



Newsletter



aevecar

Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles

Noticias

Boletín Nº2038

4 de octubre de 2018

- Diésel, gasolina o eléctricos: todos los coches contaminan
- Renault: si la demanda de eléctricos se dispara no podremos cubrirla
- Las etiquetas de la DGT que pronto vas a necesitar, agotadas. ¿Y ahora?
- El Gobierno trabaja en un nuevo Plan Renove del automóvil para 2020
- Cepsa invertirá 1.350 millones para exprimir su beneficio en el área refino
- Parón político retrasa nuevo procedimiento para liquidar empresas zombis
- El crudo Brent baja hasta 84,12 dólares
- Eurocámara eleva exigencias para recortar el CO2 de los coches en 2030
- FMI rebaja el crecimiento de España y reclama unos presupuestos creíbles



Diésel, gasolina o eléctricos: todos los coches contaminan

En su último informe, publicado el 2 de mayo de 2018, la Organización Mundial de la Salud afirma que 9 de cada 10 personas respiran aire contaminado y 7 millones mueren cada año por exposición a partículas finas.

Más allá de la proporción de éstas en el aire, el tamaño de las partículas es esencial: cuanto más pequeñas sean, más penetran en nuestro organismo, provocando efectos nocivos para la salud.

Aunque no sea el único factor de contaminación atmosférica, el tráfico es un elemento muy importante, sobre todo en las grandes ciudades. En contra de lo que generalmente se piensa, los vehículos diesel no son los únicos que emiten partículas finas por el tubo de escape; los nuevos motores de gasolina de inyección directa contribuyen igualmente a estas emisiones.

Si desea continuar leyendo la noticia pinche [AQUI](#)

FUENTE: EL CORREO

[Volver a los titulares](#)



Renault: si la demanda de eléctricos se dispara no podremos cubrirla

El presidente de la Alianza Renault Nissan Mitsubishi, Carlos Ghosn, alertó ayer de que, "si la demanda de coches eléctricos crece de forma exponencial, no podríamos abastecerla. Estamos negociando duramente

con los proveedores de baterías, porque nos jugamos inversiones de miles de millones de euros y esto requiere tiempo".

Hoy, es la oferta de vehículos eléctricos la que marca la demanda. Cada vez hay más lanzamientos de eléctricos y, de hecho, se prevé que haya 100 nuevos modelos en los próximos tres años. Pero, en ese tiempo, es necesario avanzar "hacia el final de una era [la del diésel]", según Ghosn, que hizo estas declaraciones en el tradicional encuentro que hace junto a su socio, Dieter Zetsche, presidente ejecutivo de Daimler, para informar de las actuaciones conjuntas de ambos grupos desde que se aliaron en 2010. Daimler posee el 3% de Renault y otro 3% de Nissan.

Renault y Nissan se verán más afectadas por la caída del diésel, ya que "éste ya no es rentable en los vehículos utilitarios y compactos". El impacto será menor para Daimler. Según Zetsche, "el diésel seguirá siendo una opción muy eficiente en los modelos SUV más grandes con motores de seis cilindros". Y, según apuntó Ghosn, "también en los vehículos comerciales e industriales".

Si desea continuar leyendo la noticia pinche [AQUI](#)

FUENTE: EXPANSIÓN

[Volver a los titulares](#)



Las etiquetas de la DGT que pronto vas a necesitar, agotadas. ¿Y ahora?



Como si de las rebajas se tratara, no quedan pegatinas de la DGT en distintas oficinas de Correos de Madrid. A partir del próximo 8 de octubre, los escenarios más restrictivos de las medidas anticontaminación prohibirán la circulación a todos aquellos vehículos que se muevan sin pegatina, lo que ha provocado una venta masiva de las mismas en Correos.

Tal y como ha desvelado 20 minutos, las dificultades para hacerse con las pegatinas de la DGT antes del 8 de octubre se están incrementando conforme pasan los días pues diversas oficinas de Correos, punto de venta de las mismas, repartidas por toda la ciudad están teniendo problemas de abastecimiento. En concreto, el diario hace referencia a las situadas en Hortaleza, Ciudad Lineal o Usera.

Si bien la DGT ha asegurado a los periodistas de 20 minutos que las etiquetas se están reponiendo tan pronto como es posible, trabajadores de Correos aseguran que apenas les llegan éstas, que las de tipo C (las que hacen referencia a los gasolina a partir de 2006 y Diesel de 2014) se agotan en cuestión de minutos y en algunas sucursales, incluso, llevan semanas agotadas. ¿La solución? Buscar oficina por oficina y probar suerte, tampoco hay una base de datos para indicar dónde se encuentran disponibles.

Si desea continuar leyendo la noticia pinche [AQUI](#)

FUENTE: AUTOPISTA



El Gobierno trabaja en un nuevo Plan Renove del automóvil para 2020

La ministra de Hacienda, María Jesús Montero, ha avanzado hoy que el Gobierno trabaja en un nuevo Plan Renove del parque automovilístico para 2020. "Trabajamos para que en el 2020 podamos tener un Plan Renove para aquellos vehículos que tienen más años y para que aquellas personas que tienen menos renta puedan acceder a un cambio de su vehículo", ha dicho Montero en declaraciones a Antena 3. "Se trata de renovar toda la flota que está produciendo emisiones que son altamente peligrosas para el futuro del planeta, pero también para la salud de los ciudadanos", ha añadido.

FUENTE: EFECOM



Cepsa invertirá 1.350 millones para exprimir su beneficio en el área refino

Uno de los mantras de Cepsa de cara a su salida a Bolsa, el próximo 18 de octubre si todo va bien, es potenciar su beneficio en el área de exploración y producción de petróleo. Pero ni mucho menos abandonará el segmento que más ha contribuido a sus beneficios en el pasado: el de refino.

Esta área supuso el 44% de su beneficio bruto de explotación (ebitda) el año pasado; siempre ha sido su punto fuerte y no piensa desatenderla en el futuro.

Cepsa revela en el folleto de su reestreno en el mercado que invertirá un total de 1.350 millones de euros para sacar el máximo partido a su área de refinería en unos cinco años. Estima en 450 millones el dinero que inyectará en más de 100 proyectos hasta 2022. Las plantas de San Roque (Cádiz) y Palos (Huelva) serán las principales agraciadas.

Si desea continuar leyendo la noticia pinche [AQUI](#)

FUENTE: CINCO DÍAS



Parón político retrasa nuevo procedimiento para liquidar empresas zombis



Son las conocidas como empresas zombis. Compañías que permanecen inscritas en el Registro Mercantil y, por tanto, obligadas a presentar cuentas anuales y liquidar sus impuestos, pero que se encuentran totalmente inertes (sin actividad social) y prácticamente sin activos.

En la actualidad existen dos vías para cerrar una empresa siguiendo los cauces legales. La primera es la liquidación prevista en la Ley de Sociedades de Capital, que requiere, para poder llevarse a cabo, que se paguen, consiguen o garanticen todas las deudas. La segunda da respuesta a las situaciones de insolvencia: el concurso de acreedores.

Ambas, sin embargo, presentan una serie de inconvenientes que desincentivan que se acuda a ellas. En primer lugar, la evolución de muchas sociedades les lleva a no contar con activos suficientes para poder satisfacer a sus acreedores. Por ello, descartan optar por la liquidación, quedando, como única opción, subsistir solo nominalmente.

Si desea continuar leyendo la noticia pinche [AQUI](#)

FUENTE: CINCO DÍAS



El crudo Brent baja hasta 84,12 dólares



El barril de crudo Brent para entrega en diciembre abrió hoy a la baja en el mercado de futuros de Londres y cotizaba a 84,12 dólares, un 0,19 % menos que al cierre de la jornada anterior.

FUENTE: EFECOM





Eurocámara eleva exigencias para recortar el CO2 de los coches en 2030

El Parlamento Europeo (PE) votó ayer a favor de exigir un recorte de las emisiones de dióxido de carbono (CO2) del 40% en 2030 para los nuevos coches y camionetas, lo que supone un nivel de exigencia muy superior al 30% propuesto inicialmente por la Comisión Europea (CE). La posición del pleno de la Eurocámara -aprobada con 389 votos a favor, 239 en contra y 41 abstenciones- rebaja, no obstante, la postura aprobada hace un mes por la comisión de Medioambiente del Parlamento, que se pronunció a favor de elevar el recorte hasta el 45%. El Parlamento Europeo también trazó la senda de una reducción intermedia para que los vehículos nuevos reduzcan sus emisiones de dióxido de carbono en un 20% para 2025, respecto a los niveles de 2021.

Entre el voto de esa comisión europarlamentaria y el del pleno, la Comisión Europea ha publicado un documento que advierte de las pérdidas de empleo que ocasionaría acelerar demasiado en la transición hacia los vehículos eléctricos, mientras que la canciller alemana, Angela Merkel, se ha pronunciado a favor de las tesis más conservadoras para limitar la reducción de CO2 al 30% en 2030. "Desde una perspectiva social, un objetivo del 30%, y en menor medida del 40 %, conduce a un ahorro económico neto medio para cada coche en 2030. Una mayor ambición lleva a costes económicos netos", apuntaba el Ejecutivo comunitario en su análisis de los diferentes escenarios para la transición del motor de combustión al eléctrico.

Desde la bancada ecologista, en cambio, se considera que la senda acordada por la Eurocámara peca de moderación. "El Parlamento Europeo es demasiado cauteloso pese a las pruebas abrumadoras. Aunque es bueno ver que el Parlamento reconoce la necesidad de ambición en materia de emisiones, los conservadores y otros grupos se oponen a los esfuerzos que necesitamos frenar el cambio climático", declaró en un comunicado el eurodiputado de EQUO Florent Marcellesi. Los fabricantes que superen los ratios finalmente acordados deberán pagar una multa a la Unión Europea (UE), que Bruselas destinará a formación para recolocar a los trabajadores afectados por la transición ecológica, según la propuesta del PE.

Por otro lado, el Parlamento Europeo se decantó también por imponer a los fabricantes que el 20% de su nueva flota en 2025, y el 30% en 2030, corresponda a vehículos eléctricos o poco contaminantes, es decir, que emitan menos de 50 gramos de CO2 por kilómetro. El voto parlamentario no ha gustado a la industria automovilística que, a través de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), manifestó sus "serias preocupaciones" por la senda que propone la Eurocámara. "Seguimos particularmente preocupados por los objetivos de reducción de CO2 extremadamente agresivos y por la imposición de cuotas de ventas para vehículos eléctricos con batería que los eurodiputados han respaldado", declaró la ACEA en un comunicado.

El PE también quiere que la UE invierta en su propia industria de baterías eléctricas, en un etiquetado armonizado sobre el consumo y las emisiones de los vehículos para 2019 y en implantar un sistema estandarizado del ciclo del CO2 de los vehículos colocados en el mercado a partir de 2025, entre otros puntos. A continuación, los Estados miembros deberán fijar su posición en el Consejo de ministros de Medioambiente de la UE, que se reúne el próximo 9 de octubre en Luxemburgo.

Se espera un debate ajustado pues 19 países apoyan una reducción del 40%, como la aprobada por el Parlamento Europeo pero, a priori es suficiente para alcanzar un consenso. Para fijar una posición común a nivel de Gobiernos, se antoja clave el voto final de Austria, país que ejerce este semestre la Presidencia de turno de la UE. A partir de entonces, una vez los Estados acuerden qué porcentaje de reducción quieren aplicar, se iniciará una negociación a tres bandas, con la participación del Consejo, la Eurocámara y la Comisión en los llamados "trílogos" para fijar la tasa definitiva que se convertirá en normativa comunitaria previsiblemente a inicios de 2019.

FUENTE: EFECOM

[Volver a los titulares](#)



FMI rebaja el crecimiento de España y reclama unos presupuestos creíbles

El Fondo Monetario Internacional (FMI) rebajó ayer una décima su previsión de crecimiento para este año de la economía española, cuyos grandes retos son la deuda, el empleo y la productividad, y ha reclamado que los próximos presupuestos sean creíbles y prudentes en la previsión de ingresos. Tras concluir su revisión anual, la responsable de la misión del FMI para España, la alemana Andrea Schaechter, anunció ayer que en su próximo informe mundial se incluirá una previsión de crecimiento del producto interior bruto (PIB) español del 2,7%, una décima menos de lo previsto debido al debilitamiento de las exportaciones y de la demanda interna, aunque mantiene el 2,2% para 2019.

El FMI considera vital "mantener el espíritu" de las reformas acometidas en los últimos años, sobre todo la laboral y la flexibilidad salarial que aportó, y hacer más atractiva la contratación fija, bajando el coste de su despido y dándole certidumbre legal. En una entrevista con Efe, Schaechter ha explicado que ello permitirá combatir la elevada temporalidad, una de las más elevadas de Europa y responsable en gran parte de que el desempleo estructural ronde el 14,5%, similar a la actual tasa de paro. Igualmente ha llamado la atención sobre el elevado desempleo juvenil, ha abogado por favorecer la movilidad laboral y mejorar la formación, y ha advertido de que los incrementos pronunciados del salario mínimo interprofesional (SMI) ponen en peligro las oportunidades de empleo de los menos cualificados y de los jóvenes.

A su juicio, es conveniente que los convenios colectivos de empresa prevalezcan sobre los sectoriales y que los futuros incrementos salariales se alineen con la productividad, aunque "son bienvenidas" las directrices acordadas en julio por patronal y sindicatos. En el ámbito fiscal, y ahora que la economía española aún está fuerte, ha reclamado un esfuerzo adicional por reducir la deuda, algo que se tendría que haber hecho en los últimos tres años, según Schaechter, que ve "vital" conseguir bajar el déficit al 1,8% del PIB en 2019. Para ello, habrá que aplicar medidas ex profeso para lograr un recorte de cinco décimas, ya que el crecimiento económico sólo permitirá rebajarlo al 2,3%, y ha pedido que ese esfuerzo se mantenga en los próximos años hasta alcanzar un equilibrio fiscal estructural.

A corto plazo, ha considerado que los presupuestos de 2019 deben ser realistas y prudentes a la hora de calcular el impacto de las nuevas medidas para aumentar ingresos, y se deben diseñar "actuaciones de contingencia" si no se cumplen los objetivos recaudatorios. Schaechter ha recordado que, además de aumentar los ingresos lo suficiente para reducir el déficit, habría que obtener recursos para combatir

desigualdades, proteger a los más vulnerables, reducir el desempleo juvenil y de larga duración, y fomentar la innovación y la protección medioambiental, entre otros objetivos. Para el FMI, es peligroso volver a vincular el aumento de las pensiones al índice de precios de consumo (IPC) sin aplicar medidas estructurales que permitan absorber plenamente el aumento del gasto, porque de lo contrario no podrá evitarse una pérdida del poder adquisitivo y se pondrá en riesgo la viabilidad del sistema.

Entre las vías para aumentar ingresos en el ámbito fiscal y de pensiones sugiere elevar la edad de jubilación por encima de los 67 años, elevar la cotización de los autónomos en la base mínima pero con ingresos altos, aumentar las cotizaciones de los salarios más altos, pasar más bienes y servicios de los tipos reducidos al tipo general de impuesto sobre el valor añadido (IVA), aumentar los impuestos medioambientales y eliminar exenciones fiscales. Al presentar las conclusiones de su análisis, Schaechter ha advertido en una conferencia de prensa de que el "brexit" o la salida de Reino Unido de la Unión Europea (UE) podría restar hasta dos décimas al crecimiento español a largo plazo.

No ha querido opinar sobre si existe la posibilidad de que España se contagie de los problemas que atraviesa Italia, aunque ha destacado que los bonos y la prima de riesgo españoles están bajos. Del sistema financiero español ha destacado que su salud sigue mejorando, recuerda que está pendiente la privatización de Bankia y ha reclamado más herramientas para que el Banco de España pueda alertar de una excesiva acumulación de riesgos.

FUENTE: EFECOM

[Volver a los titulares](#)



[Contacto aevecar](#)



[Versión para imprimir](#)

Plaza Ciudad de Viena, 9 / 28040 Madrid

Teléfonos: 91 534 79 37 / 91 534 77 53 · Fax: 91 534 75 29 · www.aevecar.com

El Boletín de noticias es propiedad de la Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles, **AGAVECAR**, y no puede ser reproducido total o parcialmente sin consentimiento escrito de Agavecar.

Le informamos que la Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles (**AGAVECAR**) cumple con la Ley Orgánica 15/1999 de 13 de diciembre, de Protección de datos de Carácter Personal, y está registrada en el Registro General de la Agencia de Protección de Datos. Usted tiene derecho a solicitar información sobre los datos incorporados a nuestros archivos relativos a su persona. Asimismo, tiene derecho a solicitar la rectificación y cancelación de los mismos. En este último caso **AGAVECAR** borrará automáticamente todos los datos. Puede ejercer estos derechos en info@agavecar.com



