

Propuestas a la 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.

En primer lugar, tenemos que hacer hincapié en que el comercio electrónico se consideró como esencial durante la pandemia, entre algunos otros sectores, por lo que no se puede ver como un problema ni como algo negativo (congestión del tráfico urbano, distorsión de la competencia, contaminación...)

Hay personas que por sus circunstancias particulares no pueden acceder a determinados productos porque no tienen los comercios cerca, y el comercio electrónico les acerca estos productos a sus casas, personas que no tienen la posibilidad de salir de sus hogares por el motivo que sea, y el comercio electrónico es la solución para poder comprar lo que necesiten.

Por el lado del pequeño comercio, gracias al e-commerce pueden darse a conocer en otros lugares, o hacer extensivo su negocio local en otras ciudades, provincias e incluso países, lo que permite a esa tienda o comercio a expandir sus ventas, captar más clientes y a la vez generar más puestos de trabajo.

Como efectos positivos cabe destacar el hecho de que democratiza el consumo, ya que cualquier persona puede acceder a cualquier producto a través del comercio electrónico, no es necesario tener la tienda cerca para poder comprar.

En las grandes ciudades es más fácil poder acceder a determinados bienes, pero en algunos lugares es más complicado o incluso resulta imposible.

El comercio electrónico sirve para cualquier tipo de productos, no son solamente para ocio, sino también para productos farmacéuticos, alimentarios, productos de primera necesidad, etc.

Se dice en la consulta que el aprovechamiento del dominio público mediante la distribución masiva de mercancías desde puntos de origen externos a Barcelona se realiza sin ningún tipo de retorno ciudadano, por parte de operadores que obtienen unos beneficios económicos que no están gravados por la hacienda municipal, en clara ventaja respecto a los comerciantes y vecinos de la ciudad, que sí contribuyen al gasto público a través de sus impuestos, hecho que no es cierto pues la empresas sí pagan impuestos de matriculación de vehículos, impuestos de los locales que poseen para desempeñar su actividad, impuestos de circulación etc etc. Además, bajo este supuesto cabe señalar que también debería penalizarse a todo el que pase por la ciudad de Barcelona y no esté empadronado allí, porque tampoco pagará sus impuestos en la ciudad. Si precisamente lo que se quiere es que no se congestione tanto el tráfico y se han situado los almacenes fuera de las grandes ciudades para hacer llegar las entregas a través de vehículos menos contaminantes, es absurdo querer penalizar por no contribuir a los impuestos de la gran

ciudad. Para no congestionar habría que fomentar el poner a disposición de las empresas aparcamientos, locales en el centro de las ciudades, espacio público para taquillas... para potenciar el no tener que desempeñar la actividad mediante vehículos de media distancia, sino poder utilizar medios aún menos “invasivos”. Las empresas trabajan como lo hacen por necesidad, y lo que habría que hacer es ayudarlas para seguir generando riqueza y empleo, en lugar de castigar la actividad, lo cual repercutiría en el ciudadano.

Existen numerosos estudios que demuestran que **el comercio electrónico es positivo** para el desarrollo de la sociedad. A modo de ejemplo, el Informe de Oliver Wyman “*¿Es el e-commerce bueno para Europa?*” indica que el impacto medioambiental es positivo puesto que el comercio offline no alimentario causa entre 1,5 y 2,9 veces más de CO₂ que el electrónico y que la compra de productos online crea tantos puestos de trabajo como la compra offline y lo hace a un coste medio comparable a un empleado a tiempo completo.

La propuesta de tasa se enmarca dentro del Pacto establecido por la DUM 2030¹ que se presentó el 15 de febrero de 2022. 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 DUM 2030.

- Por ello, esta propuesta de tasa es 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 DUM eficiente en lugar de medidas restrictivas o recaudatorias.
- El Banco de España² **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.

¹ “Estrategia de Distribución Urbana de mercancías 2030” (en adelante, DUM 2030), presentada por el Ayuntamiento de Barcelona con fecha 15 de febrero de 2022.

² 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>

- Existen **discrepancias** entre el Informe que sirvió de base para la preparación técnica de la propuesta de tasa³, y el texto de la consulta pública. Por ejemplo, la restricción de los sujetos obligados al pago de la propuesta de tasa a las “*Grandes operadoras especializadas*” en lugar de los operadores inscritos en el Registro general de empresas prestadoras de servicios postales pone en riesgo la justificación jurídica de un impuesto de esta naturaleza.
- 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 equivalentes**⁴, en términos de distribución horaria, tiempo de estacionamiento, o ratios de indisciplina.
 - Las grandes operadoras especializadas disponen de su propio **régimen jurídico sectorial en materia postal, de transporte y digital** que pueden colisionar con este potencial nuevo impuesto local.
- Ese mismo principio de no discriminación debe valorarse desde la perspectiva del **derecho de la competencia en cuanto al régimen de ayudas públicas**.
- Conclusión: La propuesta de tasa municipal i) **no dispone de antecedentes comparables ni la necesaria justificación técnica** que asegure el cumplimiento de los objetivos que persigue, ii) **incumple requisitos esenciales** establecidos por el marco regulatorio competente en la materia, y iii) 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.

En la consulta también se establece que los ingresos obtenidos por la aplicación de la tasa podrán ser destinados, entre otros y de forma preferente, a financiar actuaciones orientadas a impulsar el refuerzo y la digitalización del comercio minorista en Barcelona. Es decir, se penaliza lo que después se quiere impulsar, lo cual tampoco tiene sentido pues si se pretende gravar una actividad con un impuesto o tasa, se entiende que es por prestar un servicio por parte de la administración, pero en esta “propuesta” no existe contraprestación alguna a las empresas, desconociendo si los comercios a los que se quiere ayudar se benefician también del comercio electrónico y se verían perjudicadas con la medida.

³ “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 Enrique Ortíz Calle y M^a Luisa González-Cuéllar Serrano de la Universidad Carlos III de Madrid con fecha 4 de noviembre de 2020.

⁴ “1A Ronda de sessions de participació Business to Business (B2B)” de 13 de julio de 2022.



Por último, se dice que, entre las medidas para mejorar la distribución urbana de mercancías, resulta coherente y proporcionada la creación de un tributo que incluya la finalidad extrafiscal de racionalizar el consumo realizado a través del e-commerce y de hacer más sostenible la distribución de los productos adquiridos, la distribución del comercio electrónico ya se está haciendo por medios más sostenibles y se están regulando horarios para no coincidir con las mayores horas de tránsito.

No se puede culpar al comercio electrónico del incremento de vehículos en las ciudades, ni de la contaminación, ni de la congestión, así como tampoco de competir en condiciones más ventajosas con el comercio ubicado en Barcelona. Se ha demostrado que el comercio electrónico ha generado numerosos puestos de trabajo, se ha adaptado a las normativas municipales, provinciales, autonómicas y estatales para contaminar menos y ha permitido que podamos disponer de productos en nuestros hogares que de otra manera no podríamos conseguir.

El comercio electrónico genera en horas punta alrededor del 30% de la congestión. Parece coherente disuadir el uso del vehículo para actividades no profesionales y atajar ese 70% de congestión que no la minoría.