

Presse-Information
05. April 2019

Stellungnahme zur laufenden Kartelluntersuchung der EU-Kommission

- BMW Group prüft Beschwerdepunkte der Kommission intensiv
- Gespräche in den Arbeitskreisen zielten auf Technologieneutralität und Umsetzbarkeit der gesetzlich geforderten Reduzierung von Abgasemissionen
- Zulässige Abstimmung von Industriepositionen zu regulatorischen Rahmenbedingungen darf nicht mit verbotenen Kartellabsprachen gleichgesetzt werden
- Abgas-Nachbehandlungssysteme der BMW Group unterscheiden sich von denen der Wettbewerber
- Keine Hinweise auf Absprachen bezüglich Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen

München. Die BMW Group hat am 05. April 2019 von der EU-Kommission eine sogenannte „Mitteilung der Beschwerdepunkte“ im Rahmen der laufenden Kartelluntersuchung erhalten. Die Mitteilung bezieht sich auf eine Untersuchung von Gesprächen deutscher Automobilhersteller vor einigen Jahren in Arbeitskreisen und enthält eine vorläufige wettbewerbsrechtliche Einschätzung durch die EU-Wettbewerbsbehörde.

Die BMW Group wird die Beschwerdepunkte sowie die von der EU-Kommission zur Verfügung gestellten Informationen prüfen und hierzu gegenüber der Behörde Stellung nehmen. Da es sich um ein laufendes Verfahren der EU-Kommission handelt, wird sich das Unternehmen zum jetzigen Zeitpunkt zum Inhalt der Beschwerdepunkte nicht äußern. Die Prüfung der Beschwerdepunkte und möglicher finanzieller Auswirkungen dauert an.

Die BMW Group sieht in diesem Verfahren den Versuch, die zulässige Abstimmung von Industriepositionen zu regulatorischen Rahmenbedingungen mit unerlaubten Kartellabsprachen gleichzusetzen.

Presse-Information

Datum 05. April 2019

Thema Stellungnahme zur laufenden Kartelluntersuchung der EU-Kommission

Seite 2

Keine Preis- oder Gebietsabsprachen zu Lasten von Kunden oder Lieferanten

Nach bisherigen Erkenntnissen untersucht die Kommission, ob deutsche Automobilhersteller in technischen Arbeitskreisen bei der Entwicklung und Einführung von Technologien zur Verringerung von Emissionen in wettbewerbsbeschränkender Weise zusammengearbeitet haben. Dieser Sachverhalt ist aus Sicht der BMW Group nicht mit Kartelluntersuchungen beispielsweise zu Gebiets- und Preisabsprachen zu vergleichen.

Im Kern ging es den beteiligten Ingenieuren aus den Entwicklungsabteilungen der Hersteller um die Verbesserung von Technologien zur Abgasnachbehandlung. Anders als Kartellabsprachen zielten diese Gespräche, die industrieweit bekannt waren und keine „Geheimabsprachen“ zum Gegenstand hatten, nicht auf die Schädigung von Kunden oder Lieferanten ab.

Optimierung der Tankstellen-Infrastruktur als Voraussetzung für kleinere und leichtere AdBlue-Tanks

Im Fokus des Verfahrens der EU-Kommission steht nach bisherigen Erkenntnissen der Vorwurf, dass sich die Hersteller über die Größe von AdBlue-Tanks bei SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen abgestimmt hätten. Das habe den Wettbewerb um die bestmögliche Abgasreinigung von Dieselfahrzeugen beschränkt.

Tatsache ist, dass die deutschen Automobilhersteller gemeinsam mit einem Automobilzulieferer die erste Generation eines SCR-Systems entwickelt haben. Die Zusammenarbeit bei der Entwicklung von SCR hat im Ergebnis zur schnellen Serienreife dieser effektiven Abgas-Nachbehandlungssysteme geführt.

Ein weiteres Ziel war der langfristige Aufbau einer kundenfreundlichen und flächendeckenden Nachfüllinfrastruktur für AdBlue als Voraussetzung für den Einbau kleinerer und leichter Tanks. Zu diesem Zweck haben die Hersteller gemeinsam mit Automobilverbänden Gespräche mit der Mineralölindustrie geführt.

Presse-Information

Datum 05. April 2019

Thema Stellungnahme zur laufenden Kartelluntersuchung der EU-Kommission

Seite 3

Tatsächlich stand die in den Arbeitskreisen diskutierte Einführung kleinerer AdBlue-Tanks immer unter der Bedingung einer adäquaten Tankinfrastruktur. Das hat der VDA beispielsweise bereits während der „Diesel Emissions Conference“ im Juni 2009 in Brüssel öffentlich erläutert. Weil sich jedoch abzeichnete, dass diese Infrastruktur nicht schnell genug zur Verfügung stehen würde, hat die BMW Group letztendlich größere AdBlue-Tanks verbaut. Eine verminderte Abgasreinigungswirkung aufgrund von Überlegungen zur Tankgrößen-Optimierung war für die BMW Group zu keiner Zeit eine Option.

Abgas-Nachbehandlungstechnologien bei der BMW Group unterscheiden sich von anderen Herstellern

Die bei der BMW Group eingesetzten Abgas-Nachbehandlungstechnologien unterscheiden sich deutlich von anderen Lösungen im Markt. Die BMW Group ist dabei von Anfang an ihren eigenen Weg gegangen und hat in ihren Diesel-Fahrzeugen eine Kombination mehrerer Abgasreinigungssysteme eingesetzt. Soweit die Abgasreinigung durch SCR-Systeme erfolgt, ist in diesen Fahrzeugen zusätzlich ein NOx-Speicher-Katalysator verbaut. Das führt zu einem auch im Wettbewerbsvergleich sehr guten Realemissionsverhalten. Die Kombination dieser zwei Systeme in Verbindung mit einer innermotorischen Abgasrückführung führt zudem dazu, dass der AdBlue-Verbrauch bei BMW Fahrzeugen im Wettbewerbsvergleich sehr niedrig ist.

Wettbewerb um beste Lösung als Triebfeder für Gespräche

Ein weiterer Vorwurf der EU-Kommission lautet nach bisherigen Erkenntnissen, dass sich die betroffenen Unternehmen darauf verständigt hätten, den Ottopartikelfilter (OPF) nicht oder nur verzögert einzuführen. Das habe den Wettbewerb um die bestmögliche Technologie zur Verminderung von Feinstaubpartikeln beschränkt. Dazu ist anzumerken, dass die Gespräche zwischen den Herstellern in unmittelbarem Zusammenhang mit den damaligen Überlegungen des Gesetzgebers zur erstmaligen Einführung eines Grenzwerts für die Anzahl von Feinstaubpartikeln standen. Ziel der Hersteller und ihrer Verbände war es, sich in die Diskussion über die Festlegung zukünftiger, technisch auch erfüllbarer Grenzwerte einzubringen. Das ist bei anstehenden Regulierungsvorhaben in allen Industrien üblich. Dabei verständigten sich die Hersteller zunächst untereinander

und dann über die Automobilverbände VDA und ACEA auf eine Industrieposition in Bezug auf das genannte Gesetzesvorhaben. Die Ergebnisse wurden in die von der Kommission geführten Konsultationsgespräche eingebracht.

Im Vordergrund stand dabei, für eine gesetzliche Regelung zu werben, die technologieneutral ist und nicht zwingend den Einbau eines OPF erforderte. Eine technische Wahlfreiheit zur Einhaltung der Grenzwerte – beispielsweise durch innermotorische Maßnahmen – sollte erhalten werden.

Hintergrund dieser Position war, dass der OPF aus damaliger Sicht zahlreiche Nachteile gegenüber innermotorischen Maßnahmen aufwies: Die OPF-Technologie war zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausgereift und mit Zusatzgewicht und damit CO₂-Nachteilen verbunden. Auch zeichneten sich damals negative Effekte auf die Leistungsfähigkeit des Motors ab. Ziel der angestrebten technischen Wahlfreiheit war in diesem Fall gerade ein möglichst offener und intensiver Wettbewerb um die beste Lösung.

Keine Hinweise auf Absprachen bezüglich Verwendung unzulässiger Abschaltvorrichtungen

Die BMW Group legt Wert auf die Feststellung, die die EU-Kommission bereits in ihrer Pressemitteilung vom 18. September 2018 bestätigt hatte: Die laufenden Untersuchungen betreffen allein mögliche Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht und nicht eine gezielte unzulässige Manipulation der Abgasreinigung. Letzterer Vorwurf steht bei der BMW Group nicht im Raum.

Grundsätzlich ist für die BMW Group verantwortungsvolles und rechtmäßiges Verhalten die Basis allen unternehmerischen Handelns. Um die Einhaltung von Rechtsvorschriften, darunter Vorschriften des Wettbewerbsrechts, sicherzustellen, hat die BMW Group ein umfassendes Compliance Management System etabliert.

Presse-Information

Datum

05. April 2019

Thema

Stellungnahme zur laufenden Kartelluntersuchung der EU-Kommission

Seite

5

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

Unternehmenskommunikation

Michael Rebstock, Unternehmenskommunikation
michael.rebstock@bmwgroup.com, Telefon: +49 89 382 20470

Mathias Schmidt, Leiter Unternehmens- und Kulturkommunikation,
Mathias.M.Schmidt@bmwgroup.com, Telefon: +49 89 382-24544

Internet: www.press.bmw.de
E-Mail: presse@bmwgroup.com

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad der weltweit führende Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern und Anbieter von Premium-Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen. Das BMW Group Produktionsnetzwerk umfasst 30 Produktions- und Montagestätten in 14 Ländern; das Unternehmen verfügt über ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Jahr 2018 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von mehr als 2.490.000 Automobilen und über 165.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern im Geschäftsjahr 2018 belief sich auf 9,815 Mrd. €, der Umsatz auf 97,480 Mrd. €. Zum 31. Dezember 2018 beschäftigte das Unternehmen weltweit 134.682 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Das Unternehmen hat ökologische und soziale Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, umfassende Produktverantwortung sowie ein klares Bekenntnis zur Schonung von Ressourcen fest in seiner Strategie verankert.

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>