Artículo 1°.- Modifíquese el artículo 9° del Decreto- Ley N° 6582/58, ratificado por Ley N° 14.467 (texto ordenado por Decreto N° 1114/97, B.O. 29/10/1997) el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 9°- Los trámites que se realicen ante el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor o cualquiera de sus seccionales, deberán abonar el arancel que fije el Poder Ejecutivo Nacional. El arancel que fije el Poder Ejecutivo Nacional no podrá, en ningún caso, tener relación con el valor del bien objeto del trámite, si no únicamente con la complejidad del trámite a realizarse.

No podrá restringirse o limitarse la inmediata inscripción del dominio de los automotores o de sus transmisiones, por normas de carácter administrativo ajenas a los aranceles del Registro.

Las personas físicas o jurídicas registradas en el Organismo de Aplicación como comerciantes habituales en la compraventa de automotores, deberán inscribir a su nombre los automotores usados que adquieran para la reventa posterior. En tal caso no abonarán arancel alguno por el acto y por su inscripción, siempre que dentro de los NOVENTA (90) días contados desde esta última la reventa se realice e inscriba. Si ello no ocurre, el arancel se deberá abonar dentro de los CINCO (5) días de vencido dicho plazo; y a partir del sexto día el arancel se incrementará con el recargo por mora que fije el Poder Ejecutivo Nacional.

El beneficio que otorga este artículo no regirá cuando el adquirente y el vendedor sean comerciantes habituales, y este último haya hecho uso de la exención al efectuar su adquisición. El Organismo de Aplicación establecerá los requisitos que deberán cumplir los interesados para inscribirse como comerciantes habituales en la compraventa de automotores, y las causas por las cuales se suspenderá o cancelará esa inscripción.”

Artículo 2°.- El Poder Ejecutivo tendrá 90 días desde la fecha de publicación de la presente para establecer el arancel correspondiente para aquellos trámites que actualmente tomen como parámetro para la determinación del valor, el valor del bien objeto del trámite.

Cumplido el plazo sin que se hubieran fijado los nuevos aranceles se aplicará, hasta que se dicte la reglamentación correspondiente, el monto mínimo fijo vigente para cada tipo de trámite o, si no lo hubiere, el arancel vigente de la categoría de trámite con el menor valor.

Artículo 3°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto de ley viene a terminar con una práctica que perjudica fuertemente a los ciudadanos que adquieren un automotor en cualquier punto del país: el cobro de los tramites según el valor del bien (sea un automotor, maquinaria o un derecho como una garantía prendaria).

Para evitar que a futuro se continúe con esta práctica, se modifica el Régimen Jurídico del Automotor (Decreto Ley N° 6582/58, ratificado por Ley N° 14.467 (texto ordenado por Decreto N° 1114/97, B.O. 29/10/1997), estableciendo la imposibilidad de tomar como parámetro para el cobro de los aranceles por los trámites que se realizan en los registros automotores, el valor del bien objeto del trámite. Específicamente se refiere en el proyecto a los bienes, ya que no solo hay tramites referidos a cosas (automotores, moto vehículos o maquinaria de distinto tipo), si no también referidos a derechos vinculado con esas cosas (derechos de todo tipo que se inscriben en el registro, como las prendas, los contratos de leasing o las inscripciones de medidas judiciales).

El cobro de las tarifas por los trámites, atados al valor de los bienes sobre los cuales se refiere dicho trámite, y no al costo o ganancia razonable por el mismo, no nace del régimen legal imperante, sino de su reglamentación. Dicha reglamentación únicamente se explica

en la intención de obtener mayores ganancias de los prestadores del servicio. No existe ningún argumento válido (ni de ningún tipo, porque las resoluciones que aprueban las tarifas no justifican esta opción) para cobrar una tarifa atada al valor de un bien por la realización de un trámite que tiene la misma dificultad, tanto si el bien tiene un precio alto como bajo. No estamos aquí ante un impuesto, y la finalidad no es la distribución "equitativa" de las cargas públicas: estamos ante la prestación de un servicio registral. La imposibilidad de tomar el valor del bien, se establece no sólo sobre todo tipo de automotor (tanto automotores, como moto vehículos o Maquinaria Agrícola, Vial o Industria), sino también sobre la inscripción relativa a derechos sobre dichos automotores (inscripción de prendas, contrato de leasing o medidas judiciales entre otros). En la actualidad pagan un valor proporcional al valor del bien todos los trámites, en todo el país, para: inscripción o reinscripción de prenda, anotación del contrato de leasing, y su renovación; inscripción inicial de automotores o moto vehículos de fabricación nacional o extranjera; transferencia de dominio, fideicomiso y estipulación a favor de terceros de automotores o moto vehículos; Inscripción inicial de maquinarias 0 km de fabricación nacional o importada; transferencia de dominio, fideicomiso y estipulación a favor de terceros de maquinarias nacionales o importadas; cancelación de contratos de prenda y de sus endosos, de leasing y de arrendamiento; inscripción de oficios judiciales ordenando embargos, inhibiciones y otras medidas precautorias o definitivas; inscripción de prendas fijas o flotantes y de contratos de leasing, de locación y arrendamientos; endosos de contratos de prendas, enajenación del bien prendado, reinscripción de contratos de prenda o de contratos de leasing o de arrendamiento, o cesión del contrato de leasing; ampliación del monto del contrato prendario, de leasing o de arrendamiento.

En ningún caso se intenta siquiera explicar el porqué de la diferencia en la forma de calcular el precio del arancel para estos trámites con el resto de los trámites que no toman esta base, si no que tienen un monto fijo (por ejemplo, la certificación de firmas o el cambio de radicación del automotor). Esta diferencia genera un enorme aumento de los costos de estos trámites, obligatorios, básicos, y en favor de toda la comunidad al dar seguridad y estabilidad a las operaciones y ejercicio de derechos relacionados con estos bienes tan esenciales en nuestra sociedad moderna. Este ánimo de ganancia, cae sobre la espalda de los productores que registran sus maquinarias, y sobre los ciudadanos de todo el país e implica en la práctica, una transmisión de recursos injustificable. Mucho más aun hoy en día, en donde la tramitación por medios electrónicos ha simplificado fuertemente la operatoria de la mayoría de estos trámites, sin que ello implique dejar de lado este tipo de prácticas distorsivas que afectan a toda la cadena comercial y a los ciudadanos en su faz personal.

Por si fuera poco, esta práctica lamentablemente aceptada en la Argentina por la mera costumbre, no es lo común en los países vecinos, al revés: es la absoluta excepción. Veamos algunas situaciones para comprender la irregularidad que hemos aceptado como regla. En primer lugar, es necesario aclarar que en los estados federales del continente americano tienen (a excepción de nuestro país), los registros están en cabeza de las provincias (como en Argentina lo están los registros de la propiedad). Hecha esta aclaración básica, podemos ver que en Brasil, la transferencia de titularidad del automotor está en cabeza de las DETRAN provinciales (conforme el sistema Federal de Tránsito instaurado por la sección I y II del Código Nacional de Tránsito, Ley N° 9.503, del 23 de septiembre 1997). En el caso del estado de Rio de Janeiro el precio por la transferencia es un monto fijo de R\$ 139,30 (aproximadamente 993 pesos, información disponible en http://www.detran.rj.gov.br/_documento.asp?cod=2170#taxa), mientras que en Bahía tiene un precio fijo de R\$ 146 (aproximadamente 1041 pesos, información disponible en <http://www.detran.ba.gov.br/servicos/veiculos/alteracao-de-dados-cadastrais-do-proprietario-com-emissao-de-novo-crv>), y en el estado de Rio Grande do Sul tiene un precio fijo de R\$ 226,56 para automotores de hasta 15 años (aproximadamente 1615 pesos, información disponible en http://www.detran.rs.gov.br/upload/20180201090014tabela_veiculos_2018.pdf).

En el caso de México el sistema es similar en cuanto a la descentralización (conforme la Ley de registro público vehicular del 1° de septiembre de 2004 que pone en cabeza del estado federal el control centralizado de la información y en cabeza de los estados el

funcionamiento de los registros respectivos). En este sentido puede verse que en el Distrito Federal (Ciudad de México), el arancel correspondiente al cambio de titularidad es de 301,50 pesos mexicanos (aproximadamente 409 pesos argentinos, información disponible en

https://data.finanzas.cdmx.gob.mx/formato_lc/vehicular/tvehicular/index.php?cve_tramite=36), mientras que en el estado de Benito Juárez el precio por el mismo trámite es de 237 pesos mexicanos (aproximadamente 321 pesos argentinos, información disponible en <http://www.delegacionbenitojuarez.gob.mx/cambio-de-propietarios-de-veh%C3%ADculos-de-uso-particular>).

Finalmente (podría hacerse el mismo análisis en todos los países del continente, pero los resultados son similares y siguen la misma línea en cuanto a la desconexión entre el valor del bien y la tarifa por el trámite), en Estados Unidos, el sistema de registro automotor es totalmente estadual (aun cuando el 25 de octubre de 1992 - PUBLIC LAW 102-519- se dictó la "Anti Car Theft Act" que generó un sistema de centralización de información sobre titularidad de los automotores, entre otras medidas). Si bien el sistema varía bastante del nuestro (en especial por la existencia de sistemas en general de registro privados), podemos constatar que se mantiene la misma desconexión que el proyecto propone, no encontrándose casos en los que el costo del trámite se relacione con el precio del bien. Siguiendo el ejemplo de los países vistos, podemos ver que en California el precio por el trámite de cambio de titularidad automotor es de U\$d 15 (aproximadamente 406 pesos argentinos, información disponible en

<https://www.dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/vr/fees/miscellaneous>). En comparación, en el estado de New York el trámite para generar el título de un auto nuevo (por la forma del sistema registral, no hay un trámite ante el registro en caso de transferencia del automotor) tiene un precio de u\$d 50 (aproximadamente 1353 pesos argentinos, información disponible en <https://dmv.ny.gov/registration/estimate-registration-fees-and-taxes>).

En Argentina, el valor de este trámite está establecido por la Dirección Nacional de Registro Automotor. En el año 2018, la tarifa para los trámites del registro está establecida en la Resolución 312/2018 del Ministerio de Justicia (reglamentario de la facultad otorgada por el Decreto Ley 6582/58 en su artículo 9) que establece que para el trámite de "Transferencia de dominio, fideicomiso y estipulación a favor de terceros de automotores nacionales con inscripción inicial efectuada en el período comprendido en los últimos DIEZ (10) años completos, contados a partir del 1° de enero del año correspondiente: el UNO con CINCUENTA CENTESIMOS por ciento (1,50%) del valor de mercado del automotor". Este precio, directamente atado al valor del automotor a transferir, tiene como consecuencia que el valor del trámite sea considerablemente superior a todos los países que se enumeraron previamente. En primer lugar, el mínimo para este trámite, en el 2018 está en los 3.000 pesos. Y si calculamos el costo de transferencia para un modelo de gama baja a precio de 2018 (aproximadamente 217.000 pesos), este precio asciende (y sin contar todos los impuestos y demás gastos derivados) a 3.255 pesos. Si el auto tiene un valor de por ejemplo 315.000 la tarifa asciende a 4.725 pesos, y si llega a los 525.000, la tarifa ya alcanza los 10.500 pesos.

Para hacer una comparación simple el mismo auto que en Argentina tiene un costo para transferir de 10.500 pesos, en Rio de Janeiro se paga 993 pesos, en la Ciudad de México 419 pesos y en California 406 pesos: el problema es bastante claro. No solo este costo elevadísimo está injustificado desde el punto de vista práctico y jurídico, si no que implica una transferencia enorme a favor de los titulares de los registros, sin contraprestación clara.

No creo que ni el mayor defensor del sistema imperante actualmente en la Argentina, pueda aseverar seriamente que nuestro sistema de registro funciona 25 veces mejor que en California o México, o 10,5 veces mejor que en Brasil.

No solo esta situación encarece enormemente el costo de transferir o adquirir un automotor, sea con fines comerciales o para su uso particular, si no que agrava todavía más los costos de financiamiento de las operaciones. Eso sucede porque las inscripciones de los contratos de leasing, las prendas atadas a los contratos de préstamo para adquisición de automotores o incluso la inscripción de medidas sobre los automotores (última cadena del sistema de recupero de pasivos), están también alcanzados por estos

cobros proporcionales. Sumado a las altísimas tasas de interés que actualmente sufre la Argentina, estos costos agravan enormemente la situación de la población. En razón de lo expuesto, solicito a los señores diputados que me acompañen en este proyecto.