de concursos públicos de antecedentes y oposición y se comenzaron a reglamentar aspectos operativos de la prestación del servicio desde el organismo central.

Así como el sistema de concursos mejoró la profesionalización del sistema, el exceso de reglamentarismo menoscabó elementos esenciales del sistema:

➤ Si bien el registrador continúa siendo un profesional autónomo que presta una función pública a su propio riesgo este carácter se fue desdibujando al punto que actualmente muchos creen -erróneamente- que se trata de funcionarios públicos sujetos a ley de empleo público.

➤ También se avanzó sobre la desconcentración de las oficinas registrales. Recordemos que esta institución administrativa se configura con dos elementos, por un lado la dispersión en el territorio, y por otro la autonomía la autonomía relativa que ella implica, permitiendo al funcionario adaptar el servicio a las necesidades de su prestación.

Nadie cuestiona la excelente distribución territorial de los seccionales, pero en este intento de asimilación del encargado al empleo público, se limitó también su autonomía como funcionario a cargo de un órgano desconcentrado, uniformando hasta en mínimos detalles operativos la prestación del servicio.



Hoy, el Encargado de un gran centro urbano tiene que tener las mismas oficinas, horarios y modalidad de atención que aquel que se encuentra en el interior profundo, con necesidades muy dispares.

- Finalmente, no puede dejar de mencionarse que las tasas fijadas por el Poder Ejecutivo así como el costo de los elementos registrales y formularios cuya compra se le impone al registrador, alcanzaron montos que alteraron el concepto con el que fueron creados. En la actualidad el “saldo remanente” supera ampliamente el monto que se le reconoce al Encargado para solventar su gestión. Se ha transformado la tasa retributiva del servicio en un impuesto encubierto.

Mantener el alto grado de seguridad jurídica tanto estática como dinámica y recuperar la autonomía para organizar el servicio conforme a los requerimientos propios de cada lugar, todo ello sin costo para el Estado es hoy el desafío que debemos enfrentar.

Ello implica redefinir la localización de las oficinas de acuerdo a la evolución económica y demográfica de cada lugar, para lo cual debe volver a definirse los distintos perfiles de registro en función de ello, fijar los aranceles registrales en el monto correcto para sostener la actividad, incluyendo los honorarios de los registradores y un saldo remanente destinado a cubrir los gastos necesarios para las tareas de diseño y control a cargo del Estado nacional, pero no más que eso.

Sin ninguna duda debe revisarse la normativa vigente a fin de adecuarlas a las necesidades de este tiempo (téngase presente que tenemos normas con más de 40 años de vigencia que obviamente responden a las necesidades de cuando fueron dictadas y hoy resultan anacrónicas) y al mismo tiempo, avanzar en el desarrollo de las herramientas informáticas necesarias para que todos los trámites puedan ser enteramente remotos -otorgando documentación digital- o presenciales a elección del usuario, implementando todas las medidas necesarias a fin de proteger los datos personales y manteniendo la imprescindible calificación y control de juridicidad por parte del registrador antes de emitir válidamente el pertinente acto administrativo en debida forma.

En definitiva, el Registro del automotor fue pensado hace 60 años para proteger a los dueños de los automotores ante el aumento de los robos y estafas producidas por la venta de esos vehículos robados, como una forma de agregarle valor a los automotores en el marco de la política de incentivo a la industria automotriz que le posibilitó convertirse en una de las industrias de base para el desarrollo del país. Y el sistema de gestión privada de una función pública se diseñó sobre preexistentes registros de prenda agraria que habían sido creados a principio del siglo XX para posibilitar a los productores agropecuarios obtener créditos a plazos y tasas razonables para favorecer el desarrollo de la actividad agropecuaria, central en el crecimiento económico de nuestro país.



La registración de automotores aporta valor a los automotores en tanto garantiza a su dueño que no podrá ser despojado de su propiedad, seguridad a los acreedores prendarios, lo cual posibilita tasas y plazos razonables, protege la seguridad de la población haciendo disminuir el robo de automotores al impedir la reinserción del automotor robado en la comercialización regular.

Probablemente el hecho de que esto sea así desde hace mucho tiempo lleva a pensar que no es necesaria la registración, tal como la erradicación de una enfermedad nos hace concluir que no es necesaria una vacuna.

Actualmente los registros reciben solicitudes tanto en forma presencial como remota para todos los trámites -en algunos puede usar firma electrónica o digital y en otros debe concurrir a firmar- y las despachan en el orden de su presentación, previo control de legalidad. Cumplido, inscriben el trámite y emiten la documentación en papel y también digital en el caso de las cédulas.

Si ese servicio digital fuera independiente del que brindan los seccionales sería imposible otorgar seguridad jurídica. Que existan dos registros que actúan en forma simultánea sobre los mismos bienes implica que ninguno de los dos pueda dar fe de lo que se está inscribiendo. Se puede transferir en uno al mismo tiempo que se está inscribiendo un embargo sobre el mismo automotor en el otro.

Por otra parte, siempre es necesario que un profesional suficientemente calificado controle que esté todo en regla y además, asuma la responsabilidad patrimonial frente al usuario si se cometiera algún error.

Si esto es una base de datos automática, nadie controla y nadie se hace cargo si hay un error y básicamente los actos registrales así generados serían nulos por incumplimiento de los recaudos que la ley les impone

La extensa superficie de nuestro país, así como las notables asimetrías de desarrollo digital aconsejan mantener la opción de acceso presencial o remoto al servicio registral, a opción del usuario.

Lo mismo sucede con la documentación digital. No siempre es posible contar con dispositivos o conexiones que permitan acceder a información on line, por lo que no debiera negarse al usuario la posibilidad de contar con la documentación en soporte papel, la que además contiene medidas de seguridad que impiden su falsificación material.

Las oficinas registrales tienen un dinamismo y flexibilidad en el quehacer cotidiano de la problemática automotor que no tiene ninguna otra estructura privada o pública.



Este sistema permite además superar la brecha digital existente en nuestro país al brindar un servicio de igual calidad tanto a quien prefiere acceder en forma remota desde su escritorio como a quien prefiere (o necesita) la atención y asesoramiento personalizado que puede obtener en una oficina registral que seguramente quedará a pocos minutos de su residencia.

El Registro del Automotor está en condiciones de 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, financiado solo con fondos privados provenientes de los propios registradores.

Desde el Colegio de Registradores del Automotor – AAERPA, junto a toda la comunidad profesional y comercial vinculada al mundo automotor trabajaremos para alcanzar esos objetivos, siempre teniendo como meta la prestación de un servicio registral de excelencia.

Seguridad jurídica, tecnología y buena administración son los tres aspectos deben confluir en el diseño de una actividad registral moderna y eficiente.

COMITÉ ORGANIZADOR

Alejandro Germano, Bruna Fabiana Cerruti, Álvaro González Quintana, Ulises Martín Novoa, Javier Antonio Cornejo, Mónica Alejandra Maina Mirolo

¹ La Ley Contra el Robo de Automóviles de 1992 se promulgó para disuadir el tráfico de vehículos robados mediante el fortalecimiento de la policía contra el robo de automóviles (Título I), la lucha contra el fraude de títulos de automóviles (Título II), la prevención de robos relacionados con los desmanteladores de automóviles (Título III) y la inspección de exportaciones para vehículos robados (Título IV).

El Título II de la Ley requería que el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) implementara un Sistema Nacional de Información de Títulos de Vehículos Motorizados (NMVTIS). La Ley especifica que la información dentro del NMVTIS estará disponible para las jurisdicciones; funcionarios federales, estatales y locales encargados de la ley; compañías de seguros; y otros posibles compradores (por ejemplo, personas físicas, compañías de subastas y concesionarios de autos usados).

El 2 de julio de 1996 se promulgó la Ley de Mejoras Contra el Robo de Automóviles de 1996. Modifica la Ley Contra el Robo de Automóviles de 1992 para otorgar al Departamento de Justicia la responsabilidad del sistema de información.

² Rodolfo Barra, TRATADO DE DERECHO ADMINISTRATIVO, T. 3, p. 661. Ed Abaco, Bs. As., 2006