

DOMINIO DE AUTOMOTORES E INSCRIPCIÓN CONSTITUTIVA

Por *Luis Moisset de Espanés**

**“[...] la inscripción de un automotor
en el Registro confiere al titular
la propiedad del vehículo”.**

El “modo” constitutivo, lo que confiere la titularidad del vehículo, en el régimen especial de la ley de automotores, no es más la entrega de la cosa, no es más la *traditio rei*, sino que es la *traditio inscriptoria*. Aquí es donde hacen brecha quienes resisten, al cambio operado, y dicen:

-Pero, ¡todavía está vigente el artículo 577!

Sí, no lo dudamos. Todavía está vigente el artículo 577 para los restantes bienes muebles¹ y para la transmisión de derechos reales sobre inmuebles; pero no para los automotores, donde será menester nada más —y nada menos— que la inscripción, para transmitir el derecho.

¿En qué queda, entonces, la entrega de la cosa? ¿En qué queda la *traditio rei*? ¿Es que acaso ya no existe? Sí, continúa existiendo, pero con otra función y con otra finalidad totalmente distinta.

En los sistemas en que hay *traditio consensu*², o donde hay *traditio chartae*³, también debe cumplirse luego con la obligación de entregar la

*Fragmento de una conferencia dictada en el Colegio de Abogados de Morón el 30 de abril de 1982.

¹ Con la excepción de los caballos pura sangre de carrera, cuya propiedad también se transmite por la inscripción registral en el *Stud Book*.

² Como sucede en el derecho francés.

³ Es decir donde la voluntad expresada en la escritura resulta suficiente para transmitir la propiedad.

cosa; pero la entrega de la cosa no es nada más que el simple cumplimiento de la obligación de dar. No es transmisiva del dominio. El derecho real —y la posesión incluso— se transmite en el primer caso por sólo el consentimiento; en el segundo, caso, por la expresión en la escritura y en nuestro país para los automotores y para los caballos pura sangre de carrera —como solemos recordar, porque también para esos bienes se ha legislado específicamente la inscripción como modo constitutivo— la transmisión de la propiedad se produce por la *traditio inscriptoria*.

Si se entrega la cosa antes de inscribir la transferencia, no se transfiere la propiedad, ni siquiera la posesión: se entrega una mera tenencia, y ésta será la relación que existe mientras no se haga transmisión de la propiedad y de la posesión por medio de la inscripción.

En cambio, si se efectúa la inscripción, transfiriendo la propiedad del automotor, sin entregarlo, el enajenante se constituye desde ese momento mismo en tenedor en nombre del dueño; no es más poseedor, sino que tiene en su poder una cosa ajena, con el deber de entregarla; insistimos en que es similar a lo que ocurre en la “tradicción por sólo el consentimiento”, del derecho francés, donde, desde el momento mismo en que hubo consentimiento pasa la propiedad al adquirente, y si el enajenante conserva la cosa, hasta que la entregue es deudor de la obligación de dar, pero ya no en el carácter de poseedor, sino de simple tenedor; ya no es propietario, sino que representa la propiedad de otro.

Esto ocurre también en la *traditio chartae* y en la *traditio inscriptoria*, y es lo que muchas veces no comprendemos, por el apego y deseo de aferrarnos al viejo molde que se nos imprimió cuando cursamos nuestros estudios en la facultad.

Pero éste no es el único problema; traeremos a colación algo que se vincula con un caso práctico que se presentó en un juzgado, y nos obligó a reflexionar sobre un aspecto que no habíamos analizado en ninguno de los trabajos sobre propiedad del automotor que escribimos con anterioridad; es el problema vinculado con el momento en el cual comienza a quedar sometido el automotor al régimen previsto por el decreto ley 6582/58.

¿Desde qué instante esa cosa mueble quedará sometida al régimen especial del decreto-ley? y, ¿hasta qué momento deberá continuar aplicándole ese régimen, que ha establecido un modo distinto de transmisión de la propiedad?

Cuando se inicia el proceso de fabricación de un automotor hay una cantidad de cosas muebles aisladas; cada uno de los elementos integrantes del futuro automotor (puertas, asientos, chasis, motor, etc. ...) antes de que se arme el vehículo, son cosas muebles sometidas, sin

duda, al régimen del artículo 2412 del Código Civil, mientras no ha tomado forma el automotor.

Pero sucede que, aún después de articuladas todas estas cosas muebles en lo que llamamos vehículo automotor, el régimen no comienza a tener aplicación hasta que se efectúe la venta al primer usuario; recién a partir de ese momento debe aplicarse el régimen especial del decreto 6582/58. Nuestra doctrina no se había detenido nunca a analizar ese problema, pero es evidente que el fabricante no está obligado a inscribir, lo que significa que —pese que ya estamos en presencia de un automotor— ese vehículo no está sometido al régimen especial. Sin embargo no podemos dudar que el fabricante es dueño del vehículo y su propiedad deberá juzgarse por las disposiciones del régimen del Código Civil, es decir el artículo 2412, aplicable a todas las demás cosas muebles.

El fabricante puede enajenar el coche a intermediarios, a comerciantes, a concesionarios, y ese contrato de venta y la transmisión de la propiedad que en virtud de él debe efectuarse, están sometidos al régimen del artículo 2412; recién cuando el comerciante, el intermediario, el concesionario, transmiten el vehículo a un usuario, nacerá la obligación de incorporarlo al parque automotor y quedará el vehículo sometido al nuevo régimen.

Ustedes me preguntarán: ¿qué importancia práctica tiene esto? Vaya si la tiene; hemos visto un fallo de primera instancia donde el problema que se planteaba era el siguiente: un importador de vehículos extranjeros había adquirido un automóvil, lo había traído al país, y había formalizado un contrato de compraventa con un futuro usuario, que todavía no lo había inscripto, y en el ínterin se produce el robo del vehículo. La policía lo encuentra y secuestra la cosa robada, y el magistrado dice: ¡no puedo entregar el vehículo, ni al comprador —que todavía no inscribió— ni al importador, porque tampoco lo tiene inscripto a su nombre! Para ese juez la inexistencia de un titular registral equivalía a la inexistencia de dueño!

¿Cómo no va a ser dueño el importador? Sí; él es el dueño, y va a seguir siendo dueño del vehículo de acuerdo al régimen general del Código sobre “posesión de cosas muebles”, mientras el primer usuario no inscriba el automotor a su nombre.

Lo mismo sucedería si cambiamos algunos de los datos del caso; supongamos que el importador o concesionario, facilita un coche al futuro usuario, para que lo pruebe, y el usuario —haya o no firmado un contrato de compraventa— pretende no restituir el coche, que todavía no es de él. En estos casos, mientras no se efectúe la primera inscrip-

ción, el concesionario o el importador son los dueños del vehículo, aunque no esté inscripto a su nombre, porque para ellos no existe la obligación de inscribir.

A lo sumo pesa sobre esta categoría de “dueños de automotores todavía no inscriptos”, una obligación marginal: si desean usarlos esporádicamente, circunstancialmente, excepcionalmente, deben pedir un permiso provisorio para que el vehículo circule en ese pequeño uso, que no es el uso definitivo.

En el cuarto Congreso Nacional de Derecho Registral, efectuado en Mendoza, conversaba sobre este punto con un profesor de Derechos Reales, Manuel ADROGUÉ, quien me preguntaba:

-¿De dónde sacas que el vehículo debe someterse a inscripción por el primer usuario, si la ley no lo dice expresamente?

Recordemos dos cosas; primero, no todos los dispositivos del derecho están en la ley; el orden jurídico no tiene como única fuente la ley, sino que se completa con una serie de normas que emanan, que surgen, de otras fuentes. Primera idea capital que no debemos jamás olvidar, porque pensar que todo está exclusivamente en la letra de la ley es aferrarse a una concepción positivista ya superada; las costumbres son fuente del derecho, sin ninguna duda; la jurisprudencia puede crear derecho; hay múltiples fuentes del derecho.

De manera que el que no estuviese de manera expresa en la ley no sería obstáculo para considerar que integra nuestro ordenamiento jurídico, frente a lo que vemos al analizar el funcionamiento práctico del cuerpo de disposiciones que rigen el dominio de automotores. Basta observar lo que sucede en la práctica, para advertir que la inscripción, que incorpora el vehículo al parque automotor, se realiza por el primer usuario.

Pero, además, es falso que no esté en la ley. También la exigencia se encuentra en la ley; es cierto que no dice: “el automotor se incorpora al régimen de propiedad registral cuando se vende al primer usuario”, pero lo establece con dispositivos que son claros. Así vemos que el artículo 32 (t.o) establece la falta de obligatoriedad de inscribir con respecto al importador, al comerciante o al intermediario, con relación a un vehículo nuevo, y sólo habla de la obligación de obtener el permiso provisorio que ya mencionaba:

“Los automotores nuevos, sean importados o fabricados en el país, mientras se hallen en poder de los importadores, fabricantes o concesionarios, solamente podrán circular antes de su comercialización munidos de una placa provisoria. También podrán hacerlo cuando se hallen en poder de los adquirentes, durante el período de inscripción [...]”

De allí surge claramente que es el primer usuario adquirente quien tiene la obligación de inscribir el vehículo e incorporarlo así al parque automotor y al régimen especial de propiedad previsto por el decreto-ley 6582/58.

Es decir, se reconoce que antes de la venta al público el vehículo no está sometido a inscripción, y sólo podrá circular excepcionalmente, munido de las placas provisorias. La ley está uniendo la circulación, es decir el uso del vehículo, con el momento en el cual se incorpora al régimen de inscripción “constitutiva” del dominio.

No es la única norma que nos obliga a pronunciarnos en este sentido, sino que encontramos también la que regula las características de los datos que deben consignarse en el título del automotor. Ahí, en el artículo 20, se exige en el inciso e) la individualización del primer adquirente (nombre, apellido, nacionalidad, domicilio, estado civil, documento de identidad); y en el inciso anterior se establece que debe indicarse si lo destinará a uso público o privado (inciso d, artículo 20), es decir que el hecho del uso a que lo destinará el primer adquirente es lo que está determinando la incorporación del vehículo al parque automotor. De manera concordante, en el actual artículo 28 se manifiesta:

“El propietario del automotor que resuelva retirarlo definitivamente del uso [...] deberá dar inmediata cuenta [...]”

Y el artículo 29, para los casos en que se desarma el vehículo —que también se lo retira del uso— establece que debe comunicarse este hecho a la autoridad competente.

En ambos casos, cuando el automotor sale del registro deja de estar sometido al régimen especial, ya sea como vehículo íntegro “no usable”, ya sea como partes de un vehículo que reingresan al régimen general que prevé el Código para las cosas muebles, que necesitan de la *traditio rei* para la transmisión del dominio.

Entonces, los límites temporales para considerar que estamos frente a un “automotor”, es decir a la cosa “mueble registrable” sometida al régimen especial de inscripción constitutiva son: a) la venta al primer usuario, para su incorporación al régimen y b) el último momento de uso (desafectación, o desarmado), para que ya no se le aplique más el decreto-ley 6582/58. Es el uso lo que justifica la sujeción del vehículo al régimen especial.

Esto permite también, quizás, adelantar alguno de los posibles retoques que necesita la ley registral de automotores, para lograr una mayor flexibilidad y obtener se supere la discordancia que existe entre la

realidad extrarregistral y el Registro de Automotores, discordancia que plantea serios problemas en materia de responsabilidad civil.

Cuando se trata de la incorporación de vehículos nuevos al parque automotor no suele haber mayores dificultades. El concesionario, el comerciante que se dedica a este tipo de actividades, conoce la responsabilidad que pesaría sobre él —que no estaba todavía obligado a la inscripción— si no logra que el vehículo que hasta ese momento era de su propiedad, se registre a nombre del primer adquirente que lo hace entrar en el uso. Ese comerciante, que conoce las normas legales, se preocupa porque se efectúe rápidamente la registración a nombre del primer adquirente; le hace llenar todos los formularios correspondientes, y procura se efectúe la verificación de los datos del vehículo para luego —por intermedio de un gestor, por lo general— hacer que los papeles se lleven al registro seccional, y el automotor se inscriba a nombre del nuevo dueño.

De esa manera se incorpora el vehículo al parque automotor, y el primer usuario ingresa junto al vehículo como sujeto titular del dominio. Las discordancias se producen ulteriormente, cuando se enajenan vehículos usados.

Allí concurren dos factores: por un lado, a veces, quien transmite el vehículo es lego, y no conoce las disposiciones vigentes; no sabe que para este particular tipo de cosas muebles no se transmite la propiedad con la mera entrega, sino que es menester que se efectúe la inscripción a nombre del adquirente. Pero esto, que hemos señalado muchas veces, es marginal; no constituye el grueso de los casos que originan conflictos y problemas, porque la mayor parte de las enajenaciones de vehículos usados no se realiza de particular a particular, sino pasando a través de un intermediario a quien se le entrega el vehículo usado, sea para comprar otro también usado, pero algo más nuevo, sea para adquirir un vehículo 0 Km.

Se acude entonces a un profesional de la intermediación, que recibe el coche usado, y le pide al propietario que firme toda la documentación en blanco; le entrega otro coche, y el vendedor se queda muy campante y contento, en la creencia de haber transmitido la propiedad y estar desvinculado para siempre de ese vehículo. Ha adquirido un nuevo coche, y el que era suyo se entregará a algún adquirente. Pero resulta que ese intermediario, por razones fiscales, tiende a desaparecer, a borrarse, a no figurar como adquirente del automotor, esperando que aparezca un usuario definitivo⁴.

⁴ Mencioné este problema en un trabajo aparecido en febrero de 1981 en *El Derecho*, donde sostenía la necesidad de que se suprimiese el impuesto y

Como en nuestro sistema es el “usuario” del vehículo el que está sometido a este régimen especial de propiedad, recién cuando aparece un adquirente el intermediario llena los papeles a su nombre, y se los entrega, para que se efectúe la nueva inscripción.

Señores: atendiendo precisamente al hecho de que lo más frecuente es que la transferencia de automotores usados se haga recurriendo a intermediarios, deberíamos articular registralmente normas que permitiesen el reflejo registral de estos pasos, pero de manera que no fuesen ni lentas, ni onerosas, porque si establecemos un régimen pesado, poco ágil, el comerciante no va a recurrir a él; si establecemos un régimen que haga pesar gabelas o cargas impositivas sobre el intermediario, ese comerciante va a procurar eludirlas.

Entonces, deberíamos llegar, por vía de una reforma, no a una inscripción “definitiva” a favor del comerciante intermediario —que en realidad no va a ser un “usuario”, ni pretende tener la titularidad definitiva del vehículo— sino que se articule como un asiento registral que refleje este paso por los intermediarios, por medio de una breve nota marginal en la que constará que el titular inscripto ha entregado el automotor a un intermediario registrado, porque los intermediarios deberían estar “registrados” ya que aquí es menester que el Estado intervenga en función de sus deberes de “policía”.

Con posterioridad, cuando el vehículo retorne al “uso”, al ser adquirido por un nuevo “usuario”, recién se practicaría la nueva inscripción.

En el registro es menester que consten todos los datos que integran la “historia” de las relaciones jurídicas a que ha estado sometida la cosa (en este caso el automotor), y esa etapa intermedia, en la cual sale del uso durante un período, debería reflejarse registralmente por la vía de lo que en la técnica registral se llama “anotación”, es decir por una nota marginal que indicase el nombre de la agencia intermediaria que, insistimos, debería estar autorizada y también “registrada” en el registro de la propiedad de los automotores.

Esto permitiría que el Estado ejerciese una adecuada supervisión, por medio de inspecciones en las agencias de venta de automotores, en las que se verificaría si los coches que están en playa, o en depósito,

costo de inscripción al intermediario, porque es una de las razones que impulsan a los comerciantes que actúan como intermediarios a no hacer la transferencia a su nombre, para que no se incremente el costo del vehículo, y no tener que pagar ellos nada.

cuentan con la “anotación” a favor de la agencia; nada más que la “anotación”, sin otra obligación que la de haber practicado esa anotación. Un sistema de esta naturaleza tendría consecuencias importantes para el buen cumplimiento del régimen legal: se produciría un “sinceramiento” registral en la situación del parque automotor, porque cuando el intermediario enajene el vehículo se preocuparía, como lo hacen las agencias que venden vehículos nuevos, de que ingrese o, mejor dicho que reingrese, al parque, anotándose a nombre del nuevo adquirente porque si no lo hiciera la responsabilidad por los daños que se causen con el vehículo pesaría sobre el intermediario, como pesa sobre el concesionario vendedor si en su oportunidad no se preocupa por la registración de la primera venta.

Así como el vendedor de un coche nuevo tiene urgencia, cuando lo enajena, de que el vehículo se incorpore al parque automotor mediante la correspondiente inscripción en el registro, el intermediario que se encontrase figurando por vía de una nota marginal en la matrícula registral, va a tener urgencia —si el vehículo se reincorpora al uso— de que se refleje esta realidad, haciendo que el adquirente figure como titular registral.

Por supuesto que una medida de esta naturaleza no daría solución a todos los problemas, porque no hay ninguna ley humana perfecta, ni ninguna técnica ideada por el hombre que dé solución a todos los problemas, pero significaría, sin duda, un avance positivo, un progreso real para lograr el sinceramiento y que el registro refleje adecuadamente la “realidad extrarregistral”, porque con el régimen que tenemos hoy, tal y cual está articulado, el problema principal es el del divorcio que existe entre lo que dicen los asientos registrales, y lo que pasa en la calle, donde numerosas personas creen o piensan que son “dueños” de los automotores, pero están conduciendo vehículos que no son de su propiedad, y otra cantidad de personas que no tienen en sus manos la cosa y creen que han dejado de ser propietarios, pero continúan siéndolo, porque no se ha extinguido su titularidad registral y, en virtud de lo dispuesto por la ley, no han dejado de ser propietarios.

Luego vienen las tristes consecuencias porque no debemos olvidar que el automotor es una cosa riesgosa que participa con frecuencia en accidentes con grave daño para las víctimas, y la sorpresa de los titulares registrales que deben hacer frente a cuantiosas indemnizaciones.

Esto nos lleva al problema tan debatido de la responsabilidad que pesa sobre estos titulares registrales, verdaderos dueños del vehículo de acuerdo a la ley, que han hecho entrega del automotor a un tercero, o a

un intermediario que lo transmitió al tercero, y ni siquiera saben en qué manos está el vehículo [...] y decimos “tercero”, pero puede ser un “cuarto” o “quinto”, porque sigue la cadena de transmisiones y el vehículo va pasando de mano en mano; y por allí está figurando un titular registral, y por allá anda circulando el vehículo conducido por una persona que no ha tenido con ese titular registral el más mínimo contacto.

Esto origina problemas a los acreedores de uno y otro sujeto [...]; problemas para el adquirente cuando aparecen los acreedores del titular registral, a embargar el vehículo del cual ese adquirente se considera dueño sin haber obtenido realmente el dominio de acuerdo al régimen legal [...]; problemas para los acreedores del adquirente, que no pueden hacer efectivos sus créditos sobre ese bien, que legalmente no ha ingresado al patrimonio de su deudor, sino que continúa en el patrimonio del titular registral [...]; problemas para el titular registral, cuando en virtud de los regímenes de “faltas” llegan las multas por las infracciones cometidas por el actual conductor del vehículo y se encuentra el titular registral con que la municipalidad, cuyos agentes han confeccionado el acta de infracción, lo llama y pretende ejecutar la multa, aunque él no tenga más nada que ver con el vehículo [...] es decir: “¡nada más que seguir siendo el dueño!”, mientras el coche circula en manos de otro.

Problemas, y mucho más graves, cuando con ese vehículo se protagoniza un accidente en el que se pierden vidas humanas y se inicia una acción de responsabilidad civil [...] pero dejamos esos problemas para otra nota⁵.

⁵ Esos puntos se desarrollaron también en la conferencia dictada en Morón, pero nos parece oportuno no incluirlos en este trabajo.