

El consejero delegado del Grupo Opel propone mantener un debate abierto sobre la futura normativa de CO2

¿La actual normativa sobre CO2 es realmente la historia de un éxito? ¿Qué impacto tendría en la industria y la economía el continuar aplicando restricciones a los límites de emisiones? ¿Cuáles son las alternativas futuras? Los expertos, incluyendo algunos del Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT) y del Centro Europeo de Investigación Económica, abordaron todas estas cuestiones en un seminario organizado en Bruselas por Opel y el Ministro de Asuntos Federales y Europeos de Hesse. El consejero delegado del Grupo Opel, Dr. Karl-Thomas Neumann, reclama que las futuras normativas de CO2 para la industria de automoción sean examinadas. Para el periodo posterior a 2020, el Dr. Neumann propone un modelo basado en límites racionales de consumo de flota y factores adicionales como la integración en el régimen de comercio de derecho de emisiones europeo. “El futuro de los objetivos de CO2 después de 2020 es un tema clave para toda la industria. Opel desea iniciar un amplio e imparcial debate”, manifestó el Dr. Neumann.

Dicha iniciativa está respaldada mediante resultados científicos. El prestigioso Instituto de Tecnología de Massachusetts ha presentado un estudio actual que analiza las ventajas y desventajas del actual sistema de normativas. Los científicos abordaron el tema desde un punto de vista económico. Los resultados muestran que la normativa vigente, que sólo considera los objetivos de emisiones de coches nuevos, tiene debilidades. Ni es muy efectiva en relación con el efecto climático ni bajo aspectos macroeconómicos.

Representantes del Centro Europeo de Investigación Económica de Mannheim y el profesor Andreas Löschel, de la Universidad de Münster, mostraron posibles alternativas. “El régimen de comercio de emisiones parece una posibilidad especialmente viable. Este régimen de comercio ya se ha aplicado en plantas eléctricas y en industria energética intensiva – por qué no utilizarla en los sectores de transporte y tráfico”, explicó Löschel. John Reilly, del Instituto de Tecnología de Massachusetts, añadió que incluir el régimen de comercio de emisiones en la normativa del CO2 para el sector de tráfico ahorraría a la economía de la UE de 25.000 a 60.000 millones de euros anuales.

Las presentaciones por parte de los científicos fueron deliberadamente extensas durante el debate en grupo que siguió a continuación. Además de los representantes del Instituto de Tecnología de Massachusetts y del Centro Europeo de Investigación Económica, asistieron también altos representantes europeos como Philip Owen, de la Dirección General del Clima de la Comisión Europea, y el Europarlamentario Jens Gieseke, junto con Richard Smokers de la Organización Holandesa para la Investigación Científica Aplicada.

La actual normativa de CO2 para turismos y vehículos comerciales ligeros dentro de la Unión

Europea se concentra en el consumo medio de la flota de coches nuevos de cada fabricante en la Unión Europea. Se han fijado los objetivos de 130 gr/km para este año y 95 gr/km para 2021. Debido a que esta normativa sólo toma en consideración la flota de coches nuevos, ignora la mayoría de las actuales emisiones de CO2. Lo mismo puede decirse sobre las prestaciones y forma de conducir actuales. Asimismo, la industria de automoción está siendo tratada de forma más rigurosa que otras industrias. “Necesitamos un contexto más equitativo para la normativa de CO2. Ha llegado el momento de trabajar sobre las condiciones estructurales,” manifestó el Dr. Neumann.

Opel es una de las compañías europeas de automoción líderes en tecnología y cumple con los estándares con total eficiencia. La versión diésel más económica del nuevo Corsa, por ejemplo, reduce las emisiones de CO2 a 82 gr/km en ciclo combinado lo que equivale a 3,1 litros de combustible a los 100 km, convirtiendo al nuevo Corsa en el Opel más económico actualmente en el mercado y el diésel más económico disponible.

La compañía está actualmente en mitad de la mayor ofensiva de producto de su historia. 17 nuevos eficientes motores y 27 nuevos modelos se introducirán en el mercado hasta 2018. Opel es optimista en lo que concierne a cumplir con el objetivo de flotas fijado para 2021 con sus modelos y motores de avanzada tecnología.

Opel ha conseguido un considerable progreso en reducción de emisiones en los últimos años. Según las estadísticas de la UE, la media de emisiones de los coches nuevos vendidos por General Motors en la Unión Europea desde 2000 a 2013 se ha reducido en casi un quinto hasta los 132,8 gr/km de CO2.

Datos de contacto:

Nota de prensa publicada en:

Categorías: [Automovilismo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>