



ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
DE PUTUMAYO
NIT. 846.000.001- 7

INFORME DE PONENCIA PROYECTO DE ORDENANZA No. 1231 DE 2026

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS TRANSITORIAS DE GESTIÓN TRIBUTARIA ORIENTADAS A LA RECUPERACIÓN EFECTIVA DE CARTERA, LA NORMALIZACIÓN DE OBLIGACIONES EN MORA Y EL FORTALECIMIENTO DEL RECAUDO DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES ADMINISTRADO POR EL DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO".

HONORABLES DIPUTADOS

En cumplimiento de la designación realizada por el presidente de la comisión de hacienda, y de conformidad con las facultades establecidas en la Constitución Política, la Ley 2200 de 2022 y el Reglamento Interno de la Corporación, me permito rendir informe de ponencia al Proyecto de Ordenanza No. 1231 de 2026, presentado por el Gobierno Departamental.

I. ANTECEDENTES

La administración de los tributos departamentales y la adopción de mecanismos orientados al fortalecimiento del recaudo encuentran fundamento en el marco constitucional y legal que regula la autonomía fiscal de las entidades territoriales, las competencias de las asambleas departamentales y las facultades de administración tributaria asignadas a los departamentos.

La Constitución Política de 1991 reconoce a las entidades territoriales el derecho a gobernarse por autoridades propias, ejercer las competencias que les correspondan y administrar sus recursos, conforme a los principios de autonomía territorial previstos en los artículos 1, 287 y 362 superiores. En este contexto, el numeral 4 del artículo 300 atribuye a las asambleas departamentales la facultad de decretar, de conformidad con la ley, los tributos y contribuciones necesarios para el cumplimiento de las funciones departamentales. A su vez, el artículo 338 consagra el principio de legalidad tributaria y dispone que la ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar directamente los elementos esenciales de los tributos dentro del ámbito de competencia correspondiente. En el caso del Impuesto sobre Vehículos Automotores, dichos elementos fueron establecidos por el legislador nacional, sin perjuicio de las facultades de administración y control atribuidas a los departamentos.

A partir de estos mandatos constitucionales, el Congreso de la República expidió diversas disposiciones orientadas a fortalecer la gestión fiscal territorial y garantizar la sostenibilidad de las finanzas públicas. Entre ellas se destacan la Ley 38 de 1989, mediante la cual se establecieron principios del sistema presupuestal colombiano, posteriormente compilados en el Estatuto Orgánico del Presupuesto; la Ley 819 de 2003, que incorporó reglas de responsabilidad y transparencia fiscal e impuso la obligación de evaluar el impacto fiscal de



las iniciativas que afecten los ingresos o gastos públicos; y la Ley 2200 de 2022, por medio de la cual se modernizó el régimen departamental y se reafirmaron las competencias de las asambleas departamentales y de los gobernadores en materia de administración financiera y tributaria.

En este marco normativo se encuentra el Impuesto sobre Vehículos Automotores, tributo creado por la Ley 488 de 1998 como resultado de la reorganización del sistema de gravámenes aplicables a la propiedad o posesión de vehículos automotores en el país. A través de los artículos 138 a 151 de dicha ley se estructuró el impuesto vigente, sustituyendo el impuesto de timbre nacional sobre vehículos automotores y articulándolo con el impuesto unificado de vehículos existente en el Distrito Capital.

La Ley 488 de 1998 definió los elementos estructurales del tributo, incluyendo los vehículos gravados, el sujeto pasivo, la base gravable, las tarifas y los mecanismos de administración y recaudo. Asimismo, los artículos 146 y 147 asignaron a los departamentos y al Distrito Capital las funciones de declaración, administración, recaudo, fiscalización, liquidación oficial, discusión, devolución y cobro del impuesto, consolidándolos como entidades responsables de su administración y control.

La naturaleza jurídica del impuesto fue precisada posteriormente por la Corte Constitucional mediante la Sentencia C-720 de 1999, en la cual se determinó que el Impuesto sobre Vehículos Automotores constituye una renta nacional cedida a los departamentos y al Distrito Capital. Esta decisión reviste especial relevancia, pues establece que, aunque los elementos esenciales del tributo son definidos por el legislador nacional, corresponde a las entidades territoriales ejercer las funciones de administración y control atribuidas por la ley. De esta naturaleza se deriva que los departamentos deben desarrollar, dentro de los límites de su competencia, las actuaciones necesarias para procurar la efectividad del recaudo.

Con el fin de fortalecer la recuperación de recursos públicos y mejorar la gestión de cartera de las entidades estatales, el legislador expidió la Ley 1066 de 2006, mediante la cual se adoptaron medidas para la normalización de la cartera pública. Esta norma estableció la obligación de adelantar acciones permanentes de cobro y recuperación de obligaciones a favor del Estado, así como de adoptar reglamentos internos de recaudo de cartera. Dichas disposiciones fueron reglamentadas por el Decreto 4473 de 2006, que definió lineamientos relacionados con las etapas de cobro persuasivo y coactivo, las facilidades de pago, la clasificación de la cartera y los criterios para su recuperación.

Por su parte, el artículo 59 de la Ley 788 de 2002 dispuso que los departamentos y municipios aplicarán los procedimientos establecidos en el Estatuto Tributario Nacional para la administración, determinación, discusión, cobro, devoluciones y régimen sancionatorio de los tributos por ellos administrados. Asimismo, autorizó que el monto de las sanciones y los términos de aplicación de dichos procedimientos puedan disminuirse y simplificarse de acuerdo con la naturaleza de los tributos y la proporcionalidad respecto del monto del impuesto. Esta disposición ha servido de fundamento jurídico para medidas relacionadas con el régimen sancionatorio y la gestión tributaria adoptadas por departamentos y municipios dentro del ámbito de sus competencias.

En el ámbito departamental, el Departamento del Putumayo adoptó mediante el Decreto 0325 de 2017 el Reglamento Interno de Recaudo de Cartera, instrumento mediante el cual se establecieron los procedimientos para la gestión, clasificación, recuperación y seguimiento de las obligaciones a favor de la entidad territorial. Dicho reglamento incorporó herramientas como el cobro persuasivo, el cobro coactivo, las facilidades de pago y la clasificación de cartera según su probabilidad de recuperación, constituyéndose en uno de los principales instrumentos para la administración de los ingresos departamentales.

Mediante la Ordenanza 766 de 2018 se expidió el Estatuto de Rentas del Departamento del Putumayo, compilando las disposiciones tributarias aplicables a los ingresos departamentales y regulando, entre otros aspectos, la administración del Impuesto sobre Vehículos Automotores. En este estatuto se incorporaron disposiciones relacionadas con la gestión de obligaciones tributarias, el cobro de intereses y sanciones y los mecanismos de normalización de cartera.

En ejercicio de las facultades previstas en el Estatuto de Rentas, el Departamento expidió el Decreto 0016 del 11 de enero de 2019, mediante el cual se reglamentó la aplicación del artículo 163 de la Ordenanza 766 de 2018, estableciendo condiciones especiales para la reducción de intereses y sanciones en determinados eventos excepcionales debidamente acreditados por los contribuyentes. Este antecedente constituye una referencia relevante en materia de gestión tributaria departamental, pues evidencia la utilización de mecanismos orientados a facilitar la depuración de obligaciones y la normalización de situaciones tributarias particulares.

Finalmente, la Dirección General de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, mediante Asesoría No. 015372 del 2 de abril de 2024, reiteró que el Impuesto sobre Vehículos Automotores conserva la naturaleza de renta nacional cedida, precisando que las entidades territoriales no pueden modificar los elementos esenciales del tributo definidos



por el legislador, aunque conservan las facultades de administración, recaudo, fiscalización, liquidación oficial, discusión, devolución y cobro atribuidas por la ley. En todo caso, las medidas orientadas a mejorar el recaudo deben acompañarse del correspondiente análisis de impacto fiscal y resultar compatibles con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, en observancia de lo dispuesto en la Ley 819 de 2003.

Durante la última década, el Impuesto sobre Vehículos Automotores se ha consolidado progresivamente como una renta relevante dentro de los ingresos administrados por el Departamento del Putumayo.

La información histórica de recaudo evidencia una tendencia sostenida de fortalecimiento de esta renta. Entre las vigencias 2015 y 2025, el recaudo pasó de aproximadamente \$641 millones a \$3.679 millones, registrando un crecimiento acumulado cercano al 474 % y multiplicando su valor anual por 5,74 veces. Adicionalmente, la serie histórica no presenta disminuciones anuales durante el periodo analizado, lo que refleja una trayectoria estructuralmente ascendente y una consolidación progresiva de la capacidad recaudatoria asociada al tributo.

Particularmente, el incremento registrado entre 2023 y 2025, equivalente aproximadamente a \$1.261 millones, representa cerca del 41,5 % del aumento total observado entre 2015 y 2025, al pasar el recaudo de \$2.418 millones a \$3.679 millones en tan solo dos años. Este comportamiento refleja una aceleración reciente del recaudo y confirma que el Impuesto sobre Vehículos Automotores mantiene una importante capacidad de generación de ingresos para el Departamento.

De manera paralela al crecimiento del recaudo, la Administración departamental ha desarrollado diversas actuaciones orientadas al fortalecimiento de la gestión tributaria del impuesto. Entre ellas se encuentran la implementación de mecanismos de recaudo y normalización de obligaciones, el fortalecimiento de los procesos de fiscalización, la adopción de facilidades de pago, la actualización de bases de datos, la depuración de registros históricos, la revisión de matrículas y novedades administrativas, así como otras acciones encaminadas a mejorar la calidad de la información y la identificación de los contribuyentes.

No obstante, los avances observados en materia de recaudo y gestión administrativa, la cartera asociada al Impuesto sobre Vehículos Automotores ha continuado acumulándose a través de diferentes vigencias fiscales. Con corte al 30 de abril de 2026, las obligaciones pendientes por este concepto ascienden aproximadamente a \$45.753 millones,



correspondientes a múltiples periodos tributarios. De este valor, aproximadamente \$12.810 millones corresponden al impuesto, \$17.390 millones a sanciones y \$15.551 millones a intereses moratorios. En consecuencia, cerca del 72 % de la cartera está representado por intereses y sanciones, mientras que aproximadamente el 28 % corresponde al impuesto originalmente causado.

El análisis de su estructura permite advertir que no se trata de una cartera homogénea. Una proporción significativa de las obligaciones pendientes corresponde a vehículos de alta antigüedad y a vigencias fiscales acumuladas durante largos periodos. En efecto, los vehículos modelo 2000 o anteriores concentran aproximadamente \$12.684 millones, equivalentes al 27,7 % de la cartera total administrada por el Departamento.

Dentro de este grupo de vehículos, cerca del 87,7 % de la deuda corresponde a intereses y sanciones, mientras que únicamente el 12,3 % corresponde al impuesto base. Asimismo, el análisis conjunto entre la antigüedad de los vehículos y la antigüedad de las obligaciones evidencia que los vehículos modelo 2000 o anteriores asociados a vigencias fiscales comprendidas entre 1999 y 2020 concentran aproximadamente \$11.495 millones de cartera.

Esta situación refleja la convergencia de vehículos con más de veinticinco años de antigüedad, obligaciones acumuladas durante extensos periodos y una sostenida acumulación de intereses y sanciones. La caracterización de esta cartera permite identificar, además, condiciones operativas relevantes para su administración. Dentro del segmento de vehículos modelo 2000 o anteriores, aproximadamente el 84,8 % de los registros no cuenta con correo electrónico registrado y cerca del 51,3 % carece de información telefónica disponible. Adicionalmente, cada placa registra en promedio 17,6 vigencias adeudadas, circunstancia que evidencia un elevado grado de envejecimiento de las obligaciones y mayores dificultades para las actividades de localización, gestión persuasiva y cobro.

En consecuencia, la situación observada al cierre de la vigencia 2025 y durante la vigencia 2026 permite identificar la coexistencia de dos fenómenos. Por una parte, una renta departamental que ha registrado un crecimiento sostenido y una importancia cada vez mayor dentro de los ingresos tributarios administrados por el Departamento. Por otra, una cartera acumulada a lo largo de múltiples vigencias fiscales, integrada por obligaciones de diversa antigüedad y composición, dentro de la cual existe un segmento significativo asociado a vehículos antiguos y a obligaciones cuyo valor está explicado principalmente por la acumulación histórica de intereses y sanciones.

Este conjunto de circunstancias configura el contexto fáctico en el que actualmente se desarrolla la administración del Impuesto sobre Vehículos Automotores en el Departamento del Putumayo.

La presente iniciativa no constituye un hecho aislado dentro de la política tributaria departamental. Por el contrario, durante los últimos años la Asamblea Departamental del Putumayo ha debatido y aprobado distintos instrumentos normativos orientados a fortalecer la administración del Impuesto sobre Vehículos Automotores, incentivar el cumplimiento de las obligaciones tributarias y promover el recaudo efectivo de esta renta.

Un primer antecedente lo constituye la expedición de la Ordenanza 766 de 2018, mediante la cual se adoptó el Estatuto de Rentas del Departamento del Putumayo. En dicha ordenanza se incorporó el artículo 163, disposición que autorizó la reducción del ciento por ciento (100 %) de intereses y sanciones para determinados casos relacionados con la destrucción total o pérdida definitiva del vehículo, la exportación o reexportación, el hurto certificado y otras circunstancias excepcionales debidamente demostradas. La propia Asamblea dispuso que la aplicación de esta reducción quedara sujeta a reglamentación posterior por parte del Gobierno departamental.

En ejercicio de dicha autorización, el Gobierno departamental expidió el Decreto 0016 del 11 de enero de 2019, mediante el cual reglamentó el artículo 163 de la Ordenanza 766 de 2018. Este instrumento definió las causales, requisitos y procedimientos para acceder a la reducción total de intereses y sanciones, incorporando situaciones especiales como vehículos inmovilizados por orden judicial, contribuyentes fallecidos, traspasos no legalizados, víctimas de desaparición forzada, vehículos sometidos a procesos de extinción de dominio y adultos mayores en condición de vulnerabilidad. Este antecedente evidencia que el Departamento ya ha utilizado mecanismos de reducción de accesorios tributarios como herramienta de gestión y depuración de obligaciones.

En 2021, la Asamblea Departamental aprobó la Ordenanza 815 del 29 de junio, mediante la cual se modificó el Estatuto de Rentas para establecer beneficios dirigidos a los propietarios de vehículos matriculados en otros departamentos que trasladaran su matrícula al Putumayo, así como a los propietarios de vehículos nuevos matriculados en la jurisdicción departamental. La medida contempló descuentos progresivos sobre el impuesto vehicular durante los tres años siguientes al registro, equivalentes al 60 %, 40 % y 30 %, respectivamente, con el fin de fortalecer la base gravable departamental y promover la radicación de vehículos en el territorio.



Posteriormente, mediante la Ordenanza 825 del 4 de noviembre de 2021, se modificaron las condiciones de aplicación de la Ordenanza 815 de 2021, manteniendo los porcentajes de descuento del 60 % para el primer año, 40 % para el segundo y 30 % para el tercero, pero ampliando su alcance a los vehículos nuevos matriculados en cualquier organismo de tránsito del departamento y estableciendo condiciones específicas para su reconocimiento.

En conjunto, estos antecedentes acreditan la experiencia institucional del Departamento en la adopción de mecanismos de gestión e incentivo tributario orientados al fortalecimiento del recaudo y a la optimización de los ingresos departamentales. No obstante, la procedencia de la presente iniciativa debe analizarse de manera autónoma conforme a su objeto, alcance, temporalidad, justificación fiscal y límites constitucionales y legales. La iniciativa se inscribe en una línea institucional de fortalecimiento de la administración tributaria, aunque responde a una realidad fiscal distinta y a un diagnóstico actualizado sobre la composición y recuperabilidad de la cartera del Impuesto sobre Vehículos Automotores.

II. FUNDAMENTO LEGAL

El Proyecto de Ordenanza encuentra su fundamento en el **artículo 287 de la Constitución Política**, el cual reconoce la autonomía de las entidades territoriales para la gestión de sus intereses, comprendiendo la facultad de administrar sus recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, dentro de los límites fijados por la Constitución y la ley. Esta autonomía constituye el sustento constitucional para que el Departamento del Putumayo adopte medidas de gestión tributaria orientadas al fortalecimiento del recaudo del Impuesto sobre Vehículos Automotores.

De igual manera, el **artículo 300 numeral 4 de la Constitución Política** atribuye a las Asambleas Departamentales la competencia para decretar, de conformidad con la ley, los tributos y contribuciones necesarios para el cumplimiento de las funciones departamentales. En armonía con esta disposición, la Asamblea Departamental puede adoptar mecanismos de administración y gestión tributaria que permitan optimizar el recaudo, siempre que no se modifiquen los elementos estructurales del tributo definidos por el legislador.

Asimismo, el proyecto desarrolla el **principio de legalidad tributaria previsto en el artículo 338 de la Constitución Política**, en la medida en que mantiene inalterados el hecho generador, los sujetos pasivos, la base gravable y las tarifas del Impuesto sobre Vehículos Automotores, limitándose a establecer un beneficio temporal sobre intereses moratorios y sanciones, sin afectar la obligación principal del impuesto.

Igualmente, la iniciativa se ajusta a los principios de **equidad, eficiencia y progresividad** previstos en el **artículo 363 de la Constitución Política**, al conservar íntegramente el impuesto principal y establecer una medida excepcional dirigida a mejorar la recuperación de cartera de

difícil recaudo, fortaleciendo las finanzas departamentales mediante un mecanismo temporal de normalización tributaria.

El proyecto también observa el **principio de igualdad consagrado en el artículo 13 de la Constitución Política**, al establecer un tratamiento diferencial que responde a circunstancias objetivas relacionadas con la recuperación de obligaciones tributarias en mora, sin desconocer la situación de los contribuyentes cumplidos, quienes no estuvieron sujetos al pago de intereses, sanciones ni actuaciones de cobro.

De igual forma, la iniciativa desarrolla el deber constitucional previsto en el **artículo 95 numeral 9 de la Constitución Política**, conforme al cual toda persona debe contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad, preservando la exigibilidad del impuesto principal y facilitando la normalización de obligaciones tributarias pendientes.

En el ámbito legal, el proyecto encuentra respaldo en los **artículos 138 a 151 de la Ley 488 de 1998**, particularmente en los **artículos 146 y 147**, que asignan a los departamentos la administración, fiscalización, liquidación oficial, discusión, recaudo y cobro del Impuesto sobre Vehículos Automotores. Asimismo, resulta aplicable el **artículo 150 de la Ley 488 de 1998**, modificado por el **artículo 107 de la Ley 633 de 2000**, así como el **artículo 59 de la Ley 788 de 2002**, la **Ley 1066 de 2006**, referente a la gestión y recuperación de cartera pública, y el **artículo 7 de la Ley 819 de 2003**, relativo al análisis del impacto fiscal de las iniciativas que inciden sobre las finanzas públicas.

Finalmente, la competencia de la Asamblea Departamental para expedir la presente Ordenanza se sustenta igualmente en el **numeral 2 del artículo 19 de la Ley 2200 de 2022**, que desarrolla las funciones normativas de las Asambleas Departamentales, permitiéndoles adoptar las medidas necesarias para la adecuada administración de los asuntos tributarios de competencia departamental, en armonía con los principios constitucionales de autonomía territorial, legalidad, eficiencia, equidad, igualdad y sostenibilidad fiscal.

III. ANÁLISIS DEL PROYECTO

El Proyecto de Ordenanza No. 1231 del 22 de julio de 2026 tiene por objeto adoptar una medida temporal de gestión tributaria orientada a fortalecer el recaudo del Impuesto sobre Vehículos Automotores administrado por el Departamento del Putumayo, mediante la implementación de un beneficio de normalización consistente en la reducción del ochenta por ciento (80%) de los intereses moratorios y sanciones causadas sobre obligaciones correspondientes a las vigencias 2025 y anteriores.

Del estudio del articulado y de la exposición de motivos presentada por la Administración Departamental, se observa que la iniciativa no modifica los elementos estructurales del tributo, tales como el hecho generador, los sujetos pasivos, la base gravable o las tarifas, los cuales



continúan regulados por la Ley 488 de 1998 y demás normas que integran el régimen jurídico del impuesto sobre vehículos automotores. En consecuencia, el proyecto no constituye una reforma tributaria departamental, sino un instrumento excepcional de gestión fiscal encaminado a facilitar la recuperación de cartera tributaria ya consolidada.

Uno de los aspectos más relevantes del proyecto consiste en que el beneficio recae exclusivamente sobre los intereses moratorios y las sanciones, preservándose en todo momento la obligación de cancelar el ciento por ciento (100%) del capital correspondiente al impuesto adeudado. Esta circunstancia evidencia que la iniciativa no implica una condonación del tributo ni una renuncia a los ingresos fiscales derivados del impuesto principal, sino un mecanismo de incentivo para promover el pago voluntario de obligaciones que actualmente presentan mora y cuya recuperación mediante los procedimientos ordinarios de cobro resulta más compleja.

Igualmente, se advierte que el proyecto incorpora un límite temporal claramente definido, estableciendo una vigencia de cuatro (4) meses contados a partir de la entrada en vigor de la ordenanza. Este elemento resulta jurídicamente relevante, pues reafirma el carácter excepcional y transitorio de la medida, evitando que pueda interpretarse como una política permanente de alivios tributarios que desincentive el cumplimiento oportuno de las obligaciones fiscales.

Desde la perspectiva de la administración tributaria, la iniciativa busca fortalecer la eficiencia del recaudo departamental mediante la conversión de cartera de difícil recuperación en ingresos efectivos para el Departamento. Como se expone en la motivación del proyecto, una parte importante de las obligaciones tributarias presenta elevados montos de intereses y sanciones acumuladas, dificultades de localización de los contribuyentes, inconsistencias registrales y altos costos administrativos asociados a los procesos de cobro persuasivo y coactivo. Bajo estas circunstancias, la reducción parcial de intereses constituye una herramienta orientada a estimular la normalización de las obligaciones y mejorar la liquidez de las finanzas departamentales.

El proyecto también incorpora mecanismos dirigidos a proteger el equilibrio fiscal y evitar que el beneficio sea utilizado de manera contraria a su finalidad. En este sentido, el artículo segundo mantiene incólume la obligación de pagar el impuesto principal; el artículo cuarto garantiza que las participaciones correspondientes a los municipios y a las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo no se verán afectadas por la reducción de intereses y sanciones; mientras que el artículo sexto excluye expresamente la posibilidad de acceder al beneficio mediante acuerdos o facilidades de pago y dispone que los acuerdos vigentes tampoco podrán acogerse al mismo. Estas previsiones fortalecen la seguridad jurídica de la medida y limitan su aplicación exclusivamente a quienes normalicen efectivamente sus obligaciones dentro del término previsto.



De otra parte, el proyecto desarrolla los principios constitucionales de eficiencia, equidad e igualdad previstos en el artículo 363 de la Constitución Política. La eficiencia se refleja en la adopción de un mecanismo que busca incrementar el recaudo efectivo sin modificar la estructura del tributo; la equidad se garantiza al exigir el pago íntegro del impuesto principal y limitar el beneficio únicamente a los intereses y sanciones; mientras que el principio de igualdad se materializa al establecer condiciones objetivas y uniformes para todos los contribuyentes que se encuentren en la misma situación de mora, sin afectar los derechos de quienes cumplieron oportunamente con sus obligaciones tributarias.

Asimismo, resulta importante destacar que la iniciativa respeta plenamente el principio de legalidad tributaria contenido en el artículo 338 de la Constitución Política, por cuanto no crea nuevos tributos ni modifica los elementos esenciales del impuesto sobre vehículos automotores, limitándose a regular un aspecto relacionado con la administración y recuperación de cartera tributaria dentro del ámbito competencial que la Constitución y la ley reconocen a las entidades territoriales.

Finalmente, el ponente considera que el proyecto constituye una herramienta de política fiscal razonable y proporcional frente a las necesidades actuales de fortalecimiento del recaudo departamental. La medida procura equilibrar el interés público en la recuperación de recursos fiscales con la necesidad de ofrecer mecanismos extraordinarios que faciliten la normalización de obligaciones tributarias en mora, sin comprometer la sostenibilidad financiera del Departamento ni afectar la estructura jurídica del impuesto.

En consecuencia, desde el punto de vista jurídico, financiero y administrativo, el Proyecto de Ordenanza No. 1231 de 2026 se encuentra ajustado al marco constitucional y legal vigente, constituye un instrumento válido de gestión tributaria y representa una medida orientada a fortalecer la capacidad de recaudo del Departamento del Putumayo, garantizando simultáneamente la protección del patrimonio público y el cumplimiento de los principios que rigen el sistema tributario colombiano.

IV. CONVENIENCIA

La conveniencia del Proyecto de Ordenanza No. 1231 de 2026 se fundamenta en la necesidad de fortalecer la gestión tributaria del Departamento del Putumayo mediante la implementación de mecanismos excepcionales que permitan mejorar la recuperación de cartera del Impuesto sobre Vehículos Automotores, incrementar la eficiencia del recaudo y garantizar una mayor disponibilidad de recursos para atender las obligaciones institucionales y las inversiones previstas en el Plan de Desarrollo Departamental.

El Departamento del Putumayo, como entidad territorial, tiene el deber constitucional de administrar de manera eficiente sus rentas y adoptar las medidas necesarias para garantizar la



sostenibilidad de las finanzas públicas. En ese contexto, la recuperación efectiva de la cartera tributaria constituye una herramienta fundamental para convertir obligaciones pendientes de recaudo en ingresos reales que fortalezcan la capacidad financiera del ente territorial, reduciendo la acumulación de obligaciones de difícil recuperación y optimizando la gestión administrativa del cobro tributario.

La iniciativa resulta conveniente porque establece un mecanismo de normalización tributaria de carácter excepcional y temporal, dirigido exclusivamente a incentivar el pago voluntario de obligaciones vencidas correspondientes a las vigencias 2025 y anteriores. El beneficio propuesto no afecta el capital del impuesto ni modifica los elementos esenciales del tributo, sino que se limita a reducir parcialmente los intereses moratorios y las sanciones, condicionando el acceso al beneficio al pago total del impuesto adeudado. Esta circunstancia permite equilibrar el interés general de fortalecer el recaudo con el deber constitucional de los contribuyentes de financiar los gastos e inversiones del Estado.

Desde el punto de vista financiero, la medida contribuye a incrementar la liquidez del Departamento al facilitar el ingreso de recursos que actualmente hacen parte de la cartera morosa. La experiencia de las administraciones tributarias demuestra que una parte significativa de las obligaciones vencidas presenta una baja probabilidad de recuperación por los mecanismos ordinarios de cobro, debido al crecimiento progresivo de intereses y sanciones, a las dificultades para ubicar a los contribuyentes y a los altos costos administrativos que implican los procesos de cobro persuasivo y coactivo. En ese sentido, la normalización tributaria se convierte en un instrumento de gestión que favorece la recuperación de recursos públicos y mejora los indicadores de recaudo.

La conveniencia del proyecto también se evidencia en su contribución al cumplimiento del Plan de Desarrollo Departamental 2025-2027 "Putumayo, un Gobierno en Serio", adoptado mediante la Ordenanza 940 de 2025. La ejecución de las metas, programas y proyectos contemplados en dicho instrumento de planificación depende, en buena medida, de la disponibilidad efectiva de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación, dentro de los cuales se encuentran los recursos provenientes del Impuesto sobre Vehículos Automotores. Si bien este tributo no representa la principal fuente de ingresos del Departamento, sí constituye un componente importante de la estructura financiera que soporta el funcionamiento institucional y la inversión pública.

En igual sentido, la iniciativa guarda coherencia con el Plan Operativo Anual de Inversiones (POAI), en cuanto busca fortalecer una de las fuentes de financiación que respaldan la ejecución de los proyectos programados por la Administración Departamental. La recuperación de cartera permite mejorar la disponibilidad de recursos propios y fortalece la capacidad del Departamento para atender oportunamente las obligaciones derivadas de la ejecución presupuestal.

Otro aspecto que demuestra la conveniencia del proyecto consiste en que la medida protege los ingresos de los municipios y de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, al



ASAMBLEA DEPARTAMENTAL
DE PUTUMAYO
NIT. 846.000.001- 7

establecer expresamente que la reducción de intereses y sanciones recaerá únicamente sobre la participación correspondiente al Departamento del Putumayo. De esta manera, la iniciativa preserva la distribución legal de los recursos del impuesto sobre vehículos automotores y evita afectar financieramente a las demás entidades territoriales beneficiarias.

Igualmente, el proyecto incorpora mecanismos que garantizan la seriedad y excepcionalidad del beneficio, al limitar su vigencia a un período de cuatro (4) meses, excluir de su aplicación los acuerdos de pago vigentes y exigir el pago efectivo del impuesto principal como condición indispensable para acceder a la reducción de intereses y sanciones. Estas restricciones fortalecen la cultura tributaria, evitan incentivos al incumplimiento y garantizan que la medida responda exclusivamente a una estrategia extraordinaria de recuperación de cartera.

En consecuencia, el ponente considera que el Proyecto de Ordenanza No. 1231 de 2026 resulta conveniente, necesario y oportuno, por cuanto constituye un mecanismo de gestión tributaria que fortalece la capacidad fiscal del Departamento, mejora la eficiencia en el recaudo de rentas propias, contribuye a la sostenibilidad de las finanzas departamentales y genera condiciones favorables para el cumplimiento de las metas previstas en el Plan de Desarrollo Departamental, sin desconocer los principios constitucionales de legalidad, equidad, eficiencia, igualdad y responsabilidad fiscal que orientan el sistema tributario colombiano.

V. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las consideraciones anteriormente expuestas, me permito presentar **PONENCIA FAVORABLE** y solicito a los Honorables diputados dar SU PRIMER **DEBATE POSITIVO**, para que avance en su trámite a segundo debate, a este Proyecto de Ordenanza No. 1231 de 2026:

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS TRANSITORIAS DE GESTIÓN TRIBUTARIA ORIENTADAS A LA RECUPERACIÓN EFECTIVA DE CARTERA, LA NORMALIZACIÓN DE OBLIGACIONES EN MORA Y EL FORTALECIMIENTO DEL RECAUDO DEL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES ADMINISTRADO POR EL DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO".

Atentamente,

WILIAN ANDRÉS BOTINA YELA
Asamblea Departamental del Putumayo