

**Oświadczenie w sprawie trwającego postępowania  
antymonopolowego prowadzonego przez Komisję Europejską**

- **BMW Group dogłębnie zbada zarzuty przedstawione przez Komisję Europejską**
- **Rozmowy w grupach roboczych dotyczyły zapewnienia swobody wyboru technologii i praktycznej wykonalności wymaganej ustawowo redukcji emisji spalin**
- **Zgodna z prawem koordynacja stanowisk branżowych w kwestii ram prawnych nie powinna być utożsamiana z nielegalnymi porozumieniami kartelowymi**
- **Systemy oczyszczania spalin BMW Group różnią się od systemów konkurencji**
- **Brak dowodów na istnienie porozumień w sprawie stosowania niezgodnych z prawem urządzeń ograniczających skuteczność działania**

**Monachium.** W dniu 5 kwietnia 2019 r. BMW Group otrzymała od Komisji Europejskiej tak zwane „pismo w sprawie przedstawienia zarzutów” w związku z trwającym postępowaniem antymonopolowym. Oświadczenie dotyczy dochodzenia w sprawie rozmów prowadzonych kilka lat temu przez grupy robocze niemieckich producentów samochodów i zawiera tymczasową ocenę wpływu na konkurencję przeprowadzoną przez organ ochrony konkurencji UE.

BMW Group zbada zarzuty i informacje przekazane przez Komisję Europejską i przedstawi odpowiedź. Ponieważ sprawa dotyczy toczącego się postępowania Komisji Europejskiej, spółka nie będzie w tej chwili komentować treści zarzutów. BMW Group dokonuje właśnie analizy pisma w sprawie przedstawienia zarzutów i wszelkich wynikających z niego potencjalnych skutków finansowych.

**BMW Group Polska****Adres:**ul. Wołoska 22A  
02-675 Warszawa**Telefon**

\*48 (0)22 279 71 00

**Fax**

+48 (0)22 331 82 05

[www.bmw.pl](http://www.bmw.pl)

BMW Group uważa to postępowanie za próbę zrównania dopuszczalnej koordynacji stanowisk branży w zakresie ram prawnych z nielegalnymi porozumieniami kartelowymi.

Informacja prasowa

Data 5 kwietnia 2019 r.

Temat **Oświadczenie w sprawie trwającego postępowania antymonopolowego  
prowadzonego przez Komisję Europejską**

Strona 2

**Brak porozumień cenowych lub terytorialnych ze szkodą dla klientów lub  
dostawców**

W oparciu o aktualny stan wiedzy Komisja bada w szczególności, czy niemieccy producenci samochodów współpracowali w technicznych grupach roboczych w celu ograniczenia konkurencji w zakresie rozwoju i wprowadzania technologii redukcji emisji. Z punktu widzenia BMW Group sytuacji tej nie można porównywać z dochodzeniami w sprawie karteli obejmujących na przykład porozumienia terytorialne i cenowe.

Zasadniczo inżynierowie z działów rozwoju producentów, którzy uczestniczyli w rozmowach, zajmowali się przede wszystkim poprawą technologii oczyszczania gazów spalinowych. W przeciwieństwie do porozumień kartelowych cała branża była świadoma tych dyskusji – które nie wiązały się z żadnymi „tajnymi porozumieniami” i nie miały na celu wyrządzenia szkody klientom lub dostawcom.

**Optymalizacja infrastruktury stacji paliw jako wymóg wynikający z mniejszych  
i lżejszych zbiorników AdBlue**

W oparciu o aktualny stan wiedzy postępowanie Komisji Europejskiej koncentruje się na domniemaniu, że producenci osiągnęli porozumienie w sprawie wielkości zbiorników AdBlue do systemów SCR (selektywnej redukcji katalitycznej). Miało to rzekomo ograniczyć konkurencję w zakresie najlepszej metody redukcji emisji dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym. Pozostaje jednak faktem, że niemieccy producenci samochodów opracowali pierwszą generację systemu SCR wspólnie z dostawcą z branży motoryzacyjnej. Współpraca w zakresie rozwoju SCR zaowocowała powstaniem efektywnych systemów oczyszczania spalin, które szybko dojrzały do produkcji seryjnej.

Kolejnym celem producentów było stworzenie w dłuższej perspektywie rozległej i przyjaznej dla klienta infrastruktury do uzupełniania AdBlue, co było warunkiem instalacji mniejszych i lżejszych zbiorników. Producenci i stowarzyszenia przemysłu motoryzacyjnego prowadziły w tej sprawie rozmowy z przemysłem paliwowym.

Informacja prasowa

Data 5 kwietnia 2019 r.

Temat **Oświadczenie w sprawie trwającego postępowania antymonopolowego prowadzonego przez Komisję Europejską**

Strona 3

Grupy robocze rzeczywiście dyskutowały nad wprowadzeniem mniejszych zbiorników AdBlue pod warunkiem dostępności odpowiedniej infrastruktury do uzupełniania. Zostało to publicznie wyjaśnione, na przykład przez Niemieckie Stowarzyszenie Przemysłu Motoryzacyjnego (VDA) podczas „Konferencji na temat emisji z silników wysokoprężnych” w czerwcu 2009 r. w Brukseli. Ponieważ jednak okazało się, że infrastruktura ta nie będzie dostępna wystarczająco szybko, BMW Group ostatecznie zainstalowało większe zbiorniki AdBlue. BMW Group nigdy nie brało pod uwagę zmniejszenia efektywności redukcji emisji w celu optymalizacji wielkości zbiornika.

### **Technologia oczyszczania spalin BMW Group różni się od systemów innych producentów**

Technologia oczyszczania spalin stosowana przez BMW Group znacznie różni się od innych rozwiązań dostępnych na rynku. BMW Group od samego początku wytyczało własny kurs, wykorzystując w swoich modelach z silnikiem wysokoprężnym połączenie kilku systemów redukcji emisji spalin. W pojazdach, w których oczyszczanie spalin odbywa się za pomocą systemów SCR, zamontowany jest również katalizator akumulacyjny NOx. Daje to doskonałe wyniki w zakresie emisji spalin w rzeczywistych warunkach jazdy – również w porównaniu z konkurencją. Kombinacja tych dwóch systemów w połączeniu z recyrkulacją spalin w silniku oznacza również, że zużycie AdBlue w pojazdach BMW jest bardzo niskie w porównaniu z konkurencją.

### **Rozmowy motywowane chęcią zapewnienia konkurencji w poszukiwaniu najlepszych rozwiązań**

Komisja Europejska twierdzi ponadto, że przedsiębiorstwa, o których mowa, zgodziły się nie wprowadzać filtra cząstek stałych w silnikach benzynowych (PPF) lub opóźnić jego wprowadzenie, ograniczając w ten sposób konkurencję w zakresie najlepszej technologii redukcji pyłu zawieszonego. Należy zauważyć, że rozmowy pomiędzy producentami były bezpośrednio związane z ówczesnymi rozważaniami prawodawców na temat wprowadzenia wartości granicznych dla pyłu zawieszonego. Celem producentów i ich stowarzyszeń było uczestnictwo w dyskusji dotyczącej określenia przyszłych, technicznie osiągalnych limitów.

Informacja prasowa

Data 5 kwietnia 2019 r.

Temat **Oświadczenie w sprawie trwającego postępowania antymonopolowego prowadzonego przez Komisję Europejską**

Strona 4

Jest to zwyczajowa praktyka stosowana we wszystkich branżach w kontekście planowanych projektów ustaw. W celu uzgodnienia stanowiska przemysłu w sprawie proponowanych przepisów producenci najpierw osiągnęli porozumienie między sobą, a następnie za pośrednictwem stowarzyszeń motoryzacyjnych VDA i ACEA. Wyniki dyskusji zostały włączone do konsultacji prowadzonych przez Komisję.

Nacisk położono na promowanie przepisów, które byłyby neutralne technologicznie i niekoniecznie wymagały instalacji filtra PPF. Pozwoliłoby to zachować swobodę wyboru technologii w zakresie przestrzegania limitów – na przykład poprzez zastosowanie metod działających w silnikach.

Powodem tego stanowiska było to, że w tamtym czasie technologia PPF w stosunku do metod działających w silnikach miała wiele wad: nie była jeszcze w pełni rozwinięta i wiązała się z dodatkową masą i wynikającym z tego zwiększeniem emisji CO<sub>2</sub>. Miała wtedy również negatywny wpływ na osiągi silnika. Celem zapewnienia w tym przypadku swobody wyboru technologii była właśnie jak najbardziej otwarta i intensywna konkurencja o najlepsze rozwiązanie.

### **Brak dowodów na istnienie porozumień w sprawie stosowania niezgodnych z prawem urządzeń odłączających**

BMW Group przywiązuje dużą wagę do ustaleń potwierdzonych przez Komisję Europejską w komunikacie prasowym z dnia 18 września 2018 r., mówiącym że aktualne dochodzenie dotyczy jedynie potencjalnych naruszeń prawa antymonopolowego, a nie umyślnej bezprawnej manipulacji systemem redukcji emisji. Przeciwnie BMW Group nie ma żadnych zarzutów tego rodzaju.

BMW Group jest zobowiązane do odpowiedzialnego i postępowania zgodnego z prawem jako podstawy wszystkich swoich działań biznesowych. Spółka stworzyła kompleksowy system zarządzania zgodnością w celu zapewnienia zgodności z obowiązującym prawem, w tym z przepisami prawa antymonopolowego.

Informacja prasowa

Data 5 kwietnia 2019 r.

Temat **Oświadczenie w sprawie trwającego postępowania antymonopolowego  
prowadzonego przez Komisję Europejską**

Strona 5

**W przypadku pytań prosimy o kontakt:**

Katarzyna Gospodarek, Corporate Communications Manager  
Tel.: +48 728 873 932, e-mail: [katarzyna.gospodarek@bmw.pl](mailto:katarzyna.gospodarek@bmw.pl)

**BMW Group**

BMW Group, reprezentująca marki BMW, MINI, Rolls-Royce i BMW Motorrad jest jednym z wiodących na świecie producentów samochodów i motocykli w segmencie premium, a także dostawcą wysokiej jakości usług finansowych i mobilnościowych. Sieć produkcyjna BMW Group obejmuje 30 zakładów produkcyjnych i montażowych w 14 krajach; firma dysponuje międzynarodową siecią dystrybucji w ponad 140 krajach.

W roku 2018 firma BMW Group sprzedała ponad 2 490 000 samochodów oraz ponad 165 000 motocykli na całym świecie. Dochód przed opodatkowaniem w roku finansowym 2017 wyniósł 10,655 mld EUR przy obrotach wynoszących 98,678 mld EUR. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2017 r. w BMW Group było zatrudnionych 129 932 pracowników.

Podstawą sukcesu BMW Group były zawsze odpowiedzialne działania i perspektywiczne myślenie. Dlatego też integralną część strategii firmy stanowią: zasady ekologicznego i społecznego zrównoważonego rozwoju wdrożone w całym łańcuchu wartości, promowanie całościowej odpowiedzialności za produkty oraz aktywne angażowanie się w ochronę zasobów naturalnych.

[www.bmwgroup.com](http://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>