

Información para los medios  
8 de abril de 2019

## **Declaración sobre la investigación que en materia de competencia está realizando la Comisión Europea**

- El Grupo BMW examinará en profundidad el pliego de hechos de la Comisión
- Las conversaciones en grupos de trabajo estaban dirigidas a la libertad de elección de tecnología y a hacer factibles los requerimientos legales para la reducción de emisiones de gases
- La legítima coordinación de la posición de la industria en relación con el marco regulatorio no se debería equiparar con un cártel
- Los sistemas de tratamiento de gases de escape del Grupo BMW son diferentes de los de los competidores
- No existe evidencia de acuerdos para el uso de dispositivos de manipulación ilegales

**Munich.** El viernes 5 abril de 2019, el Grupo BMW ha recibido de la Comisión Europea el denominado “pliego de hechos” en relación con el procedimiento abierto en materia de competencia. El pliego está relacionado con la investigación sobre las conversaciones mantenidas hace años por grupos de trabajo de fabricantes de automóviles alemanes, e incluye una evaluación provisional de la Autoridad de Competencia de la Unión Europea. El Grupo BMW examinará dicha concreción de hechos y la información proporcionada por la Comisión Europea y enviará una respuesta a la autoridad. Dado que este asunto se refiere a un procedimiento en curso de la Comisión Europea, la compañía no comentará en este momento el contenido del pliego de hechos. El Grupo BMW está realizando el análisis de su contenido y de cualquier posible impacto financiero que se pudiera derivar del mismo.

El Grupo BMW considera estos procedimientos como un intento de igualar la legítima coordinación de la industria en su posición sobre el marco regulatorio con ilegales acuerdos de cártel.

**No hay acuerdos sobre precio o sobre territorios que perjudiquen a los clientes o a los proveedores**

Con la información disponible, la Comisión está investigando específicamente si los fabricantes de automóviles alemanes han cooperado en grupos de trabajo para restringir la competencia en el desarrollo y difusión de tecnologías de reducción de emisiones. Desde el punto de vista del Grupo BMW esta situación no se puede comparar con las investigaciones de cárteles que -por ejemplo- impliquen acuerdos sobre precios o territorios.

Fundamentalmente, los ingenieros participantes de los departamentos de desarrollo de los fabricantes estaban interesados en mejorar las tecnologías para el tratamiento de los gases de escape. A diferencia de lo que ocurre en los acuerdos de cártel, toda la industria estaba al corriente de esas discusiones, que no implicaban ningún “acuerdo secreto” y no estaban encaminadas a perjudicar a los clientes o a los proveedores.

**Optimización de la infraestructura de repostaje como requisito para depósitos de AdBlue más pequeños y ligeros**

Con arreglo a la información actualmente disponible, en uno de los puntos de la investigación de la Comisión Europea se alega que los fabricantes alcanzaron un acuerdo sobre el tamaño de los depósitos de AdBlue para los sistemas SCR (Catalizador Selectivo de Reducción en su versión en español). Se dice que ello habría restringido la competencia para alcanzar el mejor método de control de emisiones para vehículos diésel.

El hecho cierto es que los fabricantes de automóviles alemanes han desarrollado conjuntamente la primera generación de un sistema SCR, junto con un proveedor de la industria del automóvil. Esta cooperación en el desarrollo del SCR ha hecho posible que un sistema efectivo para el tratamiento del gas de escape haya alcanzado rápidamente la producción en serie.

Otro objetivo de los fabricantes fue el establecimiento a largo plazo de una amplia y funcional infraestructura de repostaje de AdBlue para el cliente, como requisito para la instalación de depósitos más pequeños y ligeros. Los fabricantes y las asociaciones de la industria del automóvil han mantenido conversaciones con la industria del petróleo sobre este tema.

De hecho, los grupos de trabajo trataron sobre la introducción de depósitos de AdBlue más pequeños, sujetos a la disponibilidad de una adecuada infraestructura de repostaje. Esto fue explicado públicamente -por ejemplo- por la Asociación Alemana de la Industria del Automóvil (VDA en sus siglas en alemán) en la “Conferencia sobre Emisiones Diésel” en junio de 2009 celebrada en Bruselas. Sin embargo, como parece que esa infraestructura no estará disponible con la rapidez necesaria, el Grupo BMW finalmente instaló depósitos de AdBlue mayores. Nunca ha sido una opción para el Grupo BMW comprometer la eficiencia del control de emisiones por optimizar el tamaño del depósito.

### **Las tecnologías de tratamiento de gases de escape del Grupo BMW son diferentes de las de otros fabricantes**

Las tecnologías de tratamiento de gases de escape que usa el Grupo BMW son significativamente diferentes de otras soluciones existentes en el mercado. Desde el principio el Grupo BMW ha trazado su propio rumbo, mediante una combinación de varios sistemas de control de emisiones en sus vehículos diésel. En los vehículos en los que se realiza el control de emisiones con un sistema SCR, también se instala un catalizador de almacenamiento de NOx. Esto se traduce en un rendimiento excelente en el control de emisiones en condiciones reales de circulación, también en comparación con nuestros competidores. La combinación de estos dos sistemas, junto con la recirculación de los gases de escape en el motor, implica también que el consumo de AdBlue de los vehículos BMW es muy bajo, comparado con el de los competidores.

**Conversaciones encaminadas a asegurar la competencia para la mejor solución**

La Comisión Europea alega asimismo que las compañías afectadas acordaron no introducir el filtro de partículas de gasolina (PPF en sus siglas en inglés) o retrasar su introducción y, por lo tanto, restringir la competencia en la mejora de la tecnología para reducir la emisión de partículas. Debería destacarse que las conversaciones entre los fabricantes estaban vinculadas directamente a los debates mantenidos en aquel momento por los legisladores acerca de la introducción de límites a la emisión de partículas. El objetivo de los fabricantes y sus asociaciones fue participar en la discusión acerca de los futuros límites técnicamente viables. Esto es una práctica habitual en todas las industrias cuando se trata de futuras propuestas de regulación. Con el objetivo de definir el posicionamiento de la industria en relación con la normativa propuesta, los fabricantes alcanzaron en primer lugar un acuerdo entre ellos y después a través de las asociaciones del automóvil VDA y ACEA. Los resultados de estas conversaciones fueron incorporadas a las consultas solicitadas por la Comisión.

El objetivo era promover una legislación tecnológicamente neutra y en la que la instalación de un PPF no fuera un requisito necesario. De esta manera se mantendría la libertad tecnológica para elegir cómo cumplir con dichos límites.

El trasfondo de esta postura era que, en ese momento, la tecnología PPF tenía muchas desventajas con relación a otras medidas: no estaba aun completamente desarrollada y suponía un mayor peso, con su correspondiente mayor impacto en las emisiones de CO<sub>2</sub>. En ese momento, también tenía un efecto negativo en las prestaciones del motor. Precisamente el objetivo de asegurar la libertad de elección tecnológica era, en este caso, lograr la competencia más abierta e intensa posible con el propósito de encontrar la mejor solución.

## **No existe evidencia de acuerdos para el uso de dispositivos de manipulación ilegales**

El Grupo BMW concede una gran importancia a las conclusiones establecidas por la Comisión Europea en su nota de prensa del 18 de septiembre de 2018 según las cuales las investigaciones en curso se refieren sólo a posibles infracciones de la normativa sobre competencia y no a una deliberada manipulación ilegal de los sistemas de control de emisiones. No existe ninguna alegación de esta clase contra el Grupo BMW.

El Grupo BMW está comprometido con una conducta responsable y lícita como base para todas sus actividades empresariales. La compañía estableció un sistema integral de gestión para asegurar el cumplimiento de la legislación aplicable en cada momento, incluidas las disposiciones en materia de competencia.

## Comunicación corporativa

### Información para los medios

Fecha	8 de abril de 2019
Titular	Declaración sobre la investigación que en materia de competencia está realizando la Comisión Europea
Página	6

Para posibles preguntas, por favor contactar con:

#### **Comunicación corporativa:**

Michael Rebstock, Corporate Communications  
[michael.rebstock@bmwgroup.com](mailto:michael.rebstock@bmwgroup.com), Telephone: +49 89 382 20470

Mathias Schmidt, Head of Corporate and Culture Communications  
[Mathias.M.Schmidt@bmwgroup.com](mailto:Mathias.M.Schmidt@bmwgroup.com), Telephone: +49 89 382-24544

Media website: [www.press.bmwgroup.com](http://www.press.bmwgroup.com)  
Email: [presse@bmwgroup.com](mailto:presse@bmwgroup.com)

#### **El Grupo BMW**

Con sus cuatro marcas BMW, MINI, Rolls Royce y BMW Motorrad, Grupo BMW es el principal fabricante del mundo de automóviles y motocicletas premium, y también ofrece servicios financieros y de movilidad premium. La red de producción de Grupo BMW incluye 30 sedes de producción y montaje en 14 países, y la empresa tiene una red de ventas mundial en más de 140 países.

En 2018, Grupo BMW vendió más de 2.490.000 turismos y más de 165.000 motocicletas en todo el mundo. Los beneficios antes de impuestos para el año fiscal 2017 fueron 10.655 mil millones de euros con unos ingresos de 98.678 mil millones de euros. A 31 de diciembre de 2017 Grupo BMW tenía 129.932 empleados.

El éxito de Grupo BMW se ha basado siempre en planificación a largo plazo y acciones responsables. En consecuencia, la empresa ha adoptado, como parte integral de su estrategia, la sostenibilidad ecológica y social en toda la cadena de valor, la responsabilidad respecto a sus productos y el firme compromiso de preservar los recursos.

[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>