

Posicionamiento Adigital

Consulta pública previa sobre el proyecto de Ordenanza fiscal relativa a la tasa a grandes operadoras especializadas por el aprovechamiento del dominio público derivado de la distribución a particulares de bienes adquiridos por comercio electrónico (B2C)

Fecha: 21 de septiembre de 2022

1. INTRODUCCIÓN

Adigital es la Asociación Española de la Economía Digital, formada por una red de más de 500 empresas cuyo objetivo principal es el de ayudar a crear en España y, por ende, en todas sus ciudades, un entorno óptimo para el desarrollo y crecimiento de la economía digital que permita alcanzar una sociedad y una economía abierta, competitiva, y sostenible.

En este contexto, Adigital representa a un gran número de empresas de comercio electrónico y operadores logísticos que operan en España y que han revolucionado los hábitos de los ciudadanos, la oferta de las empresas y las dinámicas en las ciudades, enriqueciendo y complementando su oferta de servicios. Estos nuevos modelos están contribuyendo a consolidar una nueva realidad, donde el canal digital y el analógico convergen, creando sinergias entre los servicios tradicionales y los servicios habilitados gracias a las plataformas digitales. De igual forma, estos modelos han traído otros importantes beneficios a los ciudadanos y a las propias ciudades.

Es por ello, que desde Adigital agradecemos al Ayuntamiento de Barcelona la posibilidad de presentar comentarios a esta consulta previa, con el objetivo de que el texto resultante de lugar a una **regulación proporcionada y justificada para el comercio electrónico, que tenga en cuenta su impacto positivo**. También queremos insistir en la necesidad de elaborar políticas públicas que ayuden a la convergencia de ambos canales (online y offline) y que pongan en valor las ventajas de su convivencia y complementariedad, sin caer en la restricción y limitación de opciones tanto a los ciudadanos como a las propias ciudades.

Asimismo, todas las medidas y líneas de actuación necesitarán un diálogo profundo por parte de todos los interlocutores que conforman el entramado urbano de la ciudad y participan de la distribución de mercancías, por lo que se debe tener necesariamente en cuenta la **visión holística del sector antes de poner en marcha medidas constructivas o imponer acciones restrictivas de la realidad** con el fin de dar cumplimiento objetivo a los objetivos que impone la *Estrategia de Distribución Urbana de mercancías 2030 (DUM 2030)*, que se presentó el 15 de febrero de 2022, en la que se enmarca la tasa.

2. COMENTARIOS GENERALES

- Desde Adigital queremos poner en valor el **beneficio en términos de innovación y dinamismo de mercado, así como la mayor oferta** que han traído estas plataformas a los ciudadanos y a las propias ciudades. Sin embargo, el texto de la consulta pública identifica el comercio electrónico con ciertas externalidades negativas (congestión del tráfico urbano, la distorsión de la competencia, la contaminación...). Sería conveniente que la consulta reflejase que el comercio electrónico genera impactos positivos para el desarrollo de la sociedad y un mercado dinámico e innovador.

- Esta propuesta de tasa en este momento no es útil para los fines que persigue y llega antes de llevar a cabo el ejercicio de análisis y **diálogo con todos agentes que conforman la ciudad**.
- La Estrategia de la DUM 2030 se compone de **medidas constructivas** a favor de una Distribución Urbana de Mercancías eficiente en lugar de medidas restrictivas o recaudatorias.
- El Banco de España¹ **desaconseja la puesta en marcha de medidas fiscales** que puedan agravar el actual episodio inflacionista dado el contexto socio-económico que se avecina.
- Existen medidas prioritarias a favor de una entrega eficiente y sostenible antes que la propuesta de tasa. El “*Pla especial d'usos d'activitats vinculades al repartiment a domicili*” de 10 de marzo de 2022 **debe revisarse con carácter urgente** porque dificulta soluciones de entrega alternativas como la micromovilidad.

3. COMENTARIOS ESPECIFICOS

3.1 Vehículos con distintivo cero emisiones

El texto no hace mención a aquellos operadores que llevan a cabo su actividad mediante una flota de vehículos con distintivo cero emisiones y que, lejos de provocar los efectos que el Ayuntamiento pretende paliar, contribuyen al cumplimiento de los objetivos extrafiscales de la futura ordenanza.

En particular, tal y como señala la “*Estratègia per la mobilitat elèctrica a la ciutat de Barcelona*” acordada por el Plenario del Consejo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona en marzo de 2018, la utilización de vehículos eléctricos tiene las siguientes ventajas:

“a) ventajas energéticas –es más eficiente que el vehículo convencional, favorece la reducción de la dependencia energética de los derivados del petróleo, permite integrar las energías renovables en la movilidad y contribuye a la generación distribuida y favorece el autoconsumo; b) ventajas ambientales –no genera emisiones ni partículas con emisiones locales: PM10, NOx, CO, CO2, y disminuye la contaminación acústica; y c) ventajas en términos económicos –acelera el desarrollo de las redes inteligentes de energía (smart grids), consolida un sector industrial innovador, contribuye al reequilibrio territorial, y permite la conectividad y la interacción con las TIC–.”

¹ Véase “El repunte de la inflación: un fenómeno más intenso y persistente de lo inicialmente previsto”. Publicado en el Informe Económico y Financiero de ESADE Pablo Hernández de Cos, gobernador del Banco de España: <https://www.bde.es/f/webbde/GAP/Secciones/SalaPrensa/Articulos%20Prensa/220223art-hdc.pdf>

Asimismo, las Tarifas A, B, C, y D previstas en el Anexo de la Ordenanza de Tasas para el estacionamiento regulado de vehículos en la vía pública de 2022, son de 0,00€/h para aquellos vehículos que cuenten con un distintivo 0 Emisiones –sin establecer distinción entre aquellos que tienen dos o más ruedas–, por lo que la sujeción de aquellos operadores que lleven a cabo su actividad por medio de vehículos con distintivo 0 Emisiones a la futura tasa resultaría discriminatorio.

En consecuencia, la futura Ordenanza debería **incluir como supuesto de no sujeción el aprovechamiento especial del dominio público las entregas efectuadas por vehículos que cuenten con un distintivo 0 Emisiones, o subsidiariamente, la futura Ordenanza debería prever una bonificación en la cuota en función de la contaminación del vehículo**, de forma que los contribuyentes que posean en su flota de transporte un determinado porcentaje de vehículos con distintivo ambiental cero emisiones pueda aplicarse una deducción en la cuota de dicho porcentaje (p.e. en caso de que el operador en cuestión tuviera una flota compuesta totalmente de vehículos eléctricos, la bonificación en la cuota debería ser del 100%).

Al margen de lo anterior, la bonificación del 100% del importe de la tasa para los vehículos de cero emisiones contribuiría, además, a favorecer el cumplimiento, por parte de los contribuyentes, del artículo 16.4 de la Ley 18/2017, de 1 de agosto, de comercio, servicios y ferias, según el cual: *“La distribución y el transporte de los productos comercializados por Internet o a distancia deben efectuarse de forma sostenible, con el menor impacto medioambiental posible, y deben garantizar la seguridad de las personas que trabajan en ello”*.

Asimismo, lo anterior iría en línea con lo previsto en el Libro Blanco sobre la Reforma Tributaria, que da cumplimiento a la Resolución de 12 de abril de 2021, de la Secretaría de Estado de Hacienda, por la que se crea el Comité de personas expertas para elaborar el Libro Blanco sobre la reforma tributaria– que señala como ejemplo la propuesta de la ciudad de Barcelona de establecer *“(…) una bonificación del 100% del importe de la tasa para los vehículos de cero emisiones”* (p. 504).

3.2 Inseguridad jurídica

- El texto de la consulta, incluye conceptos como *“grandes operadoras especializadas”*, que generarían inseguridad jurídica de no ser definidos en la ordenanza.
- Existen **discrepancias** entre el Informe que sirvió de base para la preparación técnica de la propuesta de tasa², y el texto de la consulta pública. En particular, la restricción de los sujetos obligados al pago de la propuesta de tasa a las *“Grandes operadoras especializadas”* pone en riesgo la justificación jurídica de un impuesto de esta naturaleza.

² “Informe sobre el gravamen local de las entregas domiciliarias realizadas en la ciudad de Barcelona por grandes empresas cuyo objeto social es el comercio electrónico” preparado por [REDACTED] de la Universidad Carlos III de Madrid con fecha 4 de noviembre de 2020.

3.3 Principio de no discriminación

- Desde Adigital queremos poner en valor la importancia de **no discriminar los servicios que se ofrecen a los ciudadanos en función del canal**
- Existen muchas dudas de que el **principio de no discriminación** que toda norma de ámbito fiscal debe cumplir se esté respetando en la consulta pública:
 - La **ocupación del espacio público para las actividades B2C es del 9%** frente al 18% del B2B y 46% de la DUS.
 - Las condiciones de entrega de mercaderías entre las actividades **B2C y B2B son equivalentes³**, en términos de distribución horaria, tiempo de estacionamiento, o ratios de indisciplina.
 - Se estaría tratando de manera discriminatoria a las empresas en función de las condiciones en que se realiza la venta.
- Ese mismo principio de no discriminación debe valorarse desde la perspectiva del derecho de la competencia, procurando que los criterios de aplicación de la tasa no generen distorsiones competitivas.
- La ordenanza realmente debiera aclarar el objeto de gravamen (ocupación de dominio público o la actividad comercial) si esto no queda claro resultaría discriminatorio.
- La aprobación de esta tasa podría estar vulnerando el **principio de libre circulación** y la libertad de mercado.
- El objetivo perseguido por la norma es incorrecto pues el ecommerce permite el ahorro de recursos y tiempo a los consumidores finales.
- La tasa va contra corriente en lo que al mundo digital en general se refiere. No tiene sentido que haya políticas en favor de lo “digital” (por ejemplo, las últimas ayudas procedentes de la Unión Europea) y que al mismo tiempo haya una tasa que grava la venta online.
- Hay que tener en cuenta que es el cliente el que elige comprar online. Esta decisión estaría impactando en la libertad de elección.
- La tasa tendrá un importante impacto en el pequeño comercio físico, al que precisamente se pretende ayudar. La gran mayoría de comercios de Barcelona, especialmente los pequeños comercios, no disponen de la infraestructura ni recursos para hacer su propio reparto, así que lo subcontratan a operadores que se verán directamente afectados por la tasa.

³ “1A Ronda de sessions de participació Business to Business (B2B)” de 13 de julio de 2022.

4. CONCLUSIÓN:

La propuesta de tasa municipal:

- **No dispone de antecedentes comparables ni la necesaria justificación técnica** que asegure el cumplimiento de los objetivos que persigue.
- Provoca **inseguridad jurídica** al no quedar claro quiénes van a estar afectados por la tasa, ni de manera inicial ni a futuro, pues tampoco menciona siquiera en la propuesta cómo se va a proceder a identificar a los destinatarios, los criterios a emplear, si se va a ir actualizando en el tiempo los afectados y la dificultad de realmente de provocar de facto desventajas competitivas entre empresas que sean reguladas de inicio y aquellas que entren en una indefinición por la falta de claridad de la norma.
- **Incumple requisitos esenciales** establecidos por el marco regulatorio competente en la materia, mencionados anteriormente.
- Requiere de **mecanismos de control para su implementación tan complejos que se convierte en inviable** en la práctica.

Por ello, se propone un ejercicio de **reflexión y diálogo** transversal entre todos los agentes que conforman el sector de la entrega de mercaderías de la ciudad de Barcelona con carácter previo a la puesta en marcha de una potencial tasa de esta naturaleza con el fin de dar cumplimiento efectivo a los objetivos de la DUM 2030.