

## **RESPOSTA A LES REFLEXIONS I RECOMANACIONS DEL DICTAMEN DE CONSELL DE CIUTAT:**

**Comerç electrònic: impacte sobre la mobilitat i sostenibilitat**  
Aprovat al plenari del Consell de Ciutat celebrat el dia 22 de desembre del 2022

En relació al dictamen “Comerç electrònic impacte sobre la mobilitat i sostenibilitat” us traslladem una sèrie de **consideracions i informació actualitzada** sobre les línies de treball que s’han seguit en aquest àmbit en un sentit ampli, incloent-hi temes addicionals que potser no se centren concretament en el comerç electrònic, però que fan referència a la mobilitat associada.

El passat any **2023 es va aprovar l’Estratègia DUM**, per tal de donar resposta a nivell ciutat als reptes que planteja la DUM i combatre les externalitats que genera. **Durant el procés de redacció de la EDUM es va obrir un canal de diàleg amb el sector** que es va reprenent de manera periòdica i es segueix en contacte sector per tal de **consensuar i calibrar les mesures**, canvis i iniciatives que van sorgint.

**Continua vigent el Pacte per la DUM**, que es va començar amb l’Estratègia, i en els darrers mesos **també s’ha creat la taula metropolitana de la DUM**, en la que també participem. Addicionalment, es **convoquen i mantenen reunions amb el sector, habitualment de manera segregada B2B, B2C i DUS**, per tractar temes que els afecten o els poden interessar de manera específica (gran distribució en els esdeveniments que tenen lloc a la ciutat, o temps d’estada de la DUS a les zones DUM, per exemple).

Pel que fa al **foment del canvi d’hàbits** des dels clients i clientes finals, hem impulsat **campanyes de comunicació**. Estem treballant en **dues línies en aquests mesos dirigides al comprador online**: una és una **campanya de comunicació municipal amb l’objectiu de fomentar l’entrega en punts de recollida**, com ja es menciona al dictamen, i amb els objectius addicionals de **fer reflexionar sobre les entregues immediates** (sovint tenen més repercussió en la logística que el fet d’entregar a domicili, ja que la logística es pot optimitzar en menys mesura), i l’agrupació de les compres online. L’**altra línia de treball** és la **col·laboració amb equips de recerca** per desenvolupar un **etiquetatge** de les **entregues de l’e-commerce** que reflecteixin l’**impacte de les tries del consumidor** en la sostenibilitat de l’entrega.

Des de l’Administració, **també es treballa en la regulació de l’accés motoritzat en determinats espais, en franges horàries concretes**. Això està forçant la distribució a plantejar solucions diferents i innovadores per poder realitzar les entregues contractades. Altres iniciatives de l’Administració (si bé no de Mobilitat), com ara la



reducció en la taxa de residus quan s'utilitza envàs retornable, també incrementen la **sostenibilitat del consum**, alhora que fa que els viatges de tornada d'una part de la distribució no es facin en buit. Per contra, **la proposta que es fa al dictamen de diferenciar el les places de DUM pel tipus de distribució** (entenc que fa referència al temps d'estada permès, que s'amplia per a determinats col·lectius), és **un aspecte que ja s'ha provat i que el considerem contraproductiu**, per no dir radicalment contrari als objectius de rotació de places que busquem, a més de que **genera una sensació de discriminació entre els transportistes** que no gaudeixen de les mateixes condicions.

L'aprovació del PEU Aparcaments, la darrera tardor, ha **incentivat l'aparició de diverses microplataformes en aparcaments** des de les que es **reparteix a peu**, que **és cap on en l'actualitat veiem que està evolucionant el sector de la paqueteria**, que va incrementant la sostenibilitat de les entregues, i en l'actualitat s'estan iniciant les converses per tal de modificar el PEU per donar cobertura a més activitats.

També **des de Mobilitat estem liderant l'entrada a l'Àrea DUM dels carrils multiusos**, per tal de **limitar el temps d'estada en els carrils**, i estem treballant amb el territori la possibilitat **d'implantar algun nou carril multiús**. Paral·lelament a això, durant aquests primers sis mesos de 2024, **s'estan provant diferents tecnologies per agilitzar i facilitar l'ús de SPRO als transportistes**. Aquest increment dels carrils multiús i la limitació efectiva del temps d'estada **facilitaran als transportistes trobar lloc per fer les seves entregues** en algunes zones alhora que la implementació de les millores de SPRO que s'estan testejant pensen que reduiran la indisciplina. L'estudi de **la possibilitat de fer servir les àrees verda i blava per a la DUM també s'emmarca en aquesta línia d'increment del nombre d'espais DUM** per tal d'ajustar la oferta a la demanda creixent.

La **desconcentració dels horaris de càrrega i descàrrega** fent més atractius els horaris vall (tarda-vespre), que és una de les línies d'acció més rellevants de la EDUM **s'està treballant des de d'una perspectiva integral**, ja que hi intervenen diferents actors dins l'Administració i volem mantenir **l'equilibri entre una necessària particularització** per als **diferents territoris** i una molt **desitjable homogeneïtat normativa** que necessita el sector, ja que treballa en tota la ciutat i cal poder **compatibilitzar necessitats comercials** i regulacions normatives **amb horaris laborals, descansos, agregar jornades** per poder conciliar una jornada laboral, etc. Dins aquesta **desconcentració horària hi ha la promoció de la DUM nocturna**, que estem treballant per facilitar per als transportistes i comerços, alhora que plantejem l'horari del vespre com una alternativa que pot satisfer algunes de les necessitats plantejades.

Una altra línia que hem arrencat darrerament és la **mutualització de la càrrega comercial**, de cara a **reduir els viatges en buit i minimitzar els vehicles comercials a la ciutat**. És un projecte que en aquests moments encara està en un estadi molt inicial,



però es provaran diferents iniciatives, en diferents sectors (concretament, en l'alimentari, el farmacèutic i el tèxtil) i s'analitzaran els resultats per veure com continuar en aquest camp. Lligada a aquesta línia hi ha la **problemàtica de l'adequació del vehicle a la càrrega**. A aquest respecte cal aclarir el fet que **la distribució que disposa d'una flota de vehicles ja ho fa**, pel seu propi interès, i **on trobem que hi ha més ineficiència** lligada a la mida del vehicle utilitzat és al **petit comerciant/transportista**, degut al fet que **no disposa d'una flota de vehicles**. Estem iniciant aquests mesos un **test de vehicle comercial** compartit que pensem que pot obrir **una línia de treball en mercats i eixos comercials**, en definitiva **llocs on hi ha petits comerços que poden necessitar un vehicle de càrrega en un moment donat** però la seva activitat principal no és el transport i poden compartir un vehicle o un viatge per transport de mercaderies.

Pel que fa al tema de les microplataformes, a les que es fa referència en el dictamen, és un tema que **ha evolucionat** substancialment **els darrers anys**. L'ús d'un espai per a la consolidació de càrrega des d'on surten diferents rutes amb vehicles sostenibles **s'incrementa per tota la ciutat**, si bé ara per ara **el model tendeix a ser operat per una única empresa**, el que redueix els beneficis d'aquest model. Ens **cal avançar el sector vers la cooperació empresarial** per tal de poder explotar tot el potencial del model de les microplataformes.

D'altra banda volem fer un parell de **consideracions en referència a les dades que inclou el dictamen**. A la **pàgina 9** es dona com a dada **"la reducció de places C/D en superfície, de l'ordre del 30% en 10 anys"**; comentar que **amb les dades de Mobilitat** aquesta afirmació és errònia, ja que en el període esmentat no hi ha hagut un decrement del 30% de les places, sinó un increment de gairebé el 6% en el nombre de places DUM+C/D. I a la pàgina 7 es refereix que un **33% dels transportistes necessiten més de 30'** per fer el **repartiment**. En les nostres dades (estudi de camp, BR, 2023) aquesta **dada és del 20%**, agregant el transport associat al B2B i al B2C

Pel que fa a la distribució de paqueteria a la ciutat, l'any passat es va aprovar, amb una àmplia majoria, una **eina més per protegir els esforços** que estan fent des **de el comerç de proximitat** per adaptar-se als **nous hàbits de consum**. Aquesta nova mesura fa referència a la **distribució de paqueteria de l'e-commerce a Barcelona**.

En els darrers anys, i degut en gran part a les **restriccions que va comportar la pandèmia de la Covid-19**, el **comerç electrònic ha guanyat pes a la ciutat de Barcelona** i això ha comportat que **grans empreses de comerç electrònic estiguin fent gratuïtament un ús especial del domini públic per fer el lliurament dels paquets** que es compren a través de les seves plataformes.

Per aquest motiu, i emmarcat dins de la estratègia DUM i en coherència amb els 10 objectius principals consensuats entre el sector privat i l'Ajuntament de Barcelona per millorar la distribució urbana de mercaderies el 2030, des del consistori s'ha considerat necessari **desenvolupar un instrument fiscal que permeti gravar aquest ús especial del domini públic.**

A principis de 2023 **Barcelona** es va convertir en la **primera ciutat que grava les empreses que porten els paquets** adquirits per **comerç electrònic** a destinacions finals indicades pels consumidors (domicili, oficina...). Es va **aprovar "l'Ordenança fiscal relativa a la taxa per aprofitament especial del domini públic** derivada de la distribució a destinacions finals indicades pels consumidors de béns adquirits per comerç electrònic (Business to Consumer, B2C)", coneguda com a **TREC (Taxa per Repartiment de l'E-Commerce)**. La **taxa es va aprovar en el Consell Plenari Municipal de febrer** de amb el vot favorable del Govern Municipal i dels grups municipals d'ERC, Junts per Catalunya i Ciutadans.

**Aquesta taxa grava l'aprofitament especial del domini públic** que fan els **operadors postals** quan porten a **destinacions finals** els paquets adquirits per comerç electrònic. La mateixa **ordenança que desenvoluparà aquesta nova taxa** estableix **algunes activitats** que queden no subjectes o **exemptes de tributació**:

- **Facturació inferior a 1 milió d'euros obtinguda per entregues a Barcelona.**
- **Distribucions** efectuades en el marc del servei de transport de mercaderies que **no intervinguin en el mercat com a operadors postals**. Per exemple, si un establiment de la ciutat té una flota de vehicles per fer lliurament a domicili dels productes que els ciutadans hagin pogut adquirir presencialment o bé a través de la seva pàgina web.
- **Distribucions realitzades als comerços de la ciutat** amb la finalitat de ser comercialitzades **en fase minorista** (Business to Business). Per exemple, la distribució de les begudes a un restaurant.
- **Distribucions realitzades sense utilitzar cap vehicle**. La principal novetat fruit de les al·legacions és que tampoc estaran subjectes a tributació les distribucions efectuades des de Centres de Distribució Urbana de Mercaderies (CDUM's) que facin la distribució posterior amb modes sostenibles.
- **Distribucions efectuades en un punt de recollida que estigui inclòs al registre de punts de recollida** que crearà l'Ajuntament de Barcelona i que s'actualitzarà anualment.

Són **contribuents subjectes** aquells **operadors postals** que **facturin a Barcelona anualment més d'1 milió d'euros** pels lliuraments a destinacions finals de paquets comprats per comerç electrònic. **L'obligació de contribuir és de l'operador postal**, encara que

subcontracti altres empreses o autònoms part de la seva feina. Tampoc no existeix el deure de repercussió sobre qui rep el lliurament.

Segons l'estudi tecnicoeconòmic que acompanyava la taxa, la **recaptació total** serà de **2,6 milions d'euros** i s'haurà de **repartir proporcionalment entre els operadors postals** que facturin més d'un milió d'euros a Barcelona.

És una **taxa anual**, el **període impositiu de la qual comprèn entre l'1 de gener al 31 de desembre**. S'ha d'autoliquidar i ingressar al juliol de l'any següent. Per tant, **cada operador postal ha d'identificar durant 1 any** (1 de gener a 31 de desembre) els lliuraments que realitza dins de Barcelona en destinacions finals indicades pels compradors. Si la facturació és superior a 1 milió d'euros, hauran d'autoliquidar i ingressar la taxa al juliol de l'any següent.

El **fonament legal** de la TREC és la **capacitat que tenen els Ajuntaments per gravar l'aprofitament especial del domini públic**, del qual en aquest cas se'n deriven beneficis econòmics clars per als operadors postals. **Darrere d'aquesta la taxa també hi ha:**

- **Raons mediambientals** (la TREC forma part de l'Estratègia de Distribució Urbana de Mercaderies de Barcelona).
- **Potenciació del comerç local:** la seva recaptació es destinarà de manera preferent a enfortir el comerç i els serveis detallistes.

Una **vegada aprovada la TREC**, algunes **organitzacions van recórrer la seva aplicació**. Actualment hi ha entre **diversos recursos en tràmit respecte a la legalitat de l'ordenança**. Els recursos contenciosos interposats pendents de resoldre **es basen en vulneració del dret a la competència entre empreses i es troben en diferents fases processals**. Es preveu que la **primera sentència es dicti al mes de desembre 2024**. Aquesta serà la que **marcarà la pauta respecte a la resta de sentències**, doncs els procediments de recurs es porten a la mateixa sala i per tant aquesta tindrà el mateix criteri.

Les organitzacions amb procediments oberts són:

- UNO, Organización Empresarial de Logística y Transporte
- Asociación Profesional de Empresas de reparto y manipulado de correspondencia
- Asociación Española de Empresas de Mensajería
- Asociación Española del Express y de la Carga Aérea internacional
- Comisión nacional de los Mercados y de la Competencia
- Autoritat Catalana de la Competència



El març de 2023 el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va admetre a tràmit el recurs contenciós administratiu que va presentar UNO (l'Organització Empresarial de Logística i Transport d'Espanya) per suspendre la TREC. UNO considera que la norma aprovada per l'Ajuntament contravé principis constitucionals bàsics, raó fonamental recollida en el recurs que va presentar la patronal per aconseguir la suspensió immediata d'aquesta mesura. L'Alt Tribunal va desestimar la suspensió cautelar sol·licitada pels operadors.

Barcelona, 23 d'abril de 2024