IMPORTANCIA DE LA FUNCION CALIFICADORA DEL ENCARGADO DE REGISTRO

I – FUNCION CALIFICADORA

Con la sanción del Régimen Jurídico del Automotor (D/L 6582/58 ratif. por ley 14.467 y mod) la adquisición o transmisión del dominio de los automotores dejó de regirse por las normas relativas a la transmisión de las cosas muebles (art. 1895 CCCN), convirtiendo a la inscripción registral en elemento constitutivo del derecho de propiedad y no solo en una forma de darle publicidad a dicha situación jurídica.

Así, la inscripción en el Registro de la Propiedad Automotor pasó a ser el modo de adquirir el dominio, siendo los Registros los que otorgan el título.

La modificación tuvo su origen en la necesidad de otorgar seguridad jurídica no solo a los contratantes sino también a terceros, en una época en que el parque automotor había comenzado a aumentar, los automóviles resultaban bienes de un valor importante y, además, cosas potencialmente riesgosas por lo que era indispensable la adecuada individualización tanto del vehículo como de su propietario (seguridad estática)

Pero también, la publicidad registral resultaba indispensable para contribuir a la seguridad del tráfico comercial (seguridad dinámica), al poner al alcance de cualquier interesado los datos necesarios para conocer la situación jurídica del bien y de su propietario (libre disponibilidad, existencia de gravámenes o cargas etc), contribuyendo de esta manera –en la medida de lo posible- a detectar e impedir la comisión de ilícitos.

En este contexto, la figura del Encargado de Registro adquiere particular relevancia: es el funcionario encargado de calificar el trámite presentado a despacho y determinar su inscripción u observación.

Porque si bien el régimen jurídico del automotor es de naturaleza abstracta, y el único instrumento que vale como referencia para acreditar la existencia del derecho real es la llamada “solicitud tipo”, independientemente del negocio jurídico base que haya sido la causa mediata de la adquisición (compraventa, permuta etc), lo cierto es que el registrador tiene obligaciones muy claras que derivan del principio de legalidad.

Esto importa desde el control del pago de aranceles y en algunos casos impuestos (como el de sellos en Provincia de Buenos Aires), la realización de verificación física del automotor (con las excepciones previstas en la normativa) hasta el examen de capacidad de disposición y de personería invocados (tanto en personas humanas como jurídicas)

Esta obligación se encuentra plasmada en el art. 13 del Dec.335/88, reglamentario del Régimen Jurídico del Automotor, que específicamente establece: "*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 de peticiona, las peticiones que gocen de prioridad y los actos presentados con posterioridad al trámite que se encuentra a resolución o despacho…"*

La actividad del Encargado de Registro entonces no se limita a la verificación de que se encuentren reunidos los requisitos exigidos por la normativa registral para la inscripción cada trámite en particular: existe además una valoración jurídica tendiente a verificar que la inscripción a realizarse no se encuentre reñida con el ordenamiento jurídico todo.

I-a PRESUNCION DE LEGITIMIDAD Y FE PUBLICA REGISTRAL

El Encargado de Registro reviste el carácter de funcionario público sin relación de dependencia con el Estado (art. 1 Dec 644/89); tienen una relación de dependencia jerárquica con la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios (DNRPA) y son designados y removidos (previo sumario) por el Ministerio de Justicia de la Nación.

En consecuencia, los instrumentos que expiden los Encargados de Registro revisten el carácter de instrumentos públicos (arts 289/290 CCyCN) y merecen plena fe no solo entre las partes sino frente a terceros.

I-b RESPONSABILIDAD REGISTRAL

Conforme establece el art. 18 del Régimen Jurídico Automotor, "*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 de propiedad del automotor*"

Los "funcionarios" a que hace referencia la norma no son otros que los Encargados de Registro, únicas personas que revisten ese carácter dentro de la estructura de un Registro Seccional, ya que los empleados y demás colaboradores que está facultado a designar el Encargado de Registro para poder llevar adelante la tarea, carecen de toda relación con el Estado. Su empleador es el Encargado de Registro y es éste quien a su vez responde por los errores que pudieran cometer.

Así lo establece el art. 7 del Dec 644/89: "*…El Encargado de Registro será directamente responsable ante la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios por los hechos, actos u omisiones del Suplente, Suplente Interino y demás colaboradores…*"

Tal como refieren Lidia E. Viggiola y Eduardo Molina Quiroga (*Régimen Jurídico del Automotor, Ed La Ley, Tercera edición actualizada, Bs.As, 2015, pág. 642)* citando a Luis Moisset de Espanés, la norma citada "contiene una hipótesis de responsabilidad objetiva, en virtud de la cual la víctima del error registral no tiene que probar la responsabilidad del registrador, sino solamente la existencia de la inexactitud, el resultado dañoso y la relación de causalidad entre la inexactitud registral y el daño sufrido". El fundamento radica en la garantía de quien presta el servicio.

Queda claro entonces que, al excluirse a los empleados y otros colaboradores de la responsabilidad por errores registrales, la responsabilidad del Encargado es personal.

Porque si bien el art. 18 del RJA determina que es el Estado el que responde, lo cierto es que también la Resolución 238/2003 del entonces Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, al reglamentar el procedimiento para la designación de los Encargados Titulares, establece en su capítulo V (arts. 27 a 32) que la persona designada como Encargado Titular, previo a asumir su cargo, deberá constituir una garantía a favor del Estado Nacional, destinada a cubrir las eventuales responsabilidades por daños y perjuicios que pudiera provocar como consecuencia de su función.

II – PROCESO DE MODERNIZACION DEL SISTEMA ¿ELIMINACION DE LA CALIFICACION?

En el año 2012, con la Disposición DN 245/2012 se produjo un gran avance en la modernización del sistema registral automotor con la implementación de la plataforma SURA (Sistema Unico de Registración Automotor).

Esta plataforma venía a reemplazar a sistema Infoauto y permitió ingresar y procesar trámites, emitir Títulos digitales todo de manera informatizada, e incluso la gestión de trámites íntegramente digitales, sin necesidad de presencia física del usuario en los Registros Seccionales tales como informes de dominio y denuncias de venta. Permite asimismo la carga de datos de transferente y adquirente en las transferencias de dominio desde la plataforma, generar una solicitud tipo 08 de manera digital, sin costo para el usuario, que será impresa por el Registro Seccional cuando las partes van a plasmar su expresión de voluntad de manera presencial en el Registro Seccional. También se digitalizó la inscripción de contratos de prenda.

El avance fue importante, y también lo fue la adaptación del público usuario al nuevo sistema, proceso en el que fue fundamental la asistencia de los empleados de los Seccionales.

Sin embargo, a nadie escapa que en los últimos años la actividad de los Registros Automotores ha sido poco menos que demonizada.

Calificativos como "curro burocrático" y "cajas de la política" se oyeron en todos los medios gráficos, radiales y televisivos por parte de los funcionarios de los que justamente dependen.

Y en su afán por hallar una solución que termine con este mal que aqueja a la ciudadanía, el DNU 70/2023 en sus considerando establece la necesidad "…de realizar modificaciones al Régimen Jurídico del Automotor que permitan que los trámites puedan hacerse integralmente de manera digital y agilizar todos los procesos, eliminando etapas innecesarias y costos absolutamente desproporcionados que dificultan la circulación de ese tipo de bienes".

Entre las modificaciones que se efectuaron por imperio del DNU 70/2023 al Régimen Jurídico Automotor, el art. 353 introduce una modificación al art 7 del Dec 6582/58. Esta norma, en su tercer párrafo establece "…En los Registros Seccionales se inscribirá el dominio de los automotores, sus modificaciones, su extinción sus transmisiones y gravámenes. También se anotaran en ellos los embargos y otras medidas cautelares, las denuncias de robo o hurto y demás actos que prevea este cuerpo legal o su reglamentación"

Y como párrafo cuarto, el DNU 70/2023 agrega "…*Dichas inscripciones o anotaciones también podrán realizarse directamente ante la Dirección Nacional, que deberá establecer a tal efecto un servicio remoto, abierto, accesible y estandarizado, bajo jurisdicción nacional, que permita las inscripciones o anotaciones ordenadas por los titulares o por intermediarios autorizados de manera fehaciente por ellos….La Dirección Nacional recabará toda la información necesaria para poner en funcionamiento ese registro tanto a automotores por registrarse como a los ya registrados."*

En esa dirección, por imperio de la Disposición 93/2025 la Dirección Nacional implementó el Registro Unico Virtual (RUV) y el Registro Unico Nacional del Automotor (RUNA), instrumentos que permiten a los Concesionarios automotores y comerciantes habitualistas realizar las inscripciones iniciales de vehículos y motovehículos de manera íntegramente electrónica.

De esta manera, el comerciante habitualista carga los datos de vehículo y comprador, validando los datos a través de un enlace con el RENAPER, el comprador "firma electrónicamente" validando sus datos con la plataforma Mi Argentina, código QR y biometría facial, abona el arancel en línea mediante un volante electrónico de pago, y una vez concluido el proceso de carga de datos y pago, recibe en la concesionaria las placas identificatorias del dominio y en plataforma Mi Argentina el título y la cédula digitales.

Con todo ello se conforma un legajo digital, que luego es dirigido al Registro Seccional que correspondería por domicilio del comprador, para los trámites posteriores que pudieran surgir.

Todo ello sin que pase por un Registro Seccional, sin que exista un control de legalidad por parte de un funcionario, para el caso un Encargado de Registro.

No se trata de "ir en contra" de la modernización: nada más lejano que eso.

Tampoco se trata de la defensa encendida y sin fundamento de un sistema. Pero los fundamentos que en 1958 generaron la necesidad de crear un sistema de Registración de los Automotores como el que tenemos aún subsisten.

La agilización de los trámites para que resulten más amenos para el ciudadano, el aprovechamiento de todas las herramientas tecnológicas posibles que redunden en una optimización del sistema son deseables y hasta necesarias, en ese sentido la aparición de la plataforma SURA fue un avance gigantesco que –obviamente- podría ser perfeccionado. Pero no se advierte que RUNA sea un sistema superador.

En principio, porque reduce la adquisición del derecho real de dominio, con todo lo que ello significa, a la mera recopilación y carga de datos, donde no existe ningún tipo de control de legalidad: no se controla la legitimidad del adquirente, ni la existencia de impedimentos legales de ningún tipo para la realización del acto.

Tampoco sabemos a ciencia cierta quién es el funcionario que finalmente da curso a la petición de inscripción formulada: inscribe "la Dirección Nacional", ente abstracto e incorpóreo que dudo esté en condiciones de efectuar el proceso de subsunción jurídica que requiere el control de legalidad.

Y por otra parte ¿a quién se responsabiliza en los casos de errónea carga de datos? ¿al que los cargó o a quien aprobó al trámite y emitió la documentación? ¿al empleado administrativo de la concesionaria o al "algo" en la Dirección Nacional que autorizó la emisión de documentación?

Mención aparte merece el Encargado de Registro que recibe ese legajo digital, en el que debe confiar “a ciegas” y eventualmente realizar un informe de dominio sobre la base de esos datos, que sí va a firmar él con la responsabilidad que ello conlleva y que ya hemos explicado antes.

Como expresamos en el acápite anterior, al referirnos a las características del sistema registral automotor argentino, fue concebido para otorgar seguridad jurídica tanto a los ciudadanos como al tráfico comercial.

La existencia de un funcionario público, a quien el régimen de incompatibilidades y controles que rigen su actuación le otorga un carácter de imparcialidad en relación a los actos que emite, sumado al control de legalidad que realiza, dota a sus actos de la seguridad jurídica tanto estática como dinámica que ha caracterizado al sistema por décadas, minimizando el riesgo de error. Algo que mecanismos de validación automática definitivamente no pueden ofrecer. Y esto, claramente, va socavando lentamente la confiabilidad pública en el sistema.

Ejemplo claro de esta situación, en el que la digitalización extrema llevó al caos en materia de inscripción de automotores es lo que sucedió en Francia, donde el gobierno francés efectuó una reforma en el sistema tendiente a acelerar y desburocratizar la entrega de títulos de propiedad automotor, generándose un escándalo de fraude masivo descubierto por la Cour de Comptes (organismo auditor del Estado Francés) El estado delegó la gestión directa del registro, permitiendo que concesionarias y otras agencias accedieran al sistema oficial para inscribir vehículos. Al migrar el trámite hacia una plataforma digital automatizada sin una estructura de verificación rigurosa, el sistema quedó vulnerable. De esta manera, organizaciones delictivas crearon alrededor de 300 empresas fantasma o concesionarios falsos que obtuvieron credenciales de acceso legítimas comenzando a matricular automóviles y camiones evadiendo los requisitos obligatorios. Las consecuencias fueron un impacto fiscal millonario, pues el estado francés dejó de percibir, entre 2022 y 2024, 550 millones de euros por multas e impuestos de registro no percibidos y un importante problema de seguridad, pues más de un millón de vehículos quedaron fuera del radar estatal debido al uso de identidades vehiculares falsas. (Infobae, 12 de marzo de 2026)

La Comisión de Asuntos Normativos del Colegio de Registradores (AAERPA) emitió con fecha 13 de julio ppdo un Dictamen titulado “Digitalización y sistema registral: el desafío de preservar el control de legalidad” motivado por las consultas de sus asociados a raíz de los interrogantes que esta nueva herramienta les estaba

generando. Recomiendo su lectura (que es de acceso público) que excede en mucho el marco de esta ponencia. Pero no puedo dejar de compartir la conclusión, en la que se expresa: *"…el procedimiento instaurado por la Disposición D.N. N° 93/2025 presenta objeciones de significativa entidad desde la perspectiva de la legalidad administrativa, la seguridad jurídica preventiva y los principios estructurales que informan el sistema registral automotor argentino, comprometiendo tanto la confiabilidad futura del sistema como la regularidad jurídica de las inscripciones practicadas bajo dicho régimen, así como la preservación de la seguridad jurídica preventiva que constituye la finalidad primordial del sistema registral automotor argentino….no se trata de una disyuntiva entre modernidad y tradición. El sistema registral puede ser plenamente digital, permitiendo que la rogación se efectúe de manera remota no presencia –según prefiera el usuario- siempre que se dirija hacia un registrador independiente encargado de ejercer la calificación documental y el control de legalidad. Bajo este modelo superador, la tecnología optimiza el trámite, pero es la intervención del funcionario especializado la que produce el acto administrativo de inscripción, emitiendo la documentación electrónica correspondiente y garantizando, simultáneamente, la disponibilidad de las versiones físicas de dichos instrumentos para resguardar la accesibilidad de todos los interesados. La verdadera eficiencia digital no radica en suprimir controles públicos, sino en potenciarlos a través de las nuevas herramientas tecnológicas."*

Mgter María Lucrecia Botteri

BIBLIOGRAFIA

Lidia Viggiola – Eduardo Molina Quiroga "Régimen Jurídico del Automotor" Ed. La Ley, Bs.As. 2015

Lidia Viggiola – Eduardo Molina Quiroga "Decreto Nacional 335/88" Ed. CER , Bs.As 2017

Luis Moisset de Espanes "Publicidad Registral" tercera edición, Ed. Zavalia. Bs As 2003

Javier Antonio Cornejo “Cuestiones Registrales del Regimen Juridico del Automotor Ed. FUCER, Bs.As 2020

www.AAERPA.com. Doctrina y Dictamenes. Dictamen C.A.N N° 1/2026

Diario digital Infobae, edicion del 12 de marzo de 2026. “Más de un millón de autos ilegales circulan en Francia por fraude en la matriculación tras la digitalización del sistema”