

Barranquilla D.E.I. y P, junio de 2026

Doctor
ESTEFANO GONZALEZ DIAZGRANADOS
Presidente
ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL ATLÁNTICO
Ciudad.-

Asunto: Exposición de motivos del proyecto de ordenanza departamental “**POR MEDIO DE LA CUAL SE EXPIDEN NORMAS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS INGRESOS DEL INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLANTICO**”.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Diputados:

Me permito someter a consideración de la Honorable Asamblea Departamental del Atlántico el proyecto de ordenanza “**POR MEDIO DE LA CUAL SE EXPIDEN NORMAS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS INGRESOS DEL INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLANTICO**”.

La presente iniciativa tiene como objetivo adoptar medidas que permitan alivios a aquellos sujetos pasivos de las contravenciones al código de tránsito administrada por el Instituto de Transito del Atlántico que se encuentran omisos en su deber de pagar, mediante el otorgamiento de una condición especial de pago, reduciendo intereses que, además, responda a la necesidad del Instituto de recaudar ingresos fiscales necesarios para la ejecución de las metas del Plan de Desarrollo.

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.

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.

Al cierre de 2024 advertimos que Colombia entraba en una fase prolongada de incertidumbre, bajo crecimiento, fragilidad institucional y frentes como la seguridad, relaciones internacionales, salud y el energético con especiales alertas. El Balance 2025 confirma que esas advertencias no fueron exageradas, ni infundadas: describían con precisión el rumbo que terminó tomando la economía y el país.

Inicia el 2026 en medio de hechos relevantes para nuestro país y el mundo. El más extraordinario es sin duda la intervención del gobierno de los Estados Unidos en Venezuela y la detención de Nicolás Maduro para su procesamiento ante la justicia norteamericana. Hecho de gran impacto en términos de política internacional, tendrá con seguridad grandes implicaciones sobre Colombia, en términos de seguridad, migración, relaciones internacionales, como en términos económicos. Si a Venezuela le va bien, a Colombia le va bien. Un buen futuro de Venezuela es quizás la más importante oportunidad para Colombia en el futuro.

Dentro del país terminamos el año lleno de noticias extraordinarias, con grandes implicaciones económicas. La “Emergencia Económica” decretada por el Gobierno, y los decretos que imponen nuevos impuestos a los contribuyentes por más de 16 billones de pesos, son reflejo de varias realidades: i) el Gobierno reconoce que se encuentra en una situación fiscal muy grave, ii) dentro de las soluciones

consideradas por el gobierno no estuvo la reducción del gasto público, en su opinión los contribuyentes deben asumir todas las necesidades que tenga el Estado, iii) según el Comité Autónomo de la Regla Fiscal la situación puede ser significativamente más grave que los 16 billones, iv) Colombia paga los intereses más altos de los emisores con riesgos económicos equivalentes, gracias a la inmensa incertidumbre que genera el Gobierno en el mercado, incluyendo la aplicación de la “Cláusula de escape de la regla fiscal” que minó sensiblemente nuestra credibilidad entre los acreedores, v) días antes de la declaratoria de emergencia económica” el Gobierno adelantó una “inusual” operación de tesorería que denota el desespero por la caja y levantó 5 grandes preguntas entre otros acreedores, vi) la deuda pública colombiana ha aumentado más de 370 billones durante los últimos 3 años.

A lo anterior hay que sumarle la convicción que tienen la gran mayoría de los analistas constitucionales de que la “emergencia económica” y las medidas derivadas de la misma, no tienen fundamento, y por lo tanto, a pesar de las múltiples advertencias al gobierno, serán declaradas inconstitucionales en unos meses, generando gran impacto durante su presunción de constitucionalidad, y gran inestabilidad en las reglas jurídicas que afectan las actividades económicas.

En otro frente totalmente distinto, el Gobierno Nacional decretó un aumento salarial del 23,7%. Fue una gran sorpresa, para la mesa de concertación de políticas salariales y laborales, ya que la inflación anual acumulada hasta noviembre había sido de 5.3%, la productividad total de los factores fue determinada por el Dane en 0,91%, el crecimiento del PIB en Colombia para el 2025 se espere sea del 2.9%, se había proyectado una inflación para el 2026 ligeramente superior al 4%, y los representantes de las centrales de trabajadores habían indicado formalmente que su solicitud era de 16%. La decisión del gobierno equivale a 4.6 veces la inflación de 2025, 5.9 veces la que era la inflación proyectada, 8.1 veces el crecimiento del PIB y el 48% de lo solicitado por los trabajadores en su escenario más optimista.

Claro que esto tendrá un efecto en ingresos para alrededor de 2 millones de personas que será importante, que el tema es que tendrá costos inmensos para muchas personas más, especialmente los más de 11.3 millones de trabajadores informales que tienen ingresos inferiores al salario mínimo, para quienes no habrá aumento salarial, pero sí gran aumento en el costo de los componentes de la canasta esencial. El resultado será un gran empobrecimiento todos los afectados por la inminente inflación. Una medida populista e irresponsable, pensada solo con lógica electorera que producirá gran daño general.

Colombia cerró 2025 con un crecimiento cercano al 3%, mejor que el de los años anteriores. Resultado, aunque positivo, insuficiente y sobre todo muy vulnerable.

El impulso provino principalmente del consumo de los hogares y el Gobierno, apoyado en remesas, menor inflación y una gradual normalización financiera. La

inversión productiva, en cambio, continuó rezagada, afectada por la incertidumbre regulatoria, fiscal y ahora también institucional, agravada por el uso de instrumentos excepcionales.

Una economía que crece apoyada en el gasto público, mientras la inversión pierde dinamismo, reduce su crecimiento potencial y compromete su sostenibilidad. Sin inversión no hay productividad; sin productividad no hay empleo formal; y sin empleo formal no hay cohesión social ni sostenibilidad fiscal¹.

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 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 inexecutable 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 inexecutable de los artículos 6 y 7 del Decreto 678 tras verificar que las estrategias de recaudo tributario de que

¹ Fuente: Andi – Balance 2025 Perspectivas 2026

*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 49 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 diez (10) dispositivos electrónicos de detección automática de infracciones y nueve (9) agentes de tránsito debidamente

acreditados, quienes desarrollan labores de control operativo e 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

Vigencia	Cantidad	Valor	% Participación
2020	6.979	5.777.684.753	5%
2021	7.202	5.966.369.559	6%
2022	6.418	4.973.070.956	5%
2023	7.708	5.745.552.759	5%
2024	24.488	21.029.054.951	20%
2025	70.853	63.353.823.301	59%
Total	123.648	106.845.556.279	100%

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

Tabla No 2. Cartera comparendos físicos por vigencia

Vigencia	Cantidad	Valor	% Participación
2020	7.638	6.712.516.724	18%
2021	8.015	6.302.709.192	17%

2022	8.318	6.607.560.680	18%
2023	7.792	6.592.433.893	18%
2024	6.497	5.080.766.704	14%
2025	7.674	5.981.678.602	16%
Total	45.934	37.277.665.795	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 2025. Como se observa, en el 2020 a pesar de la pandemia, el recaudo alcanzó un nivel de ejecución (97%), evidenciando un desempeño sólido. La aplicación de descuentos sobre el capital, en el marco del Decreto 678, incentivó a los infractores a ponerse al día, permitiendo 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; sin embargo, 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. No obstante, 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.

En el año 2024 el recaudo alcanzó un nivel de ejecución del 100%, cumpliendo prácticamente en su totalidad la meta presupuestada. Este comportamiento evidencia una estabilización del recaudo, consolidando un desempeño sólido y sostenido, sin variaciones extraordinarias, pero con adecuados niveles de eficiencia en la gestión.

Para el año 2025 se observa un crecimiento significativo del recaudado, alcanzando los \$25.087 millones, el valor más alto del periodo analizado. Aunque el porcentaje de ejecución se ubica en 98%, este resultado sigue siendo altamente favorable

debido al considerable aumento en la meta presupuestada (más de \$25.600 millones).

Es importante resaltar que este comportamiento estuvo directamente influenciado por la actualización tecnológica de los dispositivos de fotodetección electrónica, los cuales incorporaron la detección de dos nuevas infracciones: SOAT y revisión tecnomecánica. Esta mejora incrementó de manera significativa el número de imposiciones de comparendos electrónicos, lo que se tradujo en un aumento directo del recaudo.

En consecuencia, el 2025 refleja un fortalecimiento estructural en la capacidad de generación de ingresos, soportado en la modernización tecnológica y en una mayor eficiencia en los procesos de control.

Tabla No 3. Recaudo por comparendos 2020 – 2025

VIGENCIA	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	15.316.665.735	15.248.396.338	100%
2025	25.600.669.302	25.087.151.532	98%

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

Durante el periodo 2020–2025, 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, el 2025 marca un cambio estructural en el nivel de ingresos mensuales, duplicando prácticamente los valores observados al inicio del periodo. En términos generales, el promedio mensual pasó de \$1.056 millones en 2020 a \$2.090 millones en 2025.

Tabla No 4. Promedio mensual de recaudo 2020 – 2025

VIGENCIA	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
2025	2.090.595.961

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

A corte del 31 de diciembre de 2025, la cartera total por concepto de multas derivadas de comparendos electrónicos y comparendos físicos asciende a Ciento Cincuenta y Nueve Mil Doscientos Ochenta y Nueve Millones Setecientos Cinco Mil Cuatrocientos Cincuenta y Seis Pesos M/L (\$159.289.705.456), 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	Valor	Intereses
2019	8.309.934.954	6.856.548.428
2020	7.516.521.830	4.973.679.647
2021	7.880.769.006	4.388.309.745
2022	8.120.159.029	3.460.472.607
2023	9.578.635.594	2.759.351.058
2024	22.991.381.656	3.118.439.999
2025	66.066.361.576	3.269.140.327
Total	130.463.763.645	28.825.941.811

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

De este total, \$130.463.763.645 corresponden a capital, y \$28.825.941.811 a intereses de mora, lo que representa el 18% 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	130.463.763.645	82%
Interés	28.825.941.811	18%
TOTAL	159.289.705.456	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 Ordenanza 000663 de 2025, mediante la cual la asamblea autorizó condiciones especiales de pago de los intereses moratorios de las vigencias 2024 y anteriores (de diciembre 2025), el ingreso por concepto de contravenciones al código de tránsito, se incrementó en un 130%. Veamos el detalle:

Promedio recaudo sin descuento	\$ 2.039
Promedio recaudo con descuento	\$ 2.647
Diferencia \$	\$ 608
Diferencia %	130%

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 recíproco 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 Tránsito 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 2025 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 31 de julio de 2026;

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*”.

De los señores diputados, cordialmente,

EDUARDO VERANO DE LA ROSA
Gobernador del Departamento del Atlántico

Proyectó: Jairo Hernández Cortes – Subdirector Administrativo y Financiero

Revisó: María Chimas Acevedo – Jefe Oficina Asesora Jurídica

Revisó: Carlos Granados Buitrago – Director General (E)

Revisó: Carlos Martínez Hernández –Secretario de Hacienda

Revisó: Camilo Gómez Salguero –Secretario Jurídico (E)

PROYECTO DE 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 2025 y anteriores, podrán:

Pagar el 100% de capital y el 0% de intereses, entre la fecha de entrada en vigor de la presente ordenanza y el 31 de octubre de 2026;

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

Dada en Barranquilla - Atlántico a los