



El PSG compra en el último minuto y Arsenal quiere la realidad del jugar para no desquitarse



El esquí de lujo de Bárcenas en Alaska destapó su botín suizo

Se portó con una tarjeta de crédito con 25.000 € de límite para el viaje a las autoridades y a la Policía



El caso de los estornos, clave en el juicio por los sobornos de Capelán

Los estornos de los viajes de Bárcenas a Alaska...

El desmoronamiento de Bárcenas en el juicio por los sobornos...



La investigación no detectó indicio de nada contra Feljón

Viajes de Feljón a Cuba, Brasil y México, en un viaje de negocios. No se incautó ninguna por intermediarios

El caso de los viajes de Feljón...

El caso de los viajes de Feljón...

El caso de los viajes de Feljón...

TU HOTEL PARA EL VERANO

12% 60% OFF

El Ayuntamiento costó 203 clases de golf para Aznar y sus familiares

El municipal Uribarri de Campo de Madrid abonó 1,5 millones de pesetas en 2000

El caso de las clases de golf...

El caso de las clases de golf...

El acuerdo sobre emisiones de CO₂ está más próximo

Los fabricantes franceses suavizan su postura respecto a sus colegas alemanes

SERGIO PICCIONE / Madrid La presidencia irlandesa de la Unión Europea (UE) está acelerando a fondo para lograr tener antes del final de su mandato un acuerdo para la reducción de las emisiones medias de CO₂, a 95 gramos por kilómetro en 2020. El objetivo está siendo difícil de lograr debido, no a la oposición de los fabricantes de automóviles, sino por la división que reina entre ellos. Concretamente, entre alemanes y franceses.

Los primeros están especializados en coches premium con motores relativamente grandes que consumen mucho carburante y que por tanto están lejos de las cifras que se piden. Los franceses, en cambio, especializados en coches más pequeños, están más próximos a poder cumplir con la regulación que se pretende imponer.

Una regulación que va acompañada de una tabla de sanciones que deberá pagar el fabricante por cada gramo de exceso sobre los 95 por kilómetro que se van a prescribir en los coches que venda.

Respecto a estas multas, la primera propuesta de la Comisión Europea (CE) es que sean de 95 euros por cada gramo de exceso en las emisiones en cada coche vendido. Pero no parece que vaya a mantenerse porque elevaría el precio de la tonelada de CO₂, a casi 500 euros, cuando en la actualidad fluctúa entre los 15 y los 20 euros. Mantener-

las en los niveles propuestos sería un desastroso agravio comparativo. Para rodear esta situación, los fabricantes alemanes han propuesto que se concedan los llamados supercréditos, por cada coche que vendan con unas emisiones homologadas de menos de 50 gramos de CO₂ por kilómetro. En la mayoría de los casos, son coches híbridos y eléctricos y contarían como 3,5 coches convencionales, lo que lograría bajar la media de emisiones de la marca.

Inicialmente, los franceses y los italianos se han revuelto contra este subterfugio, considerando ilegal que no se cumpla con los límites al pie de la letra. Sin embargo, recientemente, el ministro italiano de Industria ha intentado quitar un poco de



Janez Potocnik, comisario europeo de Medio Ambiente. / AFP

tensión, admitiendo que el lanzamiento de coches electricificados necesitara de gestos de este tipo.

De todas formas, lo peor está por venir porque los grupos ecologistas están presionando para que en 2025 el límite de emisiones se reduzca nuevamente a 70 gramos por kilómetro. Hay que recordar que en 2015, el que se exigirá será de 140

gramos de CO₂ por kilómetro. Una barrera que no parece que vaya a ser difícil de alcanzar puesto que ya hay diversos fabricantes cuyas gamas tienen una media de emisiones de dióxido de carbono por debajo de ese límite. La UE va a ser más exigente que EEUU, que plantea un objetivo de emisiones de 93 gramos por kilómetro para 2025.

Nuevo cambio en la cúpula de PSA España

EL MUNDO / Madrid Los últimos cambios en la cúpula del Grupo PSA Peugeot-Citroën han tenido su repercusión en España con la desaparición de la presidencia única.

En la nueva estructura, Rafael Prieto vuelve a asumir la dirección general de Peugeot en España y Portugal, reportando directamente al director mundial de la marca, Máxime Picat. De la misma forma, Alfredo Vila, director general de Citroën para España y Portugal, lo hará Frederic Banzet, el director general mundial de esta marca. Esto aligera la estructura puesto que Picat y Banzet reportan al presidente del grupo, Philippe Varin.

Antonio González, hasta ahora director general de Peugeot España, asume la dirección de los servicios logísticos, industriales, de compras, etcétera, dependiendo del director mundial financiero Jean Batiste Chatillon.

Baleares declara la guerra a las 'rent a car'

La ley que fijará un impuesto diario a cada coche de alquiler, muy cerca de aprobarse

FÉLIX CEREZO / Madrid El Gobierno de Baleares sigue adelante con la tramitación de la ley que implantará un impuesto para gravar el alquiler de un coche en las islas con un importe diario que oscilará entre tres y 7,5 euros, según la emisión de CO₂. El dato más bajo corresponde a los vehículos de hasta 160 gramos de CO₂ por kilómetro, que son cerca del 90% de la oferta de las alquiladoras.

La iniciativa, en fase de apelaciones, podría ser aprobada -el PP tiene mayoría en el parlamento balear- y entrar en vigor a mediados de mayo. Además de a las alquiladoras, también afectará al negocio de los envases y las grandes superficies comerciales.

«Se trata de un golpe bajo a nuestro sector y al resto. Nadie lo entiende» asegura Miguel Ángel Saavedra, presidente de la asociación

Feneval, quien recuerda que ese impuesto puede representar, incluso en su mínima expresión, un aumento del 50% diario en los alquileres fuera del pico de la demanda. Éste se sitúa entre julio y agosto, cuando el coste medio diario se eleva hasta los 25 o 30 euros, por seis o siete el resto del año.

Según Feneval, la medida costaría 360.000 alquileres y 54 millones de facturación, mientras que se de-

jaría de contratar a 400 personas. Además, algunas compañías ya están empezando a matricular coches fuera de la región, lo que, si se generalizase, recortaría los ingresos de Baleares por este concepto en unos tres millones de euros.

A ello habría que sumar otros 36 millones de euros si se produce una contracción del turismo, ya que las alquiladoras trasladarían el impuesto a las tarifas.