

## Alemania bloquea el acuerdo sobre el CO<sub>2</sub>

EL MUNDO / Madrid

Alemania ha bloqueado el acuerdo alcanzado a principios de semana entre la presidencia irlandesa y la Eurocámara sobre la norma que obligará a los fabricantes de coches a reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) los vehículos hasta 95 gramos por kilómetro de aquí a 2020.

El documento negociado incluía, nos obstante, tres años de aplicación de los *supercréditos* que permitirán compensar con la fabricación de vehículos ultraecológicos (menos de 50 gr/km). De esta forma, en 2020 cada uno de estos coches computaría como dos y el porcentaje iría disminuyendo hasta uno en 2023.

Esta fórmula resulta más beneficiosa para los fabricantes alemanes, pero parece que las condiciones acordadas no les han satisfecho del todo.

Berlín ha contado con el apoyo de Polonia, República Checa y Eslovaquia, según han explicado a Europa Press fuentes europeas. El acuerdo, que debía votarse el pasado jueves, se ha sacado de la agenda y se ha pospuesto a un encuentro posterior.

La organización ecologista Greenpeace ha acusado a la canciller alemana, Angela Merkel, de haber intervenido personalmente para frenar el compromiso con el objetivo de proteger a su industria.

El expediente pasa ahora a manos de Lituania, que asume la presidencia de la UE el 1 de julio, y no está claro cuál será el siguiente paso, según las fuentes consultadas.

Las empresas españolas han reducido las emisiones de CO<sub>2</sub> de sus flotas de vehículos un 15% en los últimos cinco años, al pasar de 152 gramos por kilómetro contabilizadas en 2008 a 129 gramos el pasado ejercicio. El dato procede del Barómetro del Vehículo de Empresa promovido por Arval.



EL MUNDO

**EL NUEVO MAZDA3, EN NOVIEMBRE.** La marca japonesa ha desarrollado una tercera generación de este compacto que gana en habitabilidad y en equipamientos de seguridad, algunos vinculados a la conectividad. Se ofrecerá con motores, más eficientes, de gasolina y diésel desde 100 hasta 150 caballos.

## GM y el Gobierno galo marcan distancia con PSA

La familia Peugeot cedería el control del grupo si eso le ayuda

FÉLIX CERESO / Madrid

General Motors (GM) no piensa invertir más dinero en PSA Peugeot-Citroën, donde posee el 7% del capital tras la alianza que sellaron el año pasado. Y el primer ministro Francois Hollande aseguró ayer que el Gobierno galo no intervendrá en su gestión y sólo opinará cuando los accionistas y la dirección deciden.

Pero ni lo uno ni lo otro son ciertos del todo. Y menos, después de que Reuters asegurase que la familia Peugeot estaría dispuesta a dejar el control de la compañía si eso ayudase a que GM refuerce la alianza e inyecte el dinero fresco que necesita con urgencia PSA.

A menos de un mes de la publicación de los resultados financieros del primer semestre, la compañía sigue queriendo cerca de 200 millones de euros mensuales

de la caja alejándose del objetivo de volver al equilibrio a finales de 2014. En este sentido, semanas atrás ya se habló de que el grupo necesitaría una nueva ampliación de capital después de la de hace un año. Tras esta operación, la dinastía Peugeot pasó de

PSA habría buscado, sin éxito, la ayuda de la china DongFeng

tener el 30,96 % del capital y el 48,3% de los derechos de voto al 25,4% y 38,1%, respectivamente.

Ahora, habría asumido bajar del límite del 33% en favor de GM que, según algunos analistas, accedería si eso supone to-

mar el control pleno para la reestructuración del negocio en Europa. Y en esa nueva situación, eso supondría pilotar un plan de ajustes y cierres de fábricas de Opel y de PSA Peugeot-Citroën para racionalizar su capacidad instalada y lograr que retornen a los beneficios. De hecho, las negociaciones entre las partes habrían tratado también una fusión de las tres marcas.

Tampoco parece que el Gobierno, de repente, se mantenga al margen ante esa posibilidad. De hecho, ya cuestionó duramente el plan de ajuste de PSA en Francia que supondrá más de 8.000 despidos; y tras conceder a su financiera una ayuda de 7.000 millones de euros que sigue estudiando Bruselas, impuso la presencia de un hombre suyo en la cúpula del fabricante. Aunque sólo fuese para vigilar.

**FISCALIDAD.** La recaudación por el impuesto de matriculación se situó en 22,8 millones en mayo, un 21,1% menos. En los cinco primeros meses, lo ingresado asciende a 111,5 millones (-28,6%). La cuota media abonada por los compradores fue de 399 euros, por 541 euros en mayo de 2012, ya que la demanda se ha trasladado a coches más baratos y ecológicos. Las emisiones medias de los vendidos en mayo fue de 123 gr/km (-5,4%) y el precio, 15.770 euros, 200 menos que un año antes. / EM.

**CAMIONES.** Las matriculaciones de vehículos comerciales e industriales en Europa alcanzaron 135.587 unidades el mes pasado, lo que supone un descenso del 7,4% según Acea. El mercado se vio lastreado por Italia (-16,2%), Alemania (-9,6%), Francia (-11,2%) y Reino Unido (-4%). España se mantuvo estable (+0,4%). Desde enero, el acumulado registra 681.337 unidades, un 7,5% menos. / EM.

**VENTAS.** El mercado de coches nuevos en España acabará junio con unas 71.600 unidades vendidas, que supondrían un descenso del 2%. Hasta el jueves, a falta de un día hábil, se habían matriculado 63.660 turismos, un 1% menos. De esa cantidad, el 46,5% del total fue realizada por particulares. / E.M.

**INSIA.** El Instituto Universitario de Investigación del Automóvil de la Universidad UPM ha organizado la primera edición del Máster en Ingeniería de los Vehículos Industriales. Comenzará en octubre y constará de 660 horas lectivas, un 40% prácticas. Es el tercer máster que imparte el Insia, después del de Ingeniería de Automoción y el Ingeniería de los Vehículos Híbridos y Eléctricos. / EM.

**HERTZ.** Ha lanzado un programa de alquiler con opción a compra de los coches de su flota, denominado Rent2Buy, que incluye, entre otras novedades, la adquisición inmediata del coche. Así, se ofrece al cliente la posibilidad de probar un coche durante cinco días. Si se queda con él, se ahorra los cinco días del alquiler. En caso contrario, los abona. / EM.

## 1<sup>ER</sup> SALÓN VIRTUAL DEL AUTOMÓVIL. ES FIN DE SEMANA, ¿POR QUÉ NO IR AL SALON?

Hace calor, de acuerdo. Mejor en la piscina o tomando un refrigerio. Pero, y por qué no aprovechar para conocer las últimas novedades y ofertas en coches. Basta con tomar su tablet o smartphone, entrar en el 1<sup>er</sup> Salón Virtual del Salón del Automóvil de EL MUNDO y visitar todas las marcas presentes. En cada una, encontrará fotos, videos, la información técnica de los modelos expuestos y enlaces hacia más contenidos. O puede, a través del buscador, filtrar los resultados para dar exactamente con lo que quiere. Y como puede que aún tenga dudas, lo más fácil es resolverlas con el comparador que permite ver dónde gana o dónde pierde cada automóvil.

[www.elsalondelautomovil.elmundo.es](http://www.elsalondelautomovil.elmundo.es)

