

Barranquilla, noviembre 28 de 2025.



**Doctor
FEDERICO UCRÓS FERNÁNDEZ
Presidente de la Asamblea Departamental**

E. S. D.

Cordial saludo,

**Asunto: Informe de Ponencia para segundo debate Proyecto de Ordenanza N°0036
“POR MEDIO DE LA CUAL SE EXPIDEN NORMAS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS INGRESOS DEL
INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLANTICO”.**

ANTECEDENTES Y TRÁMITES.

El proyecto de ordenanza fue radicado ante la Secretaría General de la Corporación el día 4 de noviembre de 2.025.

Cumpliendo con lo señalado en el artículo 102 de ley 2200 de 2022, que dispone “El proyecto, las ponencias y los informes de los ponentes serán publicados en la gaceta oficial del departamento o de la asamblea o en la página web respectiva. Mientras la citada publicación no se haya realizado, no se podrá dar el debate respectivo”, se deja constancia por secretario general que el proyecto se publicó en la página web el día 4 de noviembre de 2.025.

El proyecto fue asignado por el Presidente de la Comisión de presupuesto para su estudio y ponencia al Diputado **HARRY CANEDO ACOSTA**

UNIDAD TEMÁTICA.

El artículo 96 de la ley 2200 de 2022 ordena:

Artículo 96. Unidad temática. Todo proyecto de ordenanza debe referirse a una misma materia. Serán inadmisibles las disposiciones que no se relacionan con la misma temática. Se deja constancia del cumplimiento de este requisito para iniciar el trámite.

1. FUNDAMENTOS LEGALES.

- Constitución Política de Colombia Artículo 300 numeral 9
- Ley 2200 de 2022
- Ordenanza 570 de 2022
- Decreto Ley 1222 de 1986 artículo 62 numeral 1 y 15,
- Ordenanza 0087 de 199



1. CONSIDERACIONES

1.1. RECUPERACIÓN DE CARTERA EN CONDICIONES ESPECIALES DE PAGO POR CONCEPTO DE INTERESES DE MORA SOBRE LA CARTERA DE LAS CONTRAVENCIONES AL CODIGO DE TRANSITO.

1.1.1 FUNDAMENTOS JURÍDICOS

El Instituto de Transito del Atlántico es un establecimiento público descentralizado del orden departamental, con autonomía administrativa y patrimonio independiente, creado mediante ordenanza No 002 de 1.977. El cual tiene como misión registrar los servicios de tránsito con Celeridad, Transparencia, Calidad y Crear una Cultura en Educación y Seguridad Vial en el Departamento del Atlántico.

Actualmente, ocho (8) municipios del Atlántico cuentan con organismos de tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte, los cuales ejercen de manera autónoma las funciones relacionadas con la regulación, control, sanción y administración del tránsito en sus respectivas jurisdicciones. Estos municipios son: Barranquilla (Distrito Especial), Soledad, Malambo, Puerto Colombia, Galapa, Sabanalarga, Sabanagrande, Baranoa (a través del Tránsito del Atlántico, con sede operativa).

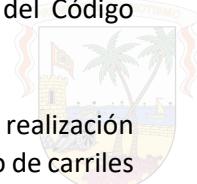
El Instituto de Tránsito del Atlántico (ITA) ejerce funciones como autoridad de tránsito departamental en aquellos municipios que no cuentan con organismos de tránsito habilitados. Actualmente, el ITA tiene competencia en 15 municipios, donde cumple con las siguientes funciones: control operativo del tránsito (vigilancia, operativos, campañas de seguridad vial), expedición y renovación de documentos de tránsito, gestión del recaudo por derechos de tránsito, proceso sancionatorio por infracciones, implementación de programas de educación y cultura vial.

Las contravenciones al Código Nacional de Tránsito, establecido en la Ley 769 de 2002, representan una de las principales causas de accidentalidad y caos vial en Colombia. A pesar de que dicho código regula de manera clara y detallada el comportamiento que deben tener los actores viales —conductores, peatones, pasajeros y autoridades—, son frecuentes las violaciones a estas normas, lo que evidencia una problemática profunda tanto a nivel individual como estructural.

Las infracciones o violaciones a las normas de tránsito se generan por diversas causas que involucran factores individuales, sociales, educativos y estructurales. Una de las razones más recurrentes es el desconocimiento de la normatividad vigente. A pesar de que la ley exige que los conductores cuenten con una formación teórica y práctica para la obtención de la licencia de conducción, se observa que muchos ciudadanos no poseen el dominio adecuado de las señales, reglas de prioridad o normas básicas de comportamiento en la vía. Esto deriva en acciones que, aunque puedan parecer menores, constituyen infracciones sancionadas por el artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

Del mismo modo, se evidencia una falta de cultura vial y de respeto por la norma, reflejada en comportamientos como el exceso de velocidad, el irrespeto a las señales de tránsito, el uso del

teléfono móvil al conducir o la conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas. Tales conductas vulneran el principio de seguridad vial consagrado en el artículo 3 del Código Nacional de Tránsito.



ASAMBLEA
DEL ATLÁNTICO

Construyendo entre Todos

A ello se suman infracciones derivadas de la imprudencia o del afán cotidiano, como la realización de maniobras prohibidas, el estacionamiento en lugares no autorizados o el uso indebido de carriles preferenciales, acciones que afectan la movilidad y aumentan el riesgo de siniestros viales.

Por otra parte, la deficiente infraestructura vial y la falta de control y vigilancia efectiva en determinados sectores facilitan el incumplimiento de la normatividad. En este sentido, el ITA trabaja permanentemente en el fortalecimiento de los mecanismos de control, la mejora de la señalización y la promoción de la educación vial, en articulación con las autoridades locales y nacionales.

Cabe destacar que el fin esencial de las sanciones no es el recaudo económico, sino la corrección de comportamientos y la preservación de la vida. La sanción debe tener un carácter pedagógico y preventivo, sustentado en una cultura de legalidad, respeto y conciencia ciudadana. Los recursos obtenidos por concepto de multas de tránsito se destinan al fortalecimiento de la educación y prevención vial, la mejora de la infraestructura y señalización, el control y vigilancia, las mejoras tecnológicas y la atención al ciudadano, conforme a lo establecido por la Ley 769 de 2002 y sus normas complementarias.

Ley 769 de 2002 determina las competencias de las autoridades locales en materia de tránsito, siempre respetando la jerarquía normativa y sin modificar sanciones principales. Circular Conjunta MT-ST-20221300000277 de 2022, que aclara que alcaldes pueden tomar medidas administrativas para el ordenamiento del tránsito, pero no dictar normas permanentes que modifiquen el Código Nacional de Tránsito.

En este contexto, resulta necesario implementar medidas que faciliten el cumplimiento de las obligaciones por parte de los deudores, mediante la aplicación de condiciones especiales de pago, orientadas a la reducción de intereses moratorios. Esta estrategia busca incentivar el pago del capital adeudado, fortalecer el recaudo institucional y ofrecer una alternativa solidaria para los infractores, especialmente en el marco de la actual coyuntura económica que atraviesa el país.

Expertos en materia económica han coincidido en que, 2024 fue complejo, lleno de contrastes, incierto y con grandes retos para el país, las empresas, los hogares y la sociedad en general. Aunque el año termina con una leve recuperación, que es positiva, seguimos muy por debajo de nuestro potencial; el mayor logro fue controlar la inflación llevándola a niveles del 5%. Económicamente, la mayor preocupación está en el tema fiscal, con un déficit alto, el gasto desbordado, baja ejecución, un presupuesto que no responde a la realidad económica, una deuda en ascenso y el riesgo latente de no cumplir con la regla fiscal. Por esto, los mercados mantienen alta volatilidad.

La mayor preocupación desde la demanda está en la inversión productiva, la cual registró tasas negativas durante 5 trimestres consecutivos y solamente en los últimos meses empieza a revertirse. La productividad de la economía y del trabajo solo se aumentan con significativos crecimientos en la inversión.



LEA
TODOS
LOS TÍOS

Más allá de las diferencias políticas de corto plazo es indispensable retomar una ambiciosa estrategia de mediano y largo plazo que vaya más allá de una reactivación, que piense en el desarrollo del país y nos dé una visión de futuro trascendiendo los gobiernos y que realmente nos inserte en la economía global. Es tiempo de dinamizar las agendas de largo plazo, el desarrollo requiere de trabajar con visión. En este nuevo escenario, Colombia debe explorar una estrategia que le permita posicionarse mejor en el nuevo mundo comercial. La competitividad debe ser parte de nuestra agenda, también lo debe ser una estrategia de crecimiento de largo plazo y evaluar reformas estructurales que realmente resuelvan los problemas del país y nos proyecten al futuro.

El bajo crecimiento impacta el mercado laboral. Si bien se generaron algunos puestos de trabajo, la creación de empleo se ha desacelerado y la tasa de informalidad lleva a que 6 de cada 10 trabajadores colombianos estén en la informalidad.

La seguridad es gran preocupación de los hogares, empresas y la actividad económica en general. Diferentes indicadores, detectan un aumento en homicidios, extorsiones, enfrentamientos entre grupos armados. También son cada vez más frecuentes los temas asociados a la ciberseguridad.

Como vemos, son múltiples las preocupaciones que enfrenta el país en la actualidad: las finanzas públicas están descuadradas, el sector energético presenta grandes dificultades, la salud de los colombianos está en riesgo y enfrentamos grandes problemas de seguridad, con el agravante, que no se ven decisiones oportunas para afrontar esta retante coyuntura. Esto es lo que podríamos llamar incertidumbre.¹

Gran afectación se ha dado igualmente con la no asignación de presupuesto y definición de condiciones razonables para la asignación de subsidios, la puesta en marcha de proyectos de infraestructura y condiciones para generar confianza en el sector empresarial en términos regulatorios, generar empleo y reducir la informalidad laboral.

Este panorama se traduce en una alta incertidumbre que ha impactado la actividad económica, las decisiones de inversión e incluso, las decisiones de gasto de los hogares y, por ende, la capacidad de pago de los infractores, que les impide pagar los impuestos, tasas, multas y contribuciones del Departamento, sobre todo, aquellas que presentan elevadas sanciones e intereses moratorios.

En concordancia con el análisis antes expuesto, las condiciones especiales de pago que se proponen por parte del Instituto de Tránsito del Atlántico, buscan el pago y son una alternativa extraordinaria que sirve para la recuperación y saneamiento de la cartera y para la reactivación económica del territorio atlanticense. Al revisar la determinación de la Corte Constitucional de la competencia que tienen las entidades para restablecer una medida similar, es preciso tener en cuenta que en Sentencia C-883 de 2013 refiriéndose a estas formas alternativas de pago la Corte ha dicho que:

"Con independencia de la denominación que en cada caso adopten, se está en presencia de una amnistía tributaria cuando, ante el incumplimiento de obligaciones tributarias, se introducen medidas ya sea para condonar, de manera total o parcial, dicha obligación, o bien para inhibir o atenuar las consecuencias adversas (investigaciones, liquidaciones, sanciones), derivadas de tal incumplimiento. Estas medidas buscan generar un incentivo para que el contribuyente moroso se ponga al día con sus obligaciones y ajuste su situación fiscal a la realidad. Es por ello que, aunque en la mayoría de sus pronunciamientos sobre el tema las expresiones "amnistía" y "saneamiento" han sido entendidas como sinónimos, en otras la Corte ha precisado que las amnistías tributarias constituyen un instrumento de

¹ Fuente: Andi – Balance 2024 Perspectivas 2025

saneamiento fiscal, en tanto a través de aquellas se busca regularizar la situación de quienes se encuentran por fuera de la norma.

(...)

Según la decisión proferida dentro del expediente RE 312 Sentencia C-488 de octubre 15 de 2020 mediante la cual fue declarado inexequible el Artículo 7 del Decreto 678 de 2020; entre los argumentos de la Corte Constitucional están:

"1.5. Por el contrario, la Corte resolvió declarar la inexequibilidad de los artículos 6 y 7 del Decreto 678 tras verificar que las estrategias de recaudo tributario de que trataban dichas disposiciones pertenecían al fuero de autonomía de las respectivas entidades territoriales, por lo que ambos artículos reprobarían los juicios de necesidad y de no contradicción con la Constitución."

Como se observa, la decisión de la Corte no fue tomada porque la medida en su contenido fuera contraria a la Constitución por ser violatoria del principio de equidad tributaria, con lo cual se entiende que la Corte Constitucional continua en línea con la tesis de aprobación de este tipo de medidas tal como lo ha expresado en sentencias anteriores C-883 de 2013 y C-060 de 2018; en esta última especialmente lo que resalta es que las medidas sean adoptadas en el marco de condiciones excepcionales para que encuentren justificación, y con la sentencia C-488 deja claro que, en tratándose de rentas de propiedad de los entes territoriales, es a los respectivos concejos/asambleas a los que les compete la adopción de dichas medidas.

También es de mencionar que, en lo que hace referencia a los ciudadanos, el artículo 95 numeral 9 de la Constitución dispone que el ejercicio de los derechos y libertades reconocidos implica responsabilidades y entre ellas se encuentra "*contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de los conceptos de justicia y equidad*".

De igual manera, el artículo 338 de la Constitución Política dispone que, en tiempo de paz, solamente el Congreso, las Asambleas departamentales y los Concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. Por ello, la ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.

En lo que se refiere a la función de las Asambleas, el numeral 4 del artículo 300 de la Constitución Política, establece:

"Decretar, de conformidad con la Ley, los tributos y contribuciones necesarios para el cumplimiento de las funciones departamentales."

Y el artículo 294 otorga a los entes territoriales la facultad de conceder tratamientos preferenciales en relación con los tributos de su propiedad.

1.1.1. FUNDAMENTOS FÁCTICOS

Con una trayectoria de más de 47 años de funcionamiento, el ITA se ha consolidado como la autoridad departamental encargada de la regulación, control y gestión de la movilidad en los municipios bajo su jurisdicción.

Actualmente, el Instituto cuenta con trece (13) dispositivos electrónicos de detección automática de infracciones y nueve (9) agentes de tránsito debidamente acreditados, quienes desarrollan labores de control operativo y imposición de comparendos en el territorio departamental.

No obstante, el análisis histórico del comportamiento del recaudo evidencia que la efectividad en la recuperación de cartera no supera el treinta por ciento (30%) anual, lo cual representa un desafío significativo para la sostenibilidad financiera y operativa de la entidad. Esta situación refleja la necesidad de implementar estrategias administrativas especiales orientadas a incentivar el pago voluntario, fortalecer la eficiencia del cobro y promover una mayor corresponsabilidad ciudadana frente al cumplimiento de las obligaciones derivadas de infracciones de tránsito.

A continuación, se presenta la distribución de la cartera por concepto de multas derivadas de comparendos electrónicos y comparendos físicos, clasificada por vigencia:

Tabla No 1. Cartera comparendos electrónicos por vigencia

Año	Cantidad	Valor	% Participación
2019	4.688	3.682.529.682	6%
2020	7.484	5.493.043.935	9%
2021	7.540	5.576.679.394	9%
2022	6.880	4.793.038.051	8%
2023	16.496	11.121.422.225	18%
2024	46.814	31.534.588.926	51%
TOTAL	89902	62.201.302.213	100%

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

Tabla No 2. Cartera comparendos físicos por vigencia

Vigencia	Cantidad	Valor	% Participación
2019	12417	11.209.983.199	27%
2020	7716	6.613.034.529	16%
2021	8087	6.200.173.967	15%
2022	8438	6.517.936.649	16%
2023	7884	6.475.086.426	15%
2024	6597	4.987.916.284	12%
TOTAL	51139	42.004.131.054	100%

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

En la siguiente tabla se detalla el recaudo por concepto de multas derivadas de comparendos electrónicos y comparendos físicos durante los años 2020 a 2024. Como se observa, en el 2020 a pesar de la pandemia y la aplicación de descuentos sobre el capital, el recaudo alcanzó un alto nivel de ejecución (97%). Esto evidencia que los incentivos del Decreto 678 motivaron a los infractores a ponerse al día, lo que permitió mantener un nivel de recaudo cercano a la meta presupuestal.



Durante el 2021 continuaron los beneficios hasta el 31 de mayo. El porcentaje de ejecución (91%) muestra una disminución respecto al año anterior, aunque el valor recaudado se incrementó 10,1% asociado a los beneficios otorgados y a la recuperación económica posterior a las restricciones de la pandemia de COVID-19.

En 2022 una vez finalizados los beneficios del Decreto 678, se observa una recuperación en el recaudo, con ejecución del 96%. Esto refleja un retorno a la normalidad financiera y una mayor efectividad en los procesos de cobro. La tendencia al alza sugiere también una mejor cultura de pago derivada de las facilidades anteriores.

En 2023 se logra superar la meta presupuestada, alcanzando 101% de ejecución. Sin embargo, el valor recaudado disminuyó en un 10,8 %, atribuidos al cierre de la sede operativa de Sabanagrande, luego de que la Secretaría de Tránsito de ese municipio fuera habilitada como organismo de tránsito categoría A. Este hecho redujo el alcance operativo y, por tanto, los ingresos percibidos por este concepto.

El año 2024 presenta el mayor nivel de recaudo del quinquenio, superando ampliamente la meta (118%). Esto puede interpretarse como resultado de: La actualización tecnológica de los dispositivos electrónicos, lo que permitió mejorar la eficiencia de los controles y aumentar el número de imposiciones, y en consecuencia el recaudo.

Tabla No 3. Recaudo por comparendos 2020 – 2024.

AÑO	PRESUPUESTADO	RECAUDADO	%EJECUCION
2020	13.100.000.000	12.674.347.986	97%
2021	15.278.743.370	13.951.939.576	91%
2022	15.106.946.168	14.504.096.258	96%
2023	12.765.346.272	12.930.687.926	101%
2024	12.871.665.735	15.248.396.338	118%

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

Durante el periodo 2020–2024, el promedio mensual de recaudo muestra una tendencia positiva, con un crecimiento sostenido entre 2020 y 2022, una leve disminución en 2023 y una recuperación significativa en 2024, año en el cual se registra el valor más alto del quinquenio. En términos generales, el promedio mensual pasó de \$1.056 millones en 2020 a \$1.271 millones en 2024.

Tabla No 4. Promedio mensual de recaudo 2020 – 2024.

AÑO	RECAUDADO
2020	1.056.195.666
2021	1.162.661.631
2022	1.208.674.688

2023	1.077.557.327
2024	1.270.699.695

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera



A corte del 31 de diciembre de 2024, la cartera total por concepto de multas derivadas de comparendos electrónicos y comparendos físicos asciende a Ciento Cuatro Mil Doscientos Cinco Millones Cuatrocientos Treinta y Tres Mil Doscientos Sesenta y Siete Pesos M/L (\$104.205.433.267,00), discriminados en capital e intereses por vigencia, como se muestra a continuación:

Tabla No 5. Cartera de Contravenciones al Código de Tránsito Capital e Intereses

Vigencia	Capital	Intereses
2019	8.604.796.218	6.287.716.663
2020	7.756.597.538	4.349.480.926
2021	8.051.991.920	3.724.861.441
2022	8.375.390.288	2.935.584.412
2023	14.636.728.704	2.959.779.947
2024	33.810.688.298	2.711.816.912
TOTAL	81.236.192.966	22.969.240.301

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

De este total, \$81.236.192.966 corresponden a capital, y \$22.969.240.301 a intereses de mora, lo que representa el 22% de total. Esta proporción refleja un crecimiento significativo de los intereses acumulados por el no pago oportuno de las obligaciones por parte de los infractores, lo cual representa un reto importante para el saneamiento de cartera y la efectividad de los procesos de recaudo.

Tabla No 6. Resumen de composición de la cartera

Concepto	Valor	Participación
Capital	81.236.192.966	78%
Interés	22.969.240.301	22%
TOTAL	104.205.433.267	100%

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

Se ha observado que únicamente en los períodos en los cuales se han implementado beneficios o alivios para los deudores, se han logrado aumentos significativos en los recaudos por concepto de contravenciones al código de tránsito.

Estas cifras ponen en evidencia la necesidad de adoptar medidas que alivien la carga sancionatoria, facilitando que los ciudadanos se pongan al día con sus obligaciones.

Es notable la gestión lograda en el curso de esta administración en cuanto a la determinación de la obligación de los infractores de las contravenciones código de tránsito administrados por el Instituto a través de la aplicación de los procedimientos tributarios que han permitido la consolidación de obligaciones firmes y ejecutoriadas que han pasado a la etapa de cobro coactivo y están siendo



objeto de medidas cautelares de embargo contra los deudores renuentes a pagar, mecanismos éstos que han permitido a la administración recuperar una parte de la cartera; sin embargo, se tiene que aún subsiste un enorme rubro de cartera y obligaciones que se vuelven en ocasiones casi de nulo recaudo ante la iliquidez de los infractores.

En vigencia del Decreto-ley 678 de 2020, mediante la cual el Gobierno Nacional autorizó condiciones especiales de pago del capital y los intereses moratorios de las vigencias 2019 y anteriores (de mayo 2020 a mayo 2021), el ingreso por concepto de contravenciones al código de tránsito, se incrementó en un 172%. Veamos el detalle:

Promedio recaudo sin descuento	\$ 882
Promedio recaudo con descuento	\$ 1.517
Diferencia \$	\$ 635
Diferencia %	172%

Las cifras demuestran cómo esta clase de medidas excepcionales incentivan al infractor a ponerse al día con sus obligaciones tributarias, y en una relación costo beneficio para el Instituto, permiten recuperar deudas que en muchas ocasiones son de difícil recaudo, de manera tal que existe un beneficio reciproco en donde el infractor paga un menor valor al exigible producto de la reducción de los valores sancionatorios, y en el otro extremo el Instituto recauda ingresos de difícil cobro a un menor costo administrativo y operativo.

Se hace necesario aplicar medidas para permitir que más infractores cumplan con sus obligaciones pendientes a través de una condición especial de pago reduciendo intereses, para asegurar el recaudo del capital y reducir la carga sancionatoria como una medida extraordinaria pero colaborativa para los infractores en tiempos de crisis económica.

La administración, con la finalidad de propiciar la optimización en el recaudo de la cartera vencida de las contravenciones al código de tránsito considera que una medida necesaria y asertiva es conceder a los infractores omisos la posibilidad de la reducción transitoria de los intereses moratorios, siempre que se realice el pago de forma conjunta de la totalidad del capital adeudado.

Con lo anterior, se pretende incentivar a los infractores para que se pongan al día en el cumplimiento de sus obligaciones y adicionalmente que desde la Administración se consigan recursos adicionales para el cumplimiento de las metas del Plan del Desarrollo.

Ante la coyuntura económica global, se hace necesario adoptar medidas que se nivelen con la realidad económica del país y estos descuentos en los intereses sin duda es una de ellas, en la medida en que promueve el pago de aquellos infractores que se encuentren en mora al encontrar una obligación menos onerosa y proporcional al valor que le corresponde pagar la tasa.

En ese contexto constitucional y legal esta propuesta incluye un artículo con el cual se propone una fórmula de recuperación de cartera concediendo a favor de los infractores omisos unas condiciones especiales de las contravenciones al código de tránsito por el Instituto de Transito del Atlántico, con

el fin de establecer medidas que faciliten el pago de las obligaciones vencidas en este periodo de crisis económica que permitan generar la liquidez que la administración necesita para su atención y los compromisos propios del Plan de Desarrollo.

Para el efecto se propone el siguiente texto:

Artículo xx. Condiciones especiales de pago. Los responsables del pago de las contravenciones al código de tránsito administrados por Instituto de tránsito del Atlántico que adeuden obligaciones del año 2024 y anteriores, podrán:

- Pagar el 100% de capital y el 0% de intereses, entre la fecha de entrada en vigencia de la presente ordenanza y el 29 de diciembre de 2025;

Parágrafo 1. Las medidas se extienden a aquellas obligaciones que se encuentren en discusión en sede administrativa y judicial, y su aplicación dará lugar a la terminación de los respectivos procesos.

Parágrafo 2. A los acuerdos de pago suscritos antes de entrar en vigencia la presente ordenanza, podrán aplicársele las condiciones especiales de pago aquí previstas, sobre el saldo insoluto existente al momento de la presentación de la solicitud de aplicación de la medida por parte del responsable del pago.

Parágrafo 3. Para acogerse a los beneficios descritos los comparendos físicos y electrónicos deben estar sancionados, a través de acto administrativo claro, expreso y legible, derivado del proceso contravencional.

Parágrafo 4. Las costas y expensas CAUSADAS no forman parte de los beneficios concedidos, por lo que deberán ser asumidas por el deudor.

2. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL

Respecto al impacto fiscal de la presente iniciativa se analiza que Ley 819 en su artículo 7, dispone:

"Artículo 7. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

(...)".

En concordancia con lo previsto en la precitada norma, se considera que la presente iniciativa antes que impactar negativamente el recaudo de los tributos administrados por el Instituto de Tránsito del Atlántico, lo que busca es incentivar al infractor a ponerse al día con sus obligaciones y, en una relación costo beneficio para el Instituto, permite recuperar deudas que en muchas ocasiones son

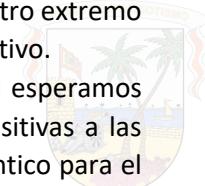


de imposible recaudo, de manera tal que existe un beneficio recíproco en donde el infractor paga un menor valor exigible producto de la reducción de los valores sancionatorios y en el otro extremo el Instituto captura ingresos de difícil recaudo a un menor costo administrativo y operativo.

En consideración de lo anterior, presento a la H. Asamblea esta iniciativa con la cual esperamos continuar aportando a la recuperación de nuestra región, ajustando las cargas impositivas a las nuevas realidades y retos, que permitan fortalecer nuestro territorio y hacer un “Atlántico para el mundo”.

Proposición

En mérito de lo expuesto, la comisión de Hacienda, Presupuesto y Crédito Público de la Honorable Asamblea Departamental del Atlántico, se somete el informe de ponencia para segundo debate al proyecto de ordenanza **“POR MEDIO DE LA CUAL SE EXPIDEN NORMAS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS INGRESOS DEL INSTITUTO DE TRÁNSITO DEL ATLÁNTICO”**



ASAMBLEA
DEL ATLÁNTICO
Construyendo entre Todos

COMISIÓN DE HACIENDA PRESUPUESTO Y CRÉDITO PÚBLICO 2025

ESTEFANO GONZALEZ DIAZGRANADOS
Presidente de la Comisión de presupuesto

CAMILO TORRES VILLALBA

GONZALO DIMAS BAUTE GONZALEZ

MERLY MIRANDA BENAVIDES

HARRY CANEDO ACOSTA
ponente

ISABELLA PULGAR MOTA

ALEJANDRA MORENO ASTWOOD

ASAMBLEA
DEL ATLÁNTICO
Construyendo entre Todos



ORDENANZA

"Por medio de la cual se expiden normas para el fortalecimiento de los ingresos del Instituto de Tránsito del Atlántico"

LA ASAMBLEA DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO en uso de sus facultades Constitucionales y legales en especial las conferidas por la Constitución Nacional artículo 300 numeral 9, Decreto Ley 1222 de 1986 artículo 62 numeral 1 y 15,

ORDENA:

Artículo primero. Condiciones especiales de pago. Los responsables del pago de las contravenciones al código de tránsito administrados por Instituto de tránsito del Atlántico que adeuden obligaciones del año 2024 y anteriores, podrán:

- Pagar el 100% de capital y el 0% de intereses, entre la fecha de entrada en vigencia de la presente ordenanza y el 29 de diciembre de 2025;

Parágrafo 1. Las medidas se extienden a aquellas obligaciones que se encuentren en discusión en sede administrativa y judicial, y su aplicación dará lugar a la terminación de los respectivos procesos.

Parágrafo 2. A los acuerdos de pago suscritos antes de entrar en vigencia la presente ordenanza, podrán aplicársele las condiciones especiales de pago aquí previstas, sobre el saldo insoluto existente al momento de la presentación de la solicitud de aplicación de la medida por parte del responsable del pago.

Parágrafo 3. Para acogerse a los beneficios descritos los comparendos físicos y electrónicos deben estar sancionados, a través de acto administrativo claro, expreso y legible, derivado del proceso contravencional.

Parágrafo 4. Las costas y expensas CAUSADAS no forman parte de los beneficios concedidos, por lo que deberán ser asumidas por el deudor.

Artículo segundo. Vigencia y derogatorias. La presente ordenanza rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Barranquilla, a los