



EL REGISTRO AUTOMOTOR COMO MODELO DE VENTANILLA ÚNICA INTERJURISDICCIONAL

SEPTIEMBRE DE 2020

La fundación Centro de Estudios Registrales tiene por objeto la promoción y difusión del Derecho registral argentino.

El presente trabajo describe el sistema registral operado por el Registro de la Propiedad Automotor en la República Argentina a través de sus oficinas de Registros Seccionales diseminadas por todo el territorio nacional.

Parte de un análisis de la función del Registro como vehículo dinamizador del comercio automotor, dador de la máxima protección y certeza jurídica a los titulares registrales y a terceros, respondiendo a las exigencias de eficiencia que la sociedad exige.

Se describe la labor auxiliar de los Seccionales como herramienta útil para el cumplimiento de objetivos de organismos del estado Nacional, provincial y municipal.

Por otra parte, se enfatiza la labor del registrador como soporte esencial del sistema registral y la interconexión coordinada por la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios como instrumento fundamental de publicidad y garantía contra el fraude y la clandestinidad.

En síntesis, el Registro de la Propiedad del Automotor argentino y el modelo registral que propone se muestra como un sistema flexible y dinámico con previsiones normativas que demuestran que seguridad jurídica y eficiencia son compatibles y, por otro lado, agregan valor económico al tráfico comercial.

El equipo de trabajo que realizó este escrito fue integrado por Héctor Ulises Viviani, Rubén Novo, Ulises Martín Novoa, Álvaro González Quintana, Valeria Ivón, Oscar Agust Carreño, María Eugenia Doro Urquiza, Fabiana Cerruti y Carlos Autcherlone.

Alejandro Oscar Germano
Coordinador

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
2. UN SERVICIO PÚBLICO ORIENTADO A LA GESTIÓN DE RESULTADOS, EFICAZ Y EFICIENTE	5
3. UN ANTECEDENTE CENTENARIO. LA INCORPORACIÓN AL SISTEMA REGISTRAL ARGENTINO DE LA MAQUINARIA AGRÍCOLA Y MOTOVEHÍCULOS	6
4. RECTORES DEL CAMBIO EN LA ADMINISTRACIÓN EN EL MARCO INTERNACIONAL	8
5. EL CASO DE LA CHAPA PATENTE MERCOSUR	10
6. LA GESTIÓN TRANSFORMADORA DE CALIDAD, EN EL ÁMBITO INTERNO	11
7. DESARROLLOS INFORMÁTICOS	14
8. SISTEMA DE ACCESO DEMOCRÁTICO A LA FUNCIÓN REGISTRAL: CONCURSOS PÚBLICOS	18
9. EL REGISTRO AUTOMOTOR COMO VENTANILLA ÚNICA INTERINSTITUCIONAL	21
10. UNA REALIDAD, UN FUTURO PROMISORIO	23
11. CONCLUSIONES	23
ANEXO I	
DIRECTORES NACIONALES, SUBDIRECTORES E INTERVENTORES DE LA DNRPA Y CP: 1962 –2020	25
ANEXO II	
MEDIDAS DE MODERNIZACIÓN EN EL REGISTRO AUTOMOTOR 1985-2019	26
ANEXO III	
GRÁFICOS Y ESTADÍSTICAS	27
ANEXO IV	
LA REGISTRACIÓN DE AUTOMOTORES EN EL DERECHO COMPARADO	31

1. INTRODUCCIÓN

Desde su creación en el año 1958, el Régimen Jurídico del Automotor (RJA) produjo una sustancial división de aguas en el derecho de propiedad, al disponer en su artículo primero que “antes de la inscripción, no se establece ni se transmite derecho real alguno”. En los considerandos del Decreto Ley 6582/58, publicado en el Boletín Oficial del 4 de abril de 1958, se impuso la necesidad de reformar el sistema que refería el Código Civil vigente en materia de propiedad de los automotores por varias razones: la movilidad propia, que no poseen otros bienes muebles; el elevado valor económico; y la posibilidad de ocasionar daños a terceros, entre otras motivaciones. Hasta entonces los automotores se inscribían o matriculaban en las dependencias de cada Municipio con una finalidad de carácter netamente fiscal -cobro del impuesto de patentes- y no atributivas de propiedad. Por otro lado, los comerciantes que se dedicaban al comercio de los automotores, y las fuerzas de seguridad, ya advertían que la ausencia de un régimen legal propio para los automotores facilitaba la actividad delictuosa, restando seguridad para la comercialización de los automotores.

En este sentido, el Decreto Ley 6582/58 cambió sustancialmente el régimen legal aplicable a los automotores al abandonar las disposiciones del Código Civil, reemplazando la tradición por la inscripción constitutiva, de modo que desde la registración se generan efectos no solo entre las partes sino respecto de terceros. El carácter constitutivo vino a otorgar seguridad jurídica tanto desde la protección del patrimonio de las personas, como así también por la posibilidad de su individualización para el control de las fuerzas de seguridad.

En consecuencia, la comisión redactora, elaboró un régimen legal considerando a los automotores bienes registrables, es decir, que debían ser incluidos en un Registro Público para su individualización, matriculación y publicidad.

La razón de ser de sus antecesores, las oficinas municipales, consistía principalmente en organizar el cobro de los tributos locales aplicados a los vehículos. De pronto esa función registradora pasó a formar parte de una misión nacional, como era resguardar efectivamente a propiedad de los usuarios. Por otro lado, esa seguridad registral era facilitadora del tráfico comercial y cobro de impuestos. De este modo, la seguridad registral adquiere un valor económico no sólo para el usuario, sino también para la estructura de comercialización, para la industria y para las arcas del erario público.

Tan vanguardista fue el legislador, que elaboró un diseño para la prestación de ese servicio por Registros Seccionales diseminados en todo el país, ubicados en las principales ciudades de cada provincia. Estarían a cargo de los Encargados de Registro, quienes no guardan relación de empleo con el Estado Nacional, sino una dependencia funcional.

Esto implica que los gastos por el servicio que prestan los Registros Seccionales a la comunidad usuaria, como así también a otros organismos del Estado Nacional, Provincial y Municipal (v.gr. la instalación y el mantenimiento del personal, el inmueble donde está emplazado el Registro, los insumos, el equipamiento, los servicios de energía eléctrica,

etc.) corren por cuenta y cargo del Encargado de Registro. Asimismo, los errores por actos y fugas registrales que devengan en daños patrimoniales a los usuarios también son a cargo de éste.

La financiación del servicio proviene de los aranceles que perciben los Registros, razón por lo cual no hay afectación presupuestaria. Por el contrario, es una actividad superavitaria para el Estado ya que mensualmente se remite un saldo remanente que está destinado a solventar los gastos que se ocasionan en el organismo estatal que cumple la función de autoridad de aplicación del RJA. Tratándose, entonces, de un servicio público de gestión privada.

El sistema registral -central y único en su dirección, descentralizado en su organización- brinda a cualquier persona interesada la certeza de una información confiable, actualizada y disponible de inmediato en cualquier punto del país, así como también la posibilidad de transmitir el dominio de los vehículos en forma segura, sin necesidad de intermediarios o profesionales especializados, siempre que se cumplan los mínimos requisitos de la buena fe.

Queda esbozada en estas líneas precedentes, la función primordial del Registro de la Propiedad del Automotor. Sin embargo, es remarcable que desde esa piedra angular hasta el presente, los caracteres y las competencias de los Seccionales se han ampliado y diversificado de tal manera que más de la mitad del trabajo operativo de hoy en día se destina a tareas conexas, como así también más de dos tercios de los fondos administrados por los Seccionales corresponden a tributos provinciales o municipales que desde esas esferas jurisdiccionales le son encargadas al registrador, asumiendo de esta manera, la tarea propia de otros organismos locales.

2. UN SERVICIO PÚBLICO ORIENTADO A LA GESTIÓN DE RESULTADOS, EFICAZ Y EFICIENTE

Es evidente que la asignación de las denominadas actividades secundarias, o no puramente registrales, tienen origen tanto en las particularidades del sistema (registro único descentralizado, presente en todo el país), como en el destacado funcionamiento de cada uno de los Seccionales. Esto ha podido lograrse combinando el carácter público del servicio -atento los fines que persigue y su dependencia directa de la administración central- con una forma de disposición de recursos humanos y materiales externalizada, debiendo el funcionario a cargo asumir, además de las responsabilidades comunes, las derivadas del proceso como, por ejemplo, los costos locativos, de personal, insumos, indemnizaciones, seguros, etc. El Organismo estatal conserva todas las potestades públicas, pero la desconcentración lo vuelve flexible y adaptable a las necesidades y contingencias propias de cada lugar y momento particular.

Si se define eficiencia como el cumplimiento de una meta propuesta y eficacia como la capacidad de alcanzar ese objetivo con una necesidad frugal de recursos, no queda sino coincidir en que el Registro de la Propiedad del Automotor no sólo cumple en forma

ininterrumpida desde su creación con la función para la cual fue diseñado, sino que lo realiza en forma superavitaria ya que aporta ingresos a las rentas nacionales y, a la vez, desligan al Estado de cualquier responsabilidad económica derivada de la gestión del servicio, por ejemplo reclamos por daños, indemnizaciones por mala praxis, contingencias laborales etc.

Como se ha dicho, ubicar el foco en la gestión por resultados significa, a grandes rasgos, evaluar el cumplimiento de las acciones estratégicas definidas por el gobierno en las organizaciones. La innovadora mecánica jurídica del Régimen descentraliza en gerencias operativas -los Seccionales- la organización y utilización de recursos, mientras que la Alta Dirección -el Organismo de Aplicación, Dirección Nacional del Registro de la Propiedad Automotor (DNRPA) junto con el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (MJyDH)- realiza el planeamiento estratégico y el control de las metas, con incentivos a la eficacia y castigos al incumplimiento, sin perder de vista la necesaria transparencia. Este modo de vinculación orgánica que hoy se propicia como panacea de la gobernanza universal y la reforma administrativa, funciona en el ámbito registral de forma fluida desde sus primeros albores.

3. UN ANTECEDENTE CENTENARIO. LA INCORPORACIÓN AL SISTEMA REGISTRAL ARGENTINO DE LA MAQUINARIA AGRÍCOLA Y MOTOVEHÍCULOS

Antes de continuar merece la pena recordar que apenas comenzado el siglo XX, el 19 de octubre de 1914, se sancionó la Ley 9644 de Prenda Agraria, que impone, para su oponibilidad a terceros la inscripción de esos contratos: “en el registro público, que funcionará en las oficinas nacionales o provinciales que determine el Poder Ejecutivo y con arreglo a la reglamentación que el mismo fijará”. Definiendo así, desde el inicio, que los costos del sistema deberán ser solventados por quienes petitionen la registración, sin aporte del Estado a ese fin.

La reglamentación creó a su vez el Registro Agrícola Ganadero, con sede en Capital Federal en la oficina de la Dirección General que también crea, y en las Oficinas del Registro civil en algunas ciudades relevantes del resto del país¹.

Posteriormente, con la sanción del Decreto 10574/46, reglamentario del decreto-ley 15348/46 de Prenda con Registro, se asigna a estos registros de prenda agraria las competencias emanadas del nuevo régimen de prenda sin desplazamiento sobre bienes muebles y más tarde, mediante el decreto reglamentario del RJA, se les asigna la registración de automotores, manteniendo el mismo estatus jurídico con el que habían sido creados.

¹ DECRETO REGLAMENTARIO DE LA LEY 9.644 SOBRE PRENDA AGRARIA.
DECRETO NACIONAL S/N DEL 30 DE OCTUBRE DE 1914
BUENOS AIRES, 30 de octubre de 1914
Boletín Oficial, 31 de octubre de 1914

En esta oportunidad se avanzó sobre la delimitación de las facultades y obligaciones de los Encargados y de la autoridad de aplicación:

ARTÍCULO 4.- “Los registros de créditos prendarios del interior del país continuarán dependiendo de la Dirección Nacional de los Registros de Créditos Prendarios y de Propiedad del Automotor, debiendo ésta suministrarles los libros y formularios, e impartirles las instrucciones precisas para el mejor desempeño de su cometido y proceder a inspeccionarlos en los casos y épocas que considere oportunos por medio de los inspectores que forman parte de su personal permanente y rentado. Podrá asimismo intervenir los registros del interior del país, cuando compruebe o presuma irregularidades; sancionar disciplinariamente a los encargados en la medida de sus facultades y poner al frente de los registros a algunos de sus empleados para resolver situaciones de emergencia.

Los encargados serán suplidos: 1º) por el escribano adscripto si el encargado no es titular del registro notarial o no estuviera adscripto; 2º) por persona que designe la Dirección, elegida de una terna que formulará el encargado cuando no hubiera en la localidad escribanos en condiciones de ser propuestos (...).”

Es evidente que el legislador, al momento de pensar en las oficinas para registrar los contratos prendarios en primer lugar y luego los automotores, tuvo en consideración el funcionamiento de los registros notariales. En ambos regímenes varias similitudes se encuentran varias similitudes:

1. La creación de los registros de la propiedad y del automotor al igual que los notariales dependen del poder ejecutivo de la jurisdicción, nacional en el primer caso y local en el segundo, que fija asimismo la competencia territorial de cada uno de ellos.
2. Tanto el registrador como el notario son profesionales que ejercen una función del Estado, investidos de la fe pública, actúan no sólo a mérito de su título, sino en virtud de una concesión o delegación del Estado, por medio de la cual intervienen en actos y contratos de la vida civil.
3. Ambos son funcionarios públicos ya que ejercen la fe pública en el ámbito de su competencia por delegación del Estado.
4. Asumen la responsabilidad personal por los daños que pudiere generar su accionar o el de sus dependientes y están sujetos a un deber de imparcialidad.
5. No reciben un salario del Estado, sino un honorario de sus requirentes.
6. Ambos registros son de creación legal, pero como establecimientos no están ubicados dentro de la estructura administrativa del Estado. No son establecimientos públicos, por el solo hecho de que no tienen personería jurídica. No son más que la sede física donde se brinda el servicio registral.

Por otro lado, a mediados de la década del 80 se produce, como consecuencia de la implementación del sistema de ahorro previo, en el país el auge de la venta de motos de baja cilindrada. A finales de esa década se hizo evidente que el régimen de cosas muebles del Código Civil al que se encontraban sometidas no resultaba suficiente para preservar los derechos de sus titulares y de los acreedores prendarios.

Fueron surgiendo registros municipales con fines tributarios, pero la comercialización era caótica debido a la imposibilidad de determinar el origen y la legitimidad de la documentación que acreditaba la propiedad.

Ante esta situación, la DNRPA impulsó la incorporación de los Motovehículos entre los automotores enunciados en el art. 5 del RJA. Finalmente, en virtud de la delegación de facultades expresada en el último párrafo de ese artículo, el 21 de octubre de 1988 se dictó la Resolución N°586 que establece su inclusión en ese régimen y que a esos efectos se entiende por motovehículos a los ciclomotores, motocicletas, motocarro (motocarros y motofurgones), motonetas, triciclos y cuatriciclos con motor. Como consecuencia se dictó la Disposición 358/90 la cual determinó como obligatoria la registración de motovehículos nuevos de fabricación nacional o que se importaren al país, así como un régimen transitorio para incorporar al sistema registral y constitutivo de dominio a los ya existentes a esa fecha.

A treinta años de dicho acontecimiento, contamos con 411 Registros con competencia en Motovehículos y 327.917 motos inscriptas

Contando con este antecedente centenario y en el contexto de las distintas reformas administrativas, este sistema ha sido uno de los primeros en lograr orientarse al usuario y propender hacia la calidad, mucho antes de la incorporación de los primeros recursos digitales. Como se verá, allá por los años 90, era un estándar de servicio habitual que los trámites presentados se inscribieran y estuviesen disponibles para el retiro de los peticionarios en 24 o 48 horas hábiles.

4. RECTORES DEL CAMBIO EN LA ADMINISTRACIÓN EN EL MARCO INTERNACIONAL

A nivel global, la mayoría de las naciones del mundo abordaron en el año 2015 un ideario de transformación siguiendo el lineamiento general de 17 puntos que la Asamblea de las Naciones Unidas plasmó en la “Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible”. Téngase en cuenta particularmente el Objetivo 16 de esa Agenda que bajo el título de “Paz, Justicia e Instituciones Sólidas” enumera distintas ideas centrales, entre ellas, las siguientes:

16.5 Reducir considerablemente la corrupción y el soborno en todas sus formas.

16.6 Crear a todos los niveles instituciones eficaces y transparentes que rindan cuentas.

16.7 Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades.

16.8 Ampliar y fortalecer la participación de los países en desarrollo en las instituciones de gobernanza mundial.

16.9 De aquí a 2030, proporcionar acceso a una identidad jurídica para todos, en particular mediante el registro de nacimientos.

16.10 Garantizar el acceso público a la información y proteger las libertades fundamentales, de conformidad con las leyes nacionales y los acuerdos internacionales.

16.a Fortalecer las instituciones nacionales pertinentes, incluso mediante la cooperación internacional, para crear a todos los niveles, particularmente en los países en desarrollo, la capacidad de prevenir la violencia y combatir el terrorismo y la delincuencia.

16.b Promover y aplicar leyes y políticas no discriminatorias en favor del desarrollo sostenible.

En el ámbito regional, cabe destacarse como polo ordenador de políticas públicas el Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo (CLAD, Venezuela, 1972) creado bajo recomendación de la ONU con el objeto de establecer una entidad regional centrada en la modernización de las administraciones públicas, un factor estratégico en el proceso de desarrollo económico y social. El CLAD ha tenido un papel importante en los primeros años de reformas de este nuevo siglo, a través de los siguientes documentos redactados en las distintas Cumbres:

- “Carta Iberoamericana de la Función Pública”. Bolivia 2003
- “Código Iberoamericano de Buen Gobierno”. Uruguay 2006
- “Carta Iberoamericana de Gobierno Electrónico”. Chile 2007
- “Carta Iberoamericana de Calidad en la Gestión Pública”. El Salvador 2008
- “Carta Iberoamericana de Participación Ciudadana”. Portugal 2009
- “Carta Iberoamericana de Derechos y Deberes del Ciudadano en Relación con la Administración Pública”. Panamá 2013
- “Carta Iberoamericana de Gobierno Abierto”. Colombia 2016
- “Carta Iberoamericana de Ética e Integridad en la Función Pública”. Guatemala 2018.

En el año 2012, Argentina se asoció también a la Alianza por el Gobierno Abierto (AGA, 2011), una iniciativa creada también en el seno de la ONU y actualmente integrada por 79 países, con el objeto de mejorar la calidad de gobierno y de los servicios que presta. Funciona a través de un programa de acción de reformas, en colaboración del gobierno con la sociedad civil, que los participantes deben elevar cada dos años. A fines de octubre de 2019, Argentina asumió la copresidencia del organismo por un período.

Finalmente, en los últimos años nuestro país viene trabajando en conjunto, aún sin ser miembro, con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, París, 1961) de la cual participan 36 estados miembros que representan el 75% de la inversión directa extranjera. Dicha organización tiene por objetivo coordinar las políticas económicas y sociales de los Estados. En un reciente documento se reconoció el avance de nuestro país, en especial con los avances en gobierno electrónico.

El Estudio de la OCDE sobre integridad en Argentina evalúa el sistema de integridad pública y analiza las regulaciones, reformas y esfuerzos recientes del país, y la oportunidad de transformar las diversas iniciativas aisladas en un sistema de integridad coherente y que abarque a la sociedad en su conjunto. Plantea la necesidad de adoptar herramientas para mejorar las nuevas regulaciones, tales como la evaluación costo-beneficio y la consulta con el público y las partes interesadas. También propone hacer un esfuerzo más profundo a efectos de reducir las cargas administrativas de trámites gubernamentales, con el fin de tender a la simplificación administrativa. Si bien la mayoría del trabajo está centrado en la lucha por la transparencia de la ética pública, también propone medidas para una mejor gobernanza. Por ejemplo, direccionar las actividades de control a reducir aquellos riesgos que puedan afectar el logro de los objetivos de la organización- mejorar la eficacia de las herramientas de participación de las partes interesadas. Propone también su conocimiento por parte de los ciudadanos, permitiendo de esta forma “la recepción de comentarios por correo electrónico; responder o considerar comentarios públicos, publicando borradores de reglamentos en los sitios web oficiales para el control social y la retroalimentación constructiva para las partes interesadas”.

Queda entonces demostrado que resulta importante comprender la importancia de los paradigmas de contexto internacional, ya que nuestro país se encuentra formalmente comprometido en el cumplimiento de estas metas globales, más allá que desde fines del siglo pasado mantiene un rumbo firme, realizando transformaciones en el área de gobierno y en este sector de la administración que nos ocupa: el servicio registral automotor.

5. EL CASO DE LA CHAPA PATENTE MERCOSUR

Párrafo aparte merece la Decisión N°53 del año 2010 del Consejo de Mercado Común del Mercosur que crea la Patente del Mercosur para la circulación, identificación y fiscalización de vehículos en los Estados parte; y constituye en el marco del Grupo de Mercado Común, el Grupo Ad Hoc para la elaboración e implementación de la misma. Dicha decisión sienta las bases para las negociaciones y establece los requisitos que la Patente deberá presentar: el Emblema Representativo del MERCOSUR, poseer el mismo color de fuente y de fondo en todos los Estados Parte. La decisión sólo exigía que la patente tuviera en común estos tres elementos, pero por impulso de la Delegación Argentina, se avanzó mucho más y se logró un modelo común. El Grupo estaba integrado por los países que integran el Mercosur: Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela.

La Patente MERCOSUR es un ejemplo superador ya que resalta los valores de la identidad latinoamericana, representando un avance en el proceso de consolidación de la integración regional, y porque es más segura, ya que refuerza las medidas de seguridad para evitar la falsificación y/o alteración de las chapas, y porque en conjunto con el sistema de consultas y de intercambio de información sobre aspectos relativos a la circulación de vehículos se podrá avanzar en la lucha contra los delitos de robo de vehículos, la trata de personas y el narcotráfico, entre otros delitos transfronterizos.

Es en el año 2014, con la participación activa de Argentina, que el GAHPAM se vuelve a reunir y se logran así avances significativos. Argentina tenía un particular interés en avanzar hacia la patente definitiva del Mercosur ya que se le agotarían en el año 2015 las combinaciones alfanuméricas de la entonces patente vigente.

El 8 de octubre de 2014, por Resolución del Grupo Mercado Común N°33, se aprueba la creación de la PATENTE MERCOSUR. En cuanto a la implementación, la mencionada Resolución estableció en su primer artículo que "(...) será de uso obligatorio en todos los Estados Parte para todos los vehículos que sean registrados por primera vez a partir del 1° de enero de 2016 (...)". Por lo tanto, a partir del 1° de enero del 2016 la patente MERCOSUR es obligatoria para todos los automotores cero kilómetro que se inscriban en la Argentina. Asimismo, la resolución exige que la distribución alfanumérica seleccionada no sea coincidente con la de ningún otro Estado Parte a fin de impedir la obstrucción y confusión en su lectura. Por ello, cada Estado Parte debe comunicar a sus contrapartes la combinación. Argentina seleccionó la siguiente combinación: AA 123 AA; Uruguay AAA 1234; Paraguay AAAA 123; Brasil la incorporo en el año 2018 con la combinación AAA1A41 y Venezuela AA 123 AA.

La ley que modifica el RJA a fin de incorporar la patente del Mercosur es la ley 27.187. La nueva patente comenzó a utilizarse en abril de 2016.

La implementación de la Patente del Mercosur fue la siguiente: en Uruguay se la utiliza desde marzo de 2015, en Argentina desde abril de 2016, en Brasil desde octubre de 2018 y en Paraguay desde julio de 2019. Mientras que Venezuela aún no tiene plazo para implementarla, ya que se encuentra suspendida del Mercosur desde el año 2016.

La nueva Patente MERCOSUR permite un total de 456.796 millones combinaciones posibles, ello significa que el sistema registral no volverá a sufrir una situación de agotamiento en la Argentina.

6. LA GESTIÓN TRANSFORMADORA DE CALIDAD EN EL ÁMBITO INTERNO

Cabe recordar que durante el siglo XX el Estado asumió una postura generalmente estática, anquilosada en la burocracia. Si se analiza este consenso internacional sobre la visión del Estado actual, se encuentra la culminación de la idea del <<gobierno abierto>>, siempre relacionado con la postulación de nuevos procesos y métodos de creación, e intercambio de bienes y servicios, bajo condicionamientos de eficiencia, eficacia y calidad. En el gobierno abierto los procesos de decisión son transparentes, la información es pública y la participación ciudadana necesaria, como requisito legitimador. Por ende, el simple ciudadano se transforma así en ciudadano-colaborador.

La innovación en la administración pública ha tomado diferentes impulsos en nuestro país. Se ha distinguido una primera etapa de racionalización en la década del 80 y un giro hacia la calidad post burocrática hacia fines de los 90. Asimismo, la revolución digital también acompañó la reestructuración de procesos desde un primer momento, con el

uso de las computadoras como sistemas de almacenamiento y proceso hasta la etapa actual de interacción en la red y la multiplicación de puntos de acceso y participación (computadoras, tabletas, teléfonos inteligentes, etc.)

De la primera etapa, que puede identificarse con el advenimiento democrático de los años 80, además del uso de herramientas informáticas, datan las reglamentaciones sobre el régimen legal de los Encargados y el modo de recurrir sus decisiones (Decretos 644/89 y 335/88). Se simplificaron los trámites registrales y se habilitó el pago de aranceles en la sede de los Registros -antes, debía recurrirse a bancos oficiales- como así también, el pago de impuestos y patentes, a resultas de convenios de cooperación con Provincias y Municipios. Se celebraron también convenios con Fuerzas de seguridad y con la Administración Nacional de Aduanas.

Data de 1993 el Digesto de Normas Técnico-Registrales, un código reglamentario que en forma clara sustituyó el complejo conjunto de disposiciones y circulares que regulaban la operatoria registral. Dos años después, se iniciaría el reempadronamiento con las nuevas placas alfanuméricas, con el fin de actualizar la documentación de los usuarios, promover el blanqueo de propietarios irregulares y hacer más efectiva la seguridad jurídica. Con el objetivo puesto en la mejor atención y eficacia, la jurisdicción asignada a cada Seccional descendió de los 50.000 legajos que manejaban entre los años 1970 a 1985, a alrededor de 22.000 legajos promedio por Registro, desde 1986 a la fecha.

A partir del impulso modernizador generalizado internacionalmente a fines de la década del 90, el Estado adoptó como norma de conducta ceñirse a buenas prácticas de gobernanza, transparentes, legítimas y económicamente racionales, y, a la vez, atender a los resultados de esas prácticas, verificando que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos. Las metodologías de trabajo y prestación de servicios comenzaron a desligarse de su carácter estático, saliendo del escritorio para tomar como referencia al ciudadano. La idea era y es satisfacer en forma inmediata al usuario que es quien justifica la razón de ser del servicio.

La referencia nacional a este concepto puede asociarse en forma inicial al otorgamiento en el año 1992 del Premio Nacional a la Calidad (Ley N°24.127) ligado al desarrollo, capacitación y participación de todos los miembros de la organización, la satisfacción del consumidor, la utilización de tecnologías que aumenten la productividad, la integración conceptual y operativa con los proveedores, la preservación del ambiente y la conservación de recursos.

Luego se superponen distintas normas, hasta el actual Plan de Modernización del Estado -Decreto 434/16- destinado a constituir una Administración Pública al servicio del ciudadano, en un marco de eficiencia, eficacia y calidad en la prestación de servicios, basado en cinco ejes:

- Trámites más ágiles
- Gobierno abierto
- Herramientas digitales
- Educación y provisión informática
- Conectividad.

Posteriores instrumentos legislativos y ejecutivos complementaron dicho plan, sobre todo en lo que hace a una plataforma horizontal informática de generación de documentos y expedientes electrónicos (Decreto 733/18), como así también la validez legal de firmas y documentos digitales (Ley 27.446) y la creación de un portal gratuito de acceso de los ciudadanos a los certificados (Decreto 892/17 Plataforma de Firma Digital Remota).

En la órbita del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, dentro del III Plan de Acción de Gobierno Abierto 2017-2019 (AGA) y el objetivo 16 de la Agenda 2030 (ONU) se viene implementando el programa “Justicia 2020” con la intención de lograr una transformación integral de las instituciones del sistema de Justicia, a través de un proceso de participación guiado por la pluralidad de voces e ideas. En dicho programa, se definen los valores fundamentales como “mejorar la transparencia y el acceso a la información, incrementar la participación y colaboración ciudadana en las decisiones públicas, crear mecanismos efectivos de rendición de cuentas y promover la adopción de nuevas tecnologías e innovación”. Se asocian a dicho programa, los siguientes avances dentro del servicio registral:

- Nueva web sencilla y amigable (50 millones de consultas y gestiones anuales)
- Sistema de turnos online (4,4 millones desde agosto de 2016)
- Libro de quejas y reclamos virtual
- Gestión digital de trámites (se despacharon 1,7 millones de informes, certificados de dominio y denuncias de venta, todas ellas en la modalidad virtual desde su implementación en 2016)
- Prenda y transferencia digital
- Solicitud Tipo 08 digital (3.452.176 transferencias ingresadas vía web desde septiembre de 2017)
- Títulos y formularios digitales (200 millones de ahorro por año: 6,3 millones de títulos generados 100% online desde octubre de 2017)
- Cédulas digitales vigentes: 43 millones a la fecha.
- Pagos de trámite por internet (2 millones de pagos electrónicos desde 2016)
- Certificados de Reincidencia (2.300 desde junio de 2019 a la fecha, con 235 Registros Seccionales habilitados)
- Otorgamiento de Firmas digitales: 7.000 desde abril de 2019 a la fecha)
- Despapelización (legajos digitales, comunicaciones vía ticket electrónico, etc.).

En el ámbito de la DNRPA, la gestión de calidad en su concepción moderna desembarca bajo el modelo de la Carta Compromiso con el Ciudadano (2004, basada en estándares del CLAD) donde se establece la Misión del Organismo, los objetivos particulares, los procesos y los estándares de calidad del servicio. Muchos de esos objetivos derivaron en la adopción de distintas acciones -fundamentalmente basadas en el desarrollo tecnológico- pero, también se auspició la mejora del producto (de la documentación y la información registral), la disminución de los tiempos de tramitación y entrega, la disposición de ambientes de atención amplios reformando o reubicando locales, con información clara y uniforme. La tendencia hacia una mayor participación ciudadana alentada por los organismos multilaterales posibilitó la publicación de datos generados por el sistema y alentó la instauración de mecanismos aptos para interactuar con el Organismo de control de manera simple y a distancia (computadora disponible para el usuario en el mismo Seccional, trámites SITE y portales TAD).

Los Seccionales deberán ahora prepararse para ampliar en un futuro mediano, su interoperabilidad digital con otras áreas de la Administración Pública, especialmente en lo que hace al resguardo de información. Del contexto de las medidas puestas en juego, resulta inexorable que pronto los datos de los usuarios/ciudadanos serán compartidos por todas las dependencias descentralizadas e incluso en los distintos niveles jurisdiccionales. Somos actuales testigos de este progreso en la interconexión digital con la Administración Federal de Ingresos Públicos (CETA), Registro Nacional de las Personas (RENAPER) Fuerzas de Seguridad (Solicitud Tipo 12 de verificación), Municipalidades y Gobiernos provinciales (Sistemas ARAS, SUGIT, SUCERP) etc.

7. DESARROLLOS INFORMÁTICOS

En la década del 80, el Organismo de Aplicación comenzó a desarrollar las herramientas necesarias para la incorporación de la tecnología informática -que comenzaba a ser accesible al común de la población- a la gestión de los Registros Seccionales.

Así, en el proyecto de modificación del RJA, que finalmente se convirtiera en la Ley 22977 de 1983, se incorpora un párrafo para dar aptitud legal a un documento informático generado por un Registro Seccional en reemplazo del legajo físico de un dominio: “La remisión del legajo podrá ser suplida por otros medios de información, cuando los adelantos técnicos así lo permitan. En tal caso, por vía reglamentaria se determinarán dichos medios de información, y la oportunidad en que se tendrá por realizado el cambio de radicación”. Un verdadero adelanto normativo que preveía la innovación tecnológica.

Posteriormente, se comenzó a diseñar y diagramar con recursos propios de la Administración el sistema informático que conectaría, una década después, a todos los Seccionales del país.

El Decreto 335/1988, reglamentario del RJA incorporó las previsiones necesarias para la aplicación de los desarrollos en ciernes:

“Art. 9º - A los efectos del cambio de radicación de un automotor, la remisión del legajo al Registro de la nueva radicación podrá ser suplida por:

a) El envío de un certificado donde consten los datos del automotor y sus condiciones de dominio. La Dirección Nacional establecerá las características y requisitos que deberá contener el aludido certificado. El cambio de radicación se tendrá por operado al recepcionarse el certificado en el Registro de la nueva radicación.

b) Cuando los adelantos técnicos lo permitan, por la incorporación del alta del dominio del automotor al banco de datos del computador del Registro de la nueva radicación a través de la comunicación que al efecto reciba u obtenga del banco de datos de la Dirección Nacional o del Registro de la anterior radicación. La Dirección Nacional establecerá los requisitos que deberán cumplirse para el empleo de este procedimiento. El cambio de radicación se tendrá por operado al producirse la aludida incorporación del alta del dominio.

Cuando la Dirección Nacional cuente con un sistema de computación que permita obtener información actualizada desde todos o algunos Registros Seccionales conectados a aquél, el referido Organismo podrá disponer que en su sede central, en terminales habilitadas al efecto o en determinados Registros Seccionales se anoten medidas cautelares y denuncias de robo o hurto, se expidan certificados e informes de dominio y se otorgue documentación registral respecto de automotores radicados en Registros Seccionales conectados con el sistema de cómputos o se tome razón de anotaciones personales, las que sólo tendrán efecto en estos Registros.”

La Resolución MJ N°347/1992 finalmente resolvió la implementación en todo el país del sistema INFOAUTO que ya se encontraba siendo probado en distintos seccionales desde 1989.

Tan innovadora como la idea de interconectar a todos los seccionales del país y dar validez legal a un documento electrónico, lo fue la forma en la que se desarrollaron los sistemas informáticos necesarios. Se creó a ese efecto un Comité de Informatización multidisciplinario integrado por personal dependiente del Organismo de Aplicación y Encargados de Registro que participaron en el diseño del sistema entendido como herramientas que facilitarían la gestión del registrador, el debido contralor por parte de la DNRPA, brindando un servicio asequible al usuario, garantizando el respeto a todas las normas de fondo y de forma aplicables en la materia. Lo novedoso incluye también que no solo el sistema INFOAUTO fue el resultado del trabajo conjunto de la Dirección Nacional y los Registros Seccionales, sino que estos últimos fueron quienes financiaron su implementación.

A fines de esa década, se culmina la implementación del Sistema de Comunicaciones de Trámites Registrales (C.T.R.) para los Registros Seccionales, a través del cual éstos transmiten diariamente al Centro de Comunicaciones de INFOAUTO los trámites registrales inscriptos, para su incorporación a un sistema central.

Culminada la interconexión de la totalidad de los Registros Seccionales, se implementa el cambio de radicación mediante la remisión de un documento electrónico que suple el legajo físico del dominio, permitiendo una notable modificación de los plazos que un usuario debía esperar para culminar este trámite. (Disposición DN N°810/1997).

Otro hito de este desarrollo fue la creación por Disposición DN N°841/2000, del Sistema Integrado de Anotaciones Personales (SIAP) que conformó el único Registro nacional de esas medidas existente en el país, hasta la actualidad.

En los años siguientes se continuó con la incorporación de tecnología, desarrollándose sobre el mismo modelo el sistema INFOMOTO, para los Registros con competencia exclusiva en motovehículos.

En el año 2012 se modificó sustancialmente el modelo de informatización adoptado hasta entonces, reemplazando el sistema INFOAUTO -que con modificaciones continuaba en uso- por el Sistema Único de Registración de Automotores (SURA). Este sistema será utilizado por los Registros Seccionales del automotor, con competencia en motovehículos y también de maquinaria agrícola, vial e industrial que hasta entonces continuaba trabajando en forma manual.

A partir de este momento los Seccionales comienzan a trabajar en forma online, sobre una base única administrada centralizadamente por el Organismo de Aplicación. Entre otras modificaciones se destaca la posibilidad de que los usuarios conozcan el estado de sus peticiones mediante el uso de las nuevas tecnologías de información y conocimiento (TICs) (Disp. DN N°245/2012).

Cumplida esta etapa, la Dirección Nacional comenzó con el desarrollo de herramientas informáticas enfocadas en la petición de trámites registrales, facilitando la atención al público.

Paulatinamente se fueron visualizando los logros del desarrollo tecnológico: menores tiempos de espera, un sistema más ágil, un importante ahorro económico y una fuerte reducción en el uso del papel.

Esa política integral forma parte, sin embargo, de un proceso de actualización tecnológica más amplio, que representa un significativo avance en la calidad de los servicios ofrecidos a los ciudadanos por los Registros Seccionales los cuales, sirviendo de pilares fundamentales para la efectividad del Sistema Registral, realizan las tareas propias de sus funciones, pero con nuevas herramientas tecnológicas que mejoran la atención al ciudadano y la gestión de las oficinas registrales. Gracias a la incorporación de las TICs y la modernización que encaró el Organismo, se logró que la totalidad de los trámites registrales del automotor puedan iniciarse desde cualquier computadora o dispositivo móvil, antes de concurrir a las sedes registrales.

Es de destacar que tanto el avance tecnológico cuanto las modificaciones de procedimientos tuvieron una herramienta fundamental en su implementación, esto es en el esquema de financiamiento que tiene el sistema registral. El Esquema de desconcentración en oficinas registrales lleva a que el costo de los nuevos equipamientos sea soportado por cada funcionario a cargo de los seccionales, provocando mayor transparencia y celeridad en su realización.

Como corolario de la transformación se llegó al Sistema de Trámites Electrónicos (SITE) que en detalle incluye:

- **Portal de internet:** Se puso a disposición de los usuarios una web de servicios, simple y amigable, disponible desde cualquier dispositivo, que recibe más de 50 millones de consultas y gestiones por año. El portal contiene información estadística, de transparencia, normativa, y la opción de hacer el seguimiento del trámite iniciado. Además, se incorporó un calculador que permite estimar el costo para patentar o transferir un vehículo. Así también, cuenta con la posibilidad de hacer sugerencias y quejas digitales.
- **Informes, Certificados de Dominio y Denuncias de Venta vía web:** Son trámites 100% digitales. Los informes, certificados de dominio y denuncias de venta se solicitan a través de la web, se abonan mediante plataformas de pago y se reciben por correo electrónico. La posibilidad de tramitar informes de automotores íntegramente por la web comenzó en noviembre del año 2016. La denuncia de venta y el certificado de dominio son 100% digitales desde mayo del año 2018. Desde su implementación, se tramitaron 1.8 millones informes de estado de dominio, certificados de dominio y denuncias de venta, todos ellos a través de la modalidad virtual.

- **Nuevo sistema de atención y turnos online:** Se incorporó la atención por turnos y sin espera en todo el país desde agosto del año 2016. Además, en mayo de 2018, se eliminaron los históricos formularios de papel (por ejemplo, el 02 y el 08, entre otros). Hasta el momento, se solicitaron 4.5 millones de turnos vía web.
- **Pagos web:** En la búsqueda de simplificar la gestión a los usuarios, en agosto del año 2016 se sumó la posibilidad de abonar los trámites por internet. En ese sentido, cada vez más usuarios eligen esta vía y según las estadísticas acumuladas, se realizaron hasta el momento 2 millones de pagos electrónicos.
- **Transferencia Digital:** A partir de la incorporación de la transferencia digital, se puso a disposición de los usuarios la posibilidad de facilitar y agilizar la compraventa tanto de automotores como de motovehículos. Luego de realizar la carga de datos tanto del comprador como del vendedor mediante la web, los usuarios se presentan (con turno) en el Seccional y en pocos minutos ratifican la operación suscribiendo un formulario impreso por el registro con los datos precargados. La posibilidad de iniciar la transferencia por internet, utilizando el 08 Digital, se implementó en septiembre del año 2017. Desde entonces y hasta el momento, se registraron 4 millones de transferencias ingresadas vía web. Asimismo, se logró inicialmente incentivar el uso de la transferencia digital disponiendo un descuento importante para los usuarios. Vale aclarar que el descuento que se dispuso alcanzó sólo a los aranceles y no a los impuestos provinciales de cada jurisdicción. Del dinero percibido en razón del ingreso de una transferencia, aproximadamente las dos terceras partes corresponde a impuestos provinciales y municipales.
- **Título y cédulas digitales:** De carácter enteramente electrónico, entró en vigencia a partir de octubre del 2017 y hasta el momento se han expedido 6.5 millones de títulos de manera 100% online. En mayo de 2019 se dispuso la posibilidad de exhibir las cédulas emitidas por el Registro del Automotor, en una aplicación móvil para teléfonos celulares. Dicha cédula digital tiene la misma validez legal que la cédula tradicional en formato de papel. Actualmente el sistema Mi Argentina tiene cargadas y vigentes 45 millones de cédulas digitales.
- **Prenda Digital y sus trámites posteriores electrónicos:** Se programó y reguló la posibilidad de hacer el trámite de prenda y sus accesorios de manera 100% digital, esto es con firma digital de todas las partes intervinientes. Esta herramienta permite un enorme ahorro a los acreedores y deudores prendarios, además de implicar una enorme simplificación logística, sin afectar la seguridad jurídica que ya tiene consolidada el sistema registral argentino.
- **Plan de regularización de posesión y titularidad registral:** Entró en vigencia en octubre de 2018 y permite que los adquirentes de autos y motos que tengan en su poder el vehículo, pero no cuenten con un formulario 08 firmado por la parte vendedora para inscribir la transferencia a su nombre, puedan regularizar su situación y circular de modo legal por la vía pública mientras dure ese proceso. De esta manera se prevé la posibilidad de que el poseedor del vehículo pueda hacer valer su derecho y así obtener la titularidad definitiva del automotor. Desde su implementación hasta hoy, 20 mil ciudadanos solicitaron su cédula provisoria para poder circular.

- **Obtención de Firma digital en los registros del automotor:** El 1 de abril de 2019 se puso en vigencia la posibilidad de solicitar y obtener la Firma digital en los registros del automotor, de manera totalmente gratuita. Se puede utilizar para cualquier trámite público o privado y tiene una vigencia de 4 años. Este servicio está disponible en unos 700 registros seccionales ubicados en diferentes puntos del país, y de manera paulatina, se están incorporando la totalidad de las sedes dependientes del organismo. Actualmente se otorgan unas 400 firmas digitales por día en los Registros Seccionales habilitados.
- **Antecedentes penales:** Como prestación anexa para facilitar a los ciudadanos la solicitud del certificado de antecedentes penales, se dispuso la habilitación de Unidades de Expedición y Recepción (UER) del Registro Nacional de Reincidencia en los Registros Seccionales de la Propiedad del Automotor. La medida alcanza en la etapa inicial a 235 registros seccionales distribuidos en CABA, el conurbano bonaerense y distintos puntos de la provincia de Buenos Aires. Hasta el momento se han expedido 3000 certificados de antecedentes penales. La decisión se encuadró en las políticas de federalización y descentralización destinadas a estrechar el vínculo con la ciudadanía agilizando los tiempos de la gestión, y aprovechando la estructura desconcentrada de los Seccionales.
- **Acceso a bases de datos:** El Registro del Automotor tiene varios servicios de acceso a sus bases de datos. Así, por ejemplo, todas las fuerzas de seguridad pueden ingresar en forma online a esa base para temas de seguridad. Los fiscos nacionales, provinciales y municipales también lo hacen por convenios para temas impositivos o de multas de tránsito. Los agentes de controles de tránsito nacionales, provinciales o municipales pueden acceder a través del sistema LEGAUTO, que está hecho para las necesidades de esa tarea en la vía pública. Los concesionarios viales en tanto pueden consultarla, entre otras cosas para el desarrollo de un futuro peaje dinámico, que son aquellos que leen la patente con tecnología moderna y consultan con la base de datos para cobrar peaje sin detener vehículos en cabinas con barreras. Finalmente, se ha establecido un nuevo servicio, por el cual aquellas personas o empresas que necesiten acceder a la base de datos de dominios por servicio web puedan hacerlo. Ello no brinda el estado jurídico de los vehículos, sino datos del titular y del vehículo que consulten. El servicio es utilizado principalmente por las compañías aseguradoras para cotizar seguros online sin carga de datos más que el dominio, tomar datos online para formar pólizas digitales sin carga manual ni errores, como dinámica de seguridad comercial.

8. SISTEMA DE ACCESO DEMOCRÁTICO A LA FUNCIÓN REGISTRAL: CONCURSOS PÚBLICOS

En este punto vale citar el procedimiento de selección de Encargados de Registros Seccionales que es llevado a cabo en el ámbito de la DNRPA -dependiente del MJyDH, siguiendo las previsiones normativas establecidas en la Resolución ex M.J.S y D.H N°283/03 y sus modificaciones.

Se desarrollaron entre 2003 y 2015 las etapas concursales 1 a 9 en competencia automotor. No se realizaron concursos en competencias motovehículos ni de maquinaria y créditos prendarios en ese primer periodo.

En cumplimiento de lo establecido por la citada resolución, los llamados a concurso son publicados en medios gráficos de gran circulación nacional y, desde el año 2016, en medios de las provincias en las cuales se concursaron cargos. Siempre se publica, además, en el Boletín Oficial de la República Argentina.

La DNRPA efectúa en cada nueva etapa la convocatoria a la inscripción de postulantes a los concursos; ello, a tenor de lo establecido en la disposición suscripta por el Director Nacional y se procede a la publicación del acto en el Boletín Oficial de la República Argentina, junto con la información complementaria relativa a ese concurso, y en la página web del organismo, donde también se publican temario a evaluar, fechas de actos, actas de tribunal, link a cada normativa que se evaluará y el listado de admitidos a cada etapa.

La DNRPA recibe las inscripciones de los postulantes por medio de una plataforma virtual de Trámites a Distancia (TAD) desde el año 2018, donde además los postulantes suben los documentos correspondientes a antecedentes personales, laborales y académicos, junto a su CV. Anteriormente, para inscribirse se debía remitir la documentación por correo o bien presentarla personalmente en la mesa de entradas.

Una vez receptada la documentación, previo control del cumplimiento de sus recaudos formales, solamente se pasan al Tribunal Evaluador los legajos de aquellos postulantes que hayan cumplido con todos los requisitos de admisión. El control de Admisión lo realiza la Coordinación de Concursos de la DNRPA.

El Tribunal evaluador es un órgano extra poder, conformado por académicos bajo la siguiente conformación: un titular y un suplente designado por el MJyDH, un titular y un suplente designado por la DNRPA, y un titular y un suplente designado por la Asociación Argentina de Encargados de Registros de la Propiedad del Automotor (AAERPA). Sus decisiones se toman por unanimidad.

En el año 2016 se creó una secretaría del Tribunal Evaluador separando así la burocracia administrativa de las inscripciones, designaciones y puestas en funciones, de la calificación y evaluación de los postulantes. Ello redundo en mayor transparencia y garantía de su actuar.

El Tribunal Evaluador realiza la evaluación de los antecedentes personales y profesionales de los postulantes, calificándolos en orden a las pautas indicadas en la Resolución ex M.J.S. y D.H. N.º 238/03 y sus modificatorias. Para ello en forma previa a las inscripciones e inicio del proceso de calificación se aprueba una planilla de puntaje válida para todos los postulantes. Dicha planilla toma los puntajes establecidos por la Resolución Ministerial y los reglamenta. No se prevé una entrevista personal con el postulante, por lo que no existe otra discrecionalidad del Tribunal que la evaluación del contenido teórico previsto y el desempeño en destrezas prácticas con un legajo verdadero.

Los exámenes teóricos y prácticos se toman según la cantidad de postulantes inscriptos en cada etapa, en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la UBA y/o en auditorios de la DNRPA. En cada etapa todos los exámenes escritos se toman en el mismo día y hora. Las evaluaciones orales se toman en varios días consecutivos con alrededor de 30 postulantes por día.

En el proceso toma intervención el ESCRIBANO GENERAL DEL GOBIERNO DE LA NACIÓN para las siguientes tareas:

1. Dar fe del proceso de duplicación/fotocopiado del único ejemplar del examen teórico elaborado por el Tribunal.
2. Resguardo de la totalidad de esa documentación en cajas de seguridad de la ESCRIBANÍA GENERAL DEL GOBIERNO DE LA NACIÓN.
3. Identificar con DNI y huella digital a los postulantes en el momento previo a los exámenes.
4. Desde 2016 se impulsó además la entrega a cada postulante una tira de etiquetas con códigos de barra elegidos al azar por el propio postulante con el fin de garantizar el anonimato del autor de cada examen escrito al momento de su corrección por parte del Tribunal.
5. Confección y resguardo de las fichas de identificación de cada postulante a los efectos de que oportunamente se puede identificar cada examen con su correspondiente autor.
6. Una vez corregidos los exámenes escritos realizan el cruzamiento de datos que permite identificar a cada postulante con el código de barra asignado. Para ello debieron resguardarse en la Escribanía, las fichas personales de cada postulante.

Las calificaciones obtenidas en ambas evaluaciones constan en las actas labradas a ese efecto y se determinan ni bien se tomó el último examen oral, lo que es publicado inmediatamente.

Una vez llegada esta instancia, se despliegan todas las acciones tendientes al cumplimiento de lo normado en el artículo 22 de la Resolución ex M.J.S. y D.H. N°238/2003 y sus modificatorias, en lo vinculado con relación a los pedidos de vistas e impugnación. Recibidas y resueltas las impugnaciones, se remiten las ternas definitivas a la DNRPA.

Recibidas las ternas la Dirección Nacional da cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 23 y 24 de la Resolución ex M.J.S. y D.H. N.º 238/03 y sus modificatorias, referidos a la actualización de documentación y ratificación de las declaraciones oportunamente efectuadas por los postulantes que integran el orden de mérito.

Acto seguido el Director Nacional elige de la terna a un postulante y eleva un expediente al Ministro de Justicia para que este lo designe Encargado mediante una Resolución Ministerial.

Algunos números de los últimos Concursos Públicos:

- Inscriptos totales en todas las etapas (2016-2019): 1282
- 2016: 2 llamados a Concurso para 56 Registros Seccionales.
- Designaciones de Encargados: 48 instrumentadas y 8 tramitando.
- 2017: 2 llamados a Concurso para 31 Registros Seccionales.
- Designaciones de Encargados: 26 instrumentadas y 5 tramitando.
- 2018: 2 llamados a Concurso para 60 Registros Seccionales.
- Designaciones de Encargados: 45 instrumentadas y 15 tramitando.
- 2019: 2 llamados a Concurso para 80 Registros Seccionales de Autos y 24 Registros Seccionales de Motovehículos.
- Designaciones de Encargados: Tramitando.

Por último, el proceso de concursos públicos aludido cuenta con dos certificaciones de calidad de gestión de IRAM normas 9001:2008 (2018) y 9001:2015 (2019).

9. EL REGISTRO AUTOMOTOR COMO VENTANILLA ÚNICA INTERINSTITUCIONAL

Si bien el primer paso de la virtualización y de la gestión hacia el gobierno abierto es la creación de “ventanillas únicas” institucionales -como por ejemplo el Sistema de Trámites a Distancia, Ventanilla Única Social, Ventanilla Única de Comercio Exterior, etc.- el desarrollo lógico de la transformación del Estado en los términos expuestos, deriva necesariamente en la creación de un servicio público federal conectado, con acceso a multi-plataformas digitales y a un sistema inter-operativo, donde la información del ciudadano-usuario sea transversal y se comparta entre los distintos órganos de la administración.

Puede decirse que este modelo tuvo un principio de implementación en el sector registral del automotor desde fines de la década del 80, mediante la celebración de los convenios de complementación de servicios con la por entonces Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, luego con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y posteriormente con gobiernos provinciales y municipales de todo el país. Esta decisión de las autoridades de la DNRPA fue ampliamente sostenida e impulsada por AAERPA, la cual tuvo históricamente la visión de transformar a los Seccionales en una Ventanilla Única del Automotor, mucho tiempo antes que este concepto estuviese nombrado por los libros de moda de la reforma administrativa.

Lo cierto es que este paradigma no se agota simplemente en la existencia de un único punto físico donde se brinda información o se reciben trámites, o en una página web que contiene los links a los distintos organismos involucrados. La idea es que ese punto de *Front Office* o mostrador de atención que constituye en nuestro caso el Registro Seccional, funcione como único punto de vinculación entre el usuario y las distintas tramitaciones jurisdiccionales, manteniendo con los distintos niveles de administración (nacional, provincial, municipal y organismos de la sociedad civil) flujos de información permanente, donde si bien cada uno conserva la competencia que le corresponde, esa única agencia tenga la capacidad de responder al ciudadano sin necesidad de que éste genere tantos trámites o expedientes como derivaciones requiera su petición.

Corresponde dejar en claro que el Registro de la Propiedad del Automotor, además de canalizar las múltiples peticiones de los usuarios –y siendo su voz ante numerosas áreas del Estado- funciona también en un sentido inverso, atendiendo distintos requerimientos burocráticos de control y fiscalización de cumplimiento de las incontables reparticiones administrativas. Cabe destacar, una vez más, que la asignación de esas actividades conexas, no registralmente puras, tienen su origen en lo benéfico del carácter del sistema (registro único descentralizado, presente en todo el país), y en el buen funcionamiento de cada uno de los Seccionales. Esta operatividad ejemplar en el ámbito público se explica también en la perfecta conjunción de un sistema guía de trabajo común -compartido en forma necesaria por todos los funcionarios- y una libertad de disponer y organizar los recursos en ese sentido, adaptándose a las necesidades y contingencias propias de cada lugar, y de cada momento particular.

Buena parte de estas actividades secundarias fueron asignadas por competencia directa -por dependencia del Organismo de Aplicación con el Poder Ejecutivo Nacional- y otras a través del armado y firma de convenios entre la Dirección Nacional y las distintas autoridades provinciales y municipales.

Analizando estas funciones secundarias, recordemos que, en los últimos años, el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor ha sido organismo de control de:

1. El pago del Impuesto Ley 25.053, Fondo Nacional de Incentivo Docente.
2. Información de transferencia de bienes muebles registrables a la ex DGI (formulario 381) y a la actual AFIP (Certificado de bienes registrables, CETA)
3. Grabado de Autopartes (Ley 3708 en la Ciudad de Buenos Aires, y Ley 14.497 en la Provincia de Buenos Aires).
4. Información sobre medidas cautelares personales.
5. Cumplimiento de condiciones activas y pasivas de circulación.
6. Habilitación de cilindros de GNC incorporados.
7. Origen lícito de fondos para la adquisición de automotores, sujetos obligados y personas políticamente expuestas, en los términos requeridos por la Unidad de Información Financiera (UIF).
8. Restricciones al dominio surgidas de regímenes particulares de adquisición.

Asimismo, como se explicó en el apartado de avances tecnológicos, los Seccionales se han incorporado como oficinas delegadas de la Administración Central, actuando en nombre de la Secretaría de Modernización como Oficiales de Registro en el otorgamiento de certificados de Firma Digital, y en nombre de la Dirección Nacional del Registro Nacional de Reincidencia como emisores de certificados.

Por último, cabe destacar la importante función delegada por los ministerios de economía provinciales y municipales, como sujetos de control, justificación, cálculo, liquidación, percepción y depósito de impuestos de sellos, impuestos a la radicación de vehículos, otorgando las correspondientes altas y bajas al sistema, y multas por infracciones de tránsito. Como se ha dicho, esta actividad representa aproximadamente dos tercios de los fondos administrados por los Seccionales e implica no sólo la disposición de personal calificado, la carga horaria en el proceso administrativo y el manejo de grandes sumas de dinero, sino también la responsabilidad por los eventuales errores de operación, el traslado y guarda de las sumas percibidas, afrontar los costos del cobro a través de medios electrónicos, etc. A diferencia de los funcionarios de las oficinas públicas de recaudación propia, los Encargados asumen no sólo la tarea de fiscalizar y percibir dichos impuestos, sino que son personalmente responsables por cualquier error ocurrido, y cualquier eventualidad que pueda producirse sobre las sumas percibidas.

Para cerrar esta idea con un ejemplo, por aranceles en el año 2018 los Registros Seccionales recaudaron la suma de \$ 5.801.223.630 por trámites netamente registrales y un total de \$9.954.625.509 en concepto de impuestos (sellos y patentes) e infracciones, el que fue íntegramente derivado a los organismos correspondientes.

10. UNA REALIDAD, UN FUTURO PROMISORIO

Si queda demostrado hasta aquí que en el ámbito de la administración pública central, existe un Organismo cuyas oficinas descentralizadas no generan empleo a cargo del Estado ni requieren partidas del presupuesto público; que están dirigidas por un profesional auditado permanentemente; cuya gestión viene siendo catalogada como eficaz y eficiente por el público y los órganos de control; y que ha demostrado ser capaz de reconvertirse, adaptarse y asumir tareas extra registrales, no resulta difícil concluir que los Seccionales como agencias nacionales, cuentan con una capacidad de expansión en otras áreas donde el Estado necesita llegar al ciudadano, en cualquier lugar del país donde se encuentre. Los Registros han funcionado satisfactoriamente en cualquier tarea que les fuera oportunamente encomendada y seguramente en el futuro serán partícipes de los nuevos desafíos de la administración pública. Ello con la precaución de que las nuevas tareas que puedan asignárseles deben respetar por un lado el sistema de autofinanciamiento actual y, por otro, las exigencias técnicas de calidad a cargo de la Dirección Nacional, a fin de no afectar los niveles de excelencia actuales del servicio, ni perjudicar con ello al usuario habitual.

11. CONCLUSIONES

Si hablamos de la seguridad registral como el mérito principal de este sistema centralizado en su dirección, desconcentrado en su ejecución y gestionado en forma privada, los beneficios concretos que el mismo otorga a la comunidad, entre otros, son:

- La disminución y regulación de los robos de los automotores en el país, ya que un automotor robado en cualquier punto del país no puede reinsertarse en un circuito de comercialización regular en todo el territorio nacional. En tal sentido, recuérdese que cuando entre el 2002 y el 2004 se elaboraron una serie de leyes represivas para prevenir los robos de automotores, se dicta la “ley de desarmaderos”, ya que el problema surgía de la comercialización de los repuestos y no de los vehículos en sí; justamente por la barrera que constituye para ello el sistema registral siendo nuevamente el Registro de Propiedad del Automotor el que interviene a efectos de garantizar la aplicabilidad de la ley, administrando los elementos que permiten distinguir el origen legítimo de una autoparte. Como consecuencia, no solo disminuye la tasa de criminalidad, sino que tiene indudablemente un beneficio en los costos del seguro automotor.
- La industria automotriz, como pilar del desarrollo económico argentino, tiene un aliado fundamental en la prenda con registro. El alto grado de recuperabilidad del crédito, gracias a la calificación del registrador que garantiza al momento de la inscripción el cumplimiento de los extremos legales que le permitirán al acreedor ejecutar eventualmente su título y la registración por folio real que publicita el privilegio e impide la disponibilidad del bien sitúan a la Argentina a la cabeza de la región en la utilización de este medio para el financiamiento de la compra de automotores. Tanto es así, que la OEA impulsó en el año 2002 la adecuación de los regímenes nacionales a una ley modelo de garantías mobiliarias, similar en muchos aspectos a la vigente en nuestro país, considerando al crédito garantizado con prenda con registro como una herramienta para el desarrollo.
- La calificación de circunstancias de hecho y de derecho previas a cualquier clase de modificación de la situación jurídica de un automotor.

A partir de lo desarrollado a lo largo del presente artículo, se puede concluir que el RJA crea un sistema registral flexible y moderno, con previsiones sorprendentes para la época de su dictado, que ha permitido el desarrollo de un sistema registral en constante crecimiento y actualización. Las reformas normativas de los años 80 introdujeron los elementos necesarios para avanzar en la informatización y despapelización del sistema y desde entonces se ha trabajado en ello, conforme las miradas y tiempos propios de cada gestión de gobierno, y con el permanente e irrestricto apoyo y colaboración de los Encargados de Registros.

ANEXO I**DIRECTORES NACIONALES, SUBDIRECTORES E INTERVENTORES DE LA DNRPA Y CP: 1962 –2020**

Dr. Hermelo, Oscar	junio 1962 - abril 1964
Sr. Viglino, Ernesto	junio 1964 - febrero 1966
Sr. Morteo, Ignacio	marzo 1966 - mayo 1966
Esc. Niederhauser, Ernesto	junio 1966 - agosto 1966
Cnel. Berrotarán, Carlos	septiembre 1966 - agosto 1970
Cnel. Bertelloni, Francisco	agosto 1970 - mayo 1971
Cnel. Cuchiaro, Agustín	mayo 1971 - junio 1973
Esc. Mitjans, Fernando	junio 1973 - marzo 1974
Dr. Grillo Díaz, Guillermo	marzo 1974 - septiembre 1975
V.c. Palacio, Alberto	septiembre 1975 – noviembre 1978
Dr. Lo Prete, Gerardo Sub. Cnel. Catani, César	noviembre 1975 - mayo 1981
Dr. Méndez Trongé, Adolfo Sub. Dr. Radaelli, Ricardo	febrero 1982 - marzo 1984
Dr. Durand, Mariano Sub. Dr. Del Canto, Enrique	marzo 1984 - junio 2000
Interv. Dr. Brest, Diego Sub. Dr. Bardengo, Rodolfo	julio 2000 - julio 2001
Subint. a/c Dr. Bardengo, Rodolfo	agosto 2000 - enero 2002
Interv. Dr. Landau, Jorge	febrero 2000 - noviembre 2002
Dr. Landau, Jorge Sub. a/c Dr. Gallardo, Miguel A.	diciembre 2002
Sub. a/c Dra. Aballay, Mariana	abril de 2014
Sub. a/c Lic. Schargorodski, Gustavo	diciembre de 2014
Sub. a/c Dr. De Lio, David	julio 2015 - noviembre 2015
Dr. Landau, Jorge	noviembre 2015 - diciembre 2015
Lic. Walter, Carlos Sub. Agust Carreño, Oscar	enero 2016- diciembre 2019
Dra. Doro Urquiza María Eugenia	diciembre 2019 - actualidad

ANEXO II

MEDIDAS DE MODERNIZACIÓN EN EL REGISTRO AUTOMOTOR 1985-2019

- 1985 - Ley para convenios de cooperación técnica y financiera
- 1986 - Primeros convenios para cobro del impuesto a la radicación en los Seccionales
- 1987 - Cobro de aranceles y sellado fiscal en los Seccionales
- 1988 - Incorporación de los motovehículos al Régimen Automotor
- 1989 - Nuevas Solicitudes Tipo
- 1991 - Se inicia el proyecto INFOAUTO
- 1993 - Digesto de Normas Técnico-Registrales
- 1995 - Reempadronamiento del parque automotor
- 1996 - Se incorpora la maquinaria agrícola al Régimen Legal
- 1997 - Se considera incorporada la maquinaria industrial autopropulsada
- 2003 - Control y cobro de infracciones en los Seccionales
- 2011- Se implementa el SURA (Sistema Único de Registración de Automotores)
- 2016 - Chapa Mercosur/ Turnos web
- 2017 - Solicitud Tipo 08 Digital
- 2018 - Verificación digital
- 2019 - Firma digital gratuita en los Seccionales/ Certificado de reincidencia en los Seccionales

ANEXO III GRÁFICOS Y ESTADÍSTICAS

3.1 Cobertura geográfica

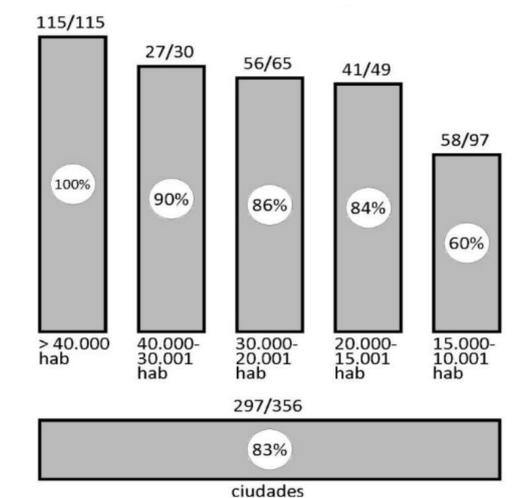
Los Registros Seccionales de la Propiedad del Automotor tienen una amplia cobertura geográfica con 1.102 oficinas (1.048 registros seccionales y 54 delegaciones), alcanzando con su presencia el 83% de la totalidad de las ciudades (población mayor a 10.000 habitantes) y particularmente al 100% en el caso de las ciudades con más de 40.000 habitantes y particularmente al 100% en el caso de las ciudades con más de 40.000 habitantes y prácticamente un 90 % para las ciudades de hasta 20.000 habitantes.



3.2 Cobertura de Registros Seccionales y Delegaciones por ciudad

rango de población	cantidad de ciudades			población		
	total	c/rrss	cobertura	total	c/rrss	cobertura
mas de 40.000 hab	115	115	100%	28,989,490	28,989,490	100%
40.000 - 30.001 hab	30	27	90%	1,008,428	805,772	80%
30.000 - 20.001 hab	65	56	86%	1,593,770	1,297,125	81%
20.000 - 15.001 hab	49	41	84%	855,181	599,936	70%
15.000 - 10.001 hab	97	58	60%	1,181,023	626,212	53%
total	356	297	83%	33,627,892	32,318,535	96%

Cantidad de ciudades con Registro Seccional



Fuente:

Censo 2010 INDEC.
https://www.dnrpa.gov.ar/registros_seccionales
 Anexo II, Capítulo 2

3.3 Cantidad de trámites

Los Registros Seccionales tramitan la Inscripción Inicial y la Transferencia de automotores, motovehículos y maquinaria agrícola, vial e industrial variando la cantidad desde 3.68 millones en el año 2017 hasta una proyección estimada de 2.92 millones de trámites en el año 2019.

A su vez con cada Inscripción Inicial o Transferencia, el Registro Seccional realiza el alta impositiva, actualización impositiva y baja impositiva ante la Dirección de Rentas de la Jurisdicción que le corresponda tanto para la radicación presente o futura del usuario. También se tramita la solicitud de deudas en concepto de infracciones o multas pendientes de juzgamiento ante el Organismo correspondiente. Esto implica que el volumen total de trámites realizados haya alcanzado un promedio en los tres últimos años de más de 10 millones de trámites.

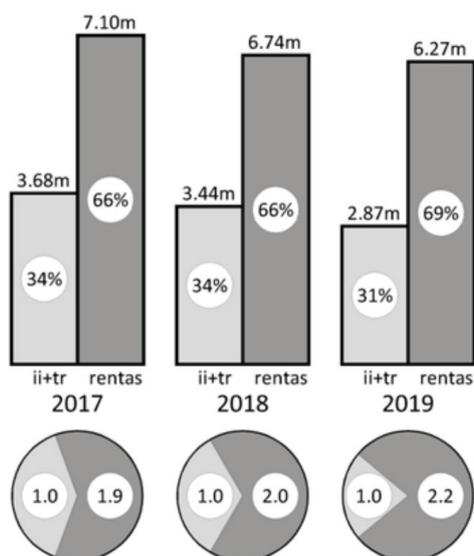
3.4 Cantidad de Trámites por Inscripciones Iniciales, Transferencias y Rentas

Trámite	2017					2018					2019					
	auto	moto	mavi	total	%	auto	moto	mavi	total	%	auto	moto	mavi	total	%	
Principal	Inscripciones Iniciales	903,405	700,401	15,596	1,619,402	15%	805,526	583,570	11,607	1,400,703	14%	461,943	327,917	8,945	798,805	9%
	Transferencias	1,779,133	273,124	7,717	2,059,974	19%	1,728,055	299,376	7,532	2,034,963	20%	1,718,365	339,974	8,745	2,067,084	23%
Rentas	Actualización impositiva	1,201,074	120,980		1,322,054	12%	1,166,593	132,608		1,299,201	13%	1,130,187	152,017		1,282,204	14%
	Alta impositiva	1,463,168	433,072		1,896,240	18%	1,231,387	371,963		1,603,350	16%	990,559	251,771		1,242,330	14%
	Baja impositiva	478,129	67,072		545,201	5%	464,392	73,512		537,904	5%	499,329	84,111		583,440	6%
	Solicitud deuda	2,893,928	441,961		3,335,889	31%	2,810,843	484,442		3,295,285	32%	2,661,542	502,972		3,164,514	35%
Total	8,718,837	2,036,610	23,313	10,778,760	100%	8,206,796	1,945,471	19,139	10,171,406	100%	7,461,925	1,658,762	17,690	9,138,377	100%	

Trámite	2017			2018			2019*		
	cant	%	rel	cant	%	rel	cant	%	rel
Inscripciones Iniciales + Transferencias	3,679,376	34%	1.9/1	3,435,666	34%	2.0/1	2,919,662	31%	2.2/1
Rentas	7,099,384	66%		6,735,740	66%		6,468,887	69%	
Total	10,778,760	100%		10,171,406	100%		9,388,549	100%	

Al ser el Registro Seccional ventanilla única en el caso de la inscripción Inicial, gestiona también el alta impositiva, y en la transferencia realiza la Baja Impositiva del anterior titular, el Alta impositiva ante futura Jurisdicción o la Actualización Impositiva en la misma Jurisdicción, y solicita las deudas por infracciones. Es decir, por cada trámite registral (inscripción inicial o transferencia) le soluciona al usuario un promedio de más de dos trámites de rentas, evitando su concurrencia tanto a las oficinas administrativas correspondientes, como a los organismos de recaudación (bancos).

Cantidad de Trámites



Fuente:

Cantidad de Inscripciones Iniciales y Transferencias:
https://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/estadisticas/rss_tramites/tram_prov
 Cantidad de Trámites Rentas: Muestra 80 Registros Seccionales
 Anexo II, Capítulo 1.

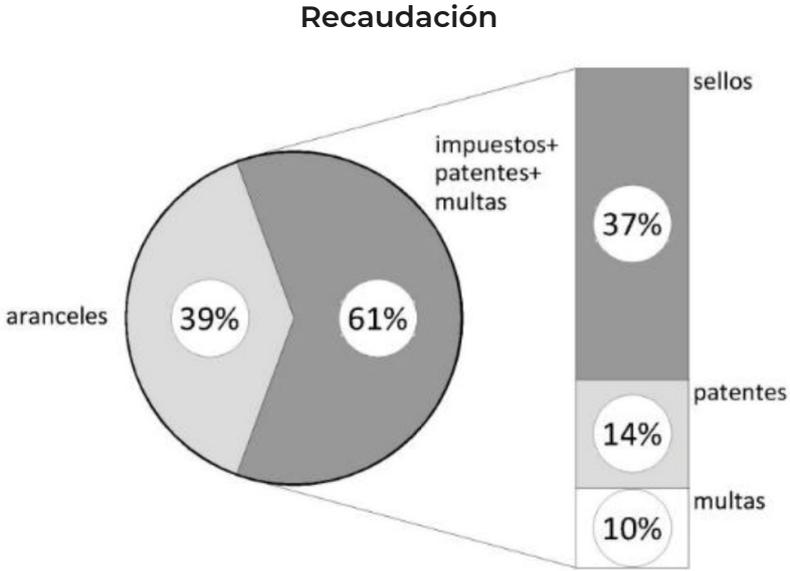
3.5 Recaudación

Los Registros Seccionales en su operatoria recaudan aranceles, impuestos, infracciones y tasas jurisdiccionales. De lo recaudado un 39% corresponde a fondos por tasas registrales, el 61% restante representa impuestos, tasas e infracciones jurisdiccionales. Los fondos recaudados por tasas registrales se coparticipan con el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (Giro al M.J. y D.H.) y el Sistema de los Entes Cooperadores (costo de elementos registrales).

3.6 Recaudación por aranceles e Impuestos, Tasas e Infracciones

Item		Recaudación					
		2017		2018		2019	
		m\$	%	m\$	%	m\$	%
Trámites registrales	aranceles	\$ 18,045	40%	\$ 17,840	38%	\$ 21,432	40%
Impuestos, tasas e infracciones	impuesto de sellos	\$ 16,326	37%	\$ 17,689	38%	\$ 19,493	36%
	patentes	\$ 6,187	14%	\$ 6,555	14%	\$ 7,366	14%
	multas e infracciones	\$ 4,125	9%	\$ 4,477	10%	\$ 5,672	11%
Total		\$ 44,683	100%	\$ 46,561	100%	\$ 53,964	100%

Esto implica que, por cada 10 pesos recaudados, 3.9 son del sistema de registraci3n y los restantes 6.1 corresponden a impuestos, tasas e infracciones:



Fuente:
Anexo II, Capítulo 3.

ANEXO IV

LA REGISTRACIÓN DE AUTOMOTORES EN EL DERECHO COMPARADO

Se ilustra a continuación un esquema comparativo de los principales caracteres de la registración de automotores en Latinoamérica y Europa. Cabe aclarar que si bien el derecho registral inmobiliario es la rama de la cual se desprenden los sistemas jurídicos de registración de automotores, cierto es que en la mayoría de los países -y por el dinamismo propio de la materia- las regulaciones se encuentran en constante reformulación (v.gr. las leyes que abarcan los registros públicos de Uruguay, Paraguay, Perú y Costa Rica apenas superan la década de vigencia).

	Organismo de dependencia	Encargado o Registrador	Función principal	Carácter del Sistema	Particularidades
ARGENTINA	Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Desconcentrado en Seccionales	Funcionario público que en forma personal se hace cargo y gestiona empleados, local, gastos etc.	Registra titularidades, afectaciones al dominio, gravámenes y posee una base de datos de anotaciones personales.	Constitutivo, con fe pública registral.	Se registra el acto abstracto, exigiéndose la verificación física en algunos casos. Técnica de folio real. Formalizado a través de solicitudes tipo con firmas certificadas por el Encargado o Escribano. Se puede solicitar la reserva de prioridad ex ante.
CHILE	Registro Nacional de Vehículos Motorizados. Registro Civil. Ministerio de Justicia.	Funcionario público al estilo clásico: no tiene a su cargo personal ni los empleados, ni el local, ni los gastos y consecuencias derivados del funcionamiento registral.	Registra titularidades y gravámenes.	Declarativo y no convalidante, con fe pública registral.	No requiere tradición, pero sí la verificación física. La forma es por Instrumento público o privado autorizado por notario, o ante el Oficial de Registro.

	Organismo de dependencia	Encargado o Registrador	Función principal	Carácter del Sistema	Particularidades
COSTA RICA	Registro Público de la Propiedad Mueble. Registro Nacional dependiente de una Junta Administrativa.	Funcionario público clásico. El personal es contratado por la Junta y se rige por el Estatuto del Servicio Civil.	Registra titularidades y gravámenes.	Declarativo y no convalidante, con fe pública registral.	No exige tradición ni verificación. Técnica de Folio Real. Formalizado por instrumento público. Se puede solicitar reserva de prioridad por un mes al estilo argentino.
ECUADOR	Registro Mercantil, desconcentrado por cantones.	Funcionario público con similitudes en su tratamiento al Encargado del Registro Seccional argentino. Cada Registro debe destinar el 20 % de sus ingresos a modernización (nuevas tecnologías, etc.).	Registro de gravámenes (no de titularidades); se inscriben compraventas con reservas de dominio, prendas y arrendamientos, entre otros	Declarativo y no convalidante, con fe pública registral.	No hay verificación física. Técnica de folio real. Para la transferencia se puede utilizar instrumentos públicos o privados. No hay reserva de prioridad.
GUATEMALA	Sección de Vehículos Motorizados del Registro de la Propiedad.	Funcionario público con similitudes al argentino en cuanto a la gestión y responsabilidad personal. Cada Registro debe tener un Secretario General (abogado y notario), un Departamento de Contabilidad (contador público y auditor), un Departamento de Tesorería (perito contador).	Registra titularidades y gravámenes.	Declarativo y no convalidante, con fe pública registral.	No se requiere entrega material, ni verificación física. Técnica de folio real. Para la transferencia hay libertad de formas. No hay reserva de prioridad.

	Organismo de dependencia	Encargado o Registrador	Función principal	Carácter del Sistema	Particularidades
PANAMÁ	Sección Automotor del Departamento de Bienes Muebles del Registro Público Nacional. Con delegaciones.	Funcionario público al estilo clásico, sin hacerse cargo de gastos ni personal; está sometido al Reglamento Interno de Personal del Registro Público, del año 2010; tiene distintas medidas disciplinarias, que son amonestación verbal, amonestación escrita, suspensión temporal y destitución del cargo	Registra gravámenes (hipoteca), pero no titularidades, salvo la venta con retención de dominio, que sí se inscribe.	-	No se exige entrega del automotor ni verificación física. Para los pocos actos inscribibles se exige escritura pública.
PARAGUAY	Dirección de Registro de Automotores, que forma parte de la Dirección General de los Registros Públicos, dependiente de la Corte Suprema de Justicia.	Funcionario público al estilo clásico, sin hacerse cargo de gastos ni personal.	Registra titularidades y gravámenes.	Declarativo y no convalidante, sin fe pública registral.	No se exige tradición ni verificación física. Técnica de folio real. Para la transferencia se exige escritura pública. Existe reserva de prioridad que genera un "bloqueo registral"; si no se solicita, hay sanción para el escribano.
PERÚ	Registro de Bienes Muebles, que depende de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos. Nacional, con delegaciones.	Funcionario público al estilo clásico. No se hace cargo de gastos ni personal. Su responsabilidad es la genérica de funcionarios públicos.	Registra titularidades y gravámenes.	Declarativo y no convalidante, con fe pública registral.	Se exige entrega del automotor, pero se presume cumplida si del propio instrumento no surge que no se realizó. No hay verificación física. Técnica de folio real. Transferencia por instrumento público, los demás trámites por instrumento privado con firmas certificadas. No hay reserva de prioridad.

	Organismo de dependencia	Encargado o Registrador	Función principal	Carácter del Sistema	Particularidades
URUGUAY	<p>Registro de Vehículos. Consejo Directivo del Instituto de los Registros y del Notariado. Desconcentrado, a cargo de los Conservatorios del Registro de Vehículos.</p>	<p>Funcionario público al estilo clásico. No se hace cargo de gastos ni personal. Su responsabilidad es la genérica de funcionarios públicos.</p>	<p>Registra titularidades y gravámenes.</p>	<p>Declarativo y no convalidante, sin fe pública registral.</p>	<p>Se exige entrega del automotor, la que no se presume. No hay verificación física. Técnica de folio real. Formalizado por instrumento público o privado con firmas certificadas. Reserva de prioridad al estilo argentino.</p>
ESPAÑA	<p>Sección segunda del Registro de Bienes Muebles. Nacional, con delegaciones.</p>	<p>Funcionario público con similitudes al argentino.</p>	<p>Registra titularidades y gravámenes.</p>	<p>Declarativo y no convalidante, con fe pública registral. Debe inscribirse además en el Registro administrativo de la Jefatura Central de Tráfico.</p>	<p>Se exige entrega del automotor, que se presume cumplida si no surge que no se realizó. No hay verificación física. Técnica de folio real. Transferencia por instrumento público: otros trámites mediante formularios tipo. No hay reserva de prioridad.</p>
FRANCIA	<p>No se registra la titularidad de vehículos, sino solamente de la prenda. Régimen especial diferenciado de la prenda de otros bienes. Se inscribe en registros locales que lleva el Secretario Judicial del Tribunal Mercantil, y se informa a un Archivo Nacional.</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>No se exige tradición. Técnica de folio personal.</p>

	Organismo de dependencia	Encargado o Registrador	Función principal	Carácter del Sistema	Particularidades
ITALIA	No se registra la titularidad de vehículos, solamente se inscriben prendas para empresas anotadas en los registros pertinentes, para créditos inherentes al ejercicio comercial	-	-	Declarativo y no convalidante, sin fe pública registral.	No se exige tradición. La inscripción de la prenda dura 10 años y es renovable
PORTUGAL	Consejo Directivo del Instituto de los Registros y del Notariado. Desconcentrado, a cargo de los Conservatorios del Registro de Vehículos.	-	Registra titularidades y gravámenes.	Declarativo y no convalidante, sin fe pública registral.	No se exige entrega del automotor. Técnica de folio real. Inscripción dentro de plazos perentorios desde la firma del contrato. Los automotores pueden ser "hipotecados" mediante instrumento privado.