

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

RÉGIMEN JURÍDICO DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR. SISTEMA LEGAL VIGENTE. CRÍTICA(*) (73)

ALEJANDRO FOULLIER, CRISTINA G. MOLINA, ISAAC R. MOLINA e
IRMA PIANO DE ALONSO

SUMARIO

I. Régimen legal de la propiedad automotor. I.1. Antecedentes. II. Registración de automotores. II.1. Registración de 0 km. nacionales. II.2. Registración de 0 km. importados. III. Transferencia de automotores. IV. Crítica. V. Soluciones propuestas.

I. RÉGIMEN LEGAL DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR

Con anterioridad al año 1958 se aplicaba a los automotores, en cuanto a su dominio y posesión, el régimen establecido por el art. 2412 del Código Civil, por el cual la posesión de buena fe de una cosa mueble, crea a favor del poseedor la presunción de tener la propiedad de ella y el poder de repeler cualquier acción de reivindicación, si la cosa no hubiese sido robada o perdida. El Código Civil no pudo prever esta categoría especial de cosas y legisló en general sobre cosas muebles e inmuebles, apareciendo los automotores como pertenecientes a la primera categoría por exclusión de la segunda.

En las distintas jurisdicciones municipales y provinciales existían registros que sólo cumplían funciones de policía administrativa o fiscales. Estos empadronamientos o inscripciones no acreditaban titularidad de dominio pues éste se regía por el art. 2412 del Código Civil (posesión y buena fe).

La creciente importancia del comercio automotor, el elevado valor económico de los mismos, los numerosos casos de robo, defraudaciones y maniobras dolosas demostraron que el régimen del Código Civil se iba

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

convirtiéndolo en ineficaz para regular esta materia "haciéndose necesaria la creación de un sistema que al mismo tiempo que rodee de mayores garantías las operaciones comerciales en las que se involucren automotores, permita la individualización de éstos y de sus propietarios"(1)(74).

I. 1. ANTECEDENTES

Entre los distintos proyectos podemos mencionar:

- 1) Proyecto reglamentario del tránsito caminero del 26/9/34, que incluye un Registro Nacional de Vehículos;
- 2) Anteproyecto de Bibiloni y Comisión Reformadora de 1936;
- 3) Patente única para vehículos automotores y creación del Registro correspondiente, iniciativa del diputado Lanús de los años 1939 y 1941;
- 4) Proyecto del Poder Ejecutivo Nacional del año 1946;
- 5) Proyecto del senador J. Herrera del 11/10/46;
- 6) Proyecto de los diputados Astorgano y Benítez del 19/7/51;

El régimen de Registro de Propiedad Automotor fue legislado en el decreto - ley 6582/58, ratificado por ley 14467, modificado por decreto - ley 5120/63 y ley 16478, decreto 6557/71, decreto - ley 12167 y decreto 4560/73 (texto ordenado 1973). Su reglamentación en los decretos 9722/60 del 18/7/60; 5121/63 del 25/6/63; 8362/65 del 28/9/65; 10440 del 23/11/65; 2533/66 y 1402/73.

El funcionamiento del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor comienza en el año 1966, sobre la base de 350 Registros Zonales de Créditos Prendarios y no fue simultáneo en todos.

A partir del 21 de mayo de 1979, en la Capital Federal hay 21 Registros Seccionales creados por Resolución del Ministerio de Justicia N° 263 del 19/3/79, delimitadas las jurisdicciones por Resolución D. N. N° 271 en diferentes zonas de la Capital Federal, y están organizados de la misma manera en las provincias. Los migmos tienen a su cargo todo el trámite relacionado con la inscripción, transferencias, bajas por hurto y por desarme, cambios de radicación, de domicilio, vinculados con el automotor, es decir, desde su nacimiento hasta su muerte.

El art. 1° del decreto 6582, texto ordenado 1973, establece que la transmisión de los automotores debe formalizarse por instrumento público o privado; y sólo produce efecto entre las partes y con relación a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor. Dicha disposición es fundamentalmente la base del dominio, es decir, el título constitutivo de éste nace de la inscripción registrada; sin dicho trámite no hay nada, con él todo.

Solamente si el automotor hubiese sido hurtado o robado, el propietario podrá reivindicarlo contra quien lo tuviese inscripto a su nombre pero si la inscripción fuera de buena fe, debe resarcirlo por lo que hubiere abonado; es decir, si el comprador si el comprador fuere de buena fe, debe el

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

propietario abonar su valor para reivindicar. Debemos recordar que si la inscripción fue hecha de mala fe, rigen las normas del Código Penal.

Conforme al art. 8º, en el Registro Nacional del Automotor se inscribe el dominio de todos los automotores y sus transferencias (se exime de dicha obligación a los vehículos pertenecientes a diplomáticos decreto 10440/65). También se inscriben los gravámenes, embargos, locaciones, denuncias de robos y anotaciones de litis, medidas precautorias justificadas por su índole, como así también por uno de los propósitos del decreto - ley 6582/58 enunciados en la exposición de motivos, es decir evitar delitos cuyo origen era el robo o hurto de automotores.

El plazo de caducidad de los embargos es de 3 años a partir de su anotación (art. 19).

El art. 14 del ordenamiento establece que los contratos de transferencia se formalizarán en documento privado extendiéndose en formularios que gratuitamente proveerá el Registro. Si las partes no concurren personalmente a realizar los trámites relativos a la anotación, sus firmas deben ser certificadas por escribano, juez de Paz o establecimiento bancario. Determina la utilización de formularios impresos (el conocido formulario 08).

El art. 16 establece el régimen de reserva de prioridad, una vez solicitado un certificado sobre las constancias de inscripción y demás que existan, los cargos y anotaciones que se soliciten con respecto al automotor tendrán carácter provisional durante el plazo de vigencia del certificado (15 días).

A partir del 1º de octubre de 1979 no es obligatorio solicitar el certificado de dominio; sin embargo, quien realiza la compra del automotor y entrega el precio, corre riesgos innecesarios, pues ha cumplido con su obligación de pagar y puede encontrarse con la sorpresa que el dominio no consta a nombre del vendedor. La reserva de prioridad es un recurso legal que da certeza en el derecho registral.

De acuerdo al art. 9º, la inscripción inicial del automotor se realizará sobre la base de una solicitud tipo que aprobará la autoridad de aplicación y a la cual se anexará la documentación que prueba en forma fehaciente el derecho a solicitarla. Se prevé la posibilidad de microfilmación. El Registro protocolizará el certificado de origen, si se trata de un automotor fabricado en el país, y el certificado aduanero, si se trata de un vehículo importado. La misma dará origen al título de propiedad y la cédula de identificación, formándose dos legajos: uno en el Registro de radicación y el otro será enviado al Registro Nacional para su microfilmado y archivo. Forman la carpeta A en el Registro Seccional y la carpeta B se envía al Nacional.

De acuerdo al art. 11, el automotor tendrá como lugar de radicación el del domicilio del titular del dominio o el de su guarda habitual; el propietario puede de esta forma optar por cualquiera de las dos posibilidades a fin de fijar la jurisdicción.

El decreto - ley determina (arts. 20 y 22) que en el título automotor deberá individualizarse el vehículo, incluyendo marca de fábrica, modelo, número de chasis, motor, etc., y consignarse, si las hubiere, las prendas, locaciones o afectación al dominio. Se entregará al titular, además del título, una o más

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

cédulas en las que se consignarán los datos que con respecto al automotor y a su propietario establezca la autoridad de aplicación. Dichas cédulas deberán ser devueltas por el enajenante del automotor, expidiéndose nuevas para el adquirente. Los documentos son: "Título del automotor", cuyo origen es un certificado, por triplicado, de fabricación expedido por las empresas terminales de la industria automotriz o el certificado de importación expedido por el importador (decreto 202/79) y la cédula comúnmente denominada "verde", que en ciertos casos no es nada más que la parte superior del formulario 08 ó del certificado de inscripción.

Cada automotor se identificará por una codificación de dominio formada por letras y números, la que deberá figurar en el título y demás documentación y deberá ser reproducida en la parte delantera y trasera del automotor (art. 24). Son las denominadas chapas o patentes.

Se establece un sistema de codificación adjudicando una letra para cada jurisdicción provincial con el número de dominio que le corresponda al vehículo y dicha combinación constituirá la matrícula, complementado con el art. 32, que prevé la circulación con placa provisoria cuando se trata de vehículos nuevos, antes de su comercialización o ya en poder de los adquirentes durante el período de su inscripción.

El art. 27 establece que la falta de inscripción de la transferencia del dominio de los automotores, de acuerdo con las prescripciones del decreto - ley presupone la responsabilidad de la persona a cuyo nombre figura inscripto el dominio. La mayoría de los fallos jurisprudenciales han resuelto que si de acuerdo al art. 26 (27 t. o.) del decreto - ley 6582/58 se presume la responsabilidad de la persona a cuyo nombre figura inscripto el vehículo es porque ella es dueña; este precepto debe armonizarse con el art. 1113 del Código Civil, que en los supuestos de los daños causados con las cosas o por las cosas, admite que el dueño o el guardián se liberen de su responsabilidad con la acreditación de diversas circunstancias optativas (fallo Cámara Nac. Especial y Civil y Comercial, Sala VI en Rev. del Notariado, N° 732, pág. 2293, con comentario del doctor Julio César Benedetti).

Con respecto a la baja del vehículo, el propietario del automotor que resolviera retirarlo del uso por no estar en condiciones de servir para su destino específico, debe dar inmediata cuenta a la autoridad competente quien procederá a retirar el título respectivo y practicará las anotaciones pertinentes en el Registro. El mismo requisito deberá cumplir el propietario que quiera desarmar el automotor.

El decreto 9722/60 - modificado por los decretos 5121/63, 10440/65 2533/65, 1402/73 -, reglamenta el decreto - ley 6582/58, y en su art. 1° crea la Dirección Nacional de Registro de la Propiedad Automotor dependiente del Ministerio de Justicia de la Nación, quien tendrá a su cargo todas las tareas vinculadas a la ejecución de la ley de la propiedad automotor; entre ellas, las medidas tendientes a la organización y funcionamiento de los registros profesionales, proyectar y aprobar los formularios para realizar los trámites de inscripción y registración.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Los Registros Seccionales del interior funcionan sobre la base de los Registros de Créditos Prendarios y tendrían como jurisdicción la de cada uno de ellos.

El art. 5º establece que los encargados de los Registros Seccionales del interior del país serán designados por el Poder Ejecutivo Nacional a propuesta del Ministerio de Justicia. Los mismos perciben una participación sobre el arancel.

Según el art. 17, el Registro tendrá carácter público al solo efecto del estudio de los títulos de dominio.

En algunos países (Paraguay, por ejemplo) el Registro de Automotores funciona como anexo del Registro de la Propiedad.

Según el art. 6º, los contratos de prenda con registro deberán ser inscriptos en el Registro de la Propiedad Automotor, y los encargados de Registro certificarán su inscripción. A partir del 1º de junio de 1977 está a cargo de las seccionales.

Con respecto a los contratos de prenda sobre automotores, las disposiciones del D.N. N°s. 206 y 271 de 1977 reglan expresamente los requisitos para convertirse en acreedor prendario (art. 5º, ley 12962) debiendo inscribirse, salvo pocas excepciones (Estado nacional, provincias, art. 4º). Permiten la inscripción simultánea de los automotores 0 km. y su prenda (art. 23) o con su transferencia (art. 26). Rigen la forma de endoso (art. 27) ante el Registro Seccional originario, su cancelación y la de la prenda en el Registro Seccional originario; su cancelación y la de la prenda en el Registro originario o en el de su actual radicación, y el caso de cambio de radicación de automotores con gravámenes prendarios; inscripción de prendas con reajuste (ley 21309) y la reinscripción de las mismas (art. 33). Informes de la existencia de prendas en los certificados de dominio (art. 38).

La tasa a abonar para la inscripción o la cancelación de prendas es de dos por mil.

La disposición 351 del 5/7/79 del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios determina las autoridades encargadas de la verificación del automotor, el lugar y las normas que la rigen.

Según dicha disposición la verificación se realiza en los puestos de verificación dependientes del Comando General del Ejército y de la Armada, Dirección General de Gendarmería o Policías provinciales.

Dicha verificación es inicial en los trámites de inscripción de automotores importados; armados fuera de fábrica; incluidos en el régimen de la ley 19486; vehículos ya patentados que se inscriben por primera vez; transferencias de dominio y demás trámites posteriores.

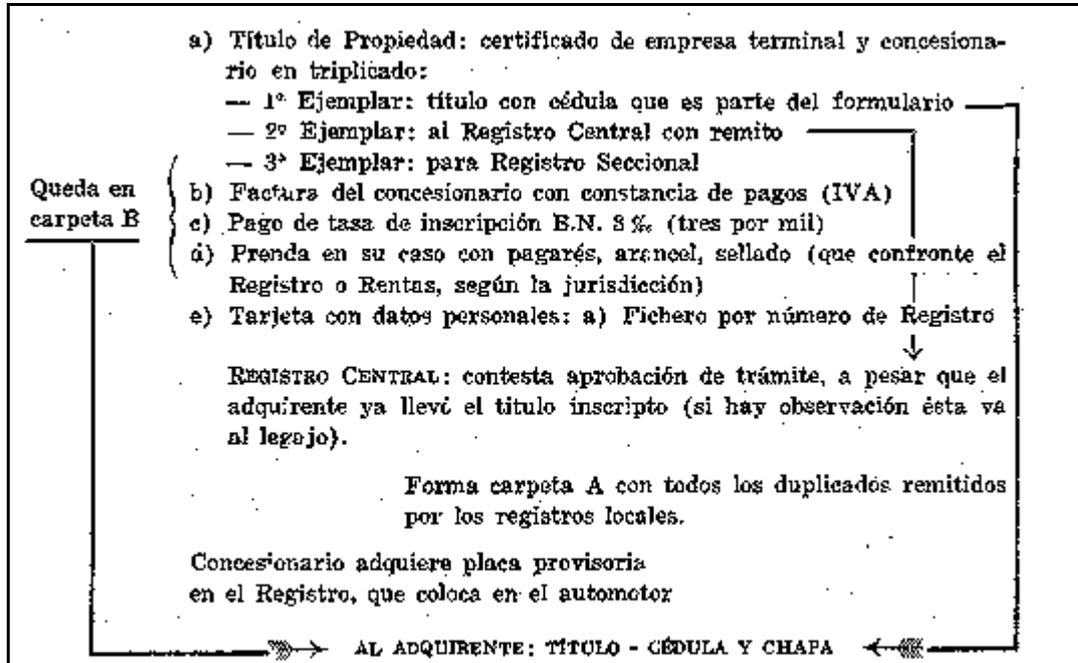
II. REGISTRACIÓN DE AUTOMOTORES

II. 1. REGISTRACIÓN DE 0 KM. NACIONALES

Registro Central: preadjudica número de registro y entrega chapa simultáneamente a cada Registro Seccional.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Elementos que se presentan al Registro Seccional:



II. 2. REGISTRACIÓN DE 0 KM. IMPORTADOS

El título es la certificación del importador autorizado. El automotor va a verificación y la tasa de inscripción es del 5%. (cinco por mil) en lugar del 3.

III. TRANSFERENCIA DE AUTOMOTORES

Elementos que se presentan en el Registro Seccional del domicilio del vendedor: - Formulario 08 con certificación notarial o certificación del Registro en duplicado.

- Certificado de dominio (ahora voluntario). Da reserva de prioridad.
- Impuesto transferencia automotores, de emergencia y parque automotor.
- Libre prenda a 1977. Las prendas posteriores fueron a los registros seccionales.
- Certificado de verificación.
- Constancia de pago patentes municipales.
- Título y cédula anterior (Registro asienta nueva titularidad y confecciona nueva cédula).
- Tasa inscripción (según tabla).
- Formulario de cambio de radicación si la hay (si hay nueva radicación, la carpeta B íntegra, una vez hecha la transferencia, se remite por correo al Registro nuevo domicilio).
- Al Registro Central: formulario 08 con certificación notarial o certificación en Registro: por duplicado.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

IV. CRÍTICA

El decreto - ley 6582/58 y sus modificaciones, crea un Registro de tipo constitutivo en el cual centraliza todo el proceso de transferencia de dominio, desde el acto mismo de venta, que sólo tendrá efecto entre las partes y con respecto a terceros desde la inscripción en el Registro, el que, como ya vimos, expide el título de propiedad, entrega los formularios pertinentes, archiva la documentación que prueba el dominio, sus gravámenes y restricciones.

"Se incurre así en una centralización prerregistral o burocrática, confundiendo la misión de quien le da forma al acto (configurador), en nuestro derecho el escribano, con quien toma razón de aquél, anotando las transferencias a que da motivo o el rango de los derechos que menciona (registrador), en nuestro derecho un Registro público y dominial"(2)(75).

"Admitir un registro constitutivo con respecto a los automotores es un signo de desconocimiento de nuestro sistema jurídico, pues como dice Núñez - Lagos: una cosa es que se exija un algo más que el contrato para producir ciertos efectos y otra muy distinta es que ese algo sea un acto o negocio constitutivo"(3)(76).

Debiera haberse aplicado en materia de automotores el tradicional sistema de Registro declarativo, público y dominial, reconocido por la ley 17711 modificatoria del Código Civil en su art. 2506 y la Ley Nacional de Registro 17801.

Otro aspecto criticable del ordenamiento, es que a pesar de establecer el art. 1º la posibilidad de efectuar la transmisión por instrumento público o privado, el art. 14 sólo prevé que las transferencias se efectúen por instrumento privado, pero que en la práctica ello se obvia por la utilización de los formularios puestos en uso por el Registro, por medio de los cuales se concretan aquéllas al inscribirse el nuevo dominio. Esto demuestra que todo el régimen está pensado en base a la instrumentación privada de las transferencias de dominio, con las conocidas consecuencias de falta de seguridad en las transacciones, manipuleos dolosos con los formularios, etc.

A pesar de creerse que el instrumento privado acelera la tramitación de las transferencias y disminuye sus costos, la práctica demuestra que los automotores pasan de "propietario" en "propietario", sin que las transferencias se realicen en la mayoría de los casos; como ya hemos visto, según establece el art. 19 del decreto - ley, quien se cree propietario no es tal, pues mientras no se efectúe la inscripción no se produce la transmisión ni se adquiere el dominio.

Cabe preguntarse por qué no se realizan las transferencias. Entendemos que existen diversas causas:

1) La presión fiscal que las grava;

2) El engorroso trámite burocrático que imposibilita a las partes tramitar personalmente la inscripción, por lo que deben recurrir necesariamente a un

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

intermediario, sin ninguna capacitación profesional específica, y cuyos aranceles son fijados unilateralmente, lo que trae aparejado un mayor costo adicional;

3) En general, quien adquiere un automotor no se ve compelido legalmente a efectuar la transferencia, y su necesidad inmediata, que es circular con el vehículo, se ve satisfecha con la sola tenencia de la "Cédula de Identificación" y comprobante de pago de patente (art. 22, decreto - ley 6582/58). Algunas provincias, heterogéneamente, exigen requisitos de variada índole (balizas, etc.).

4) El caso de las agencias que reciben como parte de pago una unidad usada y no realizan la transferencia a su nombre; el dominio sigue en cabeza del anterior titular hasta tanto dicho automotor sea vendido a un tercero adquirente, siempre y cuando la transferencia se efectúe, cosa que no ocurre con frecuencia.

V. SOLUCIONES PROPUESTAS

Las graves deficiencias analizadas del decreto - ley 6582/58 originaron, al poco tiempo de su sanción, distintos proyectos de reforma. El del diputado José I. García Flores presentado en la Cámara de Diputados en el año 1958, que en su art. 13 establecía: "Las transferencias o gravámenes de automotores, así como el acta declarativa de dominio con que se iniciara la inscripción, deberá formalizarse por escritura pública". El proyecto del diputado Mario Giordano Echegoyen, que en su art. 2º establecía: "Los propietarios de automotores deberán declarar ante escribano público los elementos que acrediten su derecho de propiedad, mediante acta de notoriedad y protocolización de antecedentes". El proyecto del diputado José M. A. Bértora, que tiene la particularidad de exigir la escritura pública para la transferencia de automotores usados y permitir el instrumento privado para el nuevo.

Debemos mencionar también los proyectos elaborados por los Colegios de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires y de la Capital Federal que establecen el sistema de matriculación obligatoria, creación de folio, registro declarativo y no constitutivo (o sea un régimen similar al del Registro de la Propiedad Inmueble). Sólo se diferencian en que el proyecto de Capital Federal establece, como obligatorio para todos los casos el instrumento público; mientras que el de la provincia de Buenos Aires faculta, para el caso de venta del concesionario al primer usuario, la transferencia por vía de endoso del certificado de fábrica a favor del comprador. Dicho certificado deberá ser incorporado al protocolo notarial por acta a extenderse dentro de los 60 días. Esta acta de "alta" será el primer título de propiedad del automotor y con su testimonio se abrirá la respectiva matrícula en el Registro de la Propiedad Automotor.

Todos estos proyectos son consecuencia de las falencias de que adolece

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

todo el sistema: a) un Registro que no cumple acabadamente con sus funciones, pues gran número de las transferencias no se realizan, no por culpa de los funcionarios intervinientes sino por la estructura del trámite; b) la responsabilidad subsistente del vendedor por la transferencia no inscrita; c) la intervención notarial limitada a la mera certificación de firmas no da suficiente seguridad jurídica, como en el caso de la escritura pública, pues la mera certificación no convierte en público el instrumento privado (formulario de transferencia) cuya firma se certifica.

Por todo lo analizado consideramos que el Registro debe ser: registrador - dominial - público - coordinado. Y debe organizarse de acuerdo a los principios establecidos por la ciencia del derecho registral: rogación - especialidad - determinación - consentimiento - legalidad - tracto sucesivo - inscripción - publicidad - legitimación - prioridad y perdurabilidad.

Para que un Registro así pueda funcionar, es necesario que los documentos a inscribir reúnan requisitos de confiabilidad, sean auténticos y expedidos por funcionario competente, que deberá ser un profesional habilitado para autenticar actos y documentos.

Los antecedentes analizados coinciden en que el medio idóneo para realizar las transferencias es la escritura pública inscribible con posterioridad en un Registro especial al solo efecto de su publicidad y oponibilidad a terceros.