BMW
GROUP
Latinoamérica

Postura acerca de los procedimientos antimonopolio en curso de la Comisión Europea.

- BMW Group examinará a profundidad la “declaración de objeciones” de la Comisión.
- Las conversaciones en grupos de trabajo están dirigidas a la libertad de elección tecnológica y a la posibilidad de reducir, como legalmente se requiere, las emisiones de gases de escape.
- La coordinación legal de las posiciones de la industria en el marco regulatorio no debe equipararse con acuerdos de carteles ilegales.
- Los sistemas de tratamiento de gases de escape de BMW Group difieren de los de la competencia.
- No hay evidencia de acuerdos sobre el uso de dispositivos de manipulación ilegales.

Múnich. El 5 de abril de 2019, BMW Group recibió una "declaración de objeciones" de la Comisión Europea en relación con el proceso antimonopolio en curso. La “declaración de objeciones” se refiere a la investigación sobre conversaciones mantenidas por grupos de trabajo de fabricantes de automóviles alemanes hace varios años e incluye una evaluación competitiva provisional por parte de la Autoridad de Competencia de la Unión Europea.

BMW Group examinará las “objeciones” y la información proporcionadas por la Comisión Europea y enviará una respuesta a la autoridad. Dado que este asunto se refiere a los procedimientos en curso de la Comisión Europea, la compañía no hará comentarios sobre el contenido de las “objeciones” en este momento. La revisión de BMW Group acerca de la “declaración de objeciones” y el posible impacto financiero resultante están en curso.

BMW Group considera este procedimiento como un intento de equiparar la coordinación permisible de las posiciones de la industria, con acuerdos ilegales de carteles.

Ni acuerdos de precio ni territoriales en detrimento de consumidores o proveedores.
Con base en los conocimientos actuales, la Comisión está investigando específicamente si los fabricantes de automóviles alemanes cooperaron en grupos de trabajo técnicos para restringir la competencia en el desarrollo y despliegue de tecnologías de reducción de emisiones. Desde el punto de vista de BMW Group, esta situación no puede compararse con

investigaciones de carteles que involucran, por ejemplo, acuerdos territoriales y de precios.

Fundamentalmente, los ingenieros involucrados en los departamentos de desarrollo de fabricación tienen la preocupación de mejorar las tecnologías de tratamiento de gases de escape.

A diferencia de los acuerdos de carteles, toda la industria estaba al tanto de estas discusiones, las cuales no implicaban algún "acuerdo secreto" y no pretendían perjudicar a los clientes ni a los proveedores.

Optimización de la infraestructura de la estación de llenado como requisito para tanques de AdBlue más pequeños y livianos.
Con base en los conocimientos actuales, los procedimientos de la Comisión Europea se centran en la alegación de que los fabricantes llegaron a un acuerdo sobre el tamaño de los tanques de AdBlue para sistemas de SCR (Reducción Catalítica Selectiva, SCR – por sus siglas en inglés Selective Catalytic Reduction). Se dice que esto restringe la competencia por el mejor método de control de emisiones para vehículos diésel.

El hecho es que los fabricantes de automóviles alemanes desarrollaron conjuntamente la primera generación de un sistema SCR junto con un proveedor automotriz. Esta cooperación en el desarrollo de SCR dio como resultado sistemas efectivos de tratamiento de gases de escape que alcanzaron rápidamente la madurez en serie.

Otro objetivo de los fabricantes fue el establecimiento de una infraestructura de llenado de AdBlue amplia y fácil de usar a largo plazo como condición previa para la instalación de tanques más pequeños y livianos. Los fabricantes y las asociaciones de la industria automotriz sostuvieron conversaciones con la industria petrolera sobre este asunto.

Los grupos de trabajo sí discutieron la introducción de tanques de AdBlue más pequeños, sujeto a la disponibilidad de una infraestructura de llenado adecuada. Esto fue explicado en público, por ejemplo, por la Asociación Alemana de la Industria Automotriz (VDA) en una "Conferencia de Emisiones de Diésel" en junio de 2009 en Bruselas. Sin embargo, como se hizo evidente que esta infraestructura no estaría disponible lo suficientemente rápido, BMW Group finalmente instaló tanques de AdBlue más grandes. Comprometer la eficiencia del control de emisiones para optimizar el tamaño del tanque nunca fue una opción para BMW Group.

Las tecnologías de tratamiento de gases de escape de BMW Group son diferentes de las de otros fabricantes.
Las tecnologías de tratamiento de gases de escape utilizadas por BMW Group son significativamente diferentes de otras soluciones en el mercado. BMW Group ha trazado su propio rumbo desde el principio, usando una combinación de varios sistemas de control de emisiones en sus vehículos

diésel. En los vehículos donde el control de emisiones se realiza mediante sistemas SCR, también se instala un catalizador de almacenamiento de NOx. Esto se traduce en un excelente rendimiento de las emisiones en condiciones de conducción reales, también en comparación con los competidores. La combinación de estos dos sistemas junto con la recirculación de los gases de escape en el motor, también significa que el consumo de AdBlue de los vehículos BMW es muy bajo en comparación con los competidores.

Pláticas motivadas por la intención de asegurar la competencia por la mejor solución.

La Comisión Europea alega además que las empresas involucradas acordaron no introducir el filtro de partículas de gasolina (PPF) o retrasar su introducción, restringiendo así la competencia por la mejor tecnología para reducir las partículas. Cabe señalar que las discusiones entre los fabricantes estaban directamente vinculadas a las discusiones de los legisladores en ese momento respecto a la introducción de límites para el material en partículas. El objetivo de los fabricantes y sus asociaciones era participar en la discusión sobre la definición de límites futuros, técnicamente alcanzables. Esta es una práctica habitual en todas las industrias respecto a las próximas propuestas regulatorias. Para alcanzar una posición de la industria sobre la legislación propuesta, los fabricantes primero llegaron a un acuerdo entre ellos y luego a través de las asociaciones de automóviles VDA y ACEA. Los resultados de los debates se incorporaron a las consultas celebradas por la Comisión.

La atención se centró en promover una legislación que fuera tecnológicamente neutral y que no necesariamente requiriera la instalación de un PPF. Esto mantendría la libertad de elección tecnológica sobre cómo cumplir con los límites, por ejemplo, mediante el uso de medidas en el motor.

El trasfondo de esta posición era que la tecnología de PPF en ese momento tenía muchas desventajas con respecto a las medidas en el motor: aún no estaba completamente madura y estaba asociada con un peso adicional y un impacto correspondiente en las emisiones de CO_2. En ese momento, también hubo un efecto negativo en el rendimiento del motor. El objetivo de garantizar la libertad de elección tecnológica en este caso era precisamente lograr la competencia más abierta e intensa posible para la mejor solución.

No hay evidencia de acuerdos sobre el uso de dispositivos de manipulación ilegales.

BMW Group da gran importancia a los hallazgos confirmados por la Comisión Europea en su comunicado de prensa del 18 de septiembre de 2018 de que las investigaciones en curso se refieren únicamente a posibles violaciones de la ley de competencia y no a la manipulación ilegal del sistema de control de emisiones. No existe ninguna acusación de este tipo contra BMW Group. BMW Group está comprometido con una conducta responsable y legal como la base de todas sus actividades comerciales. La compañía ha

establecido un sistema de gestión de cumplimiento integral para garantizar el cumplimiento de la legislación aplicable, incluyendo las disposiciones en materia de competencia económica.

Si tiene alguna pregunta acerca del tema, contactar a:

Comunicación Corporativa
BMW AG

Michael Rebstock
Corporate Communications
michael.rebstock@bmwgroup.com
Telephone: +49 89 382 20470

Mathias Schmidt
Head of Corporate and Culture Communications
Mathias.M.Schmidt@bmwgroup.com
Telephone: +49 89 382-24544

www.press.bmwgroup.com
presse@bmwgroup.com

***

Acerca de BMW Group

Con sus cuatro marcas BMW, MINI, Rolls-Royce y BMW Motorrad, BMW Group es el fabricante Premium líder en vehículos y motocicletas; el cual, a su vez, proporciona servicios financieros y productos de movilidad de alta calidad. Al ser una empresa global, BMW Group opera 30 instalaciones de producción y ensamble en 14 países y cuenta con una red global de ventas en más de 140 países.

En 2018, el Grupo BMW vendió más de 2 millones 490 mil vehículos y más de 165 mil motocicletas en todo el mundo. La ganancia antes de los impuestos para el ejercicio 2017 fue de aproximadamente 9 mil 815 millones de euros sobre ingresos que ascienden a 97 mil 480 millones de euros. El 31 de diciembre de 2018, el Grupo BMW tenía una mano de obra de 134,682 empleados.

El éxito de BMW Group siempre se ha basado en el pensamiento a largo plazo y la acción responsable. Por ello, la compañía ha establecido la sustentabilidad ecológica y social en toda la cadena de valor, responsabilidad en los productos y un claro compromiso con la conservación de los recursos como parte integral de su estrategia.

www.bmwgroup.com
Facebook: http://www.facebook.com/BMWGroup
Twitter: http://twitter.com/BMWGroup
YouTube: http://www.youtube.com/BMWGroupview
Google+: http://googleplus.bmwgroup.com