



CincoDías

Inteligencia ECONÓMICA

La periodista Belén Carreño disecciona cada semana la economía desde dentro

El caso contra la tasa de las bolsas de plástico

BELÉN CARREÑO



Las señoras son muy dadas a reutilizar las bolsas de plástico. / Mar Torres @MartorresTwt

Querida lectora, querido lector:

El titular del boletín es controvertido y pido por adelantado perdón por su sesgo “pinchable”. Pero la tasa de las bolsas de plástico es un buen ejemplo de un mal diseño de un impuesto medioambiental. Grava a los usuarios por igual, no reparte la carga del esfuerzo y nadie sabe para qué se utiliza la recaudación. Ha conseguido reducir el uso de las bolsas, que tienen un terrible impacto en los mares, pero genera una importante distorsión en la percepción del esfuerzo del consumidor. En tiempos de fatiga por las políticas verdes urge hacer un diseño de los impuestos que no ahuyente al ciudadano de la lucha contra el cambio climático. ¿Cómo se logra?

Qué hay detrás

El actual Gobierno de España enarbola la bandera ecologista como una de sus principales señas de identidad. Pero a la hora de utilizar uno de los principales instrumentos que tiene el Estado para la redistribución y la pedagogía, los impuestos, España falla estrepitosamente. Es uno de los países europeos con menor presión fiscal verde, esto es, que [menos tributos medioambientales recauda](#) en proporción al tamaño de la economía.

🚭 La fiscalidad verde tiene algunas características que la diferencian de otros impuestos. Su objetivo es corregir las “externalidades negativas” es decir, los comportamientos que pueden dañar el medio ambiente. Su función no es recaudatoria, lo que se busca es que al subir los precios, el ciudadano o la empresa modifique un hábito (similar al impuesto del tabaco).

⚖️ El principio por el que se debe regir esta tributación es “quién contamina más, paga más”, pero esta distribución de las cargas no se cumple en el caso español. Además, los impuestos verdes deben ser justos y progresivos (que tengan en cuenta la renta) y lo óptimo es que su recaudación se utilice para compensar o corregir daños producidos por el cambio climático. La guinda es explicar muy bien el porqué y para qué se ponen estos impuestos de forma que el contribuyente se adhiera a la política y no cause rechazo.

🦋 “Tenemos una fiscalidad del siglo XX que no está alineada con los objetivos del cambio climático”, sintetiza Borja Gambau, economista de AFI especializado en finanzas públicas que dice que la responsabilidad de los hacendistas es analizar estos tributos desde la perspectiva de la “eficiencia, equidad y sencillez”.

En 2022 un comité de personas expertas presentó al Gobierno una reforma fiscal en forma de [Libro Blanco](#) con más de una quincena de propuestas sobre cómo desplegar estos impuestos fiscales. Los expertos subrayan una de las principales incoherencias entre los objetivos para luchar contra el cambio climático y la fiscalidad: España quiere electrificar la economía y, sin embargo, le pone impuestos que la encarecen.

📖 La hoja de ruta existe pero falta el apoyo parlamentario. El caso de los chalecos amarillos en 2018 en Francia causó una suerte de *shock* entre los legisladores europeos que ven en los impuestos sobre los combustibles un impulsor del descontento social. Xavier Labandeira, uno de los expertos del Libro Blanco y uno de los hacendistas más afamados de España, da la receta para conseguir subir la fiscalidad de los hidrocarburos: “Ofrecer mucha información sobre las necesidades de actuar para evitar impactos socio-económicos negativos; introducir paquetes compensatorios potentes y vincular esas actuaciones con programas de apoyo al transporte público y especial atención a zonas no urbanas”.

Qué va a pasar

La ausencia de impuestos medioambientales viene de muy lejos y la actual fragmentación parlamentaria y la polarización ideológica de la sociedad, hacen muy difícil que este, u otro Gobierno, logre revertir la situación. Pero no por eso hay que dejar de soñar con una tributación sostenible.

📺 La equiparación de la fiscalidad del diésel y la gasolina evidencia uno de los mayores fracasos en cuanto a tributación verde en España. La medida sale de

Bruselas y está ligada al desembolso de parte de los fondos europeos *Next Generation*. Que un coche diésel contamina más que uno de gasolina es un consenso generalizado. Favorecer el uso del combustible más sucio es una anomalía que ya han solucionado muchos países del entorno español.

Pero [el Ejecutivo no ha logrado que sus socios parlamentarios](#) aprueben una medida así de básica y que sitúa a España en la excepcionalidad.

Este [mapa](#) muestra muy bien la baja tributación sobre los combustibles - gasolina y diésel- que hace que a diario se cruce la frontera a repostar barato en el país que quiere liderar la lucha contra el cambio climático.

💰 Ante la resistencia creciente a pagar por la transición energética, los expertos (y la Comisión Europea), piden acompañar los planes fiscales de medidas compensatorias que conecten al ciudadano con su esfuerzo ecológico. “Es importante centrarse en aquellos casos donde los incentivos introducidos lleven a cambios relevantes”, dice Labandeira. “En España la mayor parte de estos problemas [del clima] están agravándose, no reduciéndose... frente a lo afirmado por algunos integrantes del sector, no se trata de penalizar a conductores y trabajadores de una actividad clave para la economía y sociedad españolas sino de favorecer una transición adecuada que evite daños importantes y a la vez garantice su futuro y competitividad”, recalca.

La UE ha creado un [Fondo Social para el Clima](#) que se nutrirá con el 25% de la recaudación de algunos impuestos, como los destinados a la movilidad limpia, y que redundará en un apoyo a los más vulnerables. Y es que conectar renta y carga verde es crítico para que los hogares con menos recursos no se sientan los *paganinis* del cambio climático.

🇪🇸 Los datos muestran una relación entre renta y polución. Héctor Lama, director técnico de la patronal fotovoltaica UNEF, dice que la intensidad energética viene muy marcada por los ingresos. Es muy claro en el caso de los combustibles, donde las rentas altas usan más hidrocarburos (por tipos de coches, etc) o no están tan electrificados, consumiendo otros tipos de energía como el gas natural. En un estudio de Oxfam se señala cómo el 10% de los más ricos generan ocho veces más contaminación que el 10% de los hogares con menos recursos y, sin embargo, esquivan la mayoría de las figuras tributarias.

 Propuestas como impuestos al combustible de los yates o a los billetes de avión son necesarias para la equidad fiscal verde.

Pero además, los paquetes compensatorios deben ayudar a la justicia fiscal. Natalia Collado, investigadora en el Instituto de Investigación Tecnológica de la Universidad de Comillas, apunta al modelo de Canadá, conocido como [ingreso climático](#), como uno de los mejores para repartir la carga por renta y nivel de huella sucia. Las familias pagaban un precio por las emisiones de CO2 que luego se recalculaba en función de varios parámetros para devolver el excedente en forma de cheque a los hogares. Pese a que el consenso de expertos lo veía como un buen sistema, en [abril de 2025 Canadá lo suspendió](#). Para Collado, es un caso de una buena práctica que no se supo explicar al gran público.

Quién gana, quién pierde

Hogares electrificados y con menos recursos

Aunque la electrificación -generada con fuentes limpias- es uno de los objetivos del Gobierno, la carga impositiva sobre la electricidad penaliza su uso y es regresiva, porque las rentas más bajas están más electrificadas. Los expertos en el Libro Blanco pidieron la supresión del Impuesto sobre la Producción de Energía Eléctrica y la modificación del Impuesto Especial sobre la Electricidad. Durante la crisis energética, [el Gobierno rebajó ambos impuestos pero los ha vuelto a aplicar](#). Desde Hacienda explican que “una vez superada la fase más aguda de la inflación, la fiscalidad ha vuelto de forma progresiva a la normalidad” pero ese regreso al sistema previo va en contra de los objetivos climáticos que defiende el Ejecutivo. En esta línea, los deciles más bajos de renta son más dependientes de la electricidad y la energía es un insumo que se cobra una porción más alta de su renta disponible, cuando al mismo tiempo no tienen la capacidad de afrontar los pagos necesarios para beneficiarse de instalaciones de autoconsumo.

Los que más reciclan

Con el diseño actual, hay pocos incentivos a la reutilización y al reciclaje de envases. Alemania es un caso paradigmático en el que [los envases retornables generan una compensación directa](#) a quien hace el esfuerzo de acercarse a un punto limpio a devolver un recipiente. España [se comprometió a implantar un sistema similar](#) pero [por ahora no llega](#).

La mayoría de las ciudades tampoco han tenido en cuenta el esfuerzo reciclador en la nueva, y polémica, [tasa de gestión de residuos municipal](#). Los criterios que se han tomado son de lo más variopintos, pero en pocos casos la renta o la generación de residuos de cada hogar están en la ecuación.

Los vecinos de zonas muy turísticas

Un gran ausente del sistema tributario verde español son las ecotasas al turismo. La contribución de los no-residentes a la recaudación verde en España se aproxima al 0%, muy lejos de los niveles que se alcanzan en países muy expuestos al turismo como Malta. Un buen ejemplo de cómo relacionar las tasas con los sistemas compensatorios es el [impuesto municipal de Barcelona](#) que se destina a mejorar la climatización de los colegios. En el Libro Blanco no se recoge ninguna propuesta de tasa turística pero Labandeira defiende que se si desplegaran todas las reformas propuestas, los turistas también pagarían aunque de forma indirecta.

Los que llevan su bolsa de tela (¡y un día se les olvida!)

Y por concluir el punto sobre la tasa sobre las bolsas de plástico (que no a favor del plástico). El impuesto -que en realidad grava los recipientes de un solo uso- tiene carácter regresivo (todos pagamos poco, pero en términos absolutos, el coste es mayor para el hogar con menos recursos) y erosiona la capacidad adquisitiva sin tener un mecanismo de compensación (la recaudación de 2024 fue la nada despreciable suma de 600 millones de euros). La medida cae sobre el consumidor final sin distinguir por renta y sin alternativas claras como incentivos a la reutilización o descuentos para otros productos sostenibles como hacen en los países nórdicos. Y genera entre muchos ciudadanos un ruido inmenso, en el que se sienten que se les pasa la factura del cambio climático, cuando en realidad España es uno de los países que menos impuestos paga por este motivo. Les dejo además [este estudio](#) sobre cómo diseñar una tasa más efectiva sobre todos los envases, porque el papel también tiene una elevada huella de carbono en su producción (aunque el impacto en el

mar del plástico es según el estudio mucho peor). En España no hay impuesto sobre las bolsas de papel, si se la han cobrado es política de empresa.

El dato: 10%

El transporte es el tercer gasto más importante de las familias, después de la vivienda y la alimentación en España. Dos millones de hogares tienen unos gastos en transporte que suponen una carga excesiva según sus ingresos.

Fuente: [Ecodes](#)

El concepto: impuesto pigouviano

Así es como se llaman los tributos que buscan corregir comportamientos negativos -o externalidades negativas-, con la reducción de esas actividades nocivas. El nombre lo recibe de su creador, el economista británico Arthur Pigou. Al hacer que el productor o el consumidor asuman el coste social de sus acciones, se internalizan los costes externos, con lo que el paga intenta hacer una asignación más eficiente de los recursos (como reducir la contaminación o tomar menos bebidas azucaradas).

La frase

“Por cada punto de crecimiento adicional [del PIB], baja cuatro puntos la emisión de gases contaminantes en España”, dijo el ministro de Economía Carlos Cuerpo. Según los datos del ministerio, durante el periodo de expansión económica previa a la gran recesión de 2008, España creció un 18% a costa de aumentar un 9% sus emisiones de CO₂. Cada punto de PIB aumentó en 0,5 p.p. las emisiones. En la última década, el crecimiento promedio ha sido del 19% y las emisiones de efecto invernadero han disminuido un 16%.

Conclusión: no se sientan mejor solo por llevar una bolsa de tela.

Feliz semana

SOBRE LA FIRMA



BELÉN CARREÑO

Belén Carreño es periodista económica con muchas horas de vuelo. Fue corresponsal principal de la Agencia Reuters en España. Antes formó parte del equipo fundacional de eldiario.es, donde fue redactora jefa de Economía, y de Público. En 2024 ganó el premio por su trayectoria otorgado por la Asociación de Periodistas de Información Económica, APIE.

Gracias por leernos

Apúntate a otras newsletters

© Ediciones El País, S.L. realiza una reserva expresa de las reproducciones y usos de las obras y otras prestaciones accesibles desde esta "newsletter" a medios de lectura mecánica u otros medios que resulten adecuados a tal fin de conformidad con el artículo 67.3 del Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre.

Publicidad: Has recibido este boletín porque has aceptado recibir la *newsletter* de Inteligencia económica. Para más información, consulta la [Política de Privacidad](#) de los [medios Prisa](#).

Borrar cuenta: Si quieres borrar tu cuenta de los [medios Prisa](#) o si quieres ejercer tus derechos puedes hacerlo por email a privacidad@prisa.com desde tu correo bcarreno@elpais.es.

Baja total: Si tienes contraseña en EL PAÍS, puedes [acceder a tu perfil](#) para dar de baja todos los boletines o cancelar tu cuenta de EL PAÍS.

Baja boletín: Si quieres dar de baja este boletín concreto, dirigido a bcarreno@elpais.es, puedes darte de [baja](#)