

PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso,
sancionan con fuerza de LEY*

MODIFICACIÓN AL SISTEMA DE REGISTRACIÓN DE AUTOMOTORES Y PRENDAS. CREACIÓN DEL REGISTRO ÚNICO NACIONAL DIGITAL AUTOMOTOR (RUNDA)

TÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. – Objeto. La presente ley tiene como objeto modificar el sistema de registración de automotores y prendas, su régimen jurídico, y la creación de un Registro Único Nacional Digital (RUNDA), a los efectos de eliminar definitivamente la intermediación y actuaciones ante los registros seccionales, que dejan de existir.

ARTÍCULO 2.- Ámbito de aplicación. Su aplicación se extiende a todo el territorio Nacional y a todas las operaciones de inscripciones y/o transferencias de automóviles, camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolque, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, micro ómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aun cuando no estuvieran carrozados, las maquinarias agrícolas incluidos tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales e industriales, motovehículos y todas aquellas que se autopropulsen.

ARTÍCULO 3.- A los efectos de la puesta en marcha efectiva de las modificaciones que se crean con la presente ley se establece un plazo máximo de transición de doce (12) meses a contar desde su promulgación.

TÍTULO II - CREACIÓN DEL SISTEMA DIGITAL - DEL DOMINIO DE LOS AUTOMOTORES, SU
TRANSMISIÓN Y SU PRUEBA

ARTÍCULO 4.- Créase el **Registro Único Nacional Digital Automotor (RUNDA)**, de acceso libre, público, de datos abiertos y autogestión de trámites.

ARTÍCULO 5.- Será obligatoria la inscripción del dominio en el RUNDA de todos los vehículos comprendidos en la presente ley teniendo carácter constitutivo, de acuerdo con las normas que al efecto se dicten.

ARTÍCULO 6.- La transmisión del dominio de los automotores, quedará constituida a partir de la inscripción de los datos del adquirente en el RUNDA y el título se formalizará con la sola firma digital constituyendo un instrumento público certificado.

ARTÍCULO 7.- A partir de la creación del RUNDA, se reemplazarán la totalidad de los trámites presenciales ante los Registros Seccionales y la gestión de formularios.

ARTÍCULO 8: La inscripción de buena fe de un automotor en el RUNDA confiere al titular de la misma la propiedad del vehículo y el poder de repeler cualquier acción de reivindicación, si el automotor no hubiese sido hurtado o robado.

ARTÍCULO 9.- Si el automotor hubiese sido hurtado o robado, el propietario podrá reivindicarlo contra quien lo tuviese inscripto a su nombre, debiendo resarcirlo de lo que hubiese abonado si la inscripción fuera de buena fe y conforme a las normas establecidas por esta ley.

ARTÍCULO 10.- El que tuviese inscripto a su nombre un automotor hurtado o robado podrá repeler la acción reivindicatoria transcurridos dos (2) años de la inscripción, siempre que durante ese lapso lo hubiese poseído de buena fe y en forma continua.

Cuando un automotor hurtado o robado hubiera sido adquirido con anterioridad a la vigencia del presente, en venta pública o en comercio dedicado a la venta de automotores, el reivindicante deberá resarcir al poseedor de buena fe del importe pagado en la venta pública o en el comercio en que lo adquirió. El reivindicante podrá repetir lo que pagase, contra el vendedor de mala fe.

ARTÍCULO 11.- Al inscribirse un automotor en el RUNDA por primera vez, corresponderá emitir el título de propiedad al adquirente que será expedido por la plataforma en formato digital como instrumento público.

La identificación alfanumérica (patente), será vinculada al DNI o CUIT del adquirente.

Según el titular registral del que se trate:

- a) Las personas físicas tendrán una sola patente de individualización vinculada a su DNI toda su vida;
- b) Las personas jurídicas la tendrán vinculadas a su respectivo CUIT.

En caso de poseer varios automotores tendrán la misma cantidad de códigos alfanuméricos como vehículos posean con dicha vinculación.

TÍTULO III - AUTORIDAD DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 12.- La Dirección Nacional del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, será la autoridad de aplicación y reglamentación de las normas contenidas en esta ley, y tendrá a su cargo el perfeccionamiento, actualización y control del RUNDA.

ARTÍCULO 13.- La Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios dispondrá el archivo ordenado de copias de los instrumentos que, emitidos en formato papel con anterioridad a la vigencia de la presente ley ya se hubieren digitalizado, y ordenará la digitalización completa de toda la documentación que tuviera en formato papel durante el tiempo que transcurra la transición del sistema.

ARTÍCULO 14.- Son obligaciones de la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios:

- a) Organizar y dirigir el servicio de mantenimiento del RUNDA, que deberá estar activo y disponible todos los días del año, tanto para usuarios como para operadores del Registro;

b) La organización, funcionamiento y mantenimiento del Sistema Nacional de Información del Registro de la Propiedad Automotor a través de la disponibilidad de las bases de datos necesarias, resguardando la privacidad e información relativa a la intimidad de las partes;

c) Auditar el funcionamiento y eficacia del RUNDA;

d) Mantener un sistema de línea directa con los usuarios del sistema, a fin de recibir denuncias y quejas, con el objeto de mejorarlo en forma permanente. Cada denuncia recibida deberá ser respondida en tiempo oportuno, y si fuere el caso, sancionar en forma directa, iniciar sumarios y/o las denuncias penales correspondientes.

TÍTULO IV - REGISTRO, ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

ARTÍCULO 15.- La Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios funcionará a través del RUNDA.

Todos los trámites serán realizados en forma virtual, reemplazando los formularios que se utilizaron con anterioridad, fueran digitales o en formato papel.

ARTÍCULO 16.- En el RUNDA se inscribirá el dominio de los automotores, sus modificaciones, su extinción, sus transmisiones y gravámenes. También se anotarán los embargos y otras medidas cautelares, las denuncias de robo o hurto y demás actos que prevea este cuerpo legal o su reglamentación.

ARTÍCULO 17.- Los pedidos de inscripción o anotación en el Registro, y en general los trámites que se realicen ante él, se efectuarán mediante la utilización de las solicitudes tipo, en formato digital, que determine la autoridad de aplicación, con todas las prescripciones de la legislación vigente, respecto de los siguientes documentos:

a) Los que constituyan, transmitan, declaren, modifiquen o extingan derechos sobre los bienes muebles registrables objeto de la presente ley;

b) Los que dispongan embargos, inhibiciones y demás providencias cautelares;

c) Los establecidos por otras leyes nacionales o provinciales.

ARTÍCULO 18.- No se registrará documento en el que aparezca como titular del derecho una persona distinta de la que figure en la inscripción precedente. Deberá resultar el perfecto encadenamiento del titular del dominio y de los demás derechos registrados, así como la correlación entre las inscripciones y sus modificaciones, cancelaciones o extinciones.

ARTÍCULO 19.- No será necesaria la previa inscripción o anotación, a los efectos de la continuidad del tracto con respecto al documento que se otorgue, cuando se hubiese autorizado u ordenado en un juicio sucesorio la venta de un automotor a un tercero y así se consigne en el oficio judicial.

Los respectivos oficios serán comunicados de forma virtual y remota desde los juzgados intervinientes sobre el RUNDA sin más trámite.

ARTÍCULO 20.- El Registro tendrá carácter público, y cualquier interesado podrá solicitar informes sobre el estado del dominio de los automotores inscriptos, y respecto de las anotaciones personales que obren en ello en forma gratuita, dando cumplimiento a los requisitos que establezca la Dirección Nacional.

ARTÍCULO 21.- Deberán instrumentarse en la plataforma digital la totalidad de los instrumentos, informes, solicitudes, peticiones, comunicaciones, expedientes, actuaciones, legajos, notificaciones, medidas cautelares, archivos, actos administrativos y todo tipo procedimientos relacionados con el objeto de la presente ley.

ARTÍCULO 22.- La plataforma única digital que contenga el RUNDA operará sobre una estructura interconectada a cada base de datos del RENAPER; ARBA; organismos recaudadores provinciales; anotación de embargos/prendas; Dirección de Tránsito (multas); Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP); Fabricadores Nacionales e Importadores; Municipalidades; Registro Único del Transporte Automotor (RUTA); Registros Nacional de antecedentes del tránsito (RENAP); Aduanas, cuya organización, trazabilidad, funcionamiento y mantenimiento se encomienda a la Dirección Nacional del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios. La enumeración de las bases de datos referidas no es taxativa.

ARTÍCULO 23.- A partir de la vigencia de la presente ley el ente cooperador ACARA sólo brindara asistencia técnica. Se revisarán los convenios previamente celebrados con el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.

ARTÍCULO 24.- Impleméntese en el RUNDA el servicio de emisión de firma digital para todos los usuarios peticionantes que lo requieran, quienes en su primera presentación deberán constituir domicilio electrónico a los efectos de todas las notificaciones que deriven de la registración o tramitación que inicie.

La validez de la firma digital y su eficacia jurídica se regirá por lo dispuesto en la Ley 25.506.

ARTÍCULO 25.- Amplíese la interoperabilidad digital con todos los organismos con incidencia en el proceso registral, con la Dirección Nacional del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, con los usuarios y demás operadores del sistema.

TÍTULO V – ARANCEL ÚNICO

ARTÍCULO 26.- Se establece en todo el territorio de la Nación un arancel único, que se aplicará sobre las transferencias de dominio de todos los bienes comprendidos en la presente ley, radicados en el país.

ARTÍCULO 27.- El arancel será de un valor único, establecido como costo de servicio público por la autoridad de aplicación y no en relación al valor del bien a transferir.

ARTÍCULO 28.- A los efectos de esta ley se considerará transferencia a la venta, permuta, cambio, donación, dación en pago, inscripción de declaratorias, aporte a sociedades y todo acto de disposición, excepto la expropiación, por el que se transmita el dominio a título oneroso, incluso cuando tales transferencias se realicen por orden judicial o con motivo de concursos civiles y comerciales.

ARTÍCULO 29.- La transferencia de automotores y motovehículos pertenecientes a los miembros de misiones diplomáticas y consulares extranjeras, a su personal técnico y administrativo, se encuentran exentas del arancel en la medida y con las limitaciones que establezcan los convenios internacionales aplicables. En su defecto, la exención será procedente en la misma medida y

limitaciones, sólo a condición de reciprocidad. Igual tratamiento se aplicará a los automotores y motovehículos de los miembros de las representaciones, agentes que actúen en organismos internacionales de los que la Nación sea parte, en la medida y con las limitaciones que se establezcan en los respectivos convenios internacionales.

Quedan exceptuados de abonar este arancel: el Estado Nacional, las Provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los Municipios, los organismos autárquicos, entes descentralizados y empresas del Estado.

Se exceptúan del pago descrito en el presente Título a todas las personas con discapacidad, incluidas en la Ley 26.378 y Ley 27.044.

ARTÍCULO 30.- El arancel deberá acreditarse mediante el correspondiente boleto electrónico en el mismo trámite digital en la plataforma del RUNDA.

ARTÍCULO 31.- Las personas físicas o jurídicas registradas en la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios como comerciantes habituales en la compraventa de automotores, deberán inscribir a su nombre los vehículos usados que adquieran para la reventa posterior en el momento que se produce la operación. No abonarán arancel si dentro de los noventa (90) días siguientes a la inscripción se transfiere el bien a un tercero. 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 la autoridad de aplicación.

TÍTULO VI – REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

ARTÍCULO 32.- Deberá acreditarse el cumplimiento de las condiciones de seguridad activa, pasiva y de no contaminación ambiental para circular.

Se reemplazan el sistema actual de Verificación Técnica Vehicular (VTV) y Revisión Técnica Obligatoria (RTO) por el siguiente:

La Revisión Técnica Obligatoria, en los casos que la ley lo establezca y las disposiciones complementarias, se podrá realizar en los talleres habilitados en los términos dispuestos por los

Artículos 34 y 35 de la Ley 24.449 de cualquier jurisdicción, los cuales deberán cumplir los requisitos indispensables para asegurar las óptimas condiciones de circulación. Se deberá verificar, como mínimo el debido funcionamiento de luces, cubiertas, tren delantero, frenos y la no emisión de gases contaminantes. Se dispondrá la finalización de las sucesivas prórrogas de las concesiones otorgadas mediante el Decreto 4103/1995, en todas jurisdicciones del país.

La Revisión Técnica será obligación en el ámbito de todo el territorio de la República, a partir de los 60.000 km. Sin perjuicio de la realización de la Revisión Técnica en los talleres habilitados, la misma podrá ser reemplazada por las constancias de *service* oficiales de la marca del vehículo respectivo, hasta los 100.00 km.

El cumplimiento de la Revisión será controlado por las correspondientes autoridades policiales en cada jurisdicción. Su incumplimiento será pasible de una advertencia en primera instancia. En caso de un incumplimiento a los 70.000 km se aplicará una multa que no podrá exceder el costo de 50 litros de combustible premium.

El destino de los fondos recaudados en concepto de dichas multas, deberá ser destinado a la reparación de bacheo y asfalto de la jurisdicción de que se trate.

ARTÍCULO 33.- El cambio de radicación de un automotor podrá ser solicitado en forma gratuita a través del RUNDA:

- a) Por el titular de su dominio, presentando a tal efecto el título del automotor;
- b) Por el adquirente radicado en otra jurisdicción mediante la presentación de la solicitud tipo digital de inscripción.

En caso de existir medidas judiciales precautorias sobre el automotor cuyo cambio de radicación se gestiona, sólo podrá autorizarse dicho cambio cuando haya sido comunicada la correspondiente orden judicial al RUNDA.

El cambio de radicación será efectivo y de inmediato con la sola tramitación digital, y formará parte de la información de antecedentes del legajo del dominio.

ARTÍCULO 34.- Incorpórese el inc. f) al Art. 72 de la Ley 24.449 de 2008 con el siguiente texto: *"la retención preventiva del vehículo cuando no se pueda acreditar la titularidad de dominio y se*

verifique que existe denuncia de robo o hurto del mismo. La Autoridad Policial realizará el inmediato pedido de informe al Juzgado o Fiscalía de turno que corresponda".

ARTÍCULO 35.- Se incorpora el inc. h) del Art. 86 de la Ley 24.449, con el siguiente texto: "*por circular con un vehículo o motovehículo, sobre cuyo dominio pese una denuncia de hurto o robo*".

TÍTULO VII - ANOTACIONES Y PRENDA CON REGISTRO

ARTÍCULO 36.- A los efectos de la buena fe, se presume que los que adquieren derechos sobre un automotor, conocen las constancias de su inscripción y las demás anotaciones que respecto de aquél obran en el RUNDA.

A través de la plataforma, se obtendrá un certificado digital de las constancias de su inscripción y demás anotaciones que existan, el que tendrá validez a partir del momento en el que se efectúe. Este certificado podrá ser requerido al titular del dominio en las transferencias del automotor o en la constitución de gravámenes por los interesados en dichas operaciones, las que se inscribirán dentro del plazo de validez.

ARTÍCULO 37.- La inscripción digital de un embargo sobre un automotor caducará a los tres (3) años de su anotación en el Registro.

La inscripción de una inhibición general en el Registro Nacional de Propiedad del Automotor caducará de pleno derecho a los cinco (5) años de su anotación en el Registro.

ARTÍCULO 38.- Cuando el Poder Ejecutivo disponga que las prendas sobre automotores se inscriban en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, se aplicarán las siguientes normas:

a) La inscripción de la prenda con registro, sus anotaciones posteriores, procesos de validación de firma digital, cancelaciones y demás trámites establecidos por el Decreto-Ley N°15.348/46, ratificado por la Ley N°12.962 y sus modificatorias, t.o. Decreto N°897/95 y el Digesto de Normas Técnico-Registrales del Registro Nacional de Créditos Prendarios, Título I, Capítulo III, Sección 3ª, artículo 10º, que afecten automotores incorporados al régimen de la presente ley, se efectuarán

en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, de acuerdo con las disposiciones de los incisos siguientes y de las que en su cumplimiento dicte la autoridad de aplicación;

b) La prenda sobre automotores se registrará con sujeción a las normas vigentes. Los trámites posteriores relativos al gravamen constituido se ajustarán a las disposiciones del Decreto-Ley 15.348/46;

c) El Registro Nacional de la Propiedad del Automotor llevará un registro de acreedores prendarios, a través del RUNDA, que actuarán como tales ante el organismo de acuerdo con el artículo 5º del Decreto-Ley 15.348/46;

d) Todos los trámites ulteriores correspondientes a contratos de prenda inscriptos hasta el día anterior al cambio de régimen que disponga el Poder Ejecutivo Nacional, seguirán a cargo del Registro Nacional de Créditos Prendarios.

ARTÍCULO 39.- En todo lo demás, será de aplicación lo dispuesto por el Decreto-Ley de Prenda con Registro N°15.348/46, ratificado por la Ley N°12.962 y modificado por el Decreto-Ley N°6810/63, texto ordenado por el Decreto N°897/95.

TÍTULO VIII - DEL TÍTULO E IDENTIFICACIÓN DEL AUTOMOTOR - PATENTE

ARTÍCULO 40.- El título del automotor digital deberá contener los siguientes datos:

a) Lugar y fecha de su expedición;

b) Número asignado en su primera inscripción;

c) Elementos de individualización del vehículo, los que serán determinados por la reglamentación, incluyendo: año de fabricación, marca de fábrica, modelo, número de chasis y/o motor, tipo de combustible empleado, número de ejes, distancia entre los mismos, número de ruedas en cada eje, potencia en caballos de fuerza, tipo de tracción, peso del vehículo vacío, tipo de carrocería, capacidad portante;

d) Indicación de destino de uso, público o privado;

e) Nombre y apellido, nacionalidad, estado civil, domicilio, documento nacional de identidad, clave o código de identificación otorgado por la Administración Federal de Ingresos Públicos o por la Administración Nacional de la Seguridad Social, así como también razón social, inscripción, domicilio y clave o código de identificación, en el caso de las personas jurídicas;

f) Indicación de los instrumentos y/o elementos probatorios en virtud de los cuales se anota el dominio; toda la información de antecedentes históricos del vehículo se encontrará disponible en la plataforma del RUNDA.

g) Modificaciones introducidas al vehículo siempre que ellas alteren algunos de los datos previstos en el inciso c).

Deberán consignarse, además, en el título automotor, las constancias de inscripción digital en el RUNDA:

1) de prenda o locación referentes al vehículo, con indicación del nombre, apellido y domicilio del acreedor o locatario, plazo y monto de la obligación prendaria;

2) de transferencia de dominio, con los datos personales o sociales, domicilio, documentos de identidad y clave o código de identificación del adquirente;

3) de toda inscripción que afecte el dominio, posesión o uso del automotor, que estuviere vigente al presentarse el título en el Registro y no figurase en él.

ARTÍCULO 41.- Sin perjuicio de la expedición del título digital, juntamente con la inscripción originaria, o con cada una de las correspondientes a las sucesivas transferencias de dominio, el RUNDA expedirá en forma gratuita a requerimientos del titular del automotor, una o más cédulas de identificación de propietario o autorizados de éste, en formato digital, en las que se consignarán los datos con respecto al automotor, conforme los establezca la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 42.- La tenencia de cédula de identificación digital, en la aplicación habilitada a tal fin, acreditará derecho o autorización para usar el automotor, pero no eximirá de la obligación de justificar la habilitación personal para conducir. Ello de conformidad a la normativa de tránsito aplicable.

ARTÍCULO 43.- Para autorizar a una persona a conducir el vehículo, se deberá ingresar en la plataforma única digital, completar los datos del procedimiento de solicitud y firmarlos digitalmente. Para la revocación de la misma se utilizará el mismo procedimiento digital, con la correspondiente notificación electrónica al/los sujetos autorizados.

ARTÍCULO 44.- Las Fuerzas Federales o provinciales controlarán que los automotores circulen con la documentación digital correspondiente, en soporte habilitado al mismo, verificando la titularidad o autorizaciones correspondientes.

El que se negare a exhibir a la autoridad competente la cédula digital de identificación del automotor, o que no justificare fehacientemente la imposibilidad de suministrarla a través de un aplicativo electrónico, será sancionado por la Autoridad de Aplicación.

ARTÍCULO 45.- La patente de identificación vehicular se vinculará con el DNI del titular de dominio, en caso de personas físicas. Para las personas jurídicas se vinculará con su número de CUIT.

Cada persona, tendrá una patente única, durante toda su vida. En caso de poseer más de un vehículo, tendrá vinculados a su DNI o CUIT las patentes necesarias.

En caso de venta o transferencia, el vehículo adoptará la patente de identificación del nuevo propietario.

ARTÍCULO 46.- Se identificará en todo el país por una codificación de dominio en formato alfanumérico, la que deberá figurar en el título y demás documentación. Dicha codificación deberá ser reproducida en placas de identificación visibles exteriormente, que se colocarán en las partes delantera y trasera del automotor. Todo ello, respetando las normas aplicables del Mercosur.

ARTÍCULO 47.- Deberá contar con las características de la placa de identificación a partir del 1° de enero del 2016 la patente MERCOSUR obligatoria para todos los automotores cero kilómetro que se inscriban en el país, debiendo cumplir las especificaciones técnicas de la Ley N°27.187.

ARTÍCULO 48.- La autoridad de aplicación llamará a licitación pública a fin de proveer a los usuarios de la respectiva chapa patente original, que deberá ser entregada a domicilio. El costo de la chapa patente será abonado por los interesados en la plataforma RUNDA.

ARTÍCULO 49.- RESPONSABILIDAD CIVIL. La inscripción digital de la transferencia del vehículo a través del RUNDA, traslada al nuevo adquirente en forma automática la responsabilidad civil por los daños y perjuicios que se produzcan con el automotor. Asimismo, tiene igual efecto inmediato respecto del comprador la exoneración de deudas anteriores que pesaran sobre el automotor en concepto de deudas de patentes y/o multas de tránsito anteriores que corresponden al vendedor.

ARTÍCULO 50.- SEGURO OBLIGATORIO. Para todos los automotores, motovehículos y maquinaria agrícola que sean inscriptos o transferidos mediante el RUNDA, se deberá contar con la constancia de seguro obligatorio para finalizar el trámite. La autoridad de aplicación será la encargada de establecer los mecanismos para que, en caso de no contar con este requerimiento, el trámite de registro o transferencia no pueda proseguir en el sistema RUNDA.

ARTÍCULO 51.- BAJA DEFINITIVA. El propietario del automotor que resuelva retirarlo definitivamente del uso por no estar en condiciones de servir para su destino específico, deberá anotar su baja definitiva a través del RUNDA, bloqueándose el título respectivo.

ARTICULO 52.- BAJA TEMPORARIA. En los casos en los cuales por razones extraordinarias se requiriera la baja temporaria por no uso del vehículo por tiempo determinado, se anotará debidamente en el RUNDA. Mientras se encuentre esta anotación, el propietario se encontrará eximido del pago de patente anual e imposibilitado para su uso.

La autoridad policial y las compañías aseguradoras deberán igualmente comunicar al RUNDA los siniestros que ocurrieran a los automotores, siempre que éstos sean de tal naturaleza que alteren sustancialmente las características individualizantes de los mismos.

ARTÍCULO 53.- PLAZO DE RECUPERO. Todo automotor o motovehículo que fuera acarreado o secuestrado por personal policial o de tránsito de las distintas jurisdicciones del país y sean dispuestos en playas de estacionamiento y/o depósitos a la espera del retiro del titula del mismo, tendrán un plazo máximo de estadía en los mismos de 60 (sesenta) días desde su ingreso

al predio. A los 15 (quince) días, si el titular no retirara el vehículo, deberá ser notificado de la situación del mismo.

Si luego de transcurrido el plazo máximo indicado en el párrafo anterior y habiendo sido notificado, el titular del vehículo no se presentara a recuperar su bien, la autoridad a cargo estará habilitada a disponer del mismo para su desguace y posterior venta como chatarra. El monto recaudado de este procedimiento será destinado exclusivamente a equipamiento de instituciones de salud pública.

Quedan excluidos del presente artículo, automotores y motovehículos involucrados en procesos judiciales.

ARTÍCULO 54.- El propietario que resuelva desarmar el vehículo de su propiedad para usar el material por partes, alterando el destino natural del vehículo, deberá comunicarlo en el RUNDA a la autoridad competente con las mismas previsiones dispuestas en el artículo anterior, considerando lo dispuesto por la Ley N°25.761 sobre desarmado de automotores y venta de sus autopartes.

ARTÍCULO 55.- Las aduanas de la Nación no darán curso a los trámites tendientes a la exportación de automotores comprendidos en las disposiciones de la presente ley sin que medie la exhibición del título e informe al RUNDA en formatos digitales sobre las condiciones del dominio y la existencia de gravámenes. Una vez autorizada por éste la exportación, previa aprobación judicial en su caso, informará al RUNDA. Iguales requisitos deberán cumplirse con los automotores que salgan temporariamente del país con fines turísticos, dejando constancia de la autorización para salir de la República.

ARTÍCULO 56.- Los propietarios de vehículos introducidos al país en forma temporal deberán dar cumplimiento a los recaudos exigidos por la presente ley en los casos en que dicha introducción se considere efectuada con carácter definitivo. La reglamentación determinará las circunstancias que darán lugar a la aplicación de la norma anterior.

ARTÍCULO 57.- Los automotores nuevos, sean importados o fabricados en el país, mientras se hallen en poder de los importadores, fabricantes o concesionarios, solamente podrán circular antes de su comercialización munidos de una placa provisoria. También podrán hacerlo, cuando

se hallen en poder de los adquirentes, durante el período de inscripción. La autoridad de aplicación determinará los requisitos y la forma de uso de las placas provisorias.

TÍTULO IX - DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 58.- Las normas técnico-registrales relativas al Régimen Jurídico del Automotor, serán actualizadas conforme a las disposiciones de la presente ley.

ARTÍCULO 59.- La Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios es responsable de la completa implementación y funcionamiento del RUNDA en el plazo de un año a partir de la sanción de la presente ley.

ARTÍCULO 60.- Deróguense las siguientes normas: Decreto-Ley N°6582/58, Ley N°14.467, Ley N°21.053, Ley N°21.338, Ley N°22.019, Ley N°22.130, Ley N°22.977, Ley N°23.077, Ley N°23.261, Ley N°24.673, Ley N°24.721, Ley N°25.232, Ley N°25.345, Ley N°25.677, Ley N°26.348 y toda otra norma o disposición que se oponga al presente régimen.

ARTÍCULO 61.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

VÁSQUEZ, PATRICIA MARÍA
DIPUTADA DE LA NACIÓN

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto de Ley es una representación del expediente 4887-D-2023 que fuera ingresado el 13 de diciembre del año 2023, 3 días después de haber asumido mi banca como diputada nacional. El mismo fue acompañado por 33 colegas diputados de diferentes bloques y tiene por objeto modificar el sistema de registración automotor, su régimen jurídico y la creación de un **Registro Único Nacional Digital (RUNDA)**, terminar con los Registros Seccionales que dejarán de existir, facilitar los trámites a los ciudadanos, reducir costos y terminar con los mecanismos de intermediación ineficientes.

Debemos reconocer que durante el periodo transcurrido entre que se presentó el proyecto y esta representación, el gobierno nacional aplicó un gran número de normativas que van en línea con lo propuesto en este texto. Por solo citar algunos ejemplos; fueron cerrados 320 Registros Automotores en todo el país; fue eliminado el Certificado de transferencia Automotor (CETA); se redujo el arancel de transferencia automotor al 1% del valor del vehículo; se dejó de cobrar al momento de inscripción la chapa patente, cedula verde -que dejó de tener vencimiento-, título y las dos firmas certificadas; la cédula azul pasó a ser digital; se avanzó hacia una digitalización del sistema registral mediante el Registro Único Nacional Automotor (RUNA) y el Registro Único Virtual (RUV) pudiendo, en una primera etapa las personas que compren autos 0 km, realizar los trámites registrales 100% digital obteniendo en la app Mi Argentina la cédula verde y el título de propiedad; el trámite de obtención de la cédula azul pasó a ser exclusivamente de forma digital y gratuita y se eliminó la obligación de tramitar el RUTA.

Si bien las modificaciones que transcurrieron durante este año fueron una evolución enorme del viejo, burocrático y costoso sistema registral automotor, creo que debemos ir a fondo con los cambios y avanzar con muchas propuestas que este proyecto dejó plasmadas. Además, es imprescindible poder organizar todos estos cambios de forma secuencial, progresiva y segura, para no volver atrás con esta burocracia política y brindar mayor previsibilidad. Es por esto que insisto con este proyecto de Ley, confiando en que es la mejor opción para hacerle la vida más fácil al ciudadano al momento de adquirir un vehículo.

La implementación de un mecanismo de **autogestión digital**, bajo una plataforma sustentable, optimizará y agilizará las inscripciones, registraciones, patentamiento y transferencias de autos, camiones, camionetas, ómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, maquinaria vial, motovehículos, maquinarias agropecuarias y todos aquellos que se autopropulsen, reduciendo costos y burocracia con una administración segura y eficiente del Sistema Registral Automotor.

El nuevo Registro otorgará transparencia y seguridad jurídica, con el consecuente control estatal en la registración automotor y el carácter constitutivo que se le otorga a la transmisión dominial, eliminando definitivamente la estructura de intermediación enquistada en nuestro país que solo beneficia a unos pocos en perjuicio de todos.

Las modificaciones propuestas, contienen cuatro puntos claves:

1) La creación de un REGISTRO UNICO NACIONAL, que simplifica la totalidad de los trámites relacionados prescindiendo de las delegaciones Seccionales de los Registros Automotores que no resultan necesarias. Tenemos presente que la referida intermediación no existe en ningún país del mundo.

Una plataforma de fácil acceso funcionando los 365 días del año y por el sistema de autogestión a través de la cual el trámite deviene simple, rápido y económico. Por otra parte, se centraliza la registración Nacional con el beneficio de contar con toda la información y control centralizado eliminando la instrumentación dispersa por todas las jurisdicciones. Con la unificación de bases de datos en una misma plataforma se brinda también mayor seguridad jurídica general.

2) Arancel UNICO, con una sola erogación a cargo del ciudadano por el servicio registral, no relacionado con el valor del bien a transferir. La disminución de costos favorecerá a los de menos recursos quienes podrán tener la posibilidad de acceder a las transferencias comprendidas que hoy resultan inaccesibles. Asimismo, beneficia el orden de recursos que hoy se llevan en un 80% los titulares de registros, o sea particulares especialmente beneficiados en desmedro de todos los argentinos.

Se terminan los formularios en papel, actos presenciales y la tramitación de acciones por los diferentes organismos, con el correspondiente pago de innumerables costos.

Con el sistema propuesto se beneficia al ciudadano con un sistema moderno acorde al siglo XXI, ahorrándole tiempo y recursos.

3) La implementación de una PATENTE UNICA para toda la vida vinculada a la persona y no al vehículo, el pago anual único de patente no relacionada al valor del vehículo.

4) Adecuación de los procesos a las nuevas tecnologías que permitirán al ciudadano acceder a todos los datos necesarios, para realizar sus transferencias e inscripciones que estarán cargados en una PLATAFORMA UNICA REGISTRAL, que contendrá todo lo relativo a registración automotor con trazabilidad de datos.

REGIMEN NORMATIVO VIGENTE. Antecedentes tecnológicos

El contexto socio político actual, exige una reforma sustancial del Régimen Jurídico del Automotor, norma que nació con el Decreto- ley 6582/58, ratificado por la Ley 14.465 y que sufrió varias modificaciones con el dictado de sus posteriores, ley 21.053; 21338; 22.019; 22.130; 22.977; 23.077; 24. 673; 24.721; 25.232; 25.345; 25.677 y 26.348.-

Este plexo normativo, se fue complementado por un sin número de Disposiciones y Resoluciones de la Dirección Nacional de Propiedad Automotor, dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, por lo que se hace necesario, actualizar y renovar el Régimen de Registración Automotor.

El primer paso hacia un proceso digital fue el Sistema Infoauto, sistema que debía ser un reflejo fiel de las constancias obrantes en el Legajo B.

El mismo empezó a utilizarse en algunos Registros Seccionales a partir del año 1989, y se implementó oficialmente por Resolución M.J. N° 347/1992, resultando un importante avance en la modernización de esos Organismos, en beneficio directo del Estado y los usuarios.

Dicho sistema se encontraba programado en Dbase, corriendo bajo el Sistema operativo D.O.S, Windows 95/98, mutando sus versiones hasta la última conocida, que fue el Infoauto III (2002).

El sistema, casi integral, permitía el cobro y expedición del recibo correspondiente para el usuario, luego del cobro de haber calificado y procesado el trámite rogado por el peticionario en

el Legajo B correspondiente; se procesaba el mismo en el sistema Infoauto, capaz de confeccionar e imprimir la documentación requerida, Títulos, Cédulas e Informes.

La primera base de datos accesoria al sistema Infoauto fue el SIAP, Sistema Integrado de Anotaciones Personales, con base local, no centralizada. La misma vino a reemplazar a los tomos manuales donde se inscribían las anotaciones personales y cuya búsqueda, renglón por renglón, hacía perder valioso tiempo, sin mencionar que dicho sistema manual era más sensible a errores humanos por el volumen de información.

Por Disposición DN 188/05 se determinó que, las bases de datos del Sistema Integrado de Anotaciones Personales en los Seccionales obrarían para su consulta en el sitio de Internet www.registros.dnrpa.gov.ar, de acceso restringido a los RR.SS.

Esto fue el nacimiento de la primera base de datos centralizada online, en donde la registración de una inhibición, en cualquier Registro Seccional del país, se podría consultar en forma inmediata desde dicho sistema web.

El segundo sistema anexo que se crea para convivir con el Sistema Infoauto es el ACRE. El mismo reemplaza a los pedidos para cambio de radicación solicitados mediante Central de Fax, y lo hace de manera electrónica; al aceptar el dominial recibido por el Registro de origen, el ACRE anexa dichos datos a la base de datos del sistema Infoauto, evitando la multiplicidad de carga manual y minimizando los errores de transcripción. Este sistema, como el infoauto, necesitaba de una transmisión electrónica diaria, comunicando y recibiendo los datos desde la central en DNRPA.

El avance del tiempo y de los recursos tecnológicos se van volviendo obsoletos e incompatibles a la mayoría de los sistemas; los nuevos sistemas operativos de Microsoft y a la vez, la postura del mismo de dejar de dar soporte técnico, actualizaciones y parches de seguridad de sus viejos sistemas, hacen inviable mantener el sistema Infoauto, Acre; sumando a esto que la programación en la actualidad y los componentes de software necesarios, cada vez requieren de más soporte a nivel de hardware, y de las últimas actualizaciones de software.

Un nuevo Estado; un cambio de paradigma para los usuarios y los empleados en una sociedad cada vez más exigente de servicios eficientes, dinámicos y certeros. En los últimos años hemos visto incrementarse exponencialmente la cantidad de usuarios de internet; ello debido a las

nuevas tecnologías, a la ampliación de cobertura en diferentes regiones del país del servicio por distintos prestadores, y el menor costo de los dispositivos para acceder.

En su oportunidad, las nuevas tecnologías, las necesidades sanitarias y la modernización de los procesos, fueron incrementado de manera exponencial los trámites a distancia, en la mayoría de las reparticiones de la Administración Central, los Organismos Descentralizados y las Entidades Autárquicas en los tres niveles del Estado.

En igual sentido, se han desarrollado todas aquellas acciones que permiten promover la interoperabilidad e integración de los sistemas de gestión, con el fin de mejorar el control y la eficiencia, la transversalidad de los datos, para que el ciudadano no necesite aportar información que ya se encuentra en las bases de datos actuales de la administración.

Todo ello sin olvidar, el permanente compromiso asumido por el Estado, de desarrollar servicios en línea para los usuarios, cada vez más personalizados, flexibles y trazables, apoyados en criterios de accesibilidad. En este proyecto se propone dejar de trabar y encarecer los trámites que se pueden simplificar para dejar de utilizar la tecnología para uso de los agentes (encargados de Registros) por una plataforma accesible y dinámico para libre disposición de la gente.

ELIMINACION DE TODA INTERMEDIACION, COOPERACION TECNICA Y FINANCIERA

A partir de las sanciones de las leyes 23.283 (promulgada el 29 de octubre de 1985 y 23.412 (promulgada el 10 de octubre de 1986) se creó un sistema de cooperación técnica financiera entre el Ministerio de Justicia de la Nación y ACARA (Asociación de Concesionarios Automotores de la República Argentina).

El ingreso de fondos que surgen de la venta de los formularios, chapas patentes, cédulas, títulos y la gestión registral, honorarios, convenio, etc. constituyen el fondo de cooperación técnica y financiera, que debe ser auditado por las propias autoridades del Ministerio de Justicia. Téngase en cuenta que el destino de esos fondos es extrapresupuestario y se aplica fundamentalmente al pago de contratos de personal que luego desarrolla actividades laborales para el propio Ministerio de Justicia y DD HH y del Ministerio de Seguridad de la Nación . Por otra parte ACARA, como ente cooperador, percibe comisiones por sus correspondientes tareas además de los conceptos descriptos. Hay que tener en cuenta que por ejemplo de las sumas recaudadas

durante el año 2022 que fueron alrededor de \$ 60.000 millones, el 80% quedaron en manos de los Encargados de Registros, por lo tanto con el arancel único se puede reemplazar el 20% que hoy percibe el Estado pero beneficiando a todos los argentinos.

A lo largo de todos estos años y al visualizar el considerable nivel de ingresos que reportaba esta actividad, fueron creando cada vez más obligaciones registrales para todos los ciudadanos, ya sea por las inscripciones iniciales, transferencias, cambios de jurisdicción, renovaciones, duplicaciones, etc.

Esta actividad tercerizada genera un margen de rentabilidad importante. En las condiciones actuales su intervención no excede la mera intermediación, pues no incorpora valor al servicio.

En consonancia con la reforma del estado, planteada por el Poder Ejecutivo Nacional, se hace necesario la revisión y análisis de todos estos convenios y en función de lo expresamente establecido en la cláusula vigésimo cuarta del Convenio Marco entre el Ministerios de Justicia y Derechos Humanos y la Asociación de concesionarios de automotores de la República Argentina (ACARA), *"el ministerio podrá en cualquier momento y sin expresión de causa rescindir el presente convenio, sin cargo alguno para el Estado Nacional, debiendo comunicar dicha decisión en forma fehaciente y con una antelación no menor a 90 días de la fecha de efectivización"*.

Por su parte, la cláusula vigésimo séptima del referido Convenio establece las pautas que deberán llevarse a cabo para la liquidación y el destino del saldo existente en el fondo de cooperación técnica y financiera.

Asimismo, dentro de la Asociación de Concesionarios Automotores de la República Argentina, se crea una Empresa, denominada en su momento Servicios Computables S.A., hoy denominado E – Pagos, integrada con propio personal de ACARA y luego escindiría de la misma, cuyos accionistas reportan a los principales directivos de ACARA, que se mantienen en los últimos 30 años (con algunas altas y bajas). Además de ello, la Asociación, comienza a desarrollar y suscribir convenios con distintas provincias y municipios para recaudar a través de los distintos trámites registrales la emisión y liquidación de deudas de patentes (SUCERP) para las provincias y el cobro de multas provenientes de infracciones de tránsito, SUGIT, para los Municipios, a cambio de un porcentaje sobre toda la recaudación que en algunos casos llegan al 30%.

Reitero, todos estos recursos, descontada la gestión de la empresa E- pagos, ingresaron en principio exclusivamente al patrimonio del Ente Cooperador, situación que se ha ido corrigiendo, a partir de distintas Disposiciones de la DNRPA, incorporando a todos esos Municipios en un esquema de Convenios con la propia DNRPA, para darle institucionalidad al sistema recaudatorio.

En relación al mercado de Motovehiculos, se creó en el año 2010, un nuevo sistema de patentamiento, con la carga de una preinscripción, donde los Concesionarios de Motovehiculos inician dicho trámite en el portal provisto por ACARA, donde luego, imprimen un formulario, denominado "permiso de Circulación provisorio". En la oportunidad, si bien se vio favorecido el intercambio de bienes y generó un cambio positivo para la formalidad del mercado, ACARA agregó un gasto adicional a la venta de cada formulario (que es de autogestión), pero de carácter obligatorio, para los concesionarios, recaudación que tiene la particularidad de no integrar el "fondo de cooperación técnica y financiera" con el MDJYDH que determina la ley de Entes Cooperadores.

De este modo, ACARA, se constituye como un ente de posición dominante, que determina la creación de nuevos cargos, que, a todas luces, resultan por fuera del Sistema creado por la Ley.

La actividad tercerizada genera un margen de rentabilidad importante, que opera como la principal fuente de motivación, en mantener el sistema, que no deja de beneficiar a unos pocos en perjuicio de los 40 millones de argentinos.

Su función **no es más que una mera intermediación y no incorpora valor agregado al servicio.** Resultando en una desproporcionalidad de costos, a cargo del usuario. Por esta razón se propone mantener exclusivamente la función técnica de Acara, eliminando su función y actividad financiera brindando la transparencia indispensable.

Si bien desde un punto de vista estrictamente pragmático, los resultados de este sistema podrían haberse evaluado oportunamente como positivos en términos de eficacia, los aranceles han sufrido diversas modificaciones (Resol. 1513/1993 M.J., Res. 249/1994, Res. M.J y D.H. 396/2002, Res. M.J y D.H. 1981/2012), dando lugar a un aumento de gastos para el comprador y un correlativo ingreso para los ingresos de los encargados de registros

IMPACTO DE LA REFORMA EN ASPECTOS PRESUPUESTARIOS

Actualmente, las sumas recaudadas por los trámites de registración automotor, motos y máquinas agrícolas, del año 2022 ascendió a \$ 60.000 millones y el año 2021 \$ 48.000 millones. Sin duda, estamos ante uno más de los casos en los cuales, el Estado es el principal empleador "en negro", y se hace necesario ordenarlo.

En el Ministerio de Seguridad de la Nación se pagan a más de 700 empleados por Contrato Marco, mediante incentivos por un total de \$ 88 millones /mes, \$ 1.056 millones, y por contratos aparte se pagan 358 sueldos más por un total de \$ 72 millones/mes, \$ 864 millones al año.

El Ministerio de Justicia y DD HH de la Nación se pagan incentivos y sueldos a más de 4.000 empleados.

El fondo de ACARA hoy está quebrado y no puede pagar ni incentivos ni sueldos referidos. Celebro que a partir de diciembre de 2024, por iniciativa del Poder Ejecutivo Nacional, ACARA ya no pueda contratar ni pagar incentivos.

De todo lo que se recauda en los Registros, sólo entre el 20 % y el 30% va al Estado y de ese monto ACARA percibe entre el 3 y 5%.

Hoy 51% de los Registros se encuentran intervenidos, so pretexto de auditorias, generalmente, relacionadas con los cambios de gestión y la habilitación de nuevos concursos se desplaza a los que fueron nombrados de otro gobierno.

Sin duda, hay una situación en la cual se debe poner ORDEN y proponer el uso de un sistema que priorice el bienestar de la gente.

Un solo arancel de primer registro y pago de patente anual.

El costo para el ciudadano no debe superar el 1 % del valor del automotor.

No es posible continuar con un sistema que sólo beneficia a los particulares responsables de los Registros en perjuicio del Estado y de la gente.

En cuanto al impacto del personal de los Registros Automotores, quienes resultan personal dependiente de sus Encargados, debemos tener en cuenta que en promedio cuentan con dos

empleados promedio por Registro Seccional. Como ocurre en circunstancias actuales en diversos sectores de la economía y actividades profesionales con la enorme influencia de la inteligencia artificial se presenta una realidad de acomodarse a las demandas de distintas demandas de trabajo. Sin duda, no podemos dejar de priorizar el interés de los 46 millones de argentinos sobre el privilegio e interés de un mínimo sector.

UN SOLO ARANCEL DE PRIMER REGISTRO Y PAGO DE PATENTE ANUAL.

El costo para el ciudadano no debe superar el 1,5 % del valor del automotor.

No es posible continuar con un sistema que sólo beneficia a los particulares responsables de los Registros en perjuicio del Estado y de la gente.

La mejor propuesta es modificar todo el régimen, acomodando el personal idóneo que se pueda en un área especial dentro de los Registros Civiles locales y analizar los impactos económicos con el aspecto tributario.

COMPARATIVA DE REGIMENES DE OTROS PAISES

A continuación, se presenta un cuadro con el resumen de la cantidad de trámites exigidos para tramitar la transferencia de un auto usado en cada país, indicando si el mismo es digital o presencial, la jurisdicción de la que depende, su costo en dólares y la duración total del proceso de transferencia.

País	Trámites		Jurisdicciones			Inversión	
	Online	Presencial	Gob. Nacional	Gob. Subnacional (provincias)	Org. Privado	Costo (US\$)	Tiempo (Días)
Argentina	8	3	5	6	0	1123	20
Chile	5	0	3	1	1	344	15-21
Colombia	2	7	1	4	3	225	20
México	0	3	0	4	0	178	15
Perú	6	1	5	1	1	122	20

En Argentina, el país con mayores costos de la región

- IMPUESTO DE SELLOS 3% VALOR DEL AUTO;
- ARANCEL DE TRANSFERENCIA 1,5 % DEL VALOR DE AUTO NACIONAL Y 2% DE LOS IMPORTADOS;
- TODOS LOS DEMÁS ARANCELES (FORMULARIOS) POR UN TOTAL DEL 0,5% AL 1 % DEL VALOR DEL AUTO;

IMPUESTOS DE AUTOS OK : En Argentina son del 45% más caros que en Chile. Brasil los bajó de 35% a 17 %.-

ELIMINACION DE REQUISITOS

La modificación del sistema de registración automotor y la creación de un **Registro Único Nacional Digital (RUNDA)**, contiene además la simplificación y eliminación de algunos requisitos que a lo largo de los años se fueron agregando, como condición para hacer efectivo el trámite de inscripción inicial o transferencia de usados, que si bien fueron pensados como herramientas de prevención de siniestros o de delitos, pesan sobre los costos de tramitación y trasladan al ciudadano la ineficiencia del Estado que debería ser con su poder de policía, quien procurara que las acciones que se pretende prevenir o evitar que no se lleven a cabo.

Por otra parte, la verificación técnica vehicular se creó con el objeto de determinar si un vehículo cuenta con las condiciones mínimas que garanticen tu propia seguridad, la de quienes transporta y la de los usuarios de la vía pública. Está sobradamente probado estadísticamente que, a partir de la modernización del parque automotor, los siniestros viales se producen: 1º) en su mayor porcentaje por fallas humanas, 2º) otro porcentaje por el estado de caminos y rutas y 3º) en menor medida, dependen de un desperfecto técnico del vehículo. El 95% de las causas de siniestros viales tienen una causa que nada tiene que ver con estado técnico del automotor.

Por tal motivo, se propone que la revisión técnica, actual VTV sea reemplazado por un único trámite a realizarse en talleres oficiales de cada marca, como se encuentra previsto en el ordenamiento jurídico de su creación, al momento de efectuarse los respectivos service mecánicos cada dos años a partir de los 60.000 km , a cuyo efecto se celebrarán con los mismos convenios que correspondan. El costo de dicha verificación no podrá exceder el 1% del costo del service que certificará el taller. Esa verificación deberá detallar el estado de seguridad del vehículo y la no emisión de gases contaminantes.

VENTAJAS DEL PROYECTO. POR QUÉ ESTE SISTEMA

Un nuevo Estado; un cambio de paradigma para los usuarios y los empleados en una sociedad cada vez más exigente de servicios eficientes, dinámicos y certeros. En los últimos años hemos visto incrementarse exponencialmente la cantidad de usuarios de internet; ello debido a las nuevas tecnologías, a la ampliación de cobertura en diferentes regiones del país del servicio por distintos prestadores, y el menor costo de los dispositivos para acceder.

En su oportunidad, las nuevas tecnologías, las necesidades sanitarias y la modernización de los procesos, fueron incrementado de manera exponencial los Trámites a Distancia, en la mayoría de las reparticiones de la Administración Central, los Organismos Descentralizados y las Entidades Autárquicas en los tres niveles del Estado.

En igual sentido, se han desarrollado todas aquellas acciones que permiten promover la interoperabilidad e integración de los sistemas de gestión, con el fin de mejorar el control y la eficiencia, la transversalidad de los datos, para que el ciudadano no necesite aportar información que ya se encuentra en la base de datos actuales de la administración.

Todo ello sin olvidar, el permanente compromiso asumido por el Estado, de desarrollar servicios en línea para los usuarios, cada vez más personalizados, flexibles y trazables, apoyados en criterios de accesibilidad.

Si bien puede entenderse como una desventaja de desarticular toda esta estructura existe una realidad que nos impone adaptarnos a una modernidad del siglo como relaciona IA nos desafían a apartarnos como sociedad a la indispensable utilización de la tecnología para el verificado

QUE SE PROPONE DEROGAR Y MODIFICAR. NUEVO REGIMEN

El proyecto propuesto, va a beneficiar a los millones de argentinos que realizan trámites de inscripción y transferencias de automotores, camiones, tractores para semirremolque, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, microómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aun cuando no estuvieran carrozados, las maquinarias agrícolas incluídas, tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales e industriales, motovehículos y todas aquellas que se autopropulsen.

Que la solución propuesta, se basa fundamentalmente en la autogestión, reducción de costos para los usuarios, celeridad del trámite y evitar intermediaciones.

Con la puesta en marcha del sistema se ordena cuentas y el sistema impositivo, evitando la configuración del hecho imponible de instrumentaciones que justifique sellados.

Esto ha sido un avance en materia de suscripción de documentos digitales a distancia, razón que motivó a que a partir de noviembre de 2023 comenzaron en forma parcial realizarse la presentación, pago y gestión del trámite de Inscripción Inicial de automotores de manera remota, es decir, sin la necesidad de que concurra a una Oficina Registral, quedando vigentes un sin fin de presentaciones personales, en convivencia con el sistema digital.

Ha comenzado un nuevo camino en la modernización y centralización del trámite, todo en una pantalla que por ahora es una sección dentro del sitio web de la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad Automotor (DNRPA), pero que en el futuro será una aplicación.

Este innovador avance, hace a la necesidad de una reestructuración de Régimen implementado por Decreto ordenatorio 1114/97, a partir de la creación de un **Registro Unico Nacional y Digital**

de Inscripción, Registración, Patentamiento Transferencias, para el Régimen Jurídico del Automotor, tanto para vehículos 0 km, como para usados.

Finalmente, para hacer factible la transición ordenada hacia el nuevo sistema se propone un límite de tiempo máximo de 12 meses. Se tiene en cuenta que la Administración Pública Nacional ya cuenta con las herramientas tecnológicas, que posee la Dirección Nacional de Propiedad Automotor, asimismo, ya existen las bases de datos suficiente para el logro del objetivo registral.

Para lograr el ordenamiento normativo y en definitiva el objetivo propuesto, se requiere de acciones secuenciales. Terminar con el nefasto sistema vigente hace más de 60 años, requiere en primer término, la digitalización total de los legajos existentes a fin de poder incorporar los datos a la plataforma adecuada. Disponer de esta aplicación tecnológica con acceso a todas las bases de datos indispensables, y la aplicación de este marco legal para hacer posible la transacción, sin intermediación alguna, para lograr finalmente la desvinculación de ACARA y el cierre definitivo de los Registros Automotores Regionales y la autosuficiencia del trámite entre particulares, como en cualquier país del mundo.

Es por todos los motivos expuestos anteriormente que solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de Ley.-

VÁSQUEZ, PATRICIA MARÍA
DIPUTADA DE LA NACIÓN