

EL COSTE ECONÓMICO DE LA VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL EN LOS SECTORES DE LOS NEUMÁTICOS Y LAS BATERÍAS

Cuantificación de la vulneración en la Fabricación de neumáticos y cámaras de caucho; reconstrucción y recauchutado de neumáticos (NACE 22.11) y en la Fabricación de pilas y acumuladores eléctricos (NACE 27.20)



EL COSTE ECONÓMICO DE LA VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL EN LOS SECTORES DE LOS NEUMÁTICOS Y LAS BATERÍAS

Equipo del proyecto

Nathan Wajsman, economista jefe
Carolina Arias Burgos, economista

Agradecimientos

Los autores desean dar las gracias a los miembros del grupo de trabajo de Economía y Estadística del Observatorio, quienes aportaron comentarios de gran utilidad sobre los informes de esta serie y sobre la metodología empleada. Además, fuentes del sector proporcionaron información sobre el mercado de los neumáticos y las baterías en la UE.

Febrero de 2018

Índice

1.	PRÓLOGO	4
2.	RESUMEN EJECUTIVO	6
	2.1 METODOLOGÍA Y DATOS	6
	2.2 CONCLUSIONES PRINCIPALES	6
	2.3 IMPACTOS NO ECONÓMICOS DE LOS NEUMÁTICOS Y LAS BATERÍAS FALSIFICADOS	10

1. PRÓLOGO

EL COSTE ECONÓMICO DE LA VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL EN LOS SECTORES DE LOS NEUMÁTICOS Y LAS BATERÍAS

El Observatorio Europeo de las Vulneraciones de los Derechos de Propiedad Intelectual (el Observatorio) se creó con el fin de avanzar en la comprensión del papel que desempeña la propiedad intelectual (PI) y de las consecuencias negativas que acarrearán las vulneraciones de los derechos de propiedad intelectual (DPI). Se transfirió de la Comisión a la EUIPO en 2012 en virtud del Reglamento (UE) n.º 386/2012.

En un estudio realizado con la Oficina Europea de Patentes¹, la EUIPO, actuando a través del Observatorio, estimó que, aproximadamente, el 42 % de la actividad económica total y el 28 % de la totalidad del empleo en la UE están directamente generados por sectores intensivos en DPI, y otro 10 % del empleo en la UE se deriva de adquisiciones de productos y servicios que los sectores intensivos en DPI realizan a otros sectores.

En otro estudio² se comparó el rendimiento económico de las empresas europeas que poseen DPI con el de aquellas que carecen de tales derechos, y se observó que los ingresos de los titulares de DPI por empleado superan, en promedio, en un 28 % a los de los no titulares, con un efecto particularmente acusado en el caso de las pequeñas y medianas empresas (pymes). Aunque solo el 9 % de las pymes son titulares de DPI registrados, dichas empresas obtienen unos ingresos por empleado que superan casi en un 32 % a los de aquellas que no poseen tales derechos.

También se evaluaron las percepciones y conductas de los ciudadanos europeos respecto a la propiedad intelectual y a la falsificación y la piratería³ en una encuesta realizada en la UE. Los resultados pusieron de manifiesto que, aunque los ciudadanos reconocen en principio el valor de la PI, tienden no obstante a justificar las vulneraciones a título individual en determinados casos.

El Observatorio tiene intención de completar el cuadro de la situación existente mediante la evaluación de las repercusiones económicas de la falsificación y la piratería.

Este ejercicio supone todo un reto desde el punto de vista metodológico, ya que trata de arrojar luz sobre un fenómeno que, por su propia naturaleza, no resulta directamente observable. Con el fin de

¹ EUIPO/EPO, *Los sectores intensivos en derechos de propiedad intelectual y el rendimiento económico en la UE: informe analítico a escala sectorial*, 2.ª ed., EUIPO, Alicante, 2016.

² OAMI, *Los derechos de propiedad intelectual y el rendimiento empresarial en Europa: un análisis económico: informe analítico a escala sectorial*, OAMI, Alicante, 2015.

³ EUIPO, *Los ciudadanos europeos y la propiedad intelectual: percepción, concienciación y conducta*, 2.ª ed., EUIPO, Alicante, 2017.

allanar el camino hacia la cuantificación del alcance, la magnitud y las repercusiones de la vulneración de los DPI, tal como se refiere en su mandato, el Observatorio ha desarrollado un enfoque gradual para evaluar las repercusiones negativas de la falsificación y sus consecuencias para las empresas legítimas, las administraciones, los consumidores y, en última instancia, la sociedad en su conjunto.

Se seleccionaron varios sectores intensivos en derechos de propiedad intelectual cuyos productos se sabe o se cree que son objeto de falsificaciones. En estudios previos se han examinado los siguientes sectores: cosméticos y artículos para el cuidado personal; vestido, calzado y accesorios; artículos deportivos; juguetes y juegos; joyería y relojería, bolsos de mano y maletas; industria discográfica; bebidas alcohólicas y vinos; productos farmacéuticos; pesticidas y teléfonos inteligentes.

El informe conjunto de la EUIPO y la OCDE ⁴ sobre la comercialización a escala mundial de productos falsificados reveló el gran alcance de los sectores afectados por la falsificación, que van desde los artículos de lujo hasta los productos de uso diario, incluidos aquellos que pueden suponer una amenaza para la salud y la seguridad de los consumidores y para el medio ambiente. Entre esos productos objeto de falsificaciones se encuentran las piezas de repuesto para automóviles, incluida cualquier pieza o componente de automóviles, como los aros de pistón, filtros, cinturones de seguridad, aceites y lubricantes, baterías y neumáticos.

Este duodécimo estudio, que abarca los neumáticos y las baterías, utiliza una metodología similar a la que se aplicó en los estudios sectoriales anteriores. El estudio *Contribución de la PI* de la EUIPO y la OEP, de 2016, reveló que ambos sectores hacen un uso intensivo de las marcas, patentes, y dibujos y modelos.

⁴ EUIPO/OCDE, Comercio de productos falsificados y pirateados: impacto económico a escala mundial, OECD Publishing, París, 2016.

2. RESUMEN EJECUTIVO

EL COSTE ECONÓMICO DE LA VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL EN LOS SECTORES DE LOS NEUMÁTICOS Y LAS BATERÍAS

2.1 METODOLOGÍA Y DATOS

La metodología aplicada en este estudio (como en otros estudios de esta serie) requiere una serie temporal larga de datos de ventas de un producto homogéneo. En la medida de lo posible, se emplean datos oficiales de Eurostat, definiendo cada sector según la clasificación de la NACE ⁵. Respecto a las piezas de repuesto de automóviles, solo dos clases de la NACE cumplen esos requisitos: los neumáticos y las baterías.

El punto de partida de este análisis es el valor de los neumáticos y las baterías vendidos en la UE según la Estadística estructural de empresas (SBS) de Eurostat y las estadísticas del comercio internacional. Las ventas previstas de cada uno de los dos productos se generan y comparan con las ventas efectivas en cada Estado miembro de la UE. A continuación, se analizan las diferencias entre las ventas previstas y las ventas reales utilizando métodos estadísticos. Estas diferencias pueden explicarse, en parte por **factores socio-económicos**, como el crecimiento del PIB, los tipos de cambio o el número de automóviles por cada 1 000 habitantes. Además, también se consideran **factores relacionados con las falsificaciones**, como el comportamiento de los consumidores ⁶, tal y como se refleja en el estudio sobre la percepción de la PI.

Esta metodología se describe con detalle en el apartado 4.

2.2 CONCLUSIONES PRINCIPALES

Se estima **una pérdida anual de 2 200 millones EUR en la industria legítima debido a la presencia de neumáticos falsificados en el mercado de la UE y una pérdida anual de 180 millones EUR debido a baterías falsificadas, correspondientes al 7,5 % y al 1,8 % de las ventas de los sectores, respectivamente.**

⁵ La NACE (*Nomenclatura estadística de las Actividades económicas en la Comunidad Europea*) es la clasificación oficial de la actividad económica utilizada por Eurostat, la oficina de estadística de la UE.

⁶ Se utilizan los resultados del estudio sobre la percepción de la PI, publicado por la EUIPO en noviembre de 2013, tales como la propensión de los ciudadanos de la UE a adquirir, de manera deliberada, productos falsificados.

En la tabla 1 se muestran las estimaciones de la pérdida de ventas debida a la falsificación en los sectores de la fabricación los neumáticos y baterías en todos los Estados miembros, en términos tanto absolutos como relativos.

Tabla 1. Pérdida de ventas debida a la falsificación de neumáticos y baterías en los Estados miembros de la UE (2010-2015)

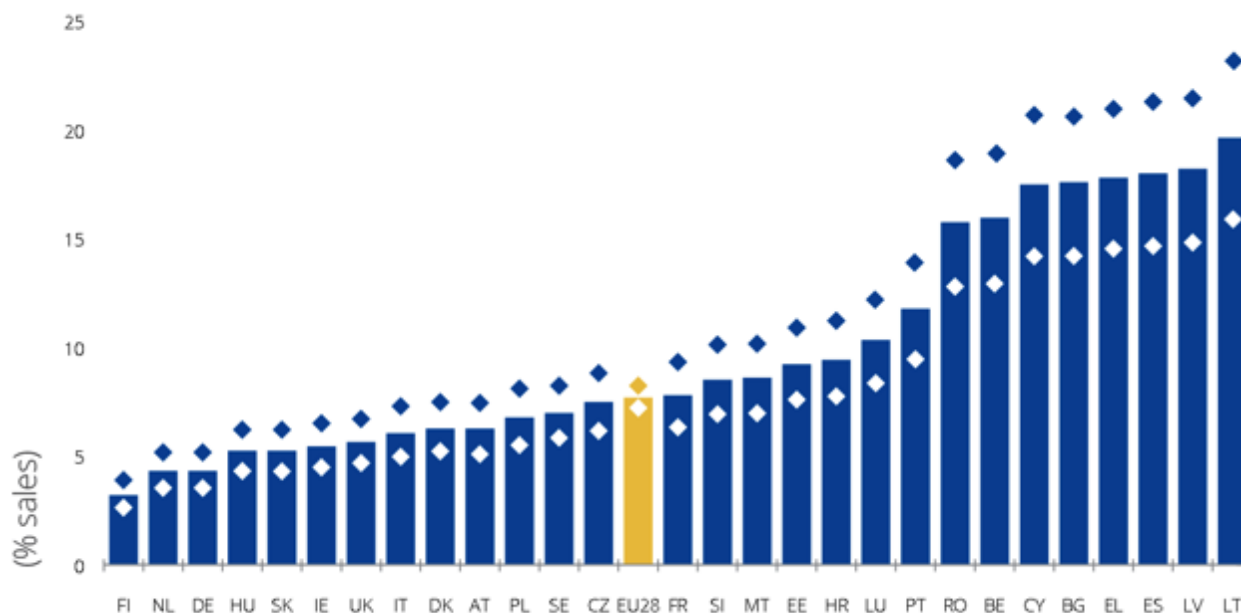
	NEUMÁTICOS		BATERÍAS	
	Pérdida de ventas (%)	Pérdida de ventas (millones EUR)	Pérdida de ventas (%)	Pérdida de ventas (millones EUR)
AUSTRIA	6,1	30	1,6	3
BÉLGICA	15,6	96	4,0	3
BULGARIA	17,2	21	4,4	4
CHIPRE	17,1	7	4,4	1
REPÚBLICA CHECA	7,3	106	1,9	3
ALEMANIA	4,2	261	1,1	31
DINAMARCA	6,1	13	1,6	1
ESTONIA	9,0	4	2,3	N/D
GRECIA	17,4	39	4,5	5
ESPAÑA	17,6	445	4,6	32
FINLANDIA	3,1	17	0,8	1
FRANCIA	7,6	411	2,0	27
CROACIA	9,2	9	2,4	N/D
HUNGRÍA	5,1	16	1,3	7
IRLANDA	5,3	11	1,4	1
ITALIA	5,9	256	1,5	18
LITUANIA	19,2	15	5,0	1
LUXEMBURGO	10,1	2	2,6	N/D
LETONIA	17,8	11	4,6	1
MALTA	8,4	1	2,2	0
PAÍSES BAJOS	4,2	12	1,1	3
POLONIA	6,6	74	1,7	6
PORTUGAL	11,5	41	3,0	3
RUMANÍA	15,4	76	4,0	3

SUECIA	6,8	45	1,8	10
ESLOVENIA	8,3	14	2,2	1
ESLOVAQUIA	5,1	14	1,3	1
REINO UNIDO	5,5	201	1,4	13
UE-28	7,5	2 247	1,8	179

En términos relativos, el país menos afectado por la falsificación de neumáticos y baterías es Finlandia (3,1 % y 0,8 %, respectivamente), mientras que Lituania es el más afectado (19,2 % y 5 %, respectivamente). En términos absolutos, el impacto es mayor en España, con una pérdida de ventas debido a la falsificación de neumáticos y baterías estimada en 477 millones EUR, seguida por Francia, con 438 millones EUR, Alemania (292 millones EUR), Italia (274 millones EUR) y el Reino Unido (214 millones EUR). Los cinco mayores Estados miembros de la UE acumulan una pérdida de 1 700 millones EUR a causa de las falsificaciones, lo que supone casi el 70 % del total de la pérdida de ventas en la UE.

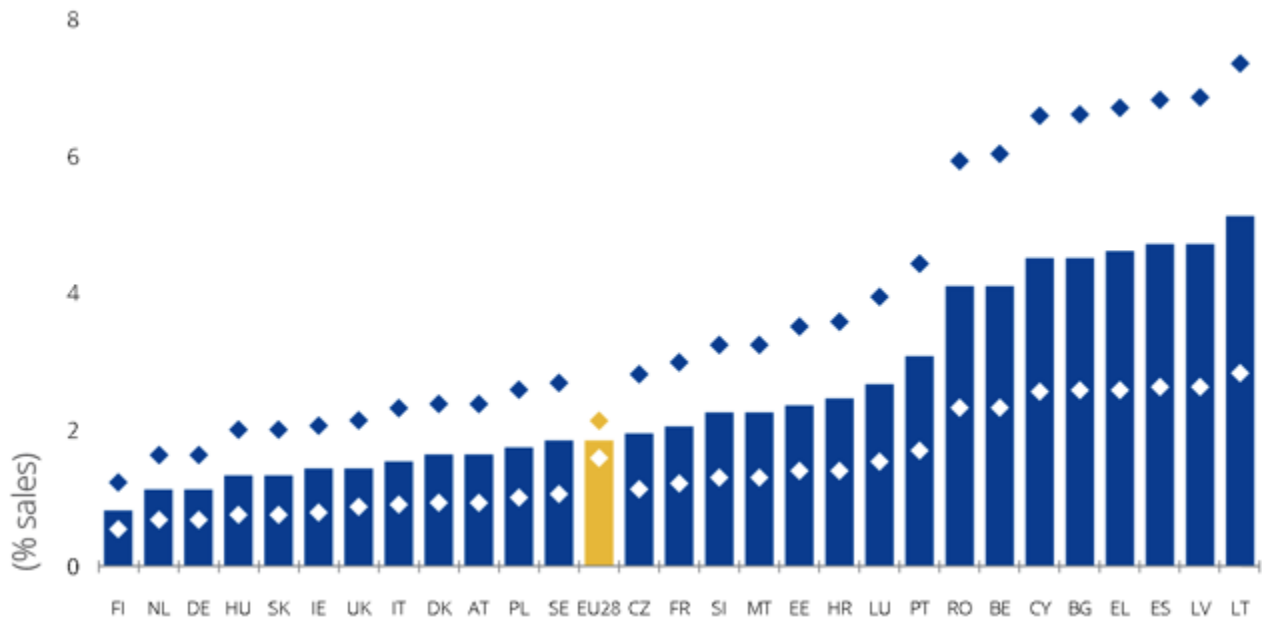
En las figuras 1 y 2 se exponen las estimaciones resultantes de la pérdida de ventas relativa debido a la falsificación de neumáticos y baterías por país. La barra indica las repercusiones de la falsificación en las ventas del sector legítimo, expresadas como porcentaje de las ventas, mientras que los rombos indican un intervalo de confianza del 95 % de tal estimación ⁷.

Figura 1. Pérdida de ventas debida a la falsificación de neumáticos por país (2010-2015)



⁷ El intervalo de confianza del 95 % significa que existe una probabilidad del 95 % de que la cifra real se encuentre entre los límites inferior y superior del intervalo. Por ejemplo, para el conjunto de la UE, el porcentaje estimado de pérdida de ventas es del 7,5 %, con una probabilidad del 95 % de que el porcentaje real se sitúe entre el 7 % y el 8 %.

Figura 2. Pérdida de ventas debida a la falsificación de baterías por país (2010-2015)



Estas ventas no materializadas se traducen en la pérdida directa de unos 8 318 puestos de trabajo ⁸.

Si añadimos los efectos en cadena en otros sectores, cuando se consideran los efectos directos e indirectos, la falsificación en estos dos sectores causa una pérdida de ventas a la economía de la UE de unos 4 800 millones EUR, lo que a su vez provoca la pérdida de unos 22 283 puestos de trabajo.

⁸ En estas cifras no se tiene en cuenta el efecto de las importaciones, ya que en tales casos las correspondientes repercusiones sobre el empleo se producen fuera de la UE. Tampoco se incluyen las pérdidas sufridas por los productores de la Unión como resultado de la falsificación en mercados ajenos a la UE. En consecuencia, las estimaciones de pérdidas de empleo en la UE hacen referencia a los productos fabricados y consumidos dentro de la UE.

Por último, asumiendo que los productores ilícitos no declaran sus actividades ni los ingresos resultantes ante las autoridades, **la pérdida total de los ingresos públicos (impuestos de los ingresos familiares, cotizaciones a la seguridad social e impuestos de sociedades) pueden, por tanto, estimarse en aproximadamente 340 millones EUR.**

2.3 IMPACTOS NO ECONÓMICOS DE LOS NEUMÁTICOS Y LAS BATERÍAS FALSIFICADOS

Este informe se centra en las consecuencias económicas de la falsificación de neumáticos y baterías. Sin embargo, se producen otros efectos en áreas como la seguridad y los daños al medio ambiente.

Normalmente, los neumáticos y baterías falsificados parecen auténticos, por lo que es muy difícil distinguir uno legítimo de uno falso por la mera apariencia externa. Por tanto, los consumidores pueden comprar productos deficientes e inseguros de manera involuntaria, ya que los procedimientos de prueba y de calidad suelen ser inexistentes en los productos falsificados, lo que supone un riesgo para los conductores y otros usuarios de la carretera.

Un estudio sobre las condiciones de accidentes relacionados con el uso de neumáticos⁹ reveló que los neumáticos con una profundidad del dibujo de 1,6 mm o más reducen la probabilidad de accidentes relacionados con el agarre en carreteras mojadas o nevadas en un 84 % y la probabilidad de accidentes por reventones de neumáticos en un 86 %, en comparación con neumáticos con menos de 1,6 mm de profundidad del dibujo. Las pruebas realizadas por el sector han revelado que los neumáticos falsos con 1,4 mm de profundidad del dibujo y los neumáticos reconstruidos (manipulados para que parezcan nuevos aunque en realidad sean neumáticos más antiguos con poco o ningún rastro del dibujo original) suponen riesgos reales para la seguridad de los usuarios.

Los fabricantes de baterías para automóviles deben seguir especificaciones estrictas que cumplan las expectativas de los consumidores en cuanto al rendimiento y a la seguridad. Los productos están diseñados para prevenir las fugas de electrolitos (que son potencialmente dañinas no solo para los circuitos de los aparatos, sino también para los tejidos corporales). Además, un conducto de ventilación de un solo uso, incorporado al sellado de la batería, libera la presión interna en caso de sobrecarga para evitar explosiones. En ocasiones, estas medidas de seguridad no están presentes en las baterías falsificadas, lo que supone un riesgo para el usuario.

⁹ CHOI, E-H., *Tire-Related Factors in the Pre-Crash Phase (Report No DOT HS 811 617)* (Factores relacionados con los neumáticos en la fase anterior a la colisión [informe n.º DOT HS 811 617]), National Highway Traffic Safety Administration, Washington DC, 2012 .

Además del aspecto de la seguridad para el usuario, los neumáticos y las baterías falsificados también pueden causar daños al medio ambiente, ya que los materiales empleados para fabricar las piezas falsificadas pueden no cumplir las normas de seguridad y no siempre cumplen las normas de protección medioambiental, ni siguen el plan de acción de la UE para la economía circular ¹⁰, que incluye medidas que van desde la gestión de la producción hasta la gestión de residuos, incluidos el reciclaje y la reutilización.

Los neumáticos son un ejemplo de producto en el que la economía circular comienza en la fase de diseño, se extiende al uso y a la recogida de productos usados, y continúa con la reutilización y el reciclaje. La Asociación Europea de Fabricantes de Caucho y Neumáticos (ETRMA) informa de la existencia de ¹¹ una tasa de tratamiento de neumáticos del 96 % (p. ej., cuando se reutilizan los materiales o cuando se realizan otros tipos de reciclaje).

Muchos de los componentes de las baterías también se pueden reciclar, de forma que se evita la liberación de sustancias peligrosas al medio ambiente y se proporcionan materiales valiosos. La Directiva 2006/66/EC del Parlamento Europeo y el Consejo, de 6 de septiembre de 2006, relativa a las baterías y acumuladores y a los residuos de baterías y acumuladores (Directiva sobre baterías) ¹² prohíbe la comercialización de baterías que contengan sustancias peligrosas y establece objetivos para la recogida y el reciclaje, de forma que delega la responsabilidad de su eliminación en los fabricantes. Se desconoce hasta qué punto los fabricantes de baterías falsificadas cumplen con estos reglamentos.

Aunque la cuantificación de los impactos no económicos esbozados en este subapartado escapa del alcance del presente informe, revisten claramente una notable importancia social, y han de tenerse en cuenta al considerar el fenómeno de la falsificación de los neumáticos y las baterías.

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

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

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



EL COSTE ECONÓMICO DE LA VULNERACIÓN DE LOS DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL EN LOS SECTORES DE LOS NEUMÁTICOS Y LAS BATERÍAS



Febrero de 2018

© Oficina de Propiedad Intelectual de la Unión Europea, 2018

Se autoriza la reproducción siempre y cuando se mencione la fuente.

Avenida de Europa, 4
E-03008 Alicante, España