

 IDEAM y PNUD (2024). Hoja de Ruta MRV para el fortalecimiento del Sistema de Monitoreo, Reporte y Verificación – MRV de mitigación de GEI de Colombia. IDEAM. (2024). Colombia presenta su Inventario Nacional de Emisiones y Absorciones Atmosféricas. Bogotá: https://www.ideam.gov.co/sala-de-prensa/noticia/colombia-presenta-su-inventario-nacional-de-emisiones-y-absorciones-atmosfericas. IPCC. (2018). Glosario IPCC. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpglclefndmkaj/https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/10/SR15_Glossary_spanish.pdf. IPCC. (2021). Bogotá D.C.: https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/. Jones, T. (2021). Fondo de Población de las Naciones Unidas. Cinco maneras en el que cambio climático vulnera a mujeres y niñas. Bogotá D.C.: https://www.unfpa.org/es/news/cinco-maneras-en-que-el-cambio-climatico-vulnera-mujeres-y-ninas. Ley 1242. (2008). por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones. Bogotá: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=31783. Ley 1523. (2012). Ley 1523 de 2012 “Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones”. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=47141. Ley 2169. (2021). "Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones" https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%202169%20DEL%2022%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202021.pdf. MADS. (2014). Plan Vías CC: Vías Compatibles con el clima. MADS. (2016). Plan Nacional de Adaptación al cambio climático - PNACC. Bogotá D.C.: https://www.minambiente.gov.co/cambio-climatico-y-gestion-del-riesgo/plan-nacional-de-adaptacion-al-cambio-climatico/#:~:text=La%20f. MADS. (2016). Política Nacional de Cambio Climático – PNCC. Bogotá D.C.: https://archivo.minambiente.gov.co/index.php/politica-nacional-de-cambio-climatico. MADS, FILAPP, ProNDC, GIZ, / CASAS, J.A. (2022); PINILLA, J (2022). Hoja de Ruta del Plan de Acción de Género y Cambio Climático de Colombia. https://www.minambiente.gov.co/wpcontent/uploads/2023/03/GIZ_Genero_Hoja-de-Ruta_Final-2023-Baja.pdf MADS; WWF; FCDS. (2020). Lineamientos de Infraestructura Verde Vial. MADS. (2016). Decreto 298 de 2016. Biblioteca Del Congreso Nacional, organización y funcionamiento del Sistema Nacional de Cambio Climático, 17–20. Ministerio de Transporte; Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2017). Plan Integral de Cambio Climático para puertos Marítimos. Plan Integral de Gestión del Cambio Climático Sector Transporte – PIGCCS Transporte 89	 Ministerio de Transporte. (2022). Informe macro: aporte del Sector Transporte en la Reactivación Económica. Bogotá D.C.: https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf. Ministerio de Transporte, Banco Mundial, Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2023). Estrategia de Protección Financiera. Ministerio de Transporte. (2024). Transporte en cifras. Bogotá D.C.: https://mintransporte.shinyapps.io/transporteencifrasapp/. ONU. (2022). Artículo explicativo: Cómo la desigualdad de género y el cambio climático están relacionadas entre si. https://www.unwomen.org/es/noticias/articulo-explicativo/2022/03/articulo-explicativo-como-la-desigualdad-de-genero-y-el-cambio-climatico-estan-relacionados-entre-si?utm_source=chatgpt.com. Perú, M. d. (2016). Plan de Acción de Lima. Bogotá D.C.: https://www.minam.gob.pe/perunatural/2016/03/21/plan-de-accion-de-lima-es-el-resultado-del-exito-de-la-xxviii-sesion-del-programa-sobre-el-hombre-y-la-biosfera-mab-de-la-unesco/#:~:text=El%20. Pineda Pardo, L.A., Cárdenas Domínguez, R.F., Galván Gómez,M., Cortés Caro,M.A., Aranguren Niño,L.My Vanegas Parra,V.(2025). Protocolo Maestro del Sistema de Monitoreo, Reporte y Verificación de Acciones de Mitigación a Nivel Nacional. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. PNUD & Fondo de Adaptación. (2023). Colombia Evaluación de daños, pérdidas e impactos asociados a la ocurrencia del fenómeno de la niña 2021 - 2023. https://www.fondoadaptacion.gov.co/images/2024/Gestion_del_Conocimiento/Estudios_Investigaciones_Publicaciones/Evaluacion_Danos_Perdidas_e_Impactos_Fenomeno_de_la_Nina_2021-2023.pdf PROURE. (2022). Plan de acción indicativo Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía. Bogotá D.C.: https://www1.upme.gov.co/DemandayEficiencia/Documents/PROURE/Documento_PROURE_2022-2030_v4.pdf. Resolución 1447. (2018). Se reglamenta el sistema de monitoreo, reporte y verificación de las acciones de mitigación a nivel nacional. https://alphasig.metropol.gov.co/normograma/compilacion/docs/resolucion_minambienteds_1447_2018.htm. Resolución 20243040036315 de 2024. (s.f.). Comité Sectorial para la Coordinación e Implementación de la Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres en el Sector Transporte. su Subcomité Técnico y se derogan las Resoluciones numero 0002830 de 2019 y 20223040064995 de 2022. https://mintransporte.gov.co/info/mintransporte/media/anexos/qu3XZvD5.pdf. RUNT. (2025). Base de datos Registro Único Nacional de Transporte- corte septiembre 2025. Schipper, J. A. (2018). Glosario del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático. Bogotá D.C.: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/AR5_WGII_glossary_ES.pdf. UNFCCC. (2015). Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Bogotá D.C.: https://unfccc.int/es/acerca-de-las-ndc/el-acuerdo-de-paris. 90 Plan Integral de Gestión del Cambio Climático Sector Transporte – PIGCCS Transporte
 UNFCCC. (2024). ¿Qué significa adaptación al cambio climático y resiliencia al clima? Bogotá D.C.: https://unfccc.int/es/topics/adaptation-and-resilience/the-big-picture/que-significa-adaptacion-al-cambio-climatico-y-resiliencia-al-clima. UNFCCC, C. M. (2022). El cambio climático agrava la violencia contra las mujeres y las niñas. Bogotá D.C.: https://www.ohchr.org/es/stories/2022/07/climate-change-exacerbates-violence-against-women-and-girls. UPME. (2021). Balance energético colombiano. Bogotá D.C.: https://www1.upme.gov.co/DemandayEficiencia/Paginas/BECO.aspx. Varez, M. C. (2017). “La transversalización del enfoque de género en las políticas públicas frente al cambio climático en América Latina”. Bogotá D.C.: https://www.cepal.org/es/publicaciones/41101-la-transversalizacion-enfoque-genero-politicas-publicas-frente-al-cambio. Plan Integral de Gestión del Cambio Climático Sector Transporte – PIGCCS Transporte 91	(C. F.). RESOLUCIÓN NÚMERO 20263040026055 DE 2026 (julio 7) por la cual se modifica el parágrafo 2° del artículo 6° y se adiciona el parágrafo 2° del artículo 9° de la Resolución número 20253040045925 de 2025, “por la cual se establecen las condiciones y el procedimiento del Programa de Modernización de la Subcuenta Específica Modernización del Parque Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat)” y se dictan otras disposiciones. La Ministra de Transporte, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y en especial las previstas en el artículo 5° de la Ley 105 de 1993, los artículos 2° y 6° del Decreto número 87 de 2011, y en desarrollo del artículo 33 de la Ley 2169 de 2021 modificado por el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, y las conferidas por el artículo 2.2.9.4.3. del Decreto número 1079 de 2015 y, CONSIDERANDO: Que el literal b del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, <i>por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones</i>, establece que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. Que el artículo 4° de la Ley 336 de 1996, <i>por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte</i> establece que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público, continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares. Que la Ley 1964 de 2019, <i>por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones</i>, busca generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos con bajas y preferiblemente cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero. Que el artículo 12 de la Ley 2169 de 2021, <i>por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones</i>,

establece que el Ministerio de Transporte, en coordinación con entidades nacionales y territoriales competentes, deberá incorporar en los instrumentos sectoriales de planificación existentes y futuros, acciones orientadas a alcanzar las metas país en materia de mitigación, así como a garantizar las condiciones habilitantes para la implementación y avance en la consolidación de acciones que permitan acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica, diseñando e implementando políticas con el fin de establecer estándares regulatorios y técnicos para la comercialización y operación de vehículos eléctricos de 2, 3 y 4 o más ruedas, así como la promoción de instrumentos financieros que incentiven el ingreso de vehículos eléctricos.

Que el Decreto número 1266 de 2024, *por el cual se adicionan el artículo 1.1.2.3. al Título 2 de la Parte 1 del Libro 1, el Título 9 a la Parte 2 del Libro 2 y se modifica el inciso segundo del artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat) y se dictan otras disposiciones*, reglamentó el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico, y en su artículo 2.2.9.3.5., establece la Subcuenta Específica Modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi, que tiene como objeto la implementación de programas de modernización del parque automotor del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi con tecnologías de bajas y preferiblemente cero emisiones.

Que la referida subcuenta estará financiada por las fuentes generales señaladas en el artículo 2.2.9.2.3 del Decreto número 1266 de 2024, así como por todos aquellos recursos que le sean asignados específicamente de acuerdo con la ley. Los recursos del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat) están destinados a la financiación de programas orientados a la modernización del parque automotor y la transición energética, por lo cual su asignación debe realizarse bajo criterios de legalidad, transparencia y adecuada destinación de los recursos públicos.

Que la Resolución número 20253040045925 de 2025, *por la cual se establecen las condiciones y el procedimiento del Programa de Modernización de la Subcuenta Específica Modernización del Parque Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat) y se dictan otras disposiciones*, tiene por objeto establecer las condiciones y el procedimiento del Programa de Modernización del parque automotor de vehículos taxi del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico.

Que el Programa de modernización del parque automotor del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi, en el marco del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat), inició su operación en diciembre de 2025, con el lanzamiento de la primera convocatoria dirigida a propietarios de vehículos taxi que prestan servicio en los municipios de Soacha, Palmira, Yumbo y Jamundí, así como en los distritos de Cali y Bogotá, en atención a la suscripción de convenios interadministrativos con el Ministerio de Transporte para promover el ascenso tecnológico del parque automotor.

Que el artículo 6° de la Resolución número 20253040045925 de 2025, establece las condiciones para acceder a las alternativas de beneficios económicos con desintegración física total de vehículos, disponiendo en su numeral 2 los requisitos que deben cumplir los vehículos a desintegrar, dentro de los cuales se encuentran, entre otros, contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente y la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes vigentes a la fecha de postulación.

Que el párrafo 2° del artículo 6° *ibidem*, prevé condiciones especiales para los vehículos pertenecientes a programas piloto de taxis eléctricos, permitiendo exceptuar el cumplimiento de determinados requisitos del numeral 2 del mismo artículo, atendiendo las particularidades de dichos programas. Al respecto, el Ministerio de Transporte ha tenido conocimiento de que algunos vehículos de los programas piloto no se encuentran actualmente en operación, situación que impide su circulación y, en consecuencia, la posibilidad de cumplir requisitos asociados a la misma, tales como la Revisión Técnico-Mecánica y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, debido a causas relacionadas, entre otras, con fallas técnicas, dificultades en el mantenimiento o disponibilidad de repuestos, así como condiciones operativas propias de los programas piloto.

Que la situación descrita previamente, genera una restricción en el acceso efectivo a los beneficios del programa de modernización, en la medida en que los requisitos asociados a la circulación del vehículo no pueden ser cumplidos por aquellos vehículos que no se encuentran operativos, y en consecuencia, resulta necesario establecer mecanismos diferenciales que permitan ampliar el universo de vehículos elegibles, reconociendo las condiciones particulares de los programas piloto y garantizando la continuidad de la transición energética en el servicio público individual.

Que la excepción de los requisitos asociados a la circulación del vehículo, tales como la Revisión Técnico-Mecánica y el SOAT, se justifica en la medida en que los vehículos objeto de la presente disposición no se encuentran en operación y serán objeto de desintegración física, por lo cual no se comprometen las condiciones de seguridad vial.

Que resulta necesario modificar el párrafo 2° del artículo 6° de la Resolución 20253040045925 de 2025, con el fin de exceptuar del cumplimiento de los literales b y d del numeral 2 del citado artículo a los vehículos pertenecientes a programas piloto que

se sometan al proceso de desintegración física y, únicamente del literal b, a aquellos que opten por el cambio de servicio público a particular.

Que durante la implementación del Programa de Modernización del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Tipo Taxi del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat), se evidenció que en algunos casos los potenciales beneficiarios enfrentan limitaciones para materializar la reposición del vehículo objeto del beneficio económico, debido a la disponibilidad restringida en el mercado nacional de vehículos eléctricos nuevos que cumplan con las condiciones técnicas, de homologación y habilitación requeridas para la prestación del servicio público individual tipo taxi.

Que la referida situación puede afectar el acceso efectivo a los beneficios del programa y generar riesgos para la materialización del proceso de modernización del parque automotor, en la medida en que el beneficiario podría verse obligado a adelantar la desintegración física total del vehículo sin contar aún con una alternativa real y disponible de reposición, afectando la continuidad en la prestación del servicio y la finalidad misma del programa de ascenso tecnológico.

Que en consecuencia, resulta necesario establecer una medida regulatoria que permita suspender temporalmente los términos del proceso de acceso al beneficio económico cuando se acredite la indisponibilidad en el mercado del vehículo eléctrico nuevo de reposición, con el fin de otorgar flexibilidad operativa al programa, garantizar condiciones razonables para los beneficiarios y asegurar la adecuada ejecución de los recursos públicos destinados a la modernización del parque automotor y a la transición energética del servicio público de transporte terrestre automotor individual tipo taxi.

Que la Dirección de Transporte y Tránsito mediante Memorando número 20264000071113 del 30 de abril de 2026, manifestó la necesidad de ajustar la regulación vigente del programa de modernización del parque automotor tipo taxi del Fopat, con el fin de garantizar condiciones de acceso equitativas y efectivas a los beneficios económicos, atendiendo dificultades identificadas durante la implementación del programa, razón por la cual se hace necesario: i) modificar el párrafo 2° del artículo 6°, con el fin de exceptuar el cumplimiento de requisitos asociados a la circulación para vehículos no operativos pertenecientes a programas piloto de taxis eléctricos; y ii) adicionar un párrafo al artículo 9°, con el propósito de habilitar la suspensión de términos del proceso de acceso al beneficio económico cuando se acredite la indisponibilidad en el mercado del vehículo eléctrico de reposición.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 3° y 8° de la Ley 1437 de 2011, así como en el artículo 2.1.2.1.14. del Decreto número 1081 de 2015, Único Reglamentario Sector Presidencia de la República, el presente decreto fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte entre el 30 de mayo al 15 de junio de 2026, con el propósito de recibir comentarios, observaciones y/o propuestas por parte de ciudadanos y grupos de interés.

Que con ocasión al cuestionario de abogacía de la competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio - SIC, diligenciado por el Grupo de Regulación del Ministerio de Transporte, se concluyó que no es necesario solicitar concepto a la referida entidad, teniendo en cuenta que el presente acto administrativo busca modificar el párrafo 2° del artículo 6° y se adiciona el párrafo 2° del artículo 9° de la Resolución número 20253040045925 de 2025, *por la cual se establecen las condiciones y el procedimiento del Programa de Modernización de la Subcuenta Específica Modernización del Parque Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat) y se dictan otras disposiciones*.

Que en relación con el concepto previo del Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP), una vez revisado el acto administrativo, teniendo en cuenta que no adopta o modifica procedimientos y/o trámites administrativos nuevos, ni modifica estructuralmente los existentes, no requiere realizar la solicitud del referido concepto.

Que el Viceministerio de Transporte mediante el Memorando 20261130180263 del 06 de julio de 2026, certificó que fueron atendidas en su totalidad las observaciones recibidas durante el periodo de publicación por parte de ciudadanos e interesados.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Modifíquese el párrafo 2° del artículo 6° de la Resolución número 20253040045925 de 2025, el cual quedará así:

Parágrafo 2°. Los beneficiarios contemplados en el párrafo 1° del presente artículo deberán realizar la desintegración física del vehículo o realizar el cambio de servicio público a particular, de acuerdo con la normatividad vigente de la respectiva autoridad de transporte.

Los peticionarios que opten por la desintegración física no deberán acreditar el cumplimiento de los requisitos previstos en los literales b y d del numeral 2 del presente artículo.

Quienes opten por el cambio de servicio público a particular no deberán acreditar el cumplimiento del requisito previsto en el literal b del numeral 2 del presente artículo.

En caso de que el vehículo haya contado con un permiso, la habilitación del nuevo vehículo deberá ajustarse a las condiciones definidas por la Secretaría de Movilidad o

Tránsito o por la autoridad de transporte competente, según corresponda, sin que ello implique incremento de la capacidad transportadora”.

Artículo 2°. Adiciónese el parágrafo 2° al artículo 9° de la Resolución 20253040045925 de 2025, el cual quedará así:

“Parágrafo 2°. Cuando se presente indisponibilidad en el mercado del vehículo eléctrico nuevo que se pretende adquirir, el beneficiario solicitará al Ministerio de Transporte la suspensión de los términos del proceso de acceso al beneficio económico hasta por un plazo máximo de seis (6) meses.

El Ministerio de Transporte dentro de los 15 días siguientes contados desde la radicación de la solicitud, dará respuesta de aceptación o negación de la solicitud presentada por el beneficiario.

Durante el periodo de suspensión, el beneficiario no estará obligado a adelantar el procedimiento de desintegración física total del vehículo, hasta tanto se garantice la disponibilidad del vehículo de reposición en el mercado.

La suspensión de los términos del proceso de acceso al beneficio económico no exime al propietario del cumplimiento de las obligaciones legales para la circulación del vehículo. En caso de que este continúe circulando durante el periodo de suspensión, deberá cumplir con los requisitos establecidos en la Ley 769 de 2002 y demás normas aplicables”.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir del día siguiente de la fecha de su publicación en el **Diario Oficial**.

Publíquese y cúmplase.

La Ministra de Transporte,

María Fernanda Rojas Mantilla.
(C. F.).

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 0886 DE 2026

(julio 10)

por la cual se expide la certificación de precio de venta al público sin impuestos de bebidas alcohólicas artesanales étnicas tipo Viche/Biche y se dictan otras disposiciones.

La Directora del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en ejercicio de las facultades legales y en especial las conferidas por el artículo 208 de la Constitución Política, el artículo 2.5.7.1.4.1 del Decreto número 1456 de 2024 y el artículo 6° del Decreto número 262 de 2004, modificado por el Decreto número 111 de 2022, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 208 de la Constitución Política establece que a los directores de los departamentos administrativos les corresponde la formulación de las políticas atinentes a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley.

Que el numeral 3 del artículo 59 de la Ley 489 de 1998, *por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones*, dispone que corresponde a los departamentos administrativos, entre otras funciones, dictar las normas necesarias para el desarrollo de la ley.

Que el artículo 1° de la Ley 2158 de 2021 tiene por objeto:

“(…) reconocer, impulsar, promover y proteger el Viche/Biche y sus derivados como bebidas ancestrales, artesanales, tradicionales y como patrimonio colectivo de las comunidades negras, afrocolombianas de la costa del Pacífico colombiano, e impulsar el aprovechamiento cultural y económico de su producción por parte de estas comunidades. Así como impulsar la implementación del Plan Especial de Salvaguardia del Paisaje Cultural Vichero/Bichero y los saberes y tradiciones asociadas al Viche/Biche como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación.”

Que el artículo 1° de la Resolución número 113 de 2024 del Invima establece el procedimiento para la obtención del Registro Sanitario Artesanal Étnico (AE) para bebidas alcohólicas tipo Viche/Biche, condición indispensable para su comercialización formal en el país, en los siguientes términos:

“La presente resolución tiene por objeto establecer las condiciones higiénico-sanitarias para la producción y comercialización de la bebida destilada denominada Viche/Biche, proveniente de la región del Pacífico colombiano, comprendida por los territorios étnicos de los departamentos de Chocó, Cauca, Nariño y Valle del Cauca, especialmente en aquellos municipios con vocación vichera identificados en el Plan Especial de Salvaguardia (PES) del Paisaje”

Que, en atención al principio de coordinación interinstitucional, y de conformidad con las competencias otorgadas al DANE como entidad encargada de expedir la certificación

anual del Precio de Venta al Público sin impuestos (PVP) del Viche/Biche, cuando este no se destine al consumo propio de las comunidades, se hace necesario establecer el precio de venta al público para estos productos, como insumo técnico que servirá de base para las autoridades tributarias.

Que el DANE, atendiendo a la realidad social, económica, cultural y geográfica de las comunidades, elaboró el procedimiento para la certificación anual del precio de venta al público del Viche/Biche, el cual se fundamenta en: i) la existencia de un Registro Sanitario vigente en la categoría Artesanal Étnica (AE) expedido por el Invima; ii) la presentación de una declaración juramentada suscrita por el titular del referido Registro Sanitario, en la que se relacione la factura de venta y/o memoria de cálculo del precio de venta al público para un volumen de 750 cc; y iii) el cumplimiento de los requisitos normativos, sanitarios y técnicos establecidos por el Invima.

Que, en mérito de lo anterior,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Certificación.* Expedir la certificación del Precio de Venta al Público (PVP), sin incluir impuestos, para las bebidas alcohólicas artesanales étnicas tipo Viche/Biche, en presentación de 750 cc, que cuenten con Registro Sanitario vigente en la categoría Artesanal Étnico (AE) expedido por el Invima. La certificación se realiza con base en la información suministrada por el titular del registro sanitario, la cual es revisada por el DANE conforme al procedimiento establecido, en los siguientes términos:

Nro.	Registro Sanitario Invima	Código Único	Nombre Bebida Alcohólica	Precio de venta al público por unidad de 750 cc, sin incluir ICO e IVA
1	Invima 2026LAE-0014725	24131700001700075000	Viche Marca Mi Canalete	18.000

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.* La presente certificación aplica exclusivamente a los productos tipo Viche/Biche registrados bajo la categoría Artesanal Étnica (AE) ante el Invima. Lo anterior, conforme al procedimiento establecido en el Decreto número 1456 de 2024.

Parágrafo. Esta certificación constituye un insumo técnico para las autoridades tributarias y no sustituye las funciones de vigilancia sanitaria o fiscalización tributaria de otras entidades del Estado.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el **Diario Oficial**.

Parágrafo. El precio certificado para cada producto tendrá una vigencia de doce (12) meses, contados a partir de la referida publicación. Una vez transcurrido el mencionado periodo, el productor deberá solicitar una nueva certificación de precios conforme al procedimiento establecido.

Artículo 4°. *Difusión.* La presente resolución deberá ser publicada en la página web del DANE.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 10 de julio de 2026.

La Directora,

B. Piedad Urdinola Contreras,
Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).
(C. F.).

RESOLUCIÓN NÚMERO 0887 DE 2026

(julio 10)

por la cual se expide la certificación de precio de venta al público de licores, vinos, aperitivos y similares no incluidos en la Resolución número 1898 de 2025 y se dictan otras disposiciones.

La Directora del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en ejercicio de las facultades legales y, en especial, las conferidas por el artículo 208 de la Constitución Política, el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, el artículo 6° del Decreto número 262 de 2004, modificado por el artículo 2° del Decreto número 111 de 2022, el artículo 19 de la Ley 1816 de 2016, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 208 de la Constitución Política establece que a los directores de los departamentos administrativos les corresponde la formulación de las políticas atinentes a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley.

Que el numeral 3 del artículo 59 de la Ley 489 de 1998, *por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones*, dispone que corresponde a los departamentos administrativos, entre otras funciones, dictar las normas necesarias para el desarrollo de la ley.

Que el artículo 19 de la Ley 1816 de 2016, *por la cual se fija el régimen propio del monopolio rentístico de licores destilados, se modifica el impuesto al consumo de licores, vinos, aperitivos y similares, y se dictan otras disposiciones*, establece que el componente *ad valorem* de la base gravable del impuesto al consumo de licores, vinos, aperitivos y