

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE PRESUPUESTOS

Expediente: 121/000125

Nº Enmienda: 3509

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURAL

ERREJÓN GALVÁN, ÍÑIGO

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas

Texto que se propone

DE ADICIÓN

Se añade el número 9º del apartado Uno.1 del artículo 91 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Se añade el número 14º del apartado Uno.2 del artículo 91 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

TEXTO QUE SE PROPONE:

Artículo 77. Tipos impositivos reducidos

Con efectos desde la entrada en vigor de esta Ley y vigencia indefinida, se suprime la letra b) del número 6.º del apartado Uno.1 y se añaden un número 9.º, nuevo, del apartado Uno.1; un número 14.º, nuevo, del apartado Uno.2; y un número 7.º, nuevo, al apartado Dos.1, del artículo 91 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, que queda redactado de la siguiente forma:

Apartado Uno.1:

“9º. La compra y alquiler de bicicletas tradicionales o eléctricas.

Apartado Uno.2:

14º. La reparación y los servicios de mantenimiento de bicicletas, ya sean tradicionales o eléctricas.

Apartado Dos.1

“7º.) Las compresas, tampones, protegeslips, preservativos y otros anticonceptivos no medicinales.”

Justificación

Son múltiples los motivos y las razones que justifican una petición de reducción del tipo de IVA aplicable a la compra, alquiler y mantenimiento de las bicicletas y bicicletas eléctricas. A continuación, se determinan aquellas **justificaciones relacionadas con el ámbito institucional, político, social y de la salud**: La enmienda que se propone cuenta con el **apoyo unánime de todos nuestros socios en la Unión Europea**. Prueba de ello es que, en diciembre de 2021, el Consejo de Ministros de Hacienda de la UE aprobó por unanimidad la inclusión de la venta, alquiler y reparación de bicicletas y bicicletas eléctricas en el anexo III de la Directiva del IVA que faculta a los EE.MM. a aplicar un tipo de IVA reducido a estas actividades bajo el argumento, entre otros, de su contribución a la mejora del medio ambiente y de la salud pública. Como resultado de este acuerdo o incluso con carácter previo al mismo, muchos de **nuestros socios europeos** avanzan en la aplicación de un tipo de IVA reducido para la compra, alquiler y reparación de bicicletas y bicicletas eléctricas (Austria 10%, Bélgica 6%, República Checa 10%, Luxemburgo 8%, Malta 5%, Países Bajos 9%, Polonia 8%, Portugal 6%, Suecia 12% o Eslovenia 9,5%).

Del mismo modo, a nivel nacional en los últimos años, todos los grupos políticos han presentado o apoyado en algún momento **iniciativas parlamentarias para fomentar el uso de las bicicletas** como mejor alternativa para la movilidad sostenible. Como culminación de ello, también el pasado año 2021, el gobierno aprobó la Estrategia Estatal por la Bicicleta incluyendo la posibilidad de tomar, entre muchas otras, medidas fiscales que favorecieran su impulso.

Además, la reducción del tipo de IVA de las bicicletas es una medida que goza de un **amplio respaldo social** ya que está considerada como una puerta de entrada muy factible hacia una movilidad urbana sostenible y al impulso de la intermodalidad, que son pilares fundamentales de la UE y de España como país en su estrategia contra el cambio climático y a favor de la calidad del aire y la transformación de las ciudades

La movilidad es un derecho, un **elemento de cohesión social**, de sostenibilidad y de crecimiento económico. La sociedad española lleva años mostrando su favoritismo por la bicicleta como elección

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación w0fg1grlgr0qlk en <http://app.congreso.es/comregtele/web/ficherosDeFirma.action?csv=w0fg1grlgr0qlk>

preferente para moverse, mejorar su salud y cuidar el entorno. Prueba de ello es la evolución de las ventas de los últimos años, superando el millón y medio en 2021.

En España, la mayor parte de los desplazamientos se producen por motivos laborales. Sin embargo, según el barómetro de la bicicleta, sólo el 3,5% de los españoles utilizan la bicicleta para ir al trabajo/estudiar. Las evidencias avalan la oportunidad de impulsar un cambio hacia una **nueva cultura de movilidad laboral**. La rebaja del IVA de las bicicletas animaría a las empresas, como ya ocurre en muchos países de nuestro entorno, a adoptar medidas internas de fomento del uso de la bicicleta entre sus trabajadores.

El **criterio de oportunidad** de la medida solicitada es incuestionable, ya que la bicicleta es sinónimo de la eficiencia energética que el gobierno reclama a la sociedad. Con los precios de los carburantes y de la electricidad disparados, la bicicleta se convierte en la alternativa más eficiente tanto para reducir la demanda energética como para mitigar el impacto en los bolsillos de los ciudadanos. Nunca antes, las señales que nos transmiten los precios en la actualidad fueron tan evidentes para promover desde los poderes públicos un cambio estructural y cultural en el uso de la bicicleta.

La **bicicleta es sinónimo de salud**. Según informes del propio Ministerio de Sanidad, el sedentarismo es el cuarto factor de riesgo de mortalidad en el mundo. En España, el 17,4% de la población adulta sufre de obesidad, mientras un 44% de hombres y un 30% de mujeres padecen sobrepeso. Entre los niños, la obesidad también crece afectando a un 10,3% de los menores. Según un estudio publicado por el British Medical Journal, quienes van al trabajo en bicicleta tienen un riesgo un 52% inferior de morir a causa de una enfermedad cardíaca y un 40% inferior de morir de cáncer.

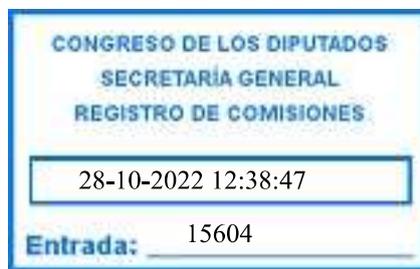
A la vista de estos datos, el impulso del uso de la bicicleta no solo es recomendable desde el prisma de la movilidad y sostenibilidad de nuestras ciudades, sino un ejercicio de responsabilidad desde el punto de vista de la defensa y protección de la salud de sus ciudadanos.

Al margen de lo anterior, **desde el punto de vista económico**, existen también poderosas justificaciones que avalan la necesidad de legislar para reducir el tipo de IVA dirigido a la venta, alquiler y reparación de las bicicletas en España:

El **precio medio de las bicicletas** vendidas en España ha pasado de 290 € en 2013 a 984 € en 2021, es decir, un incremento del 85% en los últimos 5 años y del 339% en la última década. Esto puede suponer una amenaza real de crear **desigualdades de acceso a la movilidad sostenible** por motivo de renta. De hecho, la evolución de las ventas en 2021, aunque positiva, denota un cierto agotamiento tras el boom de ventas que representó la pandemia. No dejemos a nadie atrás.

La rebaja del IVA de las bicicletas es justa y viable presupuestariamente. En primer lugar, porque el mencionado incremento del precio medio de las bicicletas en los últimos años ha tenido como consecuencia que se ha duplicado la recaudación del IVA por este concepto. Por tanto, existe margen para compensar esta subida desproporcionada.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación w0fgrlgr0qlk en <http://app.congreso.es/comregtele/web/ficherosDeFirma.action?csv=w0fgrlgr0qlk>



Además, no podemos olvidar que la rebaja del IVA produciría un efecto positivo sobre la demanda y compensatorio de parte de la pérdida de los ingresos tributarios directos, además de su efecto inducido sobre los productos complementarios asociados a la bicicleta y no sometidos a IVA reducido (casco, ropa, potenciómetros, luces, etc...). Sin duda, los PGE 2023 son la mejor oportunidad para avanzar en este sentido.

La bicicleta genera riqueza y empleo. El sector de la bicicleta (venta, alquiler, reparación, etc.) es muy intensivo en empleo y da trabajo a más de 23.200 personas en España con una facturación total que ronda los 3.000 millones de euros. Fomentar el uso de la bicicleta es sinónimo de reindustrialización y de crecimiento económico sostenible y saludable.