

DE ØKONOMISKE OMKOSTNINGER VED KRÆNKELSE AF INTELLEKTUELLE EJENDOMSRETTIGHEDER I DÆK- OG BATTERISEKTOREN

Kvantificering af krænkelse i forbindelse med fremstilling af gummidæk og gummislanger - vulkanisering af dæk (NACE 22.11) og fremstilling af batterier og akkumulatorer (NACE 27.20)



DE ØKONOMISKE OMKOSTNINGER VED KRÆNKELSE AF INTELLEKTUELLE EJENDOMSRETTIGHEDER I DÆK- OG BATTERISEKTOREN

Projektgruppe

Nathan Wajsman, cheføkonom

Carolina Arias Burgos, økonom

Bidragssydere

Forfatterne vil gerne takke medlemmerne af Observationscentrets økonomi- og statistikarbejdsgruppe, der kom med nyttige kommentarer til rapporterne i denne serie og til de anvendte metoder. Desuden kom der oplysninger om markedet for dæk og batterier i EU fra kilder i sektoren.

Februar 2018

Indholdsfortegnelse

1.	FORORD	4
2.	RESUMÉ	6
	2.1 METODE OG DATA	6
	2.2 VIGTIGSTE RESULTATER	6
	2.3 IKKE-ØKONOMISKE VIRKNINGER AF FORFALSKEDE DÆK OG BATTERIER	10

1. FORORD

DE ØKONOMISKE OMKOSTNINGER VED KRÆNKELSE AF INTELLEKTUELLE EJENDOMSRETTIGHEDER I DÆK- OG BATTERISEKTOREN

Det Europæiske Observationscenter for Krænkelser af Intellektuelle Ejendomsrettigheder (Observationscentret) blev oprettet for at forbedre forståelsen for den rolle, som den intellektuelle ejendomsret (IP) spiller, og de negative konsekvenser af krænkelser af intellektuelle ejendomsrettigheder (IPR-krænkelser). Det blev i 2012 ved forordning (EU) nr. 386/2012 overført fra Kommissionen til EUIPO.

I en undersøgelse, som blev foretaget i samarbejde med Den Europæiske Patentmyndighed¹, skønnede EUIPO, der handlede via Observationscentret, at ca. 42 % af den samlede økonomiske aktivitet og 28 % af al beskæftigelse i EU direkte genereres af IPR-intensive erhvervssektorer, idet yderligere 10 % af arbejdspladserne i EU er en følge af IPR-intensive erhvervssektorerers indkøb af varer og tjenesteydelser fra andre erhvervssektorer.

I en anden undersøgelse² sammenlignede man de økonomiske resultater i europæiske virksomheder, der ejer intellektuelle ejendomsrettigheder, med dem, der ikke gør det, og resultatet var, at IPR-indehavernes indtægter pr. medarbejder gennemsnitlig er 28 % højere end for ikke-IPR-indehavere, idet der var en særlig stor virkning for små og mellemstore virksomheder (SMV'er). Selv om kun 9 % af SMV'er ejer registrerede intellektuelle ejendomsrettigheder, har de, der gør, næsten 32 % større omsætning pr. medarbejder end dem, der ikke gør.

De europæiske borgeres opfattelse af og adfærd vedrørende intellektuel ejendomsret samt varemærkeforfalskning og piratkopiering³ blev også vurderet som led i en undersøgelse på EU-plan. Denne undersøgelse viste, at borgerne, selv om de i princippet anerkender værdien af intellektuel ejendomsret, også har tendens til på personligt plan i visse tilfælde at retfærdiggøre krænkelser.

Observationscentret forsøger at give et komplet billede ved at vurdere den økonomiske virkning af varemærkeforfalskning og piratkopiering.

Denne proces er en udfordring ud fra et metodemæssigt synspunkt, da man forsøger at kaste lys på et fænomen, som i sagens natur ikke direkte kan iagttages. For at bane vejen for at kunne kvantificere omfanget og virkningerne af IPR-krænkelser, sådan som det er fastlagt i mandatet, har

¹ EUIPO/EPO, *Industrier, der gør intensivt brug af intellektuelle ejendomsrettigheder, og økonomiske resultater i Den Europæiske Union: Analyserapport på industriniveau*, 2. udg., EUIPO, Alicante, 2016.

² OHIM, *Intellektuelle ejendomsrettigheder og virksomhedsresultater i Europa: En økonomisk analyse: Virksomhedsanalyserapport*, OHIM, Alicante, 2015.

³ EUIPO, *Europas borgere og intellektuelle ejendomsrettigheder: Holdninger, kendskab og adfærd*, 2. udg., EUIPO, Alicante, 2017.

Observationscentret udviklet en trinvis tilgang til at evaluere den negative virkning af varemærkeforfalskning og konsekvenserne for lovoverholdende virksomheder, regeringer og forbrugere og i sidste ende for samfundet som helhed.

Der er blevet udvalgt flere forskellige IPR-intensive erhvervssektorer, hvis produkter er kendt for eller menes at være genstand for varemærkeforfalskning. I tidligere undersøgelser har man undersøgt følgende sektorer: kosmetik og personlig pleje, beklædning, fodtøj og tilbehør, sportsvarer, legetøj og spil, smykker og ure, håndtasker og kufferter, indspillet musik, spiritus og vin, lægemidler, pesticider og smartphones.

EUIPO's og OECD's fælles rapport ⁴ om international handel med forfalskede varer viste den lange række af erhvervssektorer, der er berørt af varemærkeforfalskning, lige fra luksusvarer til almindelige forbrugsvarer, herunder varer, der kan udgøre en trussel mod forbrugernes sundhed og sikkerhed og mod miljøet. Reservedele til biler er blandt de varer, der angribes af falsknere, og omfatter enhver del og bilkomponent, såsom stempelringe, filtre, sikkerhedsseler, olier og smøremidler, batterier og dæk.

I denne 12. undersøgelse, der omfatter dæk og batterier, anvendes metoder, der ligner dem, som blev anvendt i tidligere sektorbaserede undersøgelser. Det fremgik af EUIPO/EPO's undersøgelse fra 2016 af bidraget fra IP, *IP Contribution study*, at begge erhvervssektorer gør intensivt brug af varemærker, patenter og design.

⁴ OECD/EUIPO (2016), Trade in Counterfeit and Pirated Goods. Mapping the Economic Impact, Paris, 2016.

2. RESUMÉ

DE ØKONOMISKE OMKOSTNINGER VED KRÆNKELSE AF INTELLEKTUELLE EJENDOMSRETTIGHEDER I DÆK- OG BATTERISEKTOREN

2.1 METODE OG DATA

De metoder, der er anvendt i denne undersøgelse (som i de andre undersøgelser i denne serie), kræver lange tidsserier af salgsdata for en homogen vare. Når det har været muligt, er der anvendt officielle data fra Eurostat, som definerer hver sektor på grundlag af NACE⁵-nomenklaturen. I forbindelse med reservedele til biler opfylder kun to NACE-undergrupper disse krav: dæk og batterier.

Udgangspunktet for denne analyse er værdien af dæk og batterier solgt i EU på basis af Eurostats erhvervsstrukturundersøgelse (SBS) og internationale handelsstatistikker. Det forventede salg af hver af de to varer genereres og sammenlignes med det faktiske salg i hver EU-medlemsstat. Forskellene mellem forventet og faktisk salg analyseres derefter ved hjælp af statistiske metoder. Disse forskelle kan til dels forklares med **samfundsøkonomiske faktorer**, som f.eks. BNP-vækst, valutakurser eller antallet af personbiler pr. 1 000 indbyggere. Desuden tages der højde for **faktorer vedrørende varemærkeforfalskning**, som f.eks. forbrugeradfærd⁶ som afspejlet i undersøgelse af opfattelsen af IP.

Metoderne er beskrevet i detaljer i afsnit 4.

2.2 VIGTIGSTE RESULTATER

Det skønnes, at **2,2 mia. EUR mistes årligt af den lovoverholdende sektor på grund af forfalskede dæk på markedet i EU, og 180 mio. EUR mistes årligt på grund af forfalskede batterier**, hvilket svarer til **henholdsvis 7,5 % og 1,8 % af sektorernes salg**.

De deraf følgende skøn over mistet salg på grund af varemærkeforfalskning i sektorerne for fremstilling af dæk og batterier for alle medlemsstater fremgår af tabel 1 i både relative og absolutte tal.

⁵ NACE (*Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne*) er den officielle nomenklatur for økonomiske aktiviteter, der anvendes af Eurostat, EU's statistiske kontor.

⁶ Resultaterne af undersøgelsen af opfattelsen af IP, *IP perception study*, som blev offentliggjort af EUIPO i november 2013, anvendes, f.eks. EU-borgeres tilbøjelighed til bevidst at købe varemærkeforfalskede varer.

Tabel 1. Mistet salg på grund af varemærkeforfalskning af dæk og batterier efter land (2010-2015)

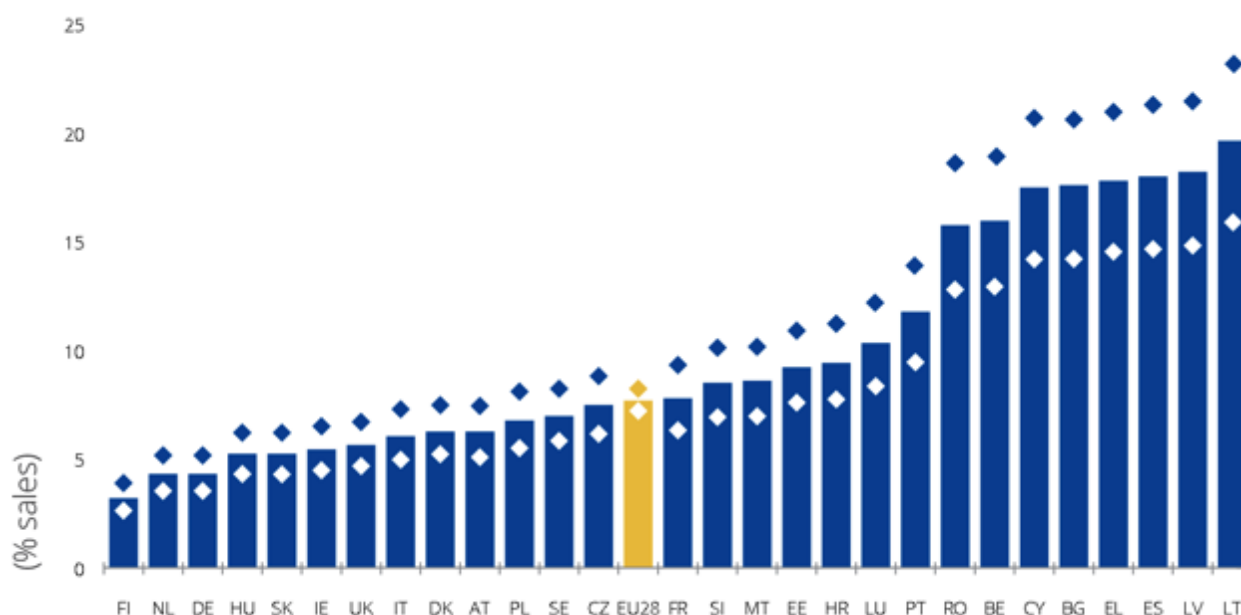
	DÆK		BATTERIER	
	Mistet salg (%)	Mistet salg (mio. EUR)	Mistet salg (%)	Mistet salg (mio. EUR)
ØSTRIG	6,1	30	1,6	3
BELGIEN	15,6	96	4,0	3
BULGARIEN	17,2	21	4,4	4
CYPERN	17,1	7	4,4	1
TJEKKIET	7,3	106	1,9	3
TYSKLAND	4,2	261	1,1	31
DANMARK	6,1	13	1,6	1
ESTLAND	9,0	4	2,3	Ikke oplyst
GRÆKENLAND	17,4	39	4,5	5
SPANIEN	17,6	445	4,6	32
FINLAND	3,1	17	0,8	1
FRANKRIG	7,6	411	2,0	27
KROATIEN	9,2	9	2,4	Ikke oplyst
UNGARN	5,1	16	1,3	7
IRLAND	5,3	11	1,4	1
ITALIEN	5,9	256	1,5	18
LITAUEN	19,2	15	5,0	1
LUXEMBOURG	10,1	2	2,6	Ikke oplyst
LETLAND	17,8	11	4,6	1
MALTA	8,4	1	2,2	0
NEDERLANDENE	4,2	12	1,1	3
POLEN	6,6	74	1,7	6
PORTUGAL	11,5	41	3,0	3
RUMÆNIEN	15,4	76	4,0	3
SVERIGE	6,8	45	1,8	10
SLOVENIEN	8,3	14	2,2	1
SLOVAKIET	5,1	14	1,3	1
DET FORENEDE	5,5	201	1,4	13

KONGERIGE				
EU-28	7,5	2 247	1,8	179

Det land, der er mindst berørt af varemærkeforfalskning af dæk og batterier i relative tal er Finland (henholdsvis 3,1 % og 0,8 %), mens Litauen er det mest berørte land (henholdsvis 19,2 % og 5 %). I absolutte tal er virkningen størst i Spanien med et mistet salg på grund af forfalskede dæk og batterier, der skønnes at være på 477 mio. EUR, efterfulgt af Frankrig med 438 mio. EUR, Tyskland (292 mio. EUR), Italien (274 mio. EUR) og Det Forenede Kongerige (214 mio. EUR). De fem største EU-medlemsstater står for 1,7 mia. EUR i mistet salg på grund af varemærkeforfalskning, dvs. 70 % af det samlede mistede salg i EU.

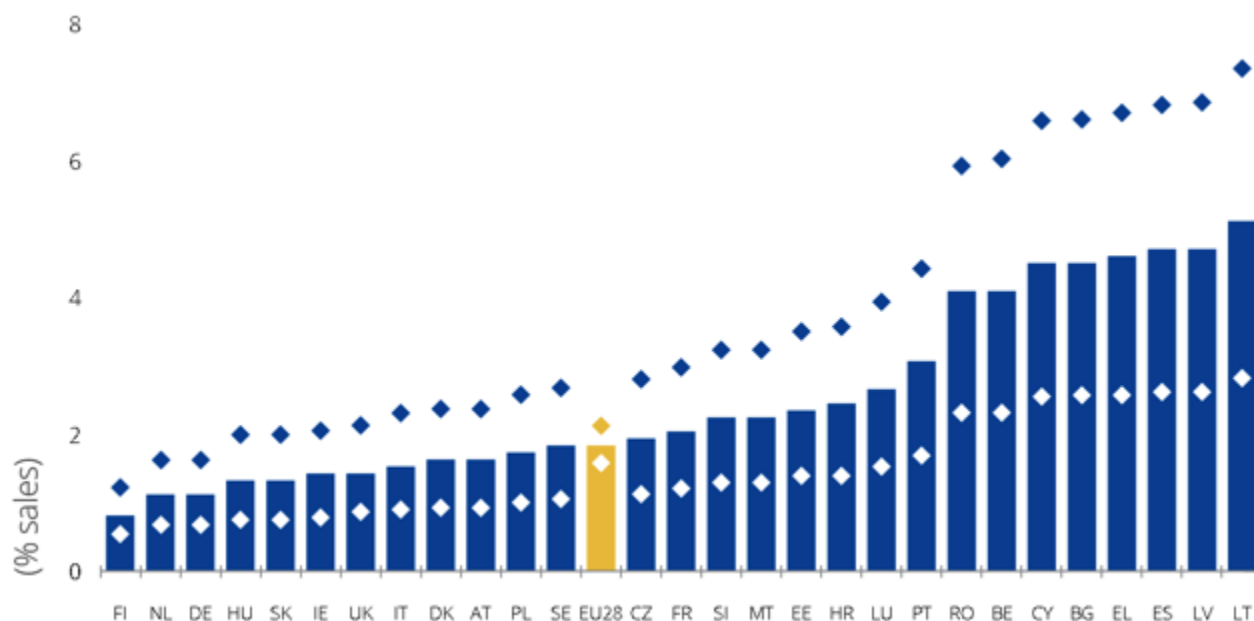
De deraf følgende skøn over mistet salg i relative tal på grund af varemærkeforfalskning af dæk og batterier efter land fremgår af figur 1 og 2. Søjlen viser virkningen af varemærkeforfalskning på salget i den lovlige sektor, udtrykt som procent af salget, mens romberne viser 95 %-konfidensintervallet for skønnet⁷.

Figur 1. Mistet salg på grund af varemærkeforfalskning af dæk efter land (2010-2015)



⁷ 95 %-konfidensintervallet er en statistisk beregning, som betyder, at der er 95 % sandsynlighed for, at det rigtige tal ligger mellem den øverste og nederste grænse for intervallet. For EU som helhed ligger den skønnede procentsats for mistet salg f.eks. på 7,5 % og med 95 % sandsynlighed for, at den rigtige procentsats ligger mellem 7 % og 8 %.

Figur 2. Mistet salg på grund af varemærkeforfalskning af batterier efter land (2010-2015)



Dette mistede salg svarer til et direkte beskæftigelsestab på 8 318 arbejdspladser⁸.

Hvis de afsmittende virkninger på andre erhvervssektorer tilføjes, og både de direkte og indirekte virkninger tages i betragtning, **forårsager varemærkeforfalskning i disse to sektorer et mistet salg for EU's økonomi på ca. 4,8 mia. EUR, hvilket igen medfører et beskæftigelsestab på 22 283 arbejdspladser.**

⁸ Disse tal tager ikke hensyn til virkningen af import, da de dermed forbundne beskæftigelsesmæssige virkninger i disse tilfælde optræder uden for EU. De omfatter heller ikke tab, som EU-producenter har lidt som følge af varemærkeforfalskning på ikke-EU-markeder. Det skønnede beskæftigelsestab i EU vedrører derfor varer, der produceres og forbruges inden for EU.

Hvis det endelig antages, at de ulovlige producenter ikke opgiver deres aktiviteter og de deraf følgende indtægter til myndighederne, **kan det samlede indtægtstab for staten (indkomstskatter, socialsikringsbidrag og selskabsskatter) derfor anslås at udgøre ca. 340 mio. EUR.**

2.3 IKKE-ØKONOMISKE VIRKNINGER AF FORFALSKEDE DÆK OG BATTERIER

I denne rapport fokuseres der på de økonomiske konsekvenser af forfalskede dæk og batterier. Der er imidlertid en række andre virkninger på områder som f.eks. sikkerhed og miljøskade.

Forfalskede dæk eller batterier synes ofte at være ægte, da det er meget vanskeligt at skelne lovlige fra falske ved en kontrol af deres ydre fremtoning. Forbrugere kan derfor utilsigtet købe varer, der er under standard og usikre, da test- og kvalitetsprocesser ofte er ikke-eksisterende i forbindelse med varemærkeforfalskede varer, hvorved bilister og trafikanter bringes i fare.

En undersøgelse af ulykker i forbindelse med brug af dæk⁹ viste, at en mønsterdybde på 1,6 mm eller mere reducerer sandsynligheden for ulykker på grund af ringe vejgreb på våde eller snefyldte veje med 84 %, og sandsynligheden for ulykker på grund af dækekspllosion reduceres med 86 %, sammenlignet med dæk med en mønsterdybde på under 1,6 mm. Test udført af industrien viste, at falske dæk med en mønsterdybde på 1,4 mm og regummierede dæk (forfalsket til at se nye ud, selv om der faktisk er tale om ældre dæk med meget lidt eller intet tilbage af den oprindelige slidbane) resulterer i klare sikkerhedsrisici for brugerne.

Producenter af bilbatterier skal følge strenge specifikationer for at opfylde forbrugernes forventninger til ydeevne og sikkerhed. Produkterne er udformet til at forhindre elektrolytudslib (som er potentielt skadeligt for ikke blot kredsløbet i udstyr, men også kropsvæv). Desuden frigiver en engangsventil i pakningen på batteriet et internt pres, der kan opstå i batteriet ved forkert brug, for at forhindre en eksplosion. Disse sikkerhedsfunktioner findes undertiden ikke i forfalskede batterier, hvorved brugeren bringes i fare.

Foruden aspektet med hensyn til brugersikkerhed kan forfalskede dæk og batterier også forårsage skade på miljøet, da de materialer, der anvendes til at fremstille forfalskede dele, i givet fald ikke opfylder sikkerhedsstandarder og ikke altid er i overensstemmelse med miljøbeskyttelsesstandarder og EU's handlingsplan for den cirkulære økonomi¹⁰, som omfatter foranstaltninger lige fra produktion til affaldsforvaltning, herunder genanvendelse og genudnyttelse.

⁹ CHOI, E-H., *Tire-Related Factors in the Pre-Crash Phase* (Report No DOT HS 811 617), National Highway Traffic Safety Administration, Washington DC, 2012.

¹⁰ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_da

Dæk er et eksempel på en vare, hvor den cirkulære økonomi begynder i udformningsfasen, omfatter anvendelse, indsamling af brugte varer og fortsætter med genudnyttelse og genanvendelse. European Tyre & Rubber Manufacturers' Association (ETRMA) rapporterer ¹¹ om en behandlingsprocent på 96 for dæk (f.eks. genudnyttelse af materialer eller andre former for genanvendelse).

Mange af batterikomponenterne kan også genanvendes, hvorved det undgås, at farlige stoffer udledes i miljøet, og der samtidig tilvejebringes værdifulde materialer. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF af 6. september 2006 om batterier og akkumulatører og udtjente batterier og akkumulatører (batteridirektivet) ¹² forbyder markedsføring af batterier, der indeholder en række farlige stoffer, og fastsætter mål for indsamling og genvinding og gør producenter ansvarlige for affaldshåndteringen af batterier. Det vides ikke, i hvilket omfang producenter af forfalskede batterier overholder disse bestemmelser.

Selv om kvantificeringen af de ikke-økonomiske virkninger, der er angivet i dette underafsnit, ligger uden for rammerne af denne rapport, er de helt klart af væsentlig samfundsmæssig betydning og skal have sin mening, når man gør sig overvejelser om fænomenet forfalskede dæk og batterier.

¹¹ <http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/elt-report-v9a---final.pdf>

¹² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006L0066-20131230&rid=1>, EUT L 266 af 26.9.2006, s. 1.



DE ØKONOMISKE OMKOSTNINGER VED KRÆNKELSE AF INTELLEKTUELLE EJENDOMSRETTIGHEDER I DÆK- OG BATTERISEKTOREN



© Den Europæiske Unions Kontor for Intellectuel
Ejendomsret, 2018
Gengivelse er tilladt med kildeangivelse.

Avenida de Europa 4.
E03008 Alicante – Spanien

www.euipo.europa.eu

Februar 2018