



*Ministerio de Justicia  
y Derechos Humanos*

DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES  
DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS



BUENOS AIRES, 23 ABR. 2015

CIRCULAR D.A.N.J. N° 2

SEÑOR ENCARGADO/INTERVENTOR:

Me dirijo a usted a fin de remitir adjunto a la presente, para su conocimiento, copia de la sentencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación recaída en autos "Gandaria, Marcelo Omar s/apelación de resolución denegatoria del Registro de la Propiedad Automotor".

En ese sentido, debe señalarse que el recurrente interpuso el recurso judicial directo contemplado por el artículo 37 del Régimen Jurídico del Automotor (Decreto- Ley N° 6582/58 - ratificado por Ley N° 14.467-, t.o. Decreto N° 1114/97, y sus modificatorias), reglamentado por Decreto N° 335/88 (artículos 16 y siguientes), contra la decisión de esta Dirección Nacional de incorporar la siguiente leyenda en el certificado de nacionalización de su automotor marca Hummer, modelo H2: "Vehículo no apto para circular en la vía pública. No deberá emitirse cédula de identificación del automotor, hasta tanto sea obtenida la correspondiente Licencia para Configuración de Modelo (LCM)".

Así las cosas, la Corte Suprema ha confirmado la sentencia dictada por la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal (Sala II), que rechazó el recurso deducido. En ese marco, el Alto Tribunal entendió que "(...) lo que pretende la actora en el sub examine, [es] librarse del cumplimiento de determinados recaudos para circular por la vía pública, expresamente establecidos en la ley de conformidad con la inteligencia que corresponde atribuirle al régimen involucrado, en función de lo decidido por la Dirección Nacional de Registros Nacionales de la Propiedad Automotor (...)"

Asimismo, se adjunta copia del Dictamen previo de la Procuración General de la Nación.

Saludo a usted atentamente.

Dr. Martín E. Pennella  
Departamento de Asuntos Normativos y Judiciales  
Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la  
Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios

A LOS REGISTROS SECCIONALES  
DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR,  
A LOS CON COMPETENCIA EXCLUSIVA EN MOTOVEHÍCULOS Y  
A LOS CON COMPETENCIA EXCLUSIVA SOBRE MAQUINARIA  
AGRÍCOLA, VIAL O INDUSTRIAL Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS

211



## *Procuración General de la Nación*

Suprema Corte:

-I-

A fs. 224/226 la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal (Sala II) rechazó el recurso directo previsto en el art. 17 del decreto 335/88 deducido por el Sr. Marcelo Omar Gandaria y confirmó lo decidido por el Área de Delegaciones Aduaneras de la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor (DNRPA, en lo que sigue).

Por dicho acto administrativo, la aludida Dirección Nacional había habilitado la importación del vehículo de propiedad del actor (marca Hummer, tipo pick up, modelo H2, del año 2006) pero impedido su circulación en la vía pública, como así también, establecido que "no debía emitirse cédula de identificación del automotor, hasta tanto sea obtenida la correspondiente licencia para configuración de modelo" (fs. 21, ver observaciones generales).

Para así decidir, la Cámara explicó que la ley 24.449 hacía una distinción entre "modelos nuevos" (art. 28) y "parque usado" (art. 34). Y que, dentro del primer grupo, se incluían los vehículos fabricados en el país, los importados y los armados fuera de fábrica, a los cuales se les exige la licencia para configuración de modelo (LCM, en adelante) para circular, mientras que, para los vehículos incluidos en la segunda categoría, no se requería dicha licencia, asumiendo que ya había sido expedida al salir de fábrica o al ser armados con piezas de distintos vehículos, y, en cambio, se preveía la realización de una serie de revisiones técnicas periódicas.



Por lo expuesto, sostuvo que a los efectos de la exigibilidad de la LCM no resultaba pertinente la distinción entre modelos nuevos y usados, toda vez que el art. 34 de la ley no se refería expresamente a los vehículos importados usados. En consecuencia, resolvió que éstos debían considerarse incluidos en lo previsto por el art. 28 de la ley nacional.

Fundó su tesis en que sería irrazonable interpretar que el patentamiento de un automóvil importado usado esté sujeto a menores exigencias formales y sustanciales que aquellos fabricados a nuevo que ingresan al país.

Por último, se refirió al art. 7° del decreto 597/99 -que había sido invocado por la recurrente y por la Dirección General de Industria (fs. 86/88) a los efectos de eximir de la tramitación de la LCM al peticionante- en cuanto indicó que dicha norma no establecía excepción alguna a favor del actor, sino que prohibía -como regla- la nacionalización de vehículos automotores usados y fijaba -en sus diferentes incisos- diversos supuestos de excepción. Por otra parte, señaló que en los considerandos de dicha norma se preveía que la legislación en materia de importación debe contemplar lo dispuesto en la ley 24.449 y su reglamentación.

En base a lo expuesto, concluyó que la LCM era un recaudo para la circulación del vehículo -no para su importación- y, a esos fines, resultaba irrelevante el carácter de nuevo o usado del vehículo que se ingrese.

*Procuración General de la Nación*



-II-

Disconforme con dicha sentencia, el actor interpuso recurso extraordinario federal (fs. 230/243) que fue concedido a fs. 267.

El recurrente sostiene, en esencia, los siguientes planteos críticos contra la sentencia: a) Realiza una interpretación arbitraria del art. 28 de la ley 24.449 y su decreto reglamentario, que solo prevé la exigencia de la LCM para los vehículos nuevos, no para los usados que, de acuerdo al art. 34 de la citada norma, únicamente requieren para circular una revisión técnica. Agrega que tal interpretación afecta su derecho de comerciar y de propiedad; b) Señala que la repartición encargada de la emisión de la citada licencia es la Dirección Nacional de Industria (DNI, en adelante), y que tal órgano resolvió en la resolución 471/07 (v. fs. 18) exceptuar de ese requerimiento a determinados rodados, entre los cuales considera incluido al de su propiedad. Sobre tales bases alega que la autoridad de control -DNRPA- carecía de competencia para exigir la LCM pues, según su criterio, el órgano competente en la materia lo había eximido de ella; c) Por último, alega que el tribunal omitió ponderar prueba que estima decisiva para la resolución del pleito. En particular, arguye que no se ha pronunciado sobre los certificados de importación otorgados, en el mismo mes en que fue expedido el acto que ataca y por la misma Dirección Nacional cuya resolución cuestiona, a dos rodados -de marca Jeep y Yamaha- que fueron exceptuados de tramitar la LCM, con fundamento en la resolución 471/07 antes mencionada, creando con tal proceder una distinción arbitraria



que lesiona la garantía de igualdad consagrada en el art. 16 de la Constitución Nacional.

-III-

A mi modo de ver, el recurso es formalmente admisible en tanto existe cuestión federal que habilita la instancia extraordinaria en los términos del inciso 3° del art. 14 de la ley 48, pues se halla en tela de juicio la inteligencia de normas federales y la decisión apelada ha sido adversa a la pretensión que el recurrente funda en ellas.

Corresponde, asimismo, tratar en forma conjunta los agravios relativos a la supuesta arbitrariedad del pronunciamiento, pues a ello se imputa la directa violación de los derechos constitucionales invocados, guardando, en consecuencia, ambos aspectos, estrecha conexidad entre sí (conf. Fallos: 325:50; 326:4931; 327:943, 3536, entre muchos otros).

También cabe recordar que, al encontrarse controvertido el alcance que cabe asignar a una norma de derecho federal, la Corte no se encuentra limitada en su decisión por los argumentos de las partes o de la cámara, sino que le incumbe realizar una declaración sobre el punto disputado (Fallos: 311:2553; 314:529; 316:27; 321:861, entre muchos otros).

-IV-

Despejado lo anterior, y antes de proceder al estudio del fondo de la controversia, es menester efectuar una breve reseña del plexo normativo y de los actos aquí debatidos.

Así, cabe señalar que el art. 28 de la ley 24.449, ubicado en el título V, capítulo I titulado "modelos nuevos",



28

## *Procuración General de la Nación*

establece que: "todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser librado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de este capítulo, conforme las prestaciones y especificaciones contenidas en los anexos técnicos de la reglamentación, cada uno de los cuales contiene un tema del presente título...".

Con idéntica inteligencia, el decreto 779/95, en cuanto reglamenta el citado artículo, determina que: "para poder ser librados al tránsito público, todos los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen en el país o se importen, deben contar con la respectiva Licencia para Configuración de Modelo, otorgada por la Autoridad Competente, conforme al Procedimiento establecido en el Anexo P" (el subrayado me pertenece).

Asimismo, el art. 34 de la mencionada ley, al referirse al parque usado, dispone que "Las características de seguridad de los vehículos librados al tránsito no pueden ser modificadas, salvo las excepciones reglamentadas. La exigencia de incorporar a los automotores en uso elementos o requisitos de seguridad contemplados en el capítulo anterior y que no los hayan traído originalmente, será excepcional y siempre que no implique una modificación importante de otro componente o parte del vehículo, dando previamente amplia difusión a la nueva exigencia.

"Todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.



"Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúe, son establecidos por la reglamentación y cumplimentados por la autoridad competente. Esta podrá delegar la verificación a las concesionarias oficiales de los fabricantes o importadores o a talleres habilitados a estos efectos manteniendo un estricto control.

"La misma autoridad cumplimentará también una revisión técnica rápida y aleatoria (a la vera de la vía) sobre emisión de contaminantes y principales requisitos de seguridad del vehículo, ajustándose a lo dispuesto en el artículo 72, inciso c), punto 1."

Por su parte, el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor emitió el certificado de importación de automotor N° 01-0243146/2008, impugnado por el actor, por el cual señaló que el automotor de su propiedad no era apto para circular en, la vía pública y que, por lo tanto, no debía expedirse la cédula de identificación del automotor "hasta tanto no sea obtenida la correspondiente Licencia para Configuración de Modelo (LCM)" (v. fs. 21).

-V-

Sentado lo anterior, observo que el *thema decidendum* del presente caso estriba en determinar si resulta ajustada a derecho la exigencia de la LCM al vehículo del recurrente, teniendo en consideración que se trata de un modelo importado y usado.

Inicialmente, estimo oportuno recordar el inveterado criterio del Tribunal en cuanto a que la primera regla de



280

## *Procuración General de la Nación*

interpretación de las leyes es dar pleno efecto a la intención del legislador, y la primera fuente para determinar esa voluntad es la letra de la ley (Fallos: 308:1745; 312:1098; 313:254); así como a que, cualquiera que sea la índole de la norma, no hay método de interpretación mejor que el que tiene primordialmente en cuenta su finalidad (Fallos: 308:215, entre otros).

Sobre la base de las pautas orientadoras expuestas, corresponde señalar que el espíritu que motivó la sanción de la Ley Nacional de Tránsito y el fin último por ella perseguido consisten primordialmente en garantizar la seguridad vial de los ciudadanos. A fin de cumplir tal objetivo la ley estableció, entre otras cuestiones, las medidas de seguridad que deben reunir los vehículos automotores para poder transitar en el territorio nacional.

Habida cuenta de tal finalidad, es posible concluir que la intención del legislador ha sido que la totalidad de los rodados que circulen en la vía pública cumplan las condiciones de seguridad activas y pasivas que estatuye la ley, que resultan acreditadas en cada caso particular con la expedición de la LCM.

Con base en tales premisas, entiendo que la categoría de "modelos nuevos", regulada en el art. 28, no debe limitarse a los vehículos cero kilómetro o de diseño inexistente -sean fabricados en el país o importados- sino que, por el contrario, también deben incluirse en tal clase a todos los vehículos que ingresen al país por primera vez, sin importar que revistan la condición de importados nuevos o usados.

A ello agrego que si bien el legislador ha exigido, para el parque usado, el cumplimiento de la verificación técnica, lo ha hecho en el entendimiento de que esos vehículos



ya contaban con la correspondiente LCM y no como una excepción al cumplimiento de tal requisito.

Una interpretación contraria a la propuesta, llevaría a admitir que los vehículos usados que se importen deberían cumplir menores requisitos que los nuevos -en lo que respecta a las condiciones de seguridad activa y pasiva- lo cual sería irrazonable e implicaría una contradicción con el interés jurídico protegido en la norma.

Por ello, cabe concluir que el requerimiento analizado es indispensable para todos los vehículos que circulen por la vía pública, a los fines de dar cumplimiento a las condiciones de seguridad previstas en la ley nacional, sin importar su condición de nuevo o usado.

-VI-

Por otra parte, el recurrente afirma que la Dirección de Registro Nacional de la Propiedad Automotor carecía de competencia para exigir la LCM, correspondiendo tal atribución a la DNI, que había establecido, en la resolución 471/07, una serie de excepciones en cuanto a su obligatoriedad, entre las cuales se consideraba incluido.

Entiendo que este agravio no puede prosperar por extemporáneo. Así lo creo, pues advierto que el apelante omitió toda referencia a dicha cuestión al plantear el recurso directo ante la Cámara (fs. 22/25) y al efectuar su ampliación (fs. 83), y solo lo expuso en el escrito de interposición del remedio federal, por lo cual no puede ser admitido.



## *Procuración General de la Nación*

-VII-

El otro agravio de la recurrente que resta tratar es el relacionado con la afectación del principio de igualdad. Sostiene aquél que, con anterioridad a pronunciarse sobre su caso, la DNRPA había emitido certificados de importación respecto de vehículos que carecían de la mencionada licencia de conformidad con la resolución 471/07.

Entiendo que dicho planteo no debe ser acogido, pues el comportamiento de la Dirección Nacional no ha sido arbitrario sino que, por el contrario, se encuentra fundado en razones ligadas a las especiales características técnicas que presenta el rodado del actor. Sobre este punto, entiendo que no cabe atribuirle a los certificados emitidos anteriormente el carácter de una conducta jurídicamente relevante para la autoridad administrativa, que la vincule y obligue a su conservación en el futuro.

En este sentido, tiene dicho este Ministerio Público que el art. 16 de la Ley Fundamental no impone una rígida igualdad, por lo que tal garantía no obsta a que el legislador contemple en forma distinta situaciones que considere diferentes. De ahí que se atribuya a su prudencia una amplia latitud para ordenar y agrupar, distinguiendo y clasificando los objetos de la reglamentación, en la medida en que las distinciones o exclusiones se basen en motivos razonables y no en un propósito de hostilidad contra determinada persona o grupo de personas o indebido privilegio personal o de un grupo.

A más de lo expuesto, es reiterada doctrina del Tribunal que, si la desigualdad no está en la norma legal por haber dispuesto un desigual tratamiento, sino que radica en la



posible arbitrariedad de la autoridad administrativa que debe aplicarla, no existe violación de la garantía del art. 16 de la Constitución Nacional (confr. Fallos: 202:130; 237:239, entre otros). Ello es así, pues, frente a una norma que exige determinados recaudos para circular por la vía pública, el obligado no puede oponerse a ello en razón de que sólo a él le fue aplicada. El modo de hacer efectiva la responsabilidad del poder administrador, si omite imponer a algunos el cumplimiento de una ley que los comprende, no puede consistir, evidentemente, en liberar del debido cumplimiento a aquellos a quienes les fue requerido (Fallos: 202:130 y 328:1750).

En conclusión, la exigencia de la LCM a los vehículos que circulen en la vía pública se presenta como razonable, como así también la improcedencia de la excepción a su respecto, por lo cual corresponde descartar el agravio planteado.

-VIII-

Por ello, opino que corresponde rechazar el recurso extraordinario.

Buenos Aires, <sup>20</sup> de diciembre de 2013.



*[Handwritten signature]*

LAURA M. MONTI  
Procuradora Fiscal ante la  
Corte Suprema de Justicia de la Nación

CORTE SUPREMA  
DE JUSTICIA  
MINISTERIO DE ENTRADAS  
23 Dic 13 10 08



*Corte Suprema de Justicia de la Nación*

Buenos Aires, 16 de diciembre de 2014.

Vistos los autos: "Gandaria, Marcelo Omar s/ apelación de resolución denegatoria del Registro de la Propiedad Automotor".

Considerando:

1º) Que las cuestiones planteadas han sido adecuadamente tratadas en los apartados I a VI del dictamen de la señora Procuradora Fiscal, cuyos fundamentos son compartidos por el Tribunal y a los cuales corresponde remitirse por razones de brevedad.

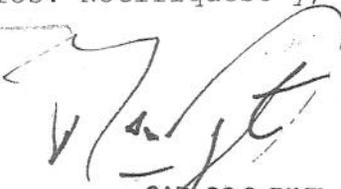
2º) Que, asimismo, debe desestimarse el agravio del apelante fundado en la violación del principio constitucional de igualdad con sustento en que la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor, siguiendo el criterio establecido por el Director Nacional de Industria en la nota 471/2007, emitió certificados de importación respecto de otros rodados, en circunstancias similares al del aquí demandante, exceptuándolos de la presentación de la Licencia para Configuración de Modelo.

En efecto, es reiterada la doctrina de esta Corte en el sentido de que, si la desigualdad no está en la norma legal por haber dispuesto un desigual tratamiento, sino que radica en la posible arbitrariedad de la autoridad administrativa que debe aplicarla, no existe violación de la garantía del artículo 16 de la Constitución Nacional (Fallos: 202:130; 237:239, entre otros). Ello es así, pues, frente a una norma constitucional, el obligado no puede oponerse a ella en razón de que en los hechos

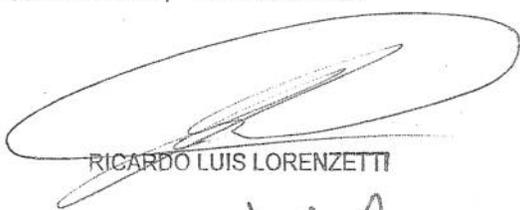
sólo a él le fue aplicada. El modo de hacer efectiva la responsabilidad del poder administrador, si omite imponer a algunos el cumplimiento de una ley que los comprende, no puede consistir, evidentemente, en liberar del debido cumplimiento a aquellos a quienes les fue requerido (Fallos: 202:130 y 328:1750).

Esto último es lo que pretende la actora en el sub examine, librarse del cumplimiento de determinados recaudos para circular por la vía pública, expresamente establecidos en la ley de conformidad con la inteligencia que corresponde atribuirle al régimen involucrado, en función de lo decidido por la Dirección Nacional de Registros Nacionales de la Propiedad Automotor, siguiendo el criterio establecido por el Director Nacional de Industria, en otros supuestos que considera similares.

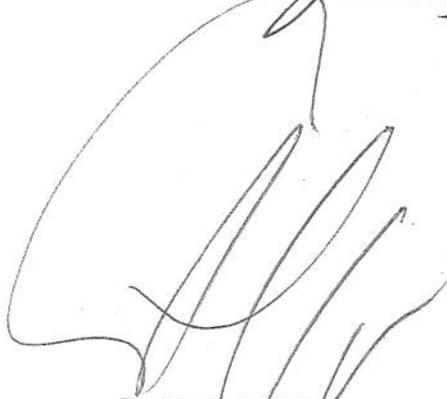
Por ello, y habiendo dictaminado la señora Procuradora Fiscal, se declara admisible el recurso extraordinario interpuesto y se confirma el pronunciamiento apelado en cuanto fue materia de agravios. Notifíquese y, oportunamente, remítanse.



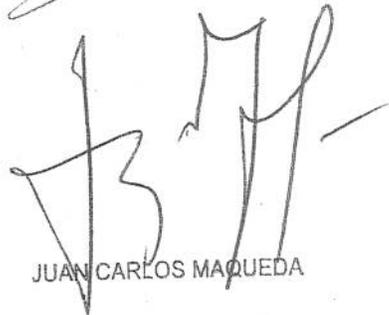
CARLOS S. FAYT



RICARDO LUIS LORENZETTI



ELENA I. HIGHTON de NOLASCO



JUAN CARLOS MAQUEDA