



EXCMA. SRA.:

En relación con las enmiendas presentadas en el Congreso de los Diputados al Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (121/9), tengo el honor de trasladar a V. E., al amparo de lo establecido en el artículo 134.6 de la Constitución y conforme a lo dispuesto en el artículo 111 del Reglamento del Congreso de los Diputados, el criterio del Gobierno respecto de las siguientes enmiendas que pueden suponer aumento de gasto o disminución de ingresos presupuestarios:

ENMIENDA Nº 37 (GRUPO MIXTO – CC)

ENMIENDA Nº 613 (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR)

Las enmiendas proponen que, ante los previsibles costes que existirán por la aplicación de nuevas obligaciones que la ley imponga a empresas públicas o privadas que, con independencia de su situación administrativa, presten servicios de movilidad o transporte incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley en vigor y que afecten a contratos del sector público, los órganos de contratación deberán prever las correspondientes compensaciones a favor de aquellos por los sobrecostes generados.

La aprobación de esta enmienda supondría una elevación real y efectiva del coste presupuestario del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el año 2025 ya que la ley incluye la obligación de compensar cualquier nueva obligación que pudiera imponerse, aunque existiera un deber jurídico de soportarla de acuerdo con la futura Ley.

De este modo, podrían solicitarse a los órganos de contratación los costes que pudieran derivarse para estas empresas por la obligación de tener que disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo (con todos los costes asociados a las mismas) o las cargas administrativas que supone la ley y que se evalúan en



la Memoria de Impacto Normativo de la ley en su punto 5.3, como en cuanto a esos planes, la provisión de los datos sobre servicios de transporte y movilidad y sobre la gestión de infraestructura, la inscripción en registros, etc.

En 2020 existían en España 2.212 empresas con más de 500 empleados según datos del INE y para grandes centros de actividad, a falta de que se definan los criterios para su determinación, se estiman 400. Teniendo en cuenta que según el INE el porcentaje de empresas dedicadas al transporte o la construcción es aproximadamente (en 2022) un 20% del total, se extrapolan estos datos para el cálculo del coste de esta disposición.

De acuerdo con la Memoria de Análisis de Impacto Normativo del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y lo indicado anteriormente, la cuantía debería ser no menor a la suma de los siguientes conceptos:

El coste de cargas administrativas para la elaboración de los planes de movilidad sostenible alcanzaría los 1,3 millones de euros.

El coste de cargas administrativas por la provisión de los datos sobre servicios de transporte y movilidad y sobre la gestión de infraestructuras alcanzaría los 0,4 millones de euros.

Y el coste de registros de los planes se estima en 0,13 millones de euros.

En suma, alrededor de 1,9 millones de euros, que para el 20% de las empresas alcanzaría unos 400.000 euros.

Cuantificación y partida afectada

La aprobación de estas enmiendas supondría un incremento de coste para la Administración General del Estado estimada en **400.000 euros**.



Este coste debería soportarse a partir de una partida presupuestaria de nueva creación: 17.32.441M.XXX “Para cumplir las obligaciones legales derivadas de la Ley de Movilidad Sostenible”.

ENMIENDA Nº 41 (GRUPO MIXTO – CC)

La enmienda pretende modificar una norma de rango reglamentario, como es el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las ciudades de Ceuta y Melilla.

Concretamente, propone añadir en el apartado 2 del artículo 1 del citado Real Decreto una nueva letra c) con el siguiente texto:

“ser hijo menor de edad de padres o madres separados legalmente o divorciados con domicilio habitual en la península cuando uno de sus progenitores se halle inscrito en el padrón municipal en cualquiera de los municipios comprendidos en el ámbito de aplicación de esta norma.”

Las bonificaciones al transporte aéreo y marítimo para los residentes no peninsulares (Canarias, Baleares, Ceuta, Melilla) son un instrumento fundamental para facilitar esa conectividad en términos de equidad con los demás españoles; y por eso, el Gobierno asume un compromiso especial con estas ayudas.

El sistema actual incluye a los siguientes beneficiarios:

- residentes en dichos territorios, de nacionalidad correspondiente a los países del Espacio Económico Europeo y de Suiza, así como los nacionales de terceros países familiares de ciudadanos de la Unión, así como aquellos que tengan reconocida su residencia en España como de larga duración.



- La bonificación alcanza al 75% de la tarifa abonada por el pasajero en los trayectos con origen o destino en su lugar de residencia (Islas Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla) y cualquier otro destino u origen nacional (en trayectos marítimos interislas, a pesar de tratarse de una competencia plenamente autonómica, el Ministerio financia el 50% del billete y la Comunidad Autónoma el 25% del billete restante para alcanzar el 75%).

El coste presupuestario de estas medidas alcanzó en 2024 un coste de casi 1.400 millones de euros, correspondiendo unos 1.150 al modo aéreo y otros 250 al modo marítimo.

Sin embargo, las dotaciones presupuestarias corresponden en el año 2025 al presupuesto prorrogado de 2023, que alcanzan los 561 millones en aéreo y 159 en marítimo en las aplicaciones presupuestarias 17.34.441O.483 y 17.32.441N.481 respectivamente.

La aplicación de la disposición recogida en la enmienda una vez que entre en vigor la ley, supondría una elevación del coste presupuestario de la medida para el año en curso 2025 ya que se amplía el número de beneficiarios, ya que si el menor no es residente en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las ciudades de Ceuta y Melilla no puede ser beneficiario de la regulación. Por tanto, se afectaría a los gastos del ejercicio en curso de la Administración General del Estado, que es quien soporta estas medidas.

De acuerdo con los datos del INE (Población por relación lugar de nacimiento y residencia, edad (grupos quinquenales) y sexo) hay 251.000 personas de origen Balear que viven en otra comunidad autónoma. En Canarias alcanzan los 187.000, en Ceuta 15.000 y en Melilla 13.000. De esos datos, son menores de 19 años 4.123 en Baleares, 4.712 en Canarias, 767 en Ceuta y 832 en Melilla, es decir, unos 10.000 menores.



Como el importe medio subvencionado desde la AGE para residentes en 2024 fue unos 70 euros por viaje, suponiendo que como mínimo viajan una vez (ida y vuelta) cada dos semanas, eso serían 52 viajes anuales por menor. Suponiendo un porcentaje de menores que se pueden beneficiar de un 40% sobre el total, nos daría un coste para todo 2025 de unos 15 millones de euros.

Cuantificación y partida afectada

La aprobación de esta enmienda supondría un incremento de coste para la Administración General del Estado estimada en **15 millones de euros**.

Las aplicaciones presupuestarias que se verían afectadas serían la 17.34.441O.483 y la 17.32.441N.481.

ENMIENDA Nº 76 (GRUPO MIXTO – PODEMOS)

ENMIENDA Nº 213 (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO - BNG)

Proponen modificar el Artículo 4 y el Artículo 5 del Proyecto de Ley para reconocer el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible, **gratuito** y justo en los términos establecidos por la ley.

Incluir la gratuidad de todo el sistema de movilidad supondría una elevación del coste presupuestario real y efectiva en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el año 2025, ya que habría que elevar las dotaciones presupuestarias destinadas a bonificar a determinados grupos y colectivos con objeto de cubrir a todos los viajeros del sistema.

Cabe destacar que los servicios de transporte colectivo de viajeros pueden ser de dos tipos:



- Con intervención de la Administración: transporte urbano y servicios sometidos a obligaciones de servicio público (concesiones de transporte en autobús por carretera, OSP de Renfe y algunos servicios de transporte aéreo y marítimo).
- Sin intervención de la Administración: los servicios comerciales que se prestan en mercados liberalizados y/o sin intervención pública (servicios comerciales de Renfe/OUIGO/IRYO y la mayoría de los servicios de transporte aéreo y transporte marítimo).

De este modo:

- De acuerdo con las ayudas tramitadas en 2021 desde el Ministerio de Hacienda a Entidades locales https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id, los ingresos por tarifa ascienden a unos 1.100 millones de euros (ingresos obtenidos por aplicación de las tarifas o precios públicos en el año 2019).

Si se suman los ingresos del Consorcio de Madrid, ATM Barcelona, Cercanías de Renfe, y ferrocarriles autonómicos, se sumarían unos 2.200 millones de euros más (en este caso, con datos auditados de 2018, que son los datos utilizados en las ayudas gestionadas desde el Ministerio de Transportes desde 2022).

Por tanto, los ingresos de urbano y metropolitano por tarifa se encuentran en un orden de magnitud de unos 3.300 millones de euros al año.

- En interurbano, si se suman los servicios sometidos a OSP, se alcanzarían unos ingresos anuales por tarifa de unos 1.200 millones de euros al año (media distancia de Renfe, concesiones de autobuses competencia de la AGE y de las CCAA).
- En servicios comerciales (aéreos, marítimos y ferroviarios) se llegaría a unos 5.300 millones de euros de ingresos de tarifa.



Cuantificación y partida afectada

La aprobación de esta enmienda supondría un incremento de coste para la Administración General del Estado estimada en **10.000 millones de euros**, por asumir como gratuito todo el transporte público y tener que compensar todos los ingresos de tarifa indicados anteriormente (y sin contar posibles incrementos de ayudas por refuerzo de servicios, posibles incrementos de costes de mano de obra tanto de conducción como de control de aforos, seguridad, etc.)

Las aplicaciones presupuestarias que se verían afectadas serían:

- **17.34.441O.483**
- **17.32.441N.481**
- **17.39.441M.442,445,447,451,452,453,454,458,459,462,471,473,483,**

ENMIENDA Nº 98 (GRUPO MIXTO – PODEMOS)

Propone la reducción del precio de los títulos multiviaje por parte de los concesionarios de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado.

Al respecto, se señala que la prórroga de presupuestos para el año 2025 no recoge ningún crédito destinado a la financiación de este tipo de medidas para el segundo semestre de 2025.

Cuantificación y partida afectada

La aprobación de esta enmienda supondría un incremento de crédito para la Administración General del Estado estimada en **40 millones de euros**.



La aplicación presupuestaria que se vería afectadas estaría en la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 39 «Dirección General de Transporte Terrestre», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 477 «Ayudas para reducción del precio de títulos multiviaje en las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la AGE» o aplicación equivalente.

ENMIENDA Nº 99 (GRUPO MIXTO – PODEMOS)

Propone la reducción del precio de abonos y títulos multiviaje por parte de Renfe Viajeros SME SA, así como la creación de títulos multiviaje para diferentes servicios de la red ferroviaria de ancho convencional y de la red de ancho métrico, con vigencia para cada cuatrimestre natural que será gratuito para los usuarios recurrentes, sin perjuicio de las condiciones que serán establecidas por resolución de la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

Cuantificación y partida afectada

La aprobación de esta enmienda supondría un incremento de crédito para la Administración General del Estado estimada en **300 millones de euros**.

La aplicación presupuestaria que se vería afectadas estaría en la sección 17 «Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible», servicio 39 «Dirección General de Transporte Terrestre», programa 441M «Subvenciones y Apoyo al Transporte Terrestre» y concepto 445 “Ayudas para reducción del precio de abonos y títulos multiviaje por parte de Renfe Viajeros SME S.A”.



ENMIENDA Nº 100 (GRUPO MIXTO – PODEMOS)

Propone el establecimiento de un descuento del 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje del transporte público colectivo terrestre de las Islas Canarias y Baleares.

Cuantificación y partida afectada

La aprobación de esta enmienda supondría un incremento de crédito para la Administración General del Estado estimada en **43 millones de euros**.

La aplicación presupuestaria que se vería afectada sería la 17.39.441M.45202.

ENMIENDA Nº 584 (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR)

Propone añadir un Artículo 62 bis al Proyecto de Ley y establecer obligatoriamente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible una “contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible”.

Incluir una contribución financiera del Estado destinada a fomentar proyectos de inversión ligados con el desarrollo de una red de infraestructura de recarga de acceso público así como los relativos a la renovación de flotas de transporte de mercancías y viajeros con el objeto de su descarbonización, supone tanto un aumento de los gastos del ejercicio en curso como sobre todo de los ingresos, ya que la disposición indica que esta financiación se llevará a cabo mediante exenciones fiscales, incluyendo también subvenciones en régimen de concurrencia competitiva y por subvención directa.

En cualquier caso la enmienda en sí parece contradictoria, al indicar que se creará una partida presupuestaria, pero a su vez señalar que estará nutrida de exenciones fiscales, siendo la exención un menor ingreso tributario.



Cuantificación y partida afectada

Actualmente existen diversos estudios que cuantifican la necesidad de puntos de recarga en 2030 en la red Ten-t. Así, se evalúa que se necesitarían unos 23.400 puntos de recarga ultrarrápida en toda la Red Ten-T, frente a los 4.126 existentes a finales de octubre de 2024, lo que supone una necesidad de unos 19.300 nuevos puntos a construir en el periodo 2025-2030 en la Red Ten-T.

Si estimamos un coste de unos 50.000 euros por punto de recarga ultrarrápido y que en este año se pudieran alcanzar un sexto de la previsión para 2030 (proporcionalmente), supondría una inversión de unos 50.000 euros por unos 3000 puntos de recarga, un total de 150 millones de euros a dotar en una partida presupuestaria específica.

En cuanto a la renovación de flotas, reproducir el actual plan de renovación de flotas financiado con PRTR supondría un esfuerzo de unos 150 millones en el año actual (teniendo en cuenta que el vigente alcanzó los 450 millones de euros y se ha gestionado en unos tres años).

Por consiguiente, **se estima que la aprobación de esta enmienda supondría un incremento de crédito para la Administración General del Estado estimada en 300 millones de euros.**

Se debería dotar con una partida presupuestaria específica de nueva creación.

ENMIENDA Nº 729 (GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO)

Propone la supresión del Impuesto sobre el valor de la producción eléctrica, con base en lo recomendado en el Libro Blanco sobre la Reforma Tributaria (2022)



elaborado por el Comité de personas expertas para elaborar el Libro Blanco sobre la Reforma Tributaria para el Ministerio de Hacienda y Función Pública.

Al respecto, cabe realizar las siguientes consideraciones:

- El preámbulo de la exposición de motivos de la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética, señala que este impuesto *gravará la capacidad económica de los productores de energía eléctrica cuyas instalaciones originan importantes inversiones en las redes de transporte y distribución de energía eléctrica para poder evacuar la energía que vierten a las mismas, y comportan, por sí o como resultas de la propia existencia y desarrollo de las tales redes, indudables efectos medioambientales, así como la generación de muy relevantes costes necesarios para el mantenimiento de la garantía de suministro. El impuesto se aplicará a la producción de todas las instalaciones de generación.*
- La Sentencia del Tribunal Constitucional 183/2014, de 6 de noviembre de 2014 (recurso de inconstitucionalidad 1780-2013), señala en su fundamento jurídico tercero que *la aplicación generalizada del impuesto en cuestión responde a una opción del legislador, que, respetando los principios constitucionales, cuenta con un amplio margen para el establecimiento y configuración del tributo. Margen que no puede verse constreñido por la exigencia de una diferenciación que no resulta constitucionalmente obligada (...).* Una interpretación en otro sentido *no sería coherente con el carácter dinámico del ordenamiento jurídico* pues la regulación de este impuesto se *enmarca fácilmente en el margen de configuración del legislador, que tiene plena libertad para elegir entre distintas opciones posibles, dentro de la Constitución.*
- La Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea, de 3 de marzo de 2021 (asunto C-220/19, ECLI:EU:C:2021:163), que



confirmó el Impuesto señalando que el Derecho de la Unión Europea no obliga a los Estados Miembros a aplicar sistemas de apoyo para promover la utilización de energía procedente de fuentes renovables como ayudas a la inversión, exenciones o desgravaciones fiscales.

Cuantificación y partida afectada

La aprobación de esta enmienda supondría una pérdida de recursos para la Administración General del Estado estimada en **1.500 millones de euros**.

La aplicación presupuestaria que se vería afectada sería la 98.01.130.00

ENMIENDA Nº 733 (GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO)

Propone la adición de una Disposición Final Nueva, que modifique la regla 2ª del apartado tres del artículo 95 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, añadiendo que se presumen afectados al desarrollo de la actividad empresarial o profesional, en la proporción del 100 por cien, los vehículos nuevos FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV, según definición del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Al respecto, cabe informar que la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), supone la transposición al Derecho interno de las previsiones de la Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido. Los artículos 167 y siguientes de la Directiva 2006/112 establecen los requisitos para el ejercicio del derecho a la deducción, en particular, como señala el artículo 168 de la Directiva citada, los sujetos pasivos del Impuesto tendrán derecho a la deducción del Impuesto soportado en la medida que los bienes y servicios por los que se soporta el mismo se utilicen para las necesidades de sus operaciones gravadas.



Este criterio se aplica a todos los bienes de inversión adquiridos por los empresarios y profesionales que sean sujetos pasivos del IVA y, por tanto, también a los vehículos automóviles, sean eléctricos o no, es decir, los sujetos pasivos del Impuesto se pueden deducir la totalidad del IVA siempre que el vehículo se encuentre completamente afecto a la actividad económica y se trate de una actividad gravada (esencialmente una actividad sujeta y no exenta).

Este requisito de afectación total o parcial a una actividad económica gravada es un principio fundamental que es imprescindible para garantizar la neutralidad del Impuesto. De otra forma, se estaría dando un trato preferente al empresario o profesional que utiliza o afecta también en parte el vehículo eléctrico para cubrir necesidades privadas, respecto de los consumidores finales que soportan totalmente el IVA repercutido con ocasión de la compra del vehículo.

Por tanto, el empresario o profesional solamente puede deducir el Impuesto soportado en la proporción de su afectación a su actividad económica. Lo anterior debe entenderse, sin perjuicio de que dicha afectación pueda llegar a ser del 100 por cien.

Por otra parte, la Ley 37/1992 recoge en sus artículos 94 y 95. Tres este principio rector de las deducciones.

No obstante, dada la peculiaridad de estos bienes susceptibles de uso empresarial y también de su utilización por el titular para actividades no empresariales, unido al hecho que es muy difícil acreditar para el usuario y comprobar para la Administración el destino del bien en cada momento, el legislador establece unas presunciones de afectación, en función de las características del vehículo. Estas presunciones admiten prueba en contrario por lo que el usuario de un vehículo puede acreditar el grado de afectación real del vehículo y deducirse de la manera correspondiente.



Este sistema de presunciones ha resultado extraordinariamente útil tanto para los contribuyentes como para la Administración evitando litigios ante los tribunales, por lo que se considera importante su mantenimiento.

En consecuencia, no se considera adecuado como criterio de afectación a la actividad empresarial o profesional del sujeto pasivo de un vehículo, el hecho de que el vehículo sea eléctrico.

Por otro lado, la lista de vehículos que comprende la presunción del 100 por cien al desarrollo de la actividad empresarial o profesional tiene en cuenta las especificaciones necesarias de los vehículos en función de la naturaleza de la actividad que el sujeto pasivo realiza, tales como, transporte de mercancías o viajeros, autoescuelas, servicios de vigilancia, entre otros. Sin embargo, la naturaleza como eléctricos de los vehículos que se proponen incorporar a dicha lista no determina la exclusiva vinculación a una actividad, esto es, de dicha naturaleza no puede entenderse que el vehículo resultará afecto en su totalidad a la actividad empresarial o profesional.

Cuantificación y partida afectada

La aprobación de esta enmienda supondría una pérdida de recursos para la Administración General del Estado estimada en **12 millones de euros**.

La aplicación presupuestaria que se vería afectada sería la 98.01.210.00

ENMIENDA N° 734 (GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO)

Propone la adición de una Disposición Final nueva, en virtud de la cual se añade un nuevo artículo 38 quater en la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades (LIS). Se propone introducir una deducción para la adquisición de vehículos eléctricos y la inversión en infraestructuras de recarga en términos similares a la deducción propuesta en IRPF. Dado el ámbito de



aplicación relativo a empresas y el objetivo de renovación de flotas, en este caso se incluye, además de los turismos y comerciales, los vehículos industriales y autobuses.

Al respecto, cabe señalar que la LIS ya recoge incentivos fiscales destinados a favorecer las inversiones en determinados vehículos y en nuevas infraestructuras de recarga. Así, la disposición adicional decimoctava de la LIS regula el incentivo fiscal de libertad de amortización de determinados vehículos y de nuevas infraestructuras de recarga. Concretamente, las inversiones en vehículos nuevos FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV, definidos en el anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y en nuevas infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, de potencial normal o de alta potencia, en los términos definidos en el artículo 2 de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, que se encuentren afectos a actividades económicas y que entren en funcionamiento en los períodos impositivos que se inicien en los años 2024 y 2025, podrán ser amortizadas libremente.

Tomando en consideración lo dispuesto en el Anexo II del Reglamento General de Vehículos, debe señalarse que la tipología de vehículos a que se refiere la disposición adicional decimoctava de la LIS se ha establecido en función de su potencial contaminante, no en función de otros criterios como pueden ser criterios de construcción (ciclomotor, autobús, camión, tractor...) o utilización (familiar, escolar, urbano....).

Por tanto, la libertad de amortización prevista en la disposición adicional decimoctava de la LIS resulta de aplicación tanto para todo tipo de vehículos nuevos FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV, siempre y cuando se trate de “aparatos aptos para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 de La Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial”, como para nuevas infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, de potencial normal o de alta potencia, en los términos definidos en el artículo 2 de la Directiva 2014/94/UE, siempre y cuando se trate de vehículos.



Cuantificación y partida afectada

La aprobación de esta enmienda supondría una pérdida de recursos para la Administración General del Estado estimada en **20 millones de euros**.

La aplicación presupuestaria que se vería afectada sería la 98.01.101.00

Criterio

Por lo detallado anteriormente, la aprobación de estas enmiendas supondría impacto presupuestario por aumento de gasto y por disminución de ingresos presupuestarios por lo que el Gobierno no presta la conformidad para su tramitación en virtud de lo establecido en el artículo 134.6 de la Constitución y conforme a lo dispuesto en el artículo 111 del Reglamento del Congreso de los Diputados.

Madrid, a fecha de firma electrónica

SECRETARIO DE ESTADO DE RELACIONES CON LAS CORTES
Y ASUNTOS CONSTITUCIONALES



EXCMA. SRA. PRESIDENTA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.