

Barranquilla, Agosto 13 de 2026.

Doctor

DAVID RAMON ASHTON CABRERA

Presidente de la Comisión de hacienda presupuesto y crédito publico

E.

S.

D.

Cordial saludo,

**Asunto: Informe de Ponencia para primer debate Proyecto de Ordenanza N°0015
"Por medio de la cual se establecen condiciones especiales de pago de intereses
moratorios y sanciones sobre tributos del Departamento del Atlántico y tasas
del Instituto de Tránsito del Atlántico".**

ANTECEDENTES Y TRÁMITES.

El proyecto de ordenanza fue radicado ante la Secretaría General de la Corporación el día 10 de agosto de 2026.

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 10 de agosto de 2026.

El presidente de la comisión de Hacienda Presupuesto y crédito público, designo como ponente para el estudio y ponencia del proyecto al Honorable Diputado Doctor **CARLOS ALBERTO ROJANO LLINAS**

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.

FUNDAMENTOS LEGALES.

- Constitución Política de Colombia Artículo 300 numeral 4
- Decreto Ley 1222 de 1986 artículo 62 numeral 1 y 15,
- Ordenanza 0087 de 199

I. Consideraciones

Sabido es que, la economía local ha enfrentado retos significativos en los últimos periodos, que responde a una combinación de factores internos y externos, tanto coyunturales (de corto plazo) como estructurales (de largo plazo). Luego del fuerte rebote tras la pandemia, la economía colombiana ha experimentado un freno notable, derivado de, entre otras causas, las altas tasas de intereses elevadas drásticamente por el Banco de la República para frenar la inflación que ha causado históricamente afectación al país. Está claro que esta medida trajo como consecuencia:

- Encarecimiento del crédito, desincentivando el uso de tarjetas de crédito y préstamos por parte de los hogares;
- Aumento de la morosidad, al ser disminuida directamente la capacidad de pago y el flujo de caja de los contribuyentes (personas naturales y jurídicas), incrementando los índices de cartera morosa en los tributos departamentales.

También es de tener como causa del freno de la economía, el que los dos sectores que históricamente impulsan el empleo y el Producto Interno Bruto (PIB) han tenido un desempeño muy débil o negativo. Veamos:

- Construcción: El sector de vivienda e infraestructura ha sufrido una de las mayores caídas debido a los altos costos de los materiales, las elevadas tasas para créditos hipotecarios y cambios en las políticas de subsidios.
- Industria Manufacturera: La producción fabril se ha visto golpeada por una menor demanda interna y la fuerte competencia de productos importados a bajo costo (como el calzado y la confección asiática).

Adicionalmente, durante los últimos años se extendió la incertidumbre y cayó la inversión privada de las empresas en infraestructura, maquinaria y proyectos, afectando notablemente la capacidad de pago de los colombianos y el flujo de caja de los contribuyentes (personas naturales y jurídicas), incrementando los índices de cartera morosa en los tributos departamentales.

Por otra parte, si bien las cifras de desempleo general se han mantenido estables en ciertos periodos, el trasfondo estructural es complejo debido a la alta informalidad, lo que significa ingresos inestables y baja productividad.

El cobro acumulado de intereses moratorios, lejos de incentivar el pago, se ha convertido en una barrera que imposibilita a los ciudadanos ponerse al día con el fisco local. La presente iniciativa legislativa busca mitigar este impacto, ofreciendo un alivio directo al bolsillo de los ciudadanos y devolviéndoles la oportunidad de sanear su estado fiscal.

Ello hace que, esta administración se vea en la rotunda obligación de fomentar el pago de las acreencias a su cargo pero sin desconocer la realidad económica que van a afrontar los contribuyentes y por ende ponderando un recaudo eficiente pero con un espíritu de solidaridad es que se propone en el presente proyecto de ordenanza.

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

II. Fundamento jurídico

El presente proyecto de ordenanza se encuentra plenamente respaldado por el ordenamiento jurídico vigente, el cual otorga autonomía a las entidades territoriales para la gestión de sus propios tributos:

2.1. Constitución Política:

El artículo 355 de la Constitución Política, es el marco general que la jurisprudencia usa para limitar las condonaciones. Al prohibir que el Estado decrete auxilios o donaciones a favor de particulares, la jurisprudencia advierte que la condonación de intereses no puede ser un regalo caprichoso. Debe estar amarrada obligatoriamente a:

- Una norma legal habilitante (un artículo de una Reforma Tributaria Nacional o una ley de presupuesto).
- Un beneficio recíproco para el Estado (el saneamiento de la cartera y el ingreso del capital).

Los departamentos cumplen funciones administrativas, de coordinación, de complementariedad de la acción municipal, de intermediación entre la Nación y los municipios y de prestación de los servicios que determinen la Constitución Política y las leyes. Al respecto, el artículo 298 de la Constitución Política dispone:

“(...) Los departamentos tienen autonomía para la administración de los asuntos seccionales y la planificación y promoción del desarrollo económico y social dentro de su territorio en los términos establecidos por la Constitución. Los departamentos ejercen funciones administrativas, de coordinación, de complementariedad de la acción municipal, de intermediación entre la Nación y los Municipios y de prestación de los servicios que determinen la Constitución

y las leyes. La ley reglamentará lo relacionado con el ejercicio de las atribuciones que la Constitución les otorga. (...)”.

Las mencionadas funciones se ejecutan por parte de los departamentos en los términos que disponga la Constitución Política y la ley; en el marco de lo dispuesto, a su vez, por los planes y programas de desarrollo económico y social, tanto nacional como departamental. Al respecto, dispone el artículo 3o de la Ley 2200 de 2022:

“(...) Los departamentos se regirán, entre otros, por los siguientes principios:

(...)

Autonomía. *Es la capacidad de dirección y gestión de sus propios intereses, dentro de los límites de la Constitución y la ley. La autonomía constituye un derecho inherente al departamento, que se manifiesta a través de la independencia política para gobernarse por autoridades propias; autonomía administrativa para ejercer las competencias que le correspondan; autonomía fiscal para administrar los recursos y establecer los tributos necesarios en el marco de la Constitución y la ley, para el cumplimiento de sus funciones y participar de las rentas nacionales; y autonomía normativa como capacidad para autorregularse en materias de interés exclusivamente local o regional.*

A su vez, el artículo 294 de la Constitución Política radica en los entes territoriales la facultad de conceder tratamientos preferenciales en relación con los tributos de su propiedad. La norma prevé:

“(...) La ley no podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales. Tampoco podrá imponer recargos sobre sus impuestos salvo lo dispuesto en el artículo 317”.

De allí que, los Departamentos como entes plenamente autónomos tengan la potestad de administrar y regular las rentas que les han sido entregadas por la Constitución y la Ley. Ello, por cuanto recordemos que los Departamentos tienen plena autonomía en la determinación de los tributos de su propiedad y solo necesitan de una Ley de autorización para que este pueda pasar a desarrollar los elementos esenciales y en consecuencia implementar el tributo en su jurisdicción.

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”*.

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.

2.2. Jurisprudencia de la Corte Suprema / Corte Constitucional.

Ha determinado que la condonación de intereses y sanciones es constitucionalmente válida cuando obedece a fines de utilidad pública, eficiencia en el recaudo o principios de equidad tributaria.

Las líneas jurisprudenciales clave que sustentan y limitan esta figura son las siguientes:

2.2.1. Autonomía fiscal de las entidades territoriales

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 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.

2.2.2. Constitucionalidad de las "amnistías tributarias"

La Corte Constitucional ha señalado que perdonar intereses (amnistías) puede violar el principio de igualdad (frente a los contribuyentes que sí pagaron a tiempo). No obstante, las acepta como válidas bajo estrictas condiciones.

Al revisar la determinación de la Corte Constitucional de la competencia que tienen las entidades territoriales para establecer 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.

(...)”

La Corte establece en la Sentencia C-060 de 2018 y Sentencia C-542 de 2005 que, para que una condonación o descuento de intereses en una entidad pública sea constitucional, debe cumplir con justificaciones excepcionales:

- **Coyunturas económicas graves:** Crisis financieras, desastres naturales o situaciones de fuerza mayor generalizada.
- **Fines de utilidad pública o eficiencia:** Si la entidad demuestra que el costo de cobrar coactivamente esa cartera vieja es más alto que el beneficio de perdonar los intereses para recaudar rápidamente el capital, la medida se justifica porque genera liquidez inmediata para el Estado.

2.2.3. Leyes

Históricamente, estas amnistías o alivios tributarios se han fundamentado en leyes nacionales de carácter temporal, tales como:

- **Ley 2277 de 2022, artículo 91:** Estableció medidas temporales de alivio para obligaciones tributarias en mora.
- **Leyes de financiamiento o crecimiento económico:** Dependiendo del año, el Congreso suele emitir leyes (como lo hizo con la Ley 2010 de 2019 o reformas tributarias anteriores) que autorizan a las entidades territoriales a conceder estos descuentos.
- **Artículo 59 de la Ley 788 de 2002:** Si no hay una ley nacional de amnistía vigente, la Asamblea Departamental conserva ciertas facultades autónomas basadas en la citada

norma, la cual le permite aplicar los principios de justicia y proporcionalidad del Estatuto Tributario Nacional a sus tributos locales.

2.2.4. Doctrina del Consejo de Estado

Recogiendo la jurisprudencia constitucional, se aclara que una entidad pública no puede condonar una obligación tributaria que ya esté en firme, sea cierta e indiscutible (por ejemplo, un fallo judicial ejecutoriado a favor del Departamento), a menos que exista una ley de la República o acuerdo local previo que los faculte temporalmente. La excepción es: se permiten las conciliaciones o transacciones sobre intereses cuando la deuda tributaria está demandada o en discusión administrativa (es decir, cuando no hay certeza absoluta y el Estado prefiere asegurar un recaudo parcial).

En conclusión, la condonación es viable bajo la Sentencia C-528/96 (por motivos de equidad y justicia social frente a crisis económicas) y la Sentencia C-060/18 (eficiencia en el recaudo y depuración de cartera de difícil cobro), advirtiendo que no se trata de una donación prohibida, sino de un mecanismo técnico para recuperar el capital de la entidad estatal.

III. Justificación técnica y financiera

Desde la perspectiva de la Hacienda Pública, mantener una cartera de difícil cobro genera altos costos administrativos y coactivos para la administración. La condonación temporal de intereses moratorios funciona como un estímulo de recaudo express.

Al incentivar el pago del 100% del capital de la deuda mediante el perdón de un porcentaje o la totalidad de los intereses, el Departamento logrará:

- **Inyección de Liquidez:** Ingreso inmediato de recursos frescos para la ejecución de proyectos del Plan de Desarrollo actual.
- **Depuración de Cartera:** Saneamiento de los estados financieros de la entidad territorial, reduciendo la provisión de cartera de dudoso recaudo.
- **Cultura Tributaria:** Reincorporar al circuito formal de pago a contribuyentes que se encontraban inactivos por temor a las sanciones.

A continuación, se proyecta el impacto estimado de la medida basada en la cartera actual:

En el Departamento del Atlántico, al corte del 31 de diciembre de 2025, la cartera de las principales rentas en la etapa de cobro por jurisdicción coactiva, es la siguiente:

CARTERA OTRAS RENTAS	IMPUESTO	SANCIÓN	INTERESES	TOTAL
Impuesto de consumo	\$ 49.076.115,00	\$ 349.484.363,00	\$ 120.271.000,00	\$ 518.831.478,00
Impuesto de Registro	\$ 3.374.404.328,00	\$ 1.040.274.560,00	\$ 5.211.193.000,00	\$ 9.625.871.888,00
Estampillas	\$ 9.009.081.739,00	\$ 4.241.962.987,00	\$ 18.434.977.000,00	\$ 31.686.021.726,00
Gasolina		\$ 41.823.611,00		
Impuesto vehicular	\$ 117.716.962.795,00	\$ 165.262.811.114,00	\$ 162.130.193.890,00	\$ 445.109.967.799,00
	\$ 130.149.524.977,00	\$ 170.936.356.635,00	\$ 185.896.634.890,00	\$ 486.940.692.891,00

Lo anterior, para una cartera por valor total de **cuatrocientos ochenta y seis mil novecientos ochenta y dos millones quinientos dieciseis mil quinientos dos pesos ml (\$486.982.516.502,00)**, discriminados así:

Capital	\$ 130.149.524.977,00
Sanción	\$ 170.936.356.635,00
Intereses de mora	\$ 185.896.634.890,00
Total	\$ 486.982.516.502,00

De este total, **trescientos cincuenta y seis mil ochocientos treinta y dos millones novecientos noventa y un mil quinientos veinticinco m.l (\$356.832.991.525) corresponde a sanciones e intereses de mora**, lo que significa que el peso de la carga sancionatoria supera al capital en un 274%, lo que incide notablemente en el saneamiento de la cartera.

Revisando el comportamiento de la cartera del impuesto sobre vehículos automotores en el Departamento, se encuentra que en la actualidad se tiene registrado un total de 313.000 automotores y, de los rodantes gravados, el 49% de los automotores corresponde a modelos de más de 11 años de antigüedad.

Del total registrado, un aproximado de 156.000 vehículos, es decir el 50%, presentan impuestos adeudados por más de \$152 mil millones de pesos, intereses de mora por un estimado de \$186 mil millones de pesos y sanción de \$171 mil millones de pesos, para un aproximado por concepto de intereses y sanciones de \$357.000 millones de pesos.

En resumen, si a la deuda de los contribuyentes del impuesto vehicular se le agrega el valor por concepto de sanciones e intereses, se tiene un total por recaudar de cuatrocientos diecinueve mil ciento cincuenta y ocho millones doscientos cincuenta y cinco mil ciento setenta y ocho pesos (\$419.158.255.178) (hasta vigencia 2025)

Estas cifras reflejan la necesidad inminente de tomar medidas que alivien la carga en materia sancionatoria.

Es notable la gestión lograda en el curso de esta administración en cuanto a la determinación de la obligación a contribuyentes de los distintos tributos

administrados por el Departamento 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 tributaria 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 contribuyentes ejecutados.

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

También es de mencionar que, como resultado de los distintos procesos de fiscalización que se viene realizando ante las oficinas de Registro de Instrumentos Públicos, la Administración tributaria departamental ha determinado obligaciones por concepto del impuesto de registro y estampilla pro desarrollo que gravan los actos, contratos o negocios jurídicos sujetos a registro por un valor superior a los \$9.625 millones de pesos, que como cartera viene siendo objeto de cobro, pero que por corresponder a vigencias anteriores al 2019, 2020 y 2021 ha generado una carga moratoria que viene haciendo más onerosa la obligación y pone en riesgo su recuperación.

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

La administración tributaria, con la finalidad de propiciar la optimización en el recaudo de la cartera vencida de los distintos tributos departamentales considera que una medida necesaria y asertiva es conceder a los contribuyentes omisos la posibilidad de la reducción transitoria de los intereses moratorios y sanciones, siempre que se realice el pago de forma conjunta de la totalidad del capital adeudado.

Con lo anterior, se pretende incentivar a los contribuyentes para que se pongan al día en el cumplimiento de sus obligaciones y adicionalmente que desde la Administración Departamental se consigan recursos adicionales para el cumplimiento del Plan del Desarrollo 2024-2027.

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 contribuyentes omisos unas condiciones especiales de pago de impuestos, tasas, participaciones, contribuciones administrados por el Departamento y derechos de tránsito, 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 Departamental necesita para su atención y los compromisos propios del Plan de Desarrollo.

IV. Recuperación de cartera en condiciones especiales de pago por concepto de intereses de mora sobre la cartera de la tasa de derechos de tránsito.

El Instituto de Tránsito del Atlántico es una entidad descentralizada del orden departamental. Aunque tiene autonomía administrativa y financiera, los derechos de tránsito se consideran rentas propias territoriales toda vez que forman parte de los ingresos públicos del departamento y están supeditadas a las políticas fiscales que se aprueben en la Ordenanza Departamental. Por ende, el Gobernador, como jefe de la administración departamental, tiene competencia para presentar el presente proyecto de ordenanza.

Con más de 48 años de funcionamiento, el Instituto de Tránsito del Atlántico posee un parque automotor de más de 200 mil vehículos, de los cuales están activos aproximadamente 177 mil y de éstos 70 mil son vehículos que representan el 28% y, 90 mil son motocicletas lo que representa un 72%.

La entidad, en cumplimiento de sus funciones legales, ha venido desarrollando procesos de gestión de cobro tanto persuasivo como coactivo, conforme a la normatividad vigente. Sin embargo, el análisis del comportamiento histórico de recaudo indica que la efectividad en la recuperación de cartera no supera el 30% anual, lo que plantea un reto importante para la sostenibilidad financiera del Instituto.

A continuación, se presenta la distribución de la cartera por concepto de derechos de tránsito, clasificada por vigencia:

Tabla No 1. Cartera derechos de tránsito por vigencia

VIGENCIA	VALOR	PARTICIPACION
2016	17.916.030.030	8,43%
2017	18.795.105.055	8,84%
2018	19.377.763.447	9,12%
2019	19.658.861.272	9,25%
2020	20.140.499.266	9,48%
2021	20.507.987.883	9,65%
2022	21.091.242.725	9,92%

2023	23.474.376.816	11,05%
2024	25.281.611.260	11,90%
2025	26.273.325.769	12,36%
TOTAL	212.516.803.523	100%

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

En la siguiente tabla se detalla el recaudo por concepto de derechos de tránsito durante los años 2016 a 2025. Como se observa, los años con mayores porcentajes de ejecución fueron 2019, 2020, 2021, 2022 y 2024, periodos en los que se implementaron condiciones especiales de pago, lo cual incentivó el cumplimiento de las obligaciones por parte de los usuarios y se reflejó en un aumento significativo de los ingresos recaudados.

Del 2019 a 2021 muestran los niveles más altos de ejecución, todos por encima del 100%, destacándose el año 2020 con una ejecución del 168%, resultado asociado a programas descuentos especiales producto de pandemia Covid-19.

Aunque en 2022 y 2024 la ejecución no superó el 100%, se mantuvo en niveles altos (96% y 95%, respectivamente), lo que evidencia un desempeño sólido aun sin alcanzar la meta total.

El 2023 presentó un leve retroceso, con una ejecución del 89%, la cual se atribuye al cierre de la sede operativa de Sabanagrande, como resultado de la habilitación de la Secretaría de Tránsito de dicho municipio como organismo de tránsito de categoría A.

Finalmente, la vigencia 2025 registró una ejecución del 88%. Este leve descenso respecto al año anterior obedeció a la aprobación tardía de los alivios y descuentos tributarios, limitando el margen de tiempo para capitalizar su impacto y generando un rezago en el recaudo acumulado.

Tabla No 2. Recaudo por derechos de tránsito 2016 – 2025.

VIGENCIA	PRESUPUESTADO	RECAUDADO	%EJECUCION
2016	3.798.757.982	3.151.458.249	83%
2017	3.988.695.881	3.929.616.516	99%
2018	5.932.080.135	5.734.607.754	97%
2019	7.699.079.957	9.211.811.632	120%
2020	6.870.409.399	11.519.172.783	168%
2021	8.641.960.789	9.833.400.790	114%
2022	9.145.074.934	8.793.067.204	96%
2023	11.475.334.810	10.159.806.870	89%
2024	11.483.597.301	10.899.260.042	95%
2025	10.942.664.852	9.620.499.810	88%

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

Se evidencia un crecimiento sostenido en el recaudo mensual desde 2018, con una variación destacada entre 2018 y 2020, donde el promedio mensual casi se duplicó. En 2020 se alcanzó uno de los niveles más altos (959 millones), lo que concuerda con la mayor ejecución anual observada en la Tabla 2. Aunque hubo una ligera caída en 2021 y 2022, el recaudo se recuperó en 2023 y volvió a crecer en 2024, con un promedio mensual de más de 900 millones, consolidando una tendencia positiva. Finalmente, en 2025 se registra un descenso asociado a que los incentivos tributarios solo operaron en el último bimestre.

Tabla No 3. Promedio mensual de recaudo 2018 – 2025.

VIGENCIA	RECAUDADO
2018	477.883.980
2019	767.650.969
2020	959.931.065
2021	819.450.066
2022	732.755.600
2023	846.650.573
2024	908.271.670
2025	801.708.318

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

A corte del 31 de diciembre de 2025, la cartera total por concepto de derechos de tránsito asciende a Doscientos Doce Mil Quinientos Dieciséis Millones Ochocientos Tres Mil Quinientos Veintitrés Pesos M/L (\$212.516.803.523), discriminados en capital e intereses por vigencia, como se muestra a continuación:

Tabla No 4. Cartera Derechos de Tránsito discriminada en Capital e Intereses

VIGENCIA	CAPITAL	INTERES
2016	8.384.501.967	9.531.528.063
2017	9.291.091.110	9.504.013.945
2018	10.150.387.981	9.227.375.466
2019	10.950.867.588	8.707.993.684
2020	12.185.713.325	7.954.785.941
2021	13.084.711.467	7.423.276.416
2022	14.702.014.976	6.389.227.749
2023	17.647.563.575	5.826.813.241
2024	20.785.518.652	4.496.092.608
2025	23.627.727.870	2.645.597.899
TOTAL	140.810.098.511	71.706.705.012

Fuente: Subdirección Administrativa y Financiera

De este total, \$140.810.098.511 corresponden a capital, y \$71.706.705.012 a intereses de mora, lo que representa el 34% de total. Esta proporción refleja un crecimiento significativo de los intereses acumulados por el no pago oportuno de las obligaciones por parte de los contribuyentes, lo cual representa un reto importante para el saneamiento de cartera y la efectividad de los procesos de recaudo.

Tabla No 5. Resumen de composición de la cartera

CONCEPTO	VALOR	PARTICIPACIÓN
CAPITAL	140.810.098.511	66%
INTERES	71.706.705.012	34%
TOTAL	212.516.803.523	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 derechos 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 a sujetos pasivos de la tasa vehicular 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 contribuyentes ejecutados.

En vigencia de la Ordenanza 660 de 2025, mediante la cual la H. Asamblea Departamental autorizó condiciones especiales de pago de los intereses moratorios de las vigencias 2024 y anteriores (de noviembre a diciembre), el ingreso por concepto de la tasa sobre vehículos automotores, se incrementó en un 59%. Veamos el detalle:

Promedio recaudo sin descuento	\$ 729
Promedio recaudo con descuento	\$ 1.161
Diferencia \$	432
Diferencia %	59%

Para el efecto, se propone el siguiente texto:

Artículo xx. Condiciones especiales de pago. Los sujetos pasivos de obligaciones tributarias administradas por el Departamento del Atlántico y de tasas (derechos de tránsito) del Instituto de Tránsito Departamental que tengan pendiente de pago obligaciones correspondientes a las vigencias fiscales del año 2025 y anteriores, podrán:

- Pagar el 100% de capital y el 20% de intereses y sanciones, entre el 1º de septiembre de 2026 y el 30 de septiembre de 2026;
- Pagar el 100% de capital y el 30% de intereses y sanciones, entre el 1º de octubre de 2026 y el 31 de octubre de 2026;
- Pagar el 100% de capital y el 40% de intereses y sanciones, entre el 1º de noviembre de 2026 y el 20 de diciembre 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.

V. 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.

(...).”

Se hace necesario aplicar medidas para permitir que más sujetos pasivos (contribuyentes y responsables) de los tributos administrados por el Departamento y el Tránsito Departamental cumplan con sus obligaciones pendientes a través de una condición especial de pago reduciendo intereses y sanciones, para asegurar el

recaudo del capital y reducir la carga sancionatoria como una medida extraordinaria pero colaborativa con el contribuyente moroso en tiempos de crisis económica.

Estas medidas de alivio promueven el pago y son una alternativa extraordinaria que sirve para la recuperación y saneamiento de la cartera y para la reactivación económica del Departamento.

En concordancia con los fundamentos jurídicos, técnicos y financieros de la presente iniciativa, se considera que, antes que impactar negativamente el recaudo de los tributos administrados por el Departamento y las tasas administradas por el Instituto de Tránsito Departamental, lo que busca es incitar al contribuyente a ponerse al día con sus obligaciones y, en una relación costo beneficio para el Departamento, permite recuperar deudas que en muchas ocasiones son de imposible recaudo, de manera tal que existe un beneficio recíproco en donde el contribuyente paga un menor valor exigible producto de la reducción de los valores sancionatorios y en el otro extremo el Departamento y 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 primer debate al proyecto de ordenanza “***Por medio de la cual se establecen condiciones especiales de pago de intereses moratorios y sanciones sobre tributos del Departamento del Atlántico y tasas del Instituto de Tránsito del Atlántico***”.



CARLOS ALBERTO ROJANO LLINAS
ponente

PROYECTO DE ORDENANZA

"Por medio de la cual se establecen condiciones especiales de pago de intereses moratorios y sanciones sobre tributos del Departamento del Atlántico y tasas 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 4,

ORDENA:

Artículo primero. Condiciones especiales de pago. Los sujetos pasivos de obligaciones tributarias administradas por el Departamento del Atlántico y de tasas (derechos de tránsito) del Instituto de Tránsito Departamental, que tengan pendiente de pago obligaciones correspondientes a las vigencias fiscales del año 2025 y anteriores, podrán:

- Pagar el 100% de capital y el 20% de intereses y sanciones, entre el 1º de septiembre de 2026 y el 30 de septiembre de 2026;
- Pagar el 100% de capital y el 30% de intereses y sanciones, entre el 1º de octubre de 2026 y el 31 de octubre de 2026;
- Pagar el 100% de capital y el 40% de intereses y sanciones, entre el 1º de noviembre de 2026 y el 20 de diciembre 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.

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 a los