

Comunicado de prensa
08 de julio de 2021

La Comisión Europea retira la mayoría de los cargos contra el Grupo BMW

- No hay sospechas de utilización de dispositivos ilegales de manipulación por parte del Grupo BMW.
- La Comisión Europea entra en un territorio inexplorado en cuestiones relacionadas con el derecho de la competencia.
- BMW ha alcanzado un acuerdo tras la retirada de la mayoría de acusaciones por parte de la Comisión Europea.
- El Grupo BMW en ningún momento contempló aplicar la solicitud de clemencia a las autoridades comunitarias.
- Las conversaciones mantenidas con otros fabricantes nunca influyeron en la estrategia de producto de la compañía y, por tanto, no supusieron perjuicio alguno para los clientes.
- El Grupo BMW siguió desde el principio su propia estrategia para el tratamiento de los gases de escape.

Múnich. Después de examinar las detalladas alegaciones realizadas por el Grupo BMW, la Comisión Europea ha retirado la mayor parte de las acusaciones por infracción del derecho de competencia. Tras esta retirada de la mayor parte de las acusaciones iniciales, el Consejo de Administración de BMW AG ha aceptado el acuerdo propuesto por la Comisión Europea, con el que se pondrá fin a este procedimiento.

No ha existido sospecha alguna de las autoridades comunitarias respecto a la utilización por parte del Grupo BMW de dispositivos ilegales de manipulación

Esta cuestión es especialmente importante para el Grupo BMW: La Comisión Europea ha reafirmado que la investigación seguida se refería únicamente a posibles infracciones en materia de derecho de la competencia. La notificación de la multa emitida por la Comisión Europea también establece que no hay indicios de concertación entre las distintas partes respecto a la utilización de dispositivos de manipulación prohibidos para alterar las pruebas de gases de escape. Esto subraya que nunca ha habido ninguna acusación de manipulación ilegal de los sistemas de control de emisiones por parte del Grupo BMW.

A diferencia de algunos de sus competidores, el Grupo BMW nunca se planteó un control o una reducción ilegal de las emisiones.

Las conversaciones no influyeron en decisiones de producto

La multa que ahora ha impuesto la Comisión Europea se refiere a las conversaciones entre distintos fabricantes de automóviles que tuvieron lugar hace alrededor de diez años. Desde el punto de vista del Grupo BMW, esas conversaciones tenían por objetivo crear una infraestructura para el llenado del AdBlue que fuera de fácil acceso para los clientes y que sirviera para un eficaz tratamiento de los gases de escape. Estas discusiones no influyeron en absoluto en las decisiones de producto de la compañía.

En un Pliego de Cargos publicado en abril de 2019 en relación con esta investigación, la Comisión Europea formuló acusaciones muy graves contra el Grupo BMW y otras compañías. Estas acusaciones se centraron principalmente en dos cuestiones clave. En primer lugar, la acusación de un supuesto desarrollo conjunto de un software para limitar la dosificación del AdBlue. En segundo lugar, la acusación de retrasar y/o impedir el desarrollo y la puesta en marcha de un filtro de partículas para los motores de gasolina de inyección directa. En respuesta a las gravísimas acusaciones

formuladas en ese momento, la empresa provisionó en abril de 2019 alrededor de 1.400 millones de euros para hacer frente a posibles riesgos. Sobre la base de las alegaciones realizadas por parte del Grupo BMW, la Comisión Europea revisó y retiró las citadas acusaciones relacionadas con el suministro de AdBlue y el filtro de partículas para los motores de gasolina. Como consecuencia de ello, el Grupo BMW decidió reevaluar el 20 de mayo de este año la provisión establecida para hacer frente a estos riesgos. Ello tuvo como resultado un efecto positivo en los beneficios económicos de alrededor de mil millones de euros.

La Comisión Europea se adentra en un territorio inexplorado en el derecho de la competencia

La Comisión Europea reconoce que el procedimiento ahora concluido tras el acuerdo alcanzado supone entrar en un territorio inexplorado en el derecho de la competencia. Los acuerdos sobre precios y ámbitos territoriales no han sido objeto de esta investigación. Sin embargo, la Comisión Europea aplicó las normas que generalmente son aplicadas a los cárteles “clásicos” para calcular la multa, realizando simplemente una pequeña reducción para reflejar la naturaleza única del caso.

A pesar de que la Comisión retiró la mayoría de sus cargos, este nuevo proceder ha tenido como resultado una multa de 372,8 millones de euros.

El Consejo de Administración de BMW AG ha aceptado el pago de la mencionada multa en el marco del acuerdo ahora alcanzado, que reconoce la excesiva transparencia facilitada por las partes en las conversaciones que tuvieron lugar en relación con el tamaño necesario de los depósitos de AdBlue, la autonomía que puede alcanzarse con ellos y el presunto consumo medio de AdBlue.

Desde el punto de vista del Grupo BMW, estas conversaciones tenían como objetivo crear una infraestructura de llenado de AdBlue que fuera de fácil acceso para los clientes, que sería construida por la industria petrolera. Una solución de llenado

comercializable era crucial para permitir el uso a gran escala del sistema SCR de alta eficiencia para el tratamiento de los gases de escape. Está claro que las conversaciones no se llevaron a cabo en secreto. Al contrario, los objetivos perseguidos con dichas conversaciones fueron comunicados abiertamente a la industria petrolera y dentro de las asociaciones VDA y ACEA. Así lo confirmó también la Comisión Europea.

Sin embargo, una transparencia excesiva, como la que se produjo durante las conversaciones entre los distintos fabricantes, también puede estar prohibida en virtud de las leyes de competencia, aunque esta transparencia no perjudicara en absoluto a los clientes.

El Grupo BMW adoptó su propia estrategia para el tratamiento de los gases de escape

Durante las conversaciones con la industria petrolera, quedó claro que la infraestructura de llenado de AdBlue, que se consideraba necesaria teniendo en cuenta las circunstancias de ese momento, no estaría operativa en un futuro cercano. Para evitar cualquier tipo de perjuicio que esto pudiese provocar a los clientes, el Grupo BMW diseñó sistemáticamente los tamaños de los depósitos y la autonomía de sus vehículos para que estuvieran muy por encima de las dimensiones acordadas en los grupos de trabajo. Con este objetivo, el Grupo BMW llegó a instalar complejos sistemas de dos depósitos en la mayoría de sus vehículos. La Comisión Europea lo reconoció explícitamente en su decisión.

La tecnología de tratamiento de gases de escape utilizada por el Grupo BMW era significativamente diferente a las soluciones de sus competidores desde el principio. El Grupo BMW adoptó su propia estrategia, utilizando una combinación de varios sistemas en sus vehículos diésel.

Esto incluía complementar los sistemas de control de emisiones SCR con un convertidor catalítico de almacenamiento de NOX. El resultado fue una excelente cifra de emisiones en condiciones reales de conducción y un menor consumo de AdBlue en comparación con los modelos de la competencia.

De hecho, con la implementación de sus tecnologías de control de emisiones, el Grupo BMW cumplía una vez más con su aspiración de ser líder en innovación y ocupar una posición destacada con respecto a sus competidores de todo el mundo en esta área.

El Grupo BMW en ningún momento contempló aplicar la solicitud de clemencia a las autoridades comunitarias

El Grupo BMW dejó claro desde el comienzo de este procedimiento que consideraba que las acusaciones formuladas en aquel momento eran exageradas e injustificadas. Por esta razón, a diferencia del resto de las compañías implicadas, la empresa no admitió desde el principio su culpabilidad ni realizó petición alguna de clemencia. En su lugar, después de realizar una cuidadosa preparación interna y un examen del fondo el asunto, se presentó un detallado y completo alegato ante la Comisión Europea. Como resultado, la Comisión Europea retiró la mayoría de sus acusaciones iniciales contra el Grupo BMW.

Un completo Sistema de Gestión de Cumplimiento Normativo (Compliance) garantiza una conducta responsable y legal

El Grupo BMW considera que una conducta responsable y legal es un elemento clave de sus valores empresariales y de sus principios rectores en todo el mundo. Para garantizarlo, el Grupo BMW cuenta con un completo Sistema de Gestión de Cumplimiento Normativo (Compliance), que además es actualizado de forma constante para reflejar los requisitos normativos más estrictos.

El Grupo BMW

Con sus cuatro marcas BMW, MINI, Rolls Royce y BMW Motorrad, el 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 del Grupo BMW incluye 31 sedes de producción y ensamblaje en 15 países y la empresa tiene una red de ventas global en más de 140 países.

En 2020, el Grupo BMW vendió más de 2,3 millones de vehículos de pasajeros y más de 169.000 motos en todo el mundo. Los beneficios antes de impuestos en el año fiscal 2020 fueron de aproximadamente 5,222 mil millones de euros con ingresos de aproximadamente 98,990 mil millones. A 31 de diciembre de 2020, el Grupo BMW tenía 120.726 empleados.

El éxito del Grupo BMW se ha basado siempre en planificación a largo plazo y acciones responsables. La compañía fija el rumbo hacia el futuro en una etapa temprana y consecuentemente la sostenibilidad y la gestión eficiente de los recursos son fundamentales para la dirección estrategia, desde la cadena de suministros, producción hasta el final del ciclo de uso de todos los productos.

www.bmw.es

Facebook: <http://www.facebook.com/BMW.Espana>

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

Instagram: <http://instagram.com/bmwespana>

Twitter Prensa: <http://twitter.com/BMWGroupPrensa>

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

Google+: <http://plus.google.com/+bmwespana>