XXIII CNDR

CONGRESO NACIONAL DE DERECHO REGISTRAL.

TEMA: LA FUNCIÓN CALIFICADORA DEL ENCARGADO DE REGISTRO AUTOMOTOR.

TÍTULO:

CUATRICICLOS Y UTV. SUPERPOSICIÓN DE NORMAS.

Hacia un régimen nacional uniforme de registración, identificación y circulación.

PONENTES:

Anabella Chiavón. Abogada.

Interventora del Registro de la Propiedad Automotor de Coronel Vidal

Ana Telma Leticia Martinez. Abogada

Encargada Registro de la Propiedad Automotor de Adolfo Gonzales Chaves

1. **INTRODUCCIÓN**

Los vehículos denominados UTV (Utility Task Vehicle) y los cuatriciclos constituyen una realidad cada vez más extendida en nuestro país. Su utilización se encuentra fuertemente arraigada en zonas turísticas, especialmente en la Costa Atlántica, pero también en campos, chacras, establecimientos rurales, circuitos y otros espacios destinados a actividades recreativas o laborales.

Sin embargo, el crecimiento de su utilización no ha sido acompañado por una regulación integral que contemple adecuadamente sus características particulares.

La ausencia de un régimen uniforme ha generado distintas interpretaciones y, en algunos casos, intentos de los municipios de establecer sistemas propios de registración, identificación o cobro de tasas sobre estos vehículos.

El caso del Partido de Pinamar resulta particularmente ilustrativo de esta problemática y permite plantear una cuestión que, por su naturaleza, excede ampliamente el ámbito municipal:

La pregunta que nos hacemos frente a esta problemática es la siguiente:

¿hasta dónde puede llegar la regulación de los municipios respecto de vehículos cuya registración corresponde al régimen nacional?

2**. LA REGISTRACIÓN NACIONAL Y EL RIESGO DE LA SUPERPOSICIÓN MUNICIPAL**

Los UTV y cuatriciclos pueden ser objeto de inscripción ante los Registros Seccionales de la Propiedad del Automotor, donde se les asigna un número de dominio y se emite la correspondiente Constancia de Asignación de Título (CAT).-

No obstante, el régimen actual regulado en el Digesto de Normas técnico registrales presenta una particularidad: a diferencia de los automotores convencionales, a estos vehículos no se les entrega una placa metálica de identificación quedando la misma retenida en el legajo b, ni una Cédula de Identificación por las restricciones a la circulación que poseen los mismos en el certificado de fabrica o importación, carecen de

licencia de configuración de modelo (LCM) y de Licencia de configuración ambiental (LCA).-

Digesto de Normas Técnico Registrales, Título 2, Capítulo1, Sección 18 “Artículo 7°.- En los siguientes supuestos se procederá a la inscripción inicial pero no se entregará Cédula de Identificación ni Placas de Identificación:

a) Cuando se peticione la inscripción inicial de un automotor o motovehículo CERO KILÓMETRO (0 km) de producción seriada cuyo documento de origen careciere del dato referido a la LCM o la LCA. b) Cuando se peticione la inscripción inicial de un automotor o motovehículo en los términos de la presente Sección y el peticionario se negare a presentar la Certificación de Seguridad Vehicular. c) Cuando se peticione la inscripción inicial de un automotor o motovehículo en los términos de la presente Sección y de la Certificación de Seguridad Vehicular acompañada resultare la imposibilidad de circulación del vehículo.”

Esta situación genera una importante dificultad práctica: existe un dominio registral, pero el vehículo no cuenta con un elemento físico exterior que permita identificarlo inmediatamente en una playa, corredor vial, frente a un accidente o frente a una infracción.

En este contexto, algunos municipios han comenzado a analizar o implementar mecanismos propios de identificación, registro o patentamiento.

El problema no reside en la facultad municipal de establecer normas de seguridad, circulación o utilización de los espacios públicos dentro de su jurisdicción. El problema aparece cuando dichas facultades pueden derivar en la creación de sistemas municipales de registración o identificación que se superponen con el régimen nacional.

La existencia de diferentes sistemas según cada municipio generaría una situación fragmentada y poco conveniente: un mismo vehículo podría encontrarse sometido a diferentes requisitos de identificación, registración y circulación según el lugar donde se encuentre.

Por ello, resulta necesario reafirmar el principio de uniformidad registral nacional, evitando que cuestiones propias de la identificación jurídica y registral de los vehículos sean resueltas de manera diferente por cada municipio.

3. **EL CASO PINAMAR Y LA DENOMINADA "ECOTASA**"

El Partido de Pinamar constituye un ejemplo concreto de esta problemática.

El municipio cuenta con antecedentes normativos relacionados con una tasa ambiental aplicada a vehículos 4x4, cuatriciclos y UTV conforme lo dispuesto en la ordenanza 5309/2018.-.-

Dicho municipio, ante el dictado de la medida cautelar que prohibió la circulación desde el mes de febrero de 2026 dictada en el marco de los autos caratulados **"MARTINEZ CARIGNANO PABLO JULIAN C/ MUNICIPALIDAD DE PINAMAR S/ AMPARO"** expte 76.203 de tramite por ante el Juzgado en lo Civil y Comercial Nº 4 del departamento judicial de Dolores, con posterioridad al accidente del niño B. J., vio mermada la cantidad de turistas y aficionados al uso de estos vehículos, principalmente en el área de LA FRONTERA y LA OLLA.-

El hecho notable que viene a plantearse y próximo a implementarse en dicho municipio, es la creación de un REGISTRO MUNICIPAL UNICO, OBLIGATORIO para CONDUCTORES y ACOMPAÑANTES de VEHICULOS mediante una plataforma que a tal efecto dispondrá la mentada municipalidad.

Según el acuerdo arribado en los autos ut supra referenciados, pendiente de homologación a la espera de la vista conferida al Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires, se ha pactado:

1).- La Municipalidad se obliga a implementar y mantener, como condición del levantamiento de la interdicción judicial de la actividad recreativa motorizada en La Frontera, el Plan Municipal integrado con las medidas de este convenio. El ámbito comprende los accesos, corredores, zonas de detención, áreas de exclusión y demás sectores identificados como "La Frontera".

El presente acuerdo queda supeditado a que el municipio acredite la vigencia de la Ordenanza Municipal Nº 3647/08, mediante la cual se crea el Registro Municipal de Vehículos denominados Motos Cuatriciclos, y de la Ordenanza Nº 5309/18 que en su

artículo 4 incorpora al Registro Municipal de Cuatriciclos los vehículos detallados en el Decreto Nacional Nº 32/2018, reglamentario de la Ley Nacional Nº 24.449; en función de lo establecido en las cláusulas siguientes.

2). El ingreso y la circulación sólo estarán permitidos a vehículos y personas previamente registrados en la plataforma municipal, salvo operativo oficial de emergencia o seguridad.-

3).- Cada vehículo contará con identificador municipal visible: chapa para UTV y cuatriciclos cuando resulte técnicamente posible, y etiqueta o sticker QR inviolable para motocicletas y todo vehículo que no admita chapa. La Municipalidad implementará puntos de control con lectura electrónica y registrará obligatoriamente el check-in y check-out, con fecha, hora, identificador del vehículo, identidad del conductor y punto de acceso. La falta de coincidencia entre el registro y control impedirá el ingreso o determinará el retiro inmediato, según corresponda.-

4).- Como requisito previo a cada habilitación, el conductor/titular o autorizado deberá suscribir declaración jurada digital por la que: a) se obliga a no participar en picadas, competencias ni maniobras temerarias afines; b) se obliga a respetar la velocidad, los corredores, la señalización y las indicaciones de la autoridad; c) declara conocer las sanciones; d) se compromete a no conducir ni permanecer bajo efectos de alcohol, estupefacientes o sustancias que alteren la aptitud para conducir; e) declara la identidad completa de cada acompañante; y f) asume el uso obligatorio de los elementos de seguridad exigibles. El sistema deberá identificar al conductor y a cada acompañante mediante nombre completo y documento, incluyendo cobertura de seguro vigente. No permitirá cargar ni autorizar menores de dieciocho (18) años como conductores o acompañantes en cuatriciclos o motocicletas.-

5).- Se prohíbe expresamente ingresar, conducir o permanecer en el área habilitada bajo efectos de alcohol, estupefacientes u otras sustancias que afecten la conducción, sin perjuicio de los controles y procedimientos legalmente aplicables. También se prohíben las picadas, competencias, maniobras peligrosas, conducción transversal fuera de corredores, evasión de controles, exceso de ocupantes, omisión de casco u otros elementos obligatorios y todo ingreso a zonas excluidas.-

6).- Antes de habilitar la actividad, la Municipalidad aprobará y publicará un plano operativo que determine: a) accesos y egresos; b) corredores habilitados, con segmentación por tipo de vehículo cuando la evaluación de riesgo lo requiera; c) sentidos de circulación y, cuando corresponda, corredores diferenciados de ida y vuelta; d) cruces, sectores de prioridad peatonal y zonas de riesgo; e) áreas de detención segura; y f) sectores expresamente restringidos o vedados al tránsito vehicular. La señalización in situ deberá ser visible, durable y suficiente para identificar esas reglas. Queda prohibida la circulación transversal o errática fuera del trazado habilitado.-

7).- La Municipalidad mantendrá los puestos de control, personal, medios de movilidad, monitoreo, patrullaje terrestre, lectores de patentes, coordinación con las fuerzas de seguridad y capacidad de respuesta sanitaria comprometidos en el Plan Municipal. La comprobación fehaciente de reducción sustancial de controles o recursos sin medida compensatoria previamente informada al Tribunal habilitará la suspensión preventiva de nuevas habilitaciones hasta su regularización. –

8).- Toda infracción será asentada en un historial individual vinculado al conductor, titular, acompañantes y vehículo, sin perjuicio de la normativa de protección de datos personales. Ante una infracción grave o un riesgo inmediato, la autoridad podrá disponer la exclusión preventiva del área y el impedimento de nuevo ingreso, sin perjuicio de las sanciones, secuestros, inhabilitaciones o denuncias que correspondan por la normativa vigente.

9).- Previo al inicio de la temporada de verano, conforme sea dispuesto por el Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires mediante la disposición que da inicio al llamado "Operativo Sol", la Municipalidad presentará al Tribunal una declaración jurada suscripta por funcionario competente, acompañada de documentación y evidencia verificable de: (i) operatividad del registro; (ii) disponibilidad de identificadores y lectura QR/patente; (iii) funcionamiento de check-in/check-out; (iv) plano, señalización y áreas de exclusión; (v) personal y recursos del operativo; y (vi) formularios de declaración jurada y carga de acompañantes. Cumplida esa presentación, se correrá traslado a la parte actora por 2 días, para que realice las manifestaciones pertinentes. El silencio de la actora presupondrá acuerdo. Acreditadas dichas condiciones esta parte

entenderá por agotado el fondo de la cuestión, dando por cumplido el acuerdo entre partes, con el alcance que el Tribunal determine.

La cuestión merece ser observada no solamente desde el punto de vista tributario, sino fundamentalmente desde la perspectiva de las competencias jurisdiccionales.

Los municipios poseen facultades para regular el uso de sus espacios públicos, vgr. corredores o carriles de circulación segura; establecer condiciones de seguridad y ordenar la circulación dentro de su territorio. Sin embargo, ello no debería traducirse en la creación de sistemas que sustituyan o dupliquen la registración nacional.

Asimismo, cuando se establece una tasa, resulta necesario determinar cuál es el servicio municipal concreto que se presta como contraprestación, cuál es el hecho imponible y si existe una relación razonable entre dicho servicio y el importe exigido.

La denominación de "ecotasa" regulada en los arts 5 y 6 ordenanza 5309/2018, no determina por sí misma la naturaleza jurídica del tributo.

El caso Pinamar debería ser tomado como antecedente para promover una definición nacional que evite que esta problemática se replique en otros municipios turísticos del país.

4. **IDENTIFICACIÓN Y SEGURIDAD VIAL**

La actual ausencia de placa identificatoria y de Cédula de Identificación genera, además, una problemática concreta de seguridad y responsabilidad.

Ante un accidente, un choque o una infracción, la inexistencia de una placa visible dificulta la identificación inmediata del dominio y, consecuentemente, la determinación del titular registral del vehículo.

Esta dificultad adquiere particular importancia en las zonas costeras, donde durante las temporadas de verano existe una intensa utilización de UTV y cuatriciclos, muchas veces en condiciones de circulación que generan riesgos tanto para sus conductores como para terceros.

Los accidentes pueden producirse por conducción negligente, exceso de velocidad, vuelcos o utilización indebida del vehículo, pudiendo ocasionar lesiones graves e incluso consecuencias fatales.

Una identificación exterior clara permitiría mejorar sustancialmente la trazabilidad del vehículo, facilitar la actuación de las autoridades y colaborar con la determinación de responsabilidades.

También podría contribuir a generar mejores condiciones para su asegurabilidad, al permitir una identificación clara y permanente del vehículo mediante su dominio.

5. **PROPUESTA DE ADECUACIÓN FUTURA DEL RÉGIMEN**

La problemática planteada permite formular una propuesta que excede la discusión sobre las actuales restricciones de circulación.

Atento a los usos y costumbres arraigados en nuestro país, resulta conveniente analizar a futuro una modificación del régimen aplicable a UTV y cuatriciclos.

La propuesta consiste en establecer un régimen registral nacional completo y uniforme, mediante el cual estos vehículos, una vez inscriptos, cuenten con:

- número de dominio;
- placas metálicas de identificación con circulación restringida a corredores o carril de circulación segura;
- Título del Automotor;
- Cédula de Identificación con circulación restringida

La registración y la identificación del vehículo deben ser independientes de las condiciones particulares que cada jurisdicción establezca para su circulación.

Actualmente los Encargados de Registro son los funcionarios nacionales competentes para calificar los trámites referentes a estos vehículos y registrarlos proporcionándoles un dominio conforme a toda la normativa vigente.

En paralelo, debería analizarse la posibilidad de permitir su circulación por la vía pública bajo condiciones específicas de seguridad, especialmente para posibilitar el

desplazamiento hasta los lugares donde habitualmente son utilizados: campos, chacras, establecimientos rurales, playas, circuitos y espacios cerrados o especialmente habilitados.

Esto no significa habilitar una circulación irrestricta, sino establecer un régimen claro que contemple las características propias de estos vehículos y las modalidades de utilización existentes en la Argentina.

De esta manera, la registración nacional permitiría identificar jurídicamente al vehículo y a su titular, mientras que las autoridades provinciales o municipales podrían determinar las condiciones de circulación, seguridad y utilización según cada ámbito.-

6. CONCLUSIÓN

Los UTV y cuatriciclos constituyen una realidad que requiere una respuesta normativa nacional, uniforme y moderna.

La existencia de un número de dominio sin placa identificatoria visible, junto con la ausencia de Cédula de Identificación, genera dificultades concretas en materia de seguridad, control, responsabilidad y asegurabilidad.

A su vez, la aparición de iniciativas municipales tendientes a crear registros, patentamientos o mecanismos propios de identificación evidencia la necesidad de delimitar claramente las competencias entre Nación, provincias y municipios.

Por ello, se propone que este Congreso considere la conveniencia de impulsar ante las autoridades competentes:

1. La reafirmación de la competencia nacional en materia de registración e identificación de UTV y cuatriciclos.

2. La implementación de un sistema registral uniforme que incluya dominio, Título del Automotor, cédula de identificación y placa metálica ambas de circulación restringida.-

3. La definición de criterios nacionales que eviten la creación de registros o patentamientos municipales superpuestos.

4. El análisis de una futura modificación normativa que contemple la circulación de UTV y cuatriciclos por la vía pública bajo condiciones específicas de seguridad.

5. La adecuación de la normativa a los usos y costumbres existentes en nuestro país, diferenciando claramente la registración del vehículo de las condiciones particulares de circulación y utilización.

El objetivo final debe ser contar con un sistema que permita identificar el vehículo, determinar su titular, facilitar el control, mejorar las condiciones de seguridad y asegurabilidad y, al mismo tiempo, preservar las competencias propias de cada jurisdicción, evitando soluciones municipales fragmentadas frente a una problemática de alcance nacional.-