

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**LEY PARA EL ALIVIO EN EL PAGO DEL MARCHAMO 2021**

**DICTAMEN NEGATIVO DE MINORÍA  
19 OCTUBRE DE 2020**

**EXPEDIENTE N.º 22085**

**DIPUTADA PAOLA VEGA  
DIPUTADO LUIS RAMÓN CARRANZA**

**TERCERA LEGISLATURA  
(Del 1º de mayo de 2020 al 30 de abril de 2021)**

**SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS  
(Del 1º de setiembre de 2020 al 30 de noviembre de 2020)**

**COMISIÓN PERMANENTE DE ASUNTOS ECONÓMICOS**

**COMISIÓN PERMANENTE DE ASUNTOS ECONÓMICOS**  
**DICTAMEN NEGATIVO DE MINORÍA**  
**PROYECTO DE LEY**

**LEY PARA EL ALIVIO EN EL PAGO DEL MARCHAMO 2021**

Expediente N.º 22.085

Los diputados que suscriben, integrantes de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos, rinden un **DICTAMEN NEGATIVO DE MINORÍA** del Proyecto de Ley tramitado bajo el EXPEDIENTE N.º 22085, **LEY PARA EL ALIVIO EN EL PAGO DEL MARCHAMO 2021**, presentado a la corriente legislativa el Diputado Dragos Dolanescu Valenciano, el 16 de julio de 2020 y publicado en el Diario Oficial La Gaceta N.º 188, Alcance 200 de 31 de julio de 2020.

**I.- RESUMEN DEL PROYECTO:**

El proyecto busca disminuir el porcentaje de pago del impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores correspondiente al año 2021, creado por el artículo 9 de la Ley N.º 7088, de 30 de noviembre de 1987; aduciendo que debido a la situación de emergencia nacional por COVID-19 declarada por el decreto N.º 42.227, de fecha 16 de marzo de 2020; los costarricenses se ven en dificultades para hacer frente a sus obligaciones debido a la situación de desempleo y jornadas reducidas a las que se enfrentan.

La iniciativa cuenta únicamente con dos artículos con los siguientes contenidos:

En su primer artículo adiciona un transitorio IV a la "Ley de Reajuste Tributario y Resolución 18a Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano", Ley N.º 7088, de 30 de noviembre de 1987; con el cual pretende reducir el monto a cancelar por concepto de impuesto de propiedad de los vehículos automotores correspondiente al año 2021. En un 50% para los vehículos particulares y carga liviana con valor fiscal inferior a veinte millones de colones (20.000.000,00) y para todos los vehículos de las categorías carga pesada, busetas, y autobuses, turismo y servicio público. En un 25% para los vehículos particulares y carga liviana con valor fiscal superior a

---

veinte millones de colones (20.000.000,00), e inferior a cincuenta millones de colones (50.000.000,00). Y en un 5% para los vehículos particulares y carga liviana con valor fiscal superior a cincuenta millones de colones (50.000.000,00).

Asimismo, las motocicletas quedaran exoneradas del pago del impuesto al valor agregado en el pago del marchamo.

En su segundo artículo adiciona un transitorio XI a la “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi”, N.º7969, de 22 de diciembre de 1999; con el cual pretende reducir a un 70% el monto a cancelar por concepto del canon del Consejo de Transporte Público para el año 2021; ya sea en categoría de transporte remunerado de personas modalidad taxi, rutas regulares o servicios especiales (Turismo, Estudiantes, Ocasionales).

## **II.- TRÁMITE DEL PROYECTO**

El expediente N° 22.085 se sometió al siguiente trámite legislativo:

- El presente proyecto de ley se presentó el 16 de julio del 2020.
- Publicado en El Diario Oficial La Gaceta N.º 188, Alcance 200 del 31 de julio de 2020.
- Asignado a la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos el 23 de julio del 2020.
- Recepción del proyecto en la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos el 4 de agosto del 2020.
- Ingreso al Orden del Día de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos el 08 de setiembre del 2020.
- En la sesión extraordinaria N°18 del 5 de octubre de 2020 el proyecto fue dictaminado afirmativamente por mayoría

## **SOBRE ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO**

### **Votación**

Este proyecto puede ser aprobado con la mayoría absoluta de los presentes que establece el artículo 119 de la Constitución Política.

### **Delegación**

Por contener materia tributaria, este proyecto no puede ser delegado a una Comisión Legislativa con Potestad Plena y consecuentemente deberá ser conocido y votado en el Plenario Legislativo por disposición del artículo 124 de la Constitución Política.

### **III. DEL PROCESO DE CONSULTA Y AUDIENCIAS**

El proyecto de ley N.º 22085, **LEY PARA EL ALIVIO EN EL PAGO DEL MARCHAMO 2021**, se encuentra en proceso de consulta actualmente a las respectivas instituciones. El proyecto tiene como consulta obligatoria al Instituto Nacional de Seguros, el cual no presentó observaciones.

Por otra parte, la diputada Paola Vega y el diputado Luis Ramón Carranza presentaron diversas mociones y de audiencia para consultar el proyecto a las instituciones relacionadas en materia fiscal y a los entes que presentarían consecuencias.

Una vez dictaminado en la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos en la sesión extraordinaria N.º 18 del 5 de octubre de 2020, se envió a consulta a varias instituciones.

#### IV.- CUADRO COMPARATIVO

Con el fin de clarificar el objetivo del proyecto de ley, se detalla un cuadro comparativo entre la Ley 7088 vigente y la propuesta de ley N.º 22.085:

Ley Actual N.º 7088	Texto Base	Texto Dictaminado
<p>ARTICULO 9º.- Se establece un impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores, embarcaciones y aeronaves, que se regirá por las siguientes disposiciones:</p> <p>a) Objeto del tributo. Se establece un impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos inscritos en el Registro Público de la Propiedad de Vehículos, sobre las aeronaves inscritas en el Registro de Aviación Civil y sobre las embarcaciones de recreo o pesca deportiva inscrita en la Dirección General de Transporte Marítimo.</p>	<p>ARTÍCULO ÚNICO- Adiciónese un nuevo transitorio IV a la “Ley de Reajuste Tributario y Resolución 18ª Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano”, Ley N.º 7088, de 30 de noviembre de 1987, que se leerá de la siguiente manera:</p> <p><b>Transitorio IV.-</b> <u>Para los efectos del pago del impuesto correspondiente al año 2021 establecido en el artículo 9 de la presente ley (impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores, embarcaciones y aeronaves), este disminuirá en un porcentaje del cincuenta</u></p>	<p>ARTÍCULO UNICO. Adiciónese un nuevo transitorio IV a la "Ley de Reajuste Tributario y Resolución 18a Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano", Ley N.º 7088, de 30 de noviembre de 1987, que se leerá de la siguiente manera:</p> <p><b>Transitorio IV.-</b> <u>El Ministerio de Hacienda reducirá el monto a cancelar por concepto de impuesto de la propiedad de los vehículos automotores correspondiente al año 2021, creado por el artículo 9 de la Ley N.º 7088, de 30 de noviembre de 1987, respecto a los parámetros fijados en esa norma, como consecuencia de la emergencia nacional del COVID-19,</u></p>

b) Hecho generador. El hecho generador del impuesto es la propiedad de los vehículos automotores, aeronaves o embarcaciones de recreo o pesca deportiva, ocurre inicialmente en el momento de su adquisición y se mantiene hasta la cancelación de la inscripción.

c) Contribuyentes. Son contribuyentes de este tributo las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, de hecho, o de derecho, que sean propietarias de un vehículo de los citados en el inciso a).

(...)

f) Cálculo del impuesto. Las tarifas establecidas son progresivas. El impuesto se pagará sobre el valor que tengan, en el mercado interno, en enero de cada año, los vehículos, las aeronaves o las embarcaciones de recreo, según la lista

por ciento con respecto a los parámetros fijados en esa norma.

Rige a partir de su publicación.

declarada por el decreto N.º 42.227, de fecha 16 de marzo de 2020, conforme se detalla a continuación:

- A los vehículos de las categorías particulares y carga liviana con valor fiscal inferior a veinte millones de colones (20.000.000,00), y para todos los vehículos de las categorías carga pesada, busetas, y autobuses, turismo y servicio público, se reducirá un cincuenta por ciento (50%)
- A los vehículos de las categorías particulares y carga liviana con valor fiscal superior a veinte millones de colones (20.000.000,00), e inferior a cincuenta millones de colones (50.000.000,00), se reducirá un veinticinco por ciento (25%)
- A los vehículos de las categorías particulares y carga liviana con valor

que el Poder Ejecutivo emitirá, por decreto para cada marca, año, carrocería y estilo.

Valor	Tasa
Hasta ¢310.000,00	¢26.200,00
Sobre el exceso de ¢310.000,00 y hasta ¢1.220.000,00	1,2%
Sobre el exceso de ¢1.220.000,00 y hasta ¢2.420.000,00	1,5%
Sobre el exceso de ¢2.420.000,00 y hasta ¢3.650.000,00	2,0%
Sobre el exceso de ¢3.650.000,00 y hasta ¢4.550.000,00	2,5%
Sobre el exceso de ¢4.550.000,00 y	3,0%

fiscal superior a cincuenta millones de colones (50.000.000,00), se reducirá un cinco por ciento (5%)

Las naves, buques y aeronaves deberán cancelar el porcentaje correspondiente al cien por ciento del impuesto sobre la propiedad del año 2021.

A las motocicletas se les exonera del pago del impuesto al valor agregado regulado por la Ley 9635, en el pago del marchamo 2021.

"ARTÍCULO ...- Adiciónese un nuevo transitorio XI a la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, N.º7969, de 22 de diciembre de 1999, para que diga lo siguiente:

"TRANSITORIO IX: Los obligados cancelarán el setenta por ciento (70%) del monto a pagar

hasta ¢5.460.000,00	
Sobre el exceso de ¢5.460.000,00	3,5%

\*El Poder Ejecutivo actualizará la lista de valores de los vehículos citados en el párrafo primero de este numeral; asimismo, los montos de la tabla anterior, con un índice de valuación determinado por el comportamiento de la tasa de inflación (índice de precios al consumidor que calcula la Dirección General de Estadística y Censos), una tasa de depreciación anual del diez por ciento (10 %) y la tasa de variación de la carga tributaria que afecta la importación de cada tipo de vehículo. Con base en el crecimiento de la tasa de inflación, la tasa mínima de seis mil colones (¢6. 000.00) se

por concepto del canon del Consejo de Transporte Público para el año 2021, ya sea en categoría de transporte remunerado de personas modalidad taxi, rutas regulares o servicios especiales (Turismo, Estudiantes, Ocasionales), creado por el artículo 25 de la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi, N.º7969, de 22 de diciembre de 1999, como consecuencia de la emergencia nacional del COVID-19, declarada por el decreto N.º 42.227, de fecha 16 marzo de 2020."

Rige a partir de su publicación.

actualizará anualmente mediante decreto ejecutivo.		
--	--	--

Las tarifas porcentuales establecidas para los fines de este impuesto no podrán ser variadas.		
---	--	--

(...)		
-------	--	--

---

## **V. CONCLUSIONES**

El proyecto de ley pretende otorgar una reducción en el porcentaje de pago del impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores creado por el artículo 9 de la Ley N.º 7088, de 30 de noviembre de 1987; y una reducción en el monto a cancelar por concepto del canon del Consejo de Transporte Público para el año 2021 creado por la “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi”, N.º7969, de 22 de diciembre de 1999; ambos correspondiente al año 2021.

Si bien tal propuesta se presenta como una alternativa económica para alivianar el impacto económico generado en el bolsillo de los costarricenses producto de la situación de desempleo y jornadas reducidas a raíz del COVID-19; no obstante, tal propuesta genera un efecto inverso ya que, en lugar de alivianar los bolsillos de los costarricenses, generaría más presión sobre las finanzas del Estado lo que se traduciría en una serie de consecuencias sociales y económicas negativas.

La reducción en el porcentaje del pago del impuesto de la propiedad de los vehículos implicaría para el CONAVI un fuerte impacto negativo en sus finanzas, situación que condenaría al Consejo a un cierre técnico. A raíz de la situación de la pandemia que vive el mundo, el consumo nacional de combustibles se ha visto disminuido, esta situación generó para el Consejo una rebaja de 40 mil millones de colones aproximadamente, producto de la disminución en los ingresos que recibe por la venta de dichos combustibles. En ese sentido y ante la afectación que actualmente ha estado enfrentando el Consejo, la aprobación del presente proyecto de ley implicaría una mayor disminución en los ingresos del Consejo (ya que un 50% de los recursos que percibe el CONAVI provienen de lo que se recauda a través del derecho de circulación) situación que se traduciría en: problemas para atender las necesidades de conservación de los ocho mil kilómetros de rutas nacionales, incapacidad para atender las obras de infraestructura vial que están en curso ocasionándose un “retraso total” en las intenciones de mejorar la movilidad ciudadana, un impacto negativo en la infraestructura vial del país; y el cierre técnico de dicho Consejo.

En el siguiente cuadro se puede observar los montos proyectados a recaudar para el presente año en el impuesto a la propiedad de vehículos y el impuesto único a los combustibles; ambos montos inferiores a años anteriores lo que traduciría en menores ingresos tanto para la Hacienda Pública como para el CONAVI, afectado considerablemente para este último tanto sus ingresos como sus operaciones.

**Recaudación por año del impuesto a los combustibles**  
En millones de colones a/

<b>Impuesto</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020 b/</b>
<b>Propiedad de Vehículos</b>	145.894,07	156.516,88	164.034,19	171.522,64	181.198,00	169.000,00
<b>Único a los Combustibles</b>	457.827,11	472.644,40	510.259,43	517.665,81	552.016,84	412.000,00

a/ Fuente: Contabilidad Nacional, liquidaciones presupuestarias de ingresos.

b/ Ingresos tomados del expediente legislativo 22.080, Segundo Proyecto de Presupuesto Extraordinario 2020.

Dada la situación de déficit fiscal que enfrenta el país, y debido al periodo de reducción en la recaudación tributaria producto de la situación de la pandemia generada por el COVID-19; el presente proyecto de ley no sería pertinente ni oportuno de aprobar puesto que significaría una importante reducción de los ingresos que percibe la Hacienda Pública. En ese sentido, y ante la inexistencia de una fuente alterna de recursos que permitiera cubrir ese faltante generado por la eventual aprobación de una reducción del impuesto a la propiedad de los vehículos, la situación fiscal del país se vería más comprometida debido al hueco fiscal de aproximadamente un 0,23% del PIB que se generaría producto de la aprobación del presente proyecto.

Según datos emitidos por la Dirección General de Presupuesto Nacional “*el impuesto a la propiedad de vehículos generaría una recaudación de aproximadamente 160 000 millones de colones, por lo tanto, suponiendo aplicar una reducción del 50% equivaldría a dejar de recaudar la suma de 80 000 millones de colones.*”

Asimismo, en el presente cuadro se observan el monto a recaudar en colones para el periodo fiscal 2020 del impuesto a la propiedad de vehículos sin incluir las exoneraciones al mismo; en el cual se puede observar el fuerte impacto negativo que tendrían los ingresos que percibiría Hacienda para el periodo fiscal con la aprobación de una reducción del 50%, 25% y 5% respectivamente según el rango de valor, en el impuesto a la propiedad de los vehículos.

Impuesto a la Propiedad de Vehículos  
Relación Valor Fiscal versus Monto de Impuesto (no incluye exoneraciones)  
Montos en colones  
Periodo Fiscal 2020

Rangos Valor Fiscal	Rangos Monto Impuesto	Casos	%	Monto Impuesto	%
0 a 470.000	0 a 30.000	1 123 965	45%	9 807 976 470	5%
470.000 a 1.920.000	30.000 a 50.000	567 442	23%	21 127 295 190	11%
1.920.000 a 4.143.000	50.000 a 100.000	290 644	12%	20 181 076 990	11%
4.143.000 a 7.077.000	100.000 a 200.000	218 084	9%	31 441 431 140	17%
7.077.000 a 9.934.000	200.000 a 300.000	120 865	5%	29 392 596 250	15%
9.934.000 a 15.684.500	300.000 a 500.000	107 839	4%	40 723 197 190	21%
15.684.500 a 22.791.500	500.000 a 750.000	34 008	1%	20 259 689 830	11%
22.791.500 a 29.934.100	750.000 a 1.000.000	9 079	0%	7 698 427 590	4%
29.934.100 a 44.220.000	1.000.000 a 1.500.000	4 305	0%	5 158 895 000	3%
44.220.000 a 58.505.500	1.500.000 a 2.000.000	1 088	0%	1 887 999 130	1%
58.505.500 a 87.077.000	2.000.000 a 3.000.000	550	0%	1 306 686 000	1%
87.077.000 a 144.220.000	3.000.000 a 5.000.000	217	0%	784 085 120	0%
144.220.000 a 215.648.500	5.000.000 a 7.500.000	56	0%	338 622 410	0%
215.648.500 a 287.077.000	7.500.000 a 10.000.000	23	0%	196 187 630	0%
mas de 287.077.000	mas de 10.000.000	13	0%	200 678 330	0%
<b>Total:</b>	<b>Total:</b>	<b>2 478 178</b>	<b>100%</b>	<b>190 504 844 270</b>	<b>100%</b>

Fuente: SIIAT (Sistema Integración Tributaria Administración Tributaria)

De acuerdo con el cuadro anterior, la proyección de déficit fiscal para el cierre del 2020 se estima que sea de un 9,3% del PIB, lo cual son cifras alarmantes. Es evidente que la aprobación del presente proyecto de ley significaría un aumento de esta cifra, complicando aun mas la situación de las finanzas públicas del país.

Por otro lado, la aprobación del presente proyecto sin una propuesta o programa alternativo que permitiera al Ministerio de Hacienda cubrir ese faltante de ingresos que dejará de percibir por la reducción del impuesto a la propiedad de los vehículos, y/o sin una propuesta para recortar el gasto público; implicaría que Hacienda tendría que acudir a solicitar más endeudamiento en el mercado interno a altas tasas de

---

interés para hacerle frente a sus obligaciones, situación que sería perjudicial para la deuda pública del país.

El Ministerio de Hacienda en su oficio DM-1123-2020 indico lo siguiente respecto a lo planteado anteriormente: *“Esta rebaja implicaría una pérdida de 0,23% del PIB en recaudación, lo cual provocará que el déficit fiscal se incremente. Para cubrir este faltante tendríamos que recurrir al mercado interno de financiamiento, con el consecuente pago de intereses a una suma superior al 7% anual”*.

Con respecto al argumento de que en el presente año se redujo el nivel de circulación de los vehículos a raíz de las medidas sanitarias tomadas por el gobierno para enfrentar la pandemia del COVID-19, es evidente que dicho argumento no cuenta con asidero jurídico, debido a que el pago del impuesto que se pretende rebajar con el presente proyecto de ley es un impuesto por la tenencia del vehículo, es decir grava el patrimonio de la personas, y por tanto no es un impuesto que se paga por la mera circulación de los vehículos. En ese sentido, *“el impuesto se denomina como un ‘impuesto sobre la propiedad’, de tal modo que no se configura en relación con el uso efectivo de las vías, sino con una manifestación de capacidad contributiva, conforme al principio así denominado”*. Por tanto, no existe relación directa alguna entre el nivel de circulación y la tenencia en propiedad de los vehículos, para efectos del pago del impuesto y del proyecto de ley.

Otra inconsistencia presente en el proyecto de ley es que si bien el fin de este es alivianar la situación económica de los costarricenses afectados por la pandemia del COVID-19, la reducción en el pago del impuesto a la propiedad de los vehículos se estaría aplicando de manera generalizada para todos las personas físicas y jurídicas, cuando la realidad es que no el 100% de los costarricenses han enfrentado situaciones de desempleo, suspensión o reducción de jornadas laborales. En ese sentido se estaría generado un elevado perjuicio a las finanzas públicas sin sentido

---

alguno, al generalizar la reducción del impuesto a la propiedad vehicular para todas las personas o empresas aun cuando un gran porcentaje perciben los mismos ingresos que antes de la llegada de la pandemia.

De acuerdo con el oficio DM-2020-3879, suscrito por el ministro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), de aprobarse el proyecto de ley se generaría un impacto financiero de 28 mil millones de colones que corresponden al Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI). Según cita el oficio, las condiciones que enfrentarían se describen de la siguiente manera;

La reducción de este significativo monto en el efectivo del CONAVI para el 2021, implicaría un impacto negativo directo en el servicio de deuda que tiene la institución y que obedece a los créditos con que se financian importantes obras viales del país, consideradas como altamente estratégicas en virtud del efecto positivo que generaran en la cotidianeidad y movilidad de la población nacional y de la producción, tales como el que se ejecuta por parte del fideicomiso San José – San Ramón, que ha visto incrementado su servicio de deuda en amortización y en intereses, esto no debe considerarse a la ligera, toda vez que se han estado aprobando empréstitos que han sido validados por esa Asamblea Legislativa y que constituyen obligaciones para la Administración del CONAVI que no pueden obviarse o desatenderse.

Es menester destacar que la magnitud del desajuste presupuestario tendría consecuencias también en el mantenimiento de la red vial nacional y que dejaría de invertir en los diversos proyectos de infraestructura previamente planificados. En este sentido, tal ministerio cataloga como sumamente preocupante para el acatamiento de obligaciones de la institución.

---

Es este sentido, según especialistas económicos en la materia, con la aprobación del presente proyecto de ley se estaría enfrentando la realidad económica actual en sentido contrario para aumentar los ingresos del fisco y reducir el déficit fiscal. Paralelamente, se afecta el mantenimiento vial y las inversiones relacionadas en esa materia.

Por último, la Contraloría General de la República ha cuestionado que el actual proyecto agravaría aún más la situación fiscal del país, ya que de por sí Hacienda estaría percibiendo el presente año menos ingresos por el impuesto a la propiedad de los vehículos debido a que los montos de las tarifas son los mismos desde hace 33 años y estos se han ido desvalorizando con el paso del tiempo, ya que se actualizan con base en el crecimiento de la tasa de inflación; y dado la situación actual de inflación que enfrenta el país, se estima que los ingresos por el impuesto tenderán a la baja. Si aunado a lo anterior, le sumamos la aprobación del presente proyecto de ley, la brecha entre los ingresos y los gastos del Gobierno aumentaría significativamente.

## **VI. RECOMENDACIÓN**

Tomando en consideración los diferentes razonamientos, a nivel técnico, jurídico y económico, y de oportunidad y conveniencia planteados en el trámite de esta iniciativa y esbozados anteriormente, los diputados integrantes de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos rinden el presente **Dictamen Negativo de Minoría** y, por tanto, respetuosamente recomienda a los Diputados y Diputadas de la Asamblea Legislativa:

1. **Archivar el expediente 22085 LEY PARA EL ALIVIO EN EL PAGO DEL MARCHAMO 2021**, pues dado la situación actual fiscal a la que se enfrenta el país actualmente – la cual ha sido agravada a raíz de la pandemia del COVID-19 –; la aprobación del presente proyecto de ley implicaría más impactos negativos y presiones para las finanzas públicas, lo que comprometería gravemente la situación fiscal actual y venidera, y el bienestar del país y de todos los costarricenses.

**Dado en la Sala de Sesiones de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos, el trece de octubre de dos mil veinte.**

---

PAOLA VEGA  
DIPUTADA

---

LUIS RAMÓN CARRANZA  
DIPUTADO