Fotos de www.epm.com.co y https://www.tripadvisor.co

Asistencia técnica para el diseño de tasas por contaminación atmosférica y cobros por emisiones de gases efecto invernadero a nivel subnacional

Informe Tarea 5

HOJA DE RUTA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES

30 de abril de 2018

The World Bank – Econometría S.A.

Technical Assistance for the Design of Air Pollution Charges and GHG Emission Levies at the Sub-National Level

Contrato 7183732

Supervisión del Contrato

Ernesto Sánchez Triana – Banco Mundial
Pablo Benítez – Banco Mundial

Econometría Consultores

Guillermo Rudas – Director Consultoría

Equipo de Econometría Consultores

Beatriz Elena Arenas
Óscar Rodríguez
Ángela Solanilla Uricoechea
Tito Ávila
Santiago Hernández
María José Libreros

Equipo de Área Metropolitana del Valle de Aburrá – AMVA

Ana Zuleima Orrego
Tatiana Marcela Mosquera
Zoraida Piedrahíta

TAREA 5 - HOJA DE RUTA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES

TABLA DE CONTENIDO

ACRÓNIMOS II
INTRODUCCIÓN 1
CAPÍTULO 1 2
ACCIONES DE IMPLEMENTACIÓN 2
1.1 Recomendaciones del Estudio 2
1.2 Acciones para implementar la tasa retributiva 4
1.2.1 Consideraciones especiales 4
1.2.2 Pasos para la implementación 6
1.3 Acciones para implementar subsidios condicionados 7
1.3.1 Consideraciones especiales 7
1.3.2 Pasos para la implementación 9
1.4 Acciones para la articulación de los instrumentos 10
1.4.1 Socialización 10
1.4.2 Creación de un fondo de incentivos a nivel metropolitano 11
1.4.3 Sistemas de información 11
CAPÍTULO 2 12
BORRADOR DE PROPUESTA REGLAMENTARIA SUBNACIONAL 12

ACRÓNIMOS

AMVA	Área Metropolitana del Valle de Aburrá
GEI	Gases Efecto Invernadero
MADS	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de Colombia
PIGECA	Plan Integral de Gestión de Calidad del Aire

INTRODUCCIÓN

Por solicitud del Banco Mundial, Econometría Consultores presta asistencia técnica al Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA) para apoyar el desarrollo de las líneas de acción del Plan Integral de Gestión de Calidad del Aire (PIGECA), en el contexto de las iniciativas sobre tasas por contaminación del aire y el establecimiento de mercados de cupos de emisión de gases efecto invernadero (GEI) que viene impulsando el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de Colombia (MADS). Como lo plantea el PIGECA, el AMVA busca implementar instrumentos económicos que reduzcan la exposición de la población del Valle de Aburrá a la contaminación del aire por factores primarios y secundarios de fuentes fijas y móviles[1]. De esta manera, se otorga a los regulados mayor autonomía y flexibilidad para decidir cómo alcanzar los objetivos de calidad del aire, se crean incentivos para la aplicación de tecnologías costo-efectivas de reducción de contaminación, se reduce la carga de información sobre los reguladores y se generan fuentes de ingresos para las autoridades competentes[2].

El presente informe corresponde al reporte de la Tarea 5 de la consultoría, orientada a diseñar una hoja de ruta con recomendaciones para su implementación. Igualmente, se incluye un borrador de propuesta reglamentaria subnacional, requerida para implementar los instrumentos propuestos y condicionada a que se establezcan las reglamentaciones de las tasas retributivas por emisiones que se requieran, tal como se concluye en la Tarea 4 de esta consultoría.

El capítulo 1 presenta una síntesis de las recomendaciones, así como las acciones necesarias para la implementación y articulación de los instrumentos que se proponen. En el capítulo 2 se presenta un borrador de propuesta reglamentaria para su establecimiento en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

[1] Teniendo en cuenta que la mayor afectación de la calidad del aire en el Valle de Aburrá y dado el énfasis del AMVA en el plan de reconversión vehicular, este trabajo se enfocó en el análisis de las fuentes móviles.

[2] AMVA, *Plan Integral de Gestión de Calidad del Aire – PIGECA* (2017). Ver Eje Temático 10: Sistema de cargas y beneficios a agentes en función de su aporte positivo o negativo a la calidad del aire (Capítulo 6, p. 37, versión del 4 de julio de 2017).

Capítulo 1

ACCIONES DE IMPLEMENTACIÓN

1.1 RECOMENDACIONES DEL ESTUDIO

Esta consultoría encontró que por cada tonelada anual que se reduzcan de emisiones de material particulado ($PM_{2.5}$ y asociados) en el Valle de Aburrá, se podrán evitar entre 5 y 10 muertes prematuras. También se encontró que la principal causa de dichas emisiones se encuentra en las fuentes móviles y al interior de ellas en los vehículos pesados de modelos más antiguos. También se analizaron los costos marginales del cambio tecnológico para evitar esas emisiones[3] y se encontró que la aplicación de instrumentos económicos que internalicen el costo social en un precio entre \$60/g $PM_{2.5}$ y \$120/g $PM_{2.5}$, resulta socialmente costo efectivo, valorando las muertes evitadas en función de las pérdidas de productividad económica, lo cual resulta en un estimativo conservador de la valoración de la vida humana. Sin embargo, si se utilizan otros estimativos de valoración del costo social, este valor podría incrementarse hasta alrededor de veinte veces esos valores.

Teniendo en cuenta lo anterior, se simularon algunos instrumentos económicos planteados en el PIGECA y se comparó su dinámica frente a las reducciones obtenidas, debidas a los cambios tecnológicos que se viabilizan para los agentes privados a partir de la aplicación de dichos instrumentos.

El primer tipo de instrumento evaluado y recomendado es una tasa retributiva. El segundo, es un subsidio al cambio tecnológico.

- El primer tipo de instrumento evaluado y recomendado es una tasa retributiva y que se cobraría en proporción a las emisiones generadas por los agentes económicos que representan fuentes fijas o móviles de contaminantes del aire.
- El segundo tipo de instrumento es algún subsidio al cambio tecnológico, el cual se entregaría como una proporción del valor del activo que se certifica ha salido de funcionamiento y se desintegra.

[3] Ver informe de la tarea 3 de esta consultoría

Es importante que los dos instrumentos se apliquen de manera simultánea, para no generar incentivos perversos. En general pueden darse dos casos no deseados:

- Si se implementan solo tasas retributivas, puede suceder que, con el fin de no pagar la tasa en el Valle de Aburrá por parte de los propietarios de vehículos, se desplace la matriculación de vehículos hacia otros municipios cercanos en donde dicha tasa no exista. Así pues, podría reducirse la matrícula de vehículos en el AMVA, pero podrían seguir operando en su interior con matrícula establecida por fuera de su jurisdicción.
- Si se implementan solo subsidios, podría incrementarse artificialmente la matrícula de vehículos en el AMVA por parte de quienes buscan recibir el subsidio. Esto incrementaría el parque registrado en el AMVA, aunque no operen en sus municipios y además del gasto fiscal que esto conlleva no se podría medir con precisión la efectividad local de la medida.

Es importante que los dos instrumentos se apliquen de manera simultánea para no generar incentivos perversos

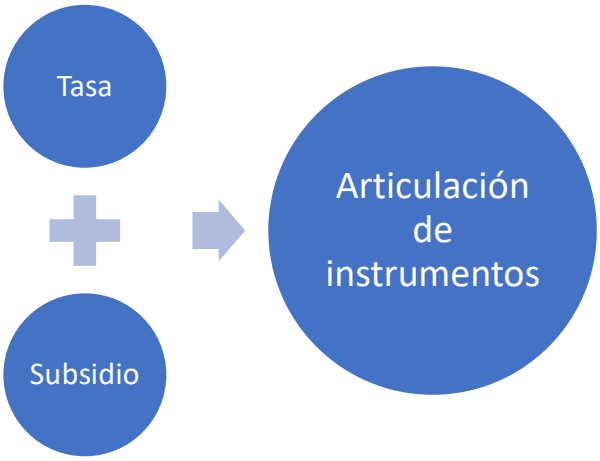
A una tarifa de \$60/g $PM_{2.5}$, entre 2018 y 2030 se lograrían prevenir cerca de 3.500 muertes prematuras; y subiendo la tarifa a \$120/g, el resultado sería de algo más de 5.500 muertes evitadas. Este efecto se podría elevar en un rango entre 5.700 y más de 7.200 muertes evitadas, en el mismo período, si además de las tasas se aplica un subsidio complementario, como puede ser el caso de una reducción de la tasa de interés del crédito, un pago monetario directo para la compra del nuevo activo que remplaza al activo emisor (por ejemplo, cambiar una volqueta antigua por una nueva) o una rebaja significativa del arancel o del IVA.

Además de cumplir con el objetivo esperado de incentivar la modernización del parque automotor y reducir la contaminación del aire, las tasas retributivas por emisión de $PM_{2.5}$ generarían importantes recursos financieros a la entidad reguladora. Estos recursos serían de gran importancia para efectos de financiar los subsidios mencionados a nivel local. Al contrastar los ingresos generados por estas tasas, aún a la tarifa más baja propuesta de \$60 por gramo emitido, estos recursos lograrían financiar de manera bastante amplia, casi todos los subsidios que se proponen. La única excepción dentro de los escenarios analizados, sería la de una reducción significativa y simultánea del IVA y del arancel, caso en el cual los ingresos que se dejaría de percibir por estos dos conceptos requerirían un financiamiento adicional.

Para la implementación se requieren tres tipos de acciones:

- Acciones para implementar la tasa retributiva
- Acciones para establecer el subsidio condicionado
- Acciones para articular los dos instrumentos

Figura 1.1 - Instrumentos propuestos



Fuente: Desarrollo propio de Econometría Consultores

En las secciones siguientes se presentarán, de manera sucinta, las principales implicaciones y consideraciones para cada uno de los dos tipos de instrumento y las acciones necesarias para su implementación.

1.2 ACCIONES PARA IMPLEMENTAR LA TASA RETRIBUTIVA

1.2.1 Consideraciones especiales

Lo primero que es importante considerar frente al establecimiento de una tasa retributiva por emisiones al aire es que la figura de la tasa ya está establecida en el artículo 42 de la ley 99 de 1993 y sólo requiere su reglamentación general por parte del Gobierno Nacional; y otra más específica (la tarifa mínima) a cargo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Para más detalles sobre el análisis legal de este instrumento, ver el informe de la Tarea 4 de esta consultoría.

AMVA contará con el cálculo del valor de tarifa para cada clasificación vehicular

Por otra parte, la implementación de la tasa de emisiones de fuentes móviles se facilita en la medida que, para el desarrollo de las simulaciones que esta consultoría realizó para las estimaciones de beneficio/costo, se calcularon tanto las emisiones actuales por cada una de las categorías de vehículos establecidas por el Ministerio de Transporte para el impuesto a vehículos, como al interior de estas categorías para las diferentes edades del parque existente. Así pues, se cuenta con una base de datos, a disposición de la autoridad del AMVA, con un cálculo del valor a pagar por la tasa (tarifa específica) en cada clasificación vehicular, los cuales permite un incentivo que se ha verificado que es costo-efectivo, usando estimativos de beneficio conservadores, y que incluso es compatible con el cumplimiento de las metas más ambiciosas del PIGECA. Para más detalles sobre estos cálculos, ver el informe de la Tarea 3 de esta consultoría.

Para la liquidación de la tasa, se propone usar variables de referencia que expresan el nivel de contaminación generada por cada sujeto pasivo de la tasa

- Para las fuentes móviles, se utiliza la edad según tipo de vehículo, se estiman las emisiones típicas y sobre estas se aplica la tasa.
- Para las fuentes fijas, según actividad y tipo de combustible utilizado, se calculan las emisiones esperadas, usando factores asociados a los combustibles utilizados y sobre estas emisiones se aplica la tasa

Se requiere definir procesos de verificación para cuando se quieran demostrar emisiones diferentes a las estimadas.

Esto significa que el cálculo de las emisiones sobre las que se cobra la tasa no es una medición directa, lo cual podría resultar demasiado costoso, sino la mejor estimación posible con la información disponible. Sin embargo, como el hecho generador es un resultado medible y algunos agentes, por condiciones especiales o esfuerzos puntuales, podrían estar emitiendo menos contaminantes que los estimados, se requiere definir procesos de verificación que podrían usarse (por cuenta del interesado) en los casos en los cuales el sujeto pasivo quiera demostrar que tiene emisiones diferentes a las estimadas.

Figura 1.2 - Consideraciones especiales para la tasa retributiva

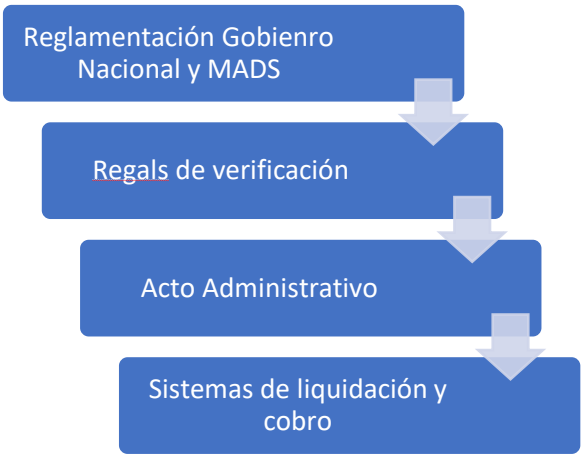
Fuente: Desarrollo propio de Econometría Consultores

1.2.2 Pasos para la implementación

Los pasos para la implementación de la tasa retributiva de emisión de contaminantes en el Valle de Aburra incluyen:

1. Reglamentación general por parte del Gobierno Nacional y del MADS
2. Definición de reglas de verificación para demostrar emisiones inferiores al estimativo
3. Expedición del acto administrativo que establece las tarifas y procedimientos de facturación, para fuentes móviles
4. Expedición del acto administrativo que establece las tarifas y procedimientos de facturación, para fuentes fijas
5. Implementación de los sistemas de información necesarios para la liquidación y cobro

Figura 1.3 - Pasos para la implementación de la tasa retributiva



Fuente: Desarrollo propio de Econometría Consultores

1.3 ACCIONES PARA IMPLEMENTAR SUBSIDIOS CONDICIONADOS

1.3.1 Consideraciones especiales

Debe estar condicionado a la desintegración del activo emisor que se remplaza.

El establecimiento de un programa de subsidios al cambio tecnológico, a nivel de los municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, no incorpora la necesidad de realizar cambios legales[4]. Sin embargo, se requieren fondos presupuestales suficientes para generar los incentivos que permitan viabilizar el cambio tecnológico. El informe de la Tarea 3 de esta consultoría cuantifica los recursos necesarios para tal fin, a diferentes niveles de reducción de las emisiones totales.

Lo más importante en este tipo de subsidio es que la entrega del incentivo se condicione a la desintegración y salida de funcionamiento del activo emisor de contaminantes, y que se remplace por una de tecnología más limpia que cumpla la misma función. Por ejemplo, el remplazo de un vehículo de transporte público de pasajeros con tecnología diésel que se remplaza por uno eléctrico o una volqueta de modelo antiguo que se remplaza por una nueva, debería aportar el certificado de desintegración establecido por el Ministerio de Transporte. Esto con el fin de garantizar que el activo emisor de contaminación suspenda su operación y por lo tanto su emisión de material particulado.

[4] Salvo en los casos en los que se implementen descuentos tributarios no establecidos actualmente.

Este tipo de incentivos se pueden implementar de diferentes maneras, que se enuncian a continuación:

Se puede implementar como un subsidio a la tasa de interés, como un descuento tributario al activo nuevo o como un pago monetario directo.

- Como un subsidio a la tasa de interés del crédito necesario para la compra de activos más eficientes que remplacen a los activos con altos niveles de emisión.
- Como un descuento tributario, por ejemplo, reducciones al impuesto al valor agregado o al arancel, para las compras de activos de una tecnología más limpia.
- Como un pago monetario directo, complementario al incentivo por desintegración que actualmente contempla en gobierno nacional para los vehículos de transporte de carga.

Para implementar el descuento tributario, pueden requerirse acciones específicas del Gobierno Nacional en la medida que dichos beneficios se establecen a través de reformas al Estatuto Tributario. Actualmente existen incentivos para los casos de vehículos eléctricos e híbridos, pero sería deseable que se pudieran extender a otras tecnologías limpias como el gas natural, o aún a vehículos nuevos con motores eficientes basados en combustibles líquidos, en los casos en los cuales estos remplacen a otros antiguos con niveles de emisión más altos.

- Se estima subsidio sobre el valor del vehículo desintegrado, en el caso de las fuentes móviles.
- En el caso de fuentes fijas tendía un monto medido en proporción a las emisiones

Dado que el subsidio que se entrega estaría condicionado al desmantelamiento del activo que es reemplazado, se requiere establecer los procesos de verificación necesarios para constatar que se ha cumplido con dicho condicionamiento.

Se requiere establecer los procesos de verificación para constatar que se ha cumplido el condicionamiento

Figura 1.4 - Consideraciones especiales para los subsidios condicionados

Fuente: Desarrollo propio de Econometría Consultores

1.3.2 Pasos para la implementación

Los pasos para la implementación de los subsidios condicionados al cambio tecnológico, en el Valle de Aburra, incluyen:

- Establecer los montos iniciales de presupuesto y préstamo, a destinar al programa para financiar el programa, mientras se equilibra el recaudo de la tasa con la ejecución del subsidio.
- Expedición del acto administrativo que establece el programa y procedimientos de postulación, certificación, verificación y auditoría para fuentes móviles
- Expedición del acto administrativo que establece el programa y procedimientos de postulación, certificación, verificación y auditoría para fuentes móviles
- Diseño del incentivo financiero a través de Findeter o Bancóldex
- Análisis del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del Departamento Nacional de Planeación sobre las posibilidades de implementar descuentos de IVA o al arancel a vehículos de tecnologías limpias, como incentivo adicional para la modernización del parque automotor.

Figura 1.5 - Pasos para la implementación de la tasa retributiva

Fuente: Desarrollo propio de Econometría Consultores

1.4 ACCIONES PARA LA ARTICULACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS

1.4.1 Socialización

Es importante llevar a cabo una socialización de la propuesta del AMVA al Gobierno Nacional y los demás actores involucrados. Durante el proceso de estudio de la consultoría realizada, los resultados se expusieron en el marco de la mesa de trabajo permanente establecida en el Valle de Aburrá con el acompañamiento de los ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Minas y Energía, y de Transporte.

Igualmente se realizaron talleres de socialización con actores académicos y empresariales del área metropolitana y presentaciones detalladas al equipo técnico del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en el marco de la preparación del proyecto de reglamentación de las tasas retributivas de contaminación.

Igualmente será importante establecer un diálogo con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con el fin de estudiar la posibilidad de presentar un proyecto legislativo dirigido a ampliar la cobertura de los beneficios tributarios existentes para la renovación de vehículos contaminantes en las grandes ciudades.

Para el establecimiento de las medidas a nivel del Área Metropolitana, resulta también importante difundir el paquete de medidas entre los agentes económicos que se verán afectados por los diferentes tipos de incentivos, con el fin de explicar el balance que existe

entre los instrumentos propuestos (tasas e incentivos), tanto para el sector público como para el sector privado.

1.4.2 Creación de un fondo de incentivos a nivel metropolitano

En la medida que se espera que los recursos de la tasa retributiva por emisiones sirvan para financiar el programa de subsidios condicionados, es recomendable el establecimiento de un fondo metropolitano para la reducción de la contaminación del aire, que permita contabilizar y hacer seguimiento a estos recursos y su aplicación.

Para ello se requerirán dos acciones prioritariamente:

Para el fondo se requerirá el establecimiento de sus reglas de operación y la contratación de una fiducia para su administración.

- **El establecimiento de las reglas de operación del fondo**. Lo cual incluye el esquema de gobernabilidad (toma de decisiones), la comunicación de las decisiones, los mecanismos de ejecución de los recursos y las fuentes factibles de ingresos de dicho fondo.

- **La contratación de la fiducia.** Se puede establecer un patrimonio autónomo a través de una fiducia contratada para su administración. Esto requiere del establecimiento de los procedimientos normales de selección y contratación establecidos para el área metropolitana.

1.4.3 Sistemas de información

Con el fin de garantizar la articulación entre los incentivos generados por los dos instrumentos y su adecuada difusión y utilización por parte de los agentes económicos, es muy recomendable el establecimiento de un sistema de información para ofrecer los siguientes servicios:

- Información sobre el gravamen obligatorio y las oportunidades de apoyo,
- Simulación financiera, declaración, liquidación y facturación de la tasa,
- Simulación financiera y postulación al programa de subsidio condicionado,
- Reporte de recaudos y recursos disponibles para apoyos.

Capítulo 2

BORRADOR DE PROPUESTA REGLAMENTARIA SUBNACIONAL

A continuación, se presenta la estructura y los contenidos de la reglamentación de los instrumentos propuestos a implementar en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, una vez se emita la respectiva reglamentación de estas tasas por parte de Gobierno Nacional y del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible[5].

CAPITULO 1 - TASA RETRIBUTIVA POR EMISIONES DE CONTAMINANTES AL AIRE

ARTICULO 1 – Definición

- Citar las reglamentaciones del Gobierno Nacional y del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- Establecer la definición de la tasa en términos de:
    - Hecho generador: Emisión de material particulado y otros gases asociados
    - Sujetos pasivos:
        - Fuentes móviles: vehículos impulsados con combustibles líquidos como gasolina y diésel, matriculados en los municipios del Área Metropolitana.
        - Fuentes fijas: Procesos industriales o comerciales generadores de calor basados en el uso de combustibles líquidos y establecidos en los municipios del Área Metropolitana.

ARTICULO 2 – Tarifas de la tasa para fuentes móviles

- Citar como anexo la base de datos generada por Econometría Consultores para el AMVA y su forma de consulta.

[5] Ver la propuesta que se formula para esta reglamentación del Gobierno Nacional y del MADS en la Tarea 4 de esta consultoría.

- Indicar la regla que usará el AMVA para el incremento anual de las tarifas, a partir de la reglamentación que establezca al respecto el Gobierno Nacional:
    - La tarifa se calcula teniendo en cuenta un valor unitario de $60 por gramo de $PM_{2.5}$ y se incrementa anualmente en la forma en que se establezca en la norma nacional, hasta el año en que se cumplan las metas establecidas en el PIGECA.
    - Mientras se cumplan dichas metas, la tarifa se mantendrá constante y solo se incrementará con la meta de inflación del año correspondiente.
    - Si se dejan de cumplir las metas, volverá a crecer como lo establezca la norma nacional.

ARTICULO 3 – Tarifas de la tasa para fuentes fijas

- Establecer el procedimiento para el Área Metropolitana para reportar y actualizar el consumo de combustibles líquidos por parte de las empresas con procesos de generación de calor basados en combustión.
- Establecer los factores de emisión asociados con cada combustible, así como la fórmula de cálculo del valor a pagar en función de dicho factor.

ARTICULO 4 – Procedimiento de liquidación

- Establecer las fechas para la facturación de la tasa a los vehículos matriculados en los municipios del Área Metropolitana y los medios de electrónicos y físicos de acceso a dicha factura por parte de los sujetos pasivos.
- Establecer el procedimiento para solicitar reducciones en el estimativo de emisiones para un sujeto pasivo en particular, incluyendo la documentación que certifique técnicamente la presencia de menores emisiones a las estimadas en la base de datos del AMVA.
- Establecer los plazos de pago y los métodos electrónicos y físicos para el recaudo.

CAPITULO 2 – PROGRAMA DE SUBSIDIO CONDICIONADO AL CAMBIO TECNOLÓGICO

ARTICULO 5 – Definición

- Creación del programa, presentando:

- Personas naturales y jurídicas habilitadas para participar en el programa: aquellas que remplacen activos de inversión generadores de emisiones de material particulado, por activos de inversión con un menor factor de emisión.
    - En el caso de las fuentes móviles, el vehículo a remplazar estará definido dentro de las categorías de vehículos consideradas para el cobro de la tasa retributiva.
    - En el caso de las fuentes móviles, el activo a remplazar estará definido dentro de las categorías de hornos y calderas con combustibles considerados para el cobro de la tasa retributiva.

ARTICULO 6 – Condiciones de participación

- Para fuentes móviles:
    - Debe exigirse la certificación de desintegración vehicular establecida por el Ministerio de Transporte dentro del Programa de desintegración de vehículos de carga.
    - Los vehículos desintegrados deben haber estado matriculados, desde al menos cinco años atrás, en alguno de los municipios del Área Metropolitana.
- Para fuentes fijas:
    - Debe exigirse la certificación, por parte de una firma de auditoría, de la desintegración y aprovechamiento de los materiales, por parte del solicitante o un tercero.
    - Los activos remplazados que hayan estado operando en algún municipio del Valle de Aburrá y registrados ante la Autoridad del Área Metropolitana, durante al menos los cinco años anteriores.
- Las demás condiciones usuales de acuerdo con la Ley y la reglamentación de las autoridades nacionales.

ARTICULO 7 – Beneficios

- El beneficiario podrá escoger uno de los siguientes beneficios:
    - 40% del avalúo del vehículo desintegrado, de acuerdo con las tablas de avalúo del Ministerio de Transporte para el impuesto de vehículos.

    - Autorización para acceder al programa de tasa subsidiada que se establezca a través de la banca de redescuento

- Establecer que estos beneficios no se excluyen con la posibilidad de acceder a los descuentos tributarios actuales y futuros establecidos en la normatividad nacional.

ARTICULO 8 – Procedimiento de postulación, verificación y desembolso

- Explicar los medios electrónicos y físicos mediante los cuales un particular puede inscribirse en el programa.
- Explicar la documentación requerida para la verificación de los requisitos.
- Establecer los plazos para que la autoridad comunique al interesado sobe el cumplimiento de los requisitos y el estado de su postulación.
- Procedimiento para emitir la orden de desembolso, de acuerdo con la opción de beneficio seleccionada (si es desembolso al beneficiario o giro al banco de redescuento para la aplicación del subsidio a la tasa).

CAPITULO 3 – FONDO METROPOLITANO PARA LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE

ARTICULO 9 – Creación del fondo

- Establecimiento de los objetivos del Fondo: Administrar los recursos destinados a incentivar a los agentes económicos con fuentes de contaminación fijas y móviles a realizar cambios tecnológicos que reduzcan sus emisiones de material particulado y otros gases asociados, con el fin de mejorar la calidad del aire en el los municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

ARTICULO 10 – Fuentes de recursos

- Establecer las fuentes de recursos:
    - Los recaudos de la tasa retributiva establecida en el capítulo 1.
    - Aportes del presupuesto de cada uno de los municipios del área metropolitana
    - Aportes que realice el Gobierno Nacional.
    - Donaciones de particulares
    - Recursos no rembolsables de entidades internacionales

- Prestamos de la Banca Multilateral destinados a fondear las líneas de redescuento del Programa de subsidio condicionado, destinados a la reducción de las tasas de interés

ARTICULO 11 – Uso de recursos

- Establecer el destino de recursos:
  - Programa de subsidios condicionados en sus componentes destinados a:
    - Reconocimiento del 40% del valor del vehículo desintegrado
    - Reducción de las tasas de interés para cambio tecnológico
  - Establecer los gastos de administración y comisiones financieras necesarias
  - Campañas de difusión y conocimiento de los programas
  - Desarrollo de sistemas de información requeridos por el Programa de subsidios condicionados y para la adecuada liquidación facturación y recaudo de la tasa retributiva

ARTICULO 11 – Funcionamiento

- Establecimiento de los lineamientos generales para la contratación de una fiducia para la administración del fondo
- Establecimiento del órgano de dirección del fondo, y responsable de las decisiones de ejecución de recursos
- Establecimiento de los procedimientos de comunicación de las decisiones del órgano de dirección
- Establecimiento de los procedimientos de seguimiento de las actividades del fondo, veeduría ciudadana y rendición de cuentas