

Δελτίο Τύπου
9 Ιουλίου 2021

Αντιμονοπωλιακή έρευνα κατά των κατασκευαστών αυτοκινήτων: Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέσυρε τις περισσότερες κατηγορίες που είχε υποβάλλει εναντίον του BMW Group.

- Καμία υποψία για χρήση παράνομων συστημάτων αναστολής εναντίον του BMW Group.
- Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εισέρχεται σε αχαρτογράφητες περιοχές για την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία.
- Συμφωνήθηκε διακανονισμός μετά την απόσυρση των περισσότερων καταγγελιών.
- Η αίτηση επιείκειας δεν ήταν επιλογή για το BMW Group.
- Οι συζητήσεις δεν επηρέασαν τις προϊόντικές αποφάσεις της εταιρείας και ως εκ τούτου δεν έβλαψαν τους πελάτες.
- Το BMW Group υιοθέτησε εξ αρχής τη δική του μέθοδο επεξεργασίας των καυσαερίων.

Μόναχο. Αφού μελέτησε την εκτενή έκθεση που υπέβαλε το BMW Group, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέσυρε τις περισσότερες από τις κατηγορίες της για παραβιάσεις της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας. Κατόπιν τούτου, με την απόσυρση των περισσότερων από τις αρχικές καταγγελίες, το Διοικητικό Συμβούλιο της BMW AG συμφώνησε σε διακανονισμό που πρότεινε η Κομισιόν και με τον οποίο σηματοδοτείται το πέρας της διαδικασίας.

Καμία υποψία για χρήση παράνομων συσκευών αναστολής κατά του BMW Group.

Η άποψη που διαμόρφωσε η Επιτροπή είναι ιδιαίτερα σημαντική για το BMW Group: Η Κομισιόν για μία φορά ακόμα επιβεβαίωσε ότι η έρευνα ολοκληρώθηκε με τον παρόντα διακανονισμό να αφορά αποκλειστικά και μόνο πιθανές παραβιάσεις των κανόνων του ανταγωνισμού. Στην απόφαση χρηματικής ποινής που εξέδωσε η Κομισιόν αναφέρεται επίσης ότι δεν υπάρχει υπόνοια συνωμοσίας μεταξύ των μερών σε σχέση με τη χρήση παράνομων συσκευών αναστολής για τη παραποίηση των δοκιμών εκπομπών ρύπων. Αυτό καθιστά σαφές ότι δεν υπήρξε ποτέ καταγγελία για παράνομη παραποίηση συστημάτων ελέγχου καυσαερίων από το BMW Group.

Αντίθετα με μερικούς από τους ανταγωνιστές του, το BMW Group ποτέ δεν έλαβε υπόψη έναν ελλιπή, παράνομο έλεγχο καυσαερίων.

Οι συζητήσεις ουδόλως επηρέασαν τις προϊόντικές αποφάσεις.

Η απόφαση επιβολής προστίμου που εκδίδει τώρα η Κομισιόν αφορά συζητήσεις μεταξύ κατασκευαστών αυτοκινήτων που έλαβαν χώρα περίπου πριν από δέκα χρόνια. Από την πλευρά του BMW Group, οι συνομιλίες στόχο είχαν τη δημιουργία μιας εύχρηστης υποδομής ανεφοδιασμού AdBlue για την υποστήριξη ενός αποτελεσματικού συστήματος επεξεργασίας καυσαερίων. Οι συζητήσεις αυτές καθόλου δεν επηρέασαν τις προϊόντικές αποφάσεις της εταιρείας.

Σε μία Κοινοποίηση Αιτιάσεων που εκδόθηκε τον Απρίλιο του 2019 σε σχέση με την παρούσα αντιμονοπωλιακή έρευνα, η Κομισιόν υπέβαλλε πολύ σοβαρές καταγγελίες εναντίον του BMW Group και άλλων κατασκευαστών. Οι καταγγελίες αυτές επικεντρώθηκαν κυρίως σε δύο βασικές κατηγορίες: πρώτον για την υποτιθέμενη από κοινού δημιουργία ενός λογισμικού για τον περιορισμό της δοσολογίας του AdBlue. Δεύτερον, για την καθυστέρηση και/ή παρεμπόδιση της δημιουργίας και κυκλοφορίας ενός φίλτρου σωματιδίων για βενζινοκινητήρες άμεσου ψεκασμού. Σε απάντηση των πολύ σοβαρών καταγγελιών που έγιναν εκείνη την εποχή, η εταιρεία εφάρμοσε κατάλληλη πρόβλεψη ρίσκου τον Απρίλιο του 2019, αναγνωρίζοντας μία πρόβλεψη περίπου 1,4 δις ευρώ. Αφού μελέτησε την έκθεση του BMW Group, η Κομισιόν απέσυρε όλες τις προαναφερθείσες καταγγελίες σε σχέση με τη δοσολογία του AdBlue και το φίλτρο σωματιδίων για τους βενζινοκινητήρες. Στη συνέχεια, το BMW Group ήδη επαναξιολόγησε την πρόβλεψή του στις 20 Μαΐου της τρέχουσας χρονιάς. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα θετική επίδραση στα κέρδη ύψους περίπου ενός δις ευρώ.

Η Κομισιόν εισέρχεται σε αχαρτογράφητα νερά για την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι με το πέρας της διαδικασίας λόγω διακανονισμού εισέρχεται σε αχαρτογράφητα νερά για την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία. Οι οικονομικές και εδαφικές συμφωνίες δεν ήταν το θέμα αυτής της έρευνας. Παρ' όλα αυτά, η Κομισιόν χρησιμοποίησε τα πρότυπα που συνήθως εφαρμόζονται σε 'κλασικά καρτέλ' του είδους για να υπολογίσει τη χρηματική ποινή – με μικρή μείωση που να υποδηλώνει την ιδιαιτερότητα της υπόθεσης.

Παρά το ότι η Κομισιόν απέσυρε τις περισσότερες κατηγορίες της, αυτή η μέθοδος υπολογισμού είχε ως αποτέλεσμα χρηματική ποινή ύψους 372,8 εκατομμυρίων ευρώ.

Το Δ.Σ. της BMW AG έχει αποδεχτεί αυτή τη χρηματική ποινή στον παρόντα διακανονισμό, που αναγνωρίζει την υπερβολική διαφάνεια ως προς το περιεχόμενο των εν λόγω συζητήσεων – και συγκεκριμένα σε ό,τι αφορά το κατάλληλο μέγεθος των ρεζερβουάρ

AdBlue, την αυτονομία που μπορεί να επιτυγχάνεται με αυτά και την υποτιθέμενη μέση κατανάλωση AdBlue.

Από την πλευρά του BMW Group, οι συζητήσεις αυτές στόχο είχαν τη δημιουργία μια εύχρηστης υποδομής ανεφοδιασμού AdBlue, την κατασκευή της οποίας θα αναλάμβανε η πετρελαϊκή βιομηχανία. Μία εμπορεύσιμη λύση ανεφοδιασμού ήταν κρίσιμη για την ευρεία χρήση του πολύ αποτελεσματικού συστήματος SCR για την επεξεργασία καυσαερίων. Σαφέστατα, οι συζητήσεις δεν κρατήθηκαν μυστικές. Το αντίθετο, οι επιδιωκόμενοι στόχοι κοινοποιήθηκαν στην πετρελαϊκή βιομηχανία και στους συνδέσμους Γερμανικών Αυτοκινητοβιομηχανιών (VDA) και Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA). Αυτό επιβεβαιώθηκε και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ωστόσο, η υπερβολική διαφάνεια, όπως αυτή κατά τη διάρκεια των συζητήσεων μεταξύ των κατασκευαστών, μπορεί να απαγορεύεται σύμφωνα με τους κανόνες του ανταγωνισμού – παρά το ότι δεν βλάπτει με ουδένα τρόπο τους πελάτες.

Το BMW Group εφάρμοσε δική του μέθοδο στην επεξεργασία καυσαερίων.

Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων με την πετρελαϊκή βιομηχανία, κατέστη σαφές ότι η υποδομή ανεφοδιασμού AdBlue που θεωρείτο απαραίτητη για τις συνθήκες εκείνης της εποχής, δεν θα μπορούσε να είναι διαθέσιμη στο άμεσο μέλλον. Για να αποφευχθούν οι οποιεσδήποτε αρνητικές επιπτώσεις στους πελάτες, το BMW Group σχεδίασε με συνέπεια τις διαστάσεις των ρεζερβουάρ και τις αυτονομίες των οχημάτων ώστε να υπερβαίνουν τα μεγέθη που συμφωνήθηκαν με τις ομάδες εργασίας. Για το σκοπό αυτό, το BMW Group εγκατέστησε ακόμα και περίπλοκα συστήματα με δύο ρεζερβουάρ στα περισσότερα οχήματα. Η Κομισιόν αναγνώρισε ρητά το γεγονός αυτό στη απόφασή της.

Η τεχνολογία επεξεργασίας καυσαερίων που χρησιμοποίησε το BMW Group ήταν εξ αρχής τελείως διαφορετική από τις λύσεις των ανταγωνιστών του. Το BMW Group εφάρμοσε τη δική του μέθοδο, κάνοντας χρήση ενός συνδυασμού διαφόρων συστημάτων στα πετρελαιοκίνητα μοντέλα του.

Αυτή περιλάμβανε την προσθήκη ενός καταλυτικού μετατροπέα αποθήκευσης οξειδίων του αζώτου (Nox) στα συστήματα ελέγχου εκπομπών SCR. Το αποτέλεσμα ήταν εξαιρετική μείωση εκπομπών ρύπων σε πραγματικές συνθήκες και μικρότερη κατανάλωση AdBlue σε σχέση με τα μοντέλα του ανταγωνισμού.

Στην πραγματικότητα, λανσάροντας νέες τεχνολογίες ελέγχου εκπομπών ρύπων, το BMW Group εκπλήρωνε για μία ακόμα φορά τη φιλοδοξία του να γίνει ηγέτης καινοτομίας και να κατέχει κορυφαία θέση μεταξύ των ανταγωνιστών του σε όλο τον κόσμο στον τομέα αυτό.

Η αίτηση επιείκειας δεν ήταν επιλογή για το BMW Group.

Το BMW Group κατέστησε σαφές από την έναρξη της αντιμονοπωλιακής διαδικασίας ότι θεωρούσε τις καταγγελίες που υποβλήθηκαν εκείνη την εποχή υπερβολικές και αδικαιολόγητες. Ως εκ τούτου, αντίθετα με άλλους εμπλεκόμενους ανταγωνιστές, η εταιρεία δεν παραδέχτηκε πρόωρα την ενοχή της αιτούμενη την υπαγωγή της σε καθεστώς επιείκειας. Αντίθετα, μετά από προσεκτική εσωτερική προετοιμασία και διερεύνηση της ουσίας της υπόθεσης, υπέβαλε μία ολοκληρωμένη έκθεση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επανεξετάζοντας την υπόθεση, η Επιτροπή απέσυρε τις περισσότερες από τις αρχικές καταγγελίες της σε βάρος του BMW Group.

Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Συμμόρφωσης διασφαλίζει υπεύθυνη και νόμιμη συμπεριφορά.

Το BMW Group θεωρεί την υπεύθυνη και νόμιμη συμπεριφορά ζωτικά στοιχεία των αξιών και βασικών αρχών της εταιρείας σε όλο τον κόσμο. Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, το BMW Group βασίζεται σε ένα Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Συμμόρφωσης που εξελίσσεται συνεχώς ώστε να αντικατοπτρίζει τις πιο αυστηρές νομοθετικές ρυθμίσεις.

- Τέλος Δελτίου Τύπου -

Το BMW Group

Με τις τέσσερις μάρκες του, BMW, MINI, Rolls-Royce και BMW Motorrad, το BMW Group είναι ο No. 1 premium κατασκευαστής αυτοκινήτων και μοτοσικλετών σε όλο τον κόσμο, ενώ παράλληλα προσφέρει premium χρηματοοικονομικές υπηρεσίες και υπηρεσίες μετακίνησης. Σαν μία παγκόσμια εταιρεία, το BMW Group λειτουργεί 31 μονάδες παραγωγής σε 15 χώρες και έχει ένα παγκόσμιο δίκτυο πωλήσεων σε περισσότερες από 140 χώρες.

Το οικονομικό έτος 2020, το BMW Group πούλησε πάνω από 2,3 εκατομμύρια αυτοκίνητα και περισσότερες από 169.000 μοτοσικλέτες παγκοσμίως. Το κέρδος προ φόρων για το οικονομικό έτος 2020 ήταν 5,22 δισεκατομμύρια ευρώ, με έσοδα που ανήλθαν στα 98,99 εκατομμύρια ευρώ. Στις 31 Δεκεμβρίου του 2020, το BMW Group είχε παγκόσμιο έμψυχο δυναμικό 120.726 ατόμων.

Η επιτυχία του BMW Group ανέκαθεν βασιζόταν στη μακροπρόθεσμη συλλογιστική και υπεύθυνη δράση. Ως εκ τούτου, η εταιρεία έχει δημιουργήσει οικολογική και κοινωνική βιωσιμότητα σε όλη την αλυσίδα αξιών, ολοκληρωμένη προϊόντική ευθύνη και μία σαφή δέσμευση για τη διατήρηση των φυσικών πόρων, στο πλαίσιο της στρατηγικής της.

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupView>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmw-group/>

BMW Group Hellas

Κωνσταντίνος Διαμαντής

Διευθυντής Εταιρικής Επικοινωνίας
Τηλέφωνο: +30 210 9118151
e-mail: konstantinos.diamantis@bmw.gr