

LE COÛT ÉCONOMIQUE DES ATTEINTES AUX DROITS DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DANS LES SECTEURS DES PNEUMATIQUES ET DES BATTERIES

Quantification des atteintes dans la fabrication et le rechapage de
pneumatiques (NACE 22.11) et dans la fabrication de piles et
d'accumulateurs électriques (NACE 27.20)



LE COÛT ÉCONOMIQUE DES ATTEINTES AUX DROITS DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DANS LES SECTEURS DES PNEUMATIQUES ET DES BATTERIES

Équipe de projet

Nathan Wajsman, économiste en chef

Carolina Arias Burgos, économiste

Remerciements

Les auteurs souhaitent adresser leurs remerciements aux membres du groupe de travail «Économie et statistiques» de l'Observatoire, qui ont fourni des commentaires utiles sur les rapports de cette série et sur la méthode employée. En outre, les membres du secteur industriel ont fourni des informations sur le marché des pneumatiques et des batteries dans l'UE.

Février 2018

Table des matières

1.	AVANT-PROPOS.....	4
2.	SYNTHÈSE	6
	2.1 MÉTHODE ET DONNÉES	6
	2.2 PRINCIPALES CONCLUSIONS.....	6
	2.3 INCIDENCES NON ÉCONOMIQUES DE LA CONTREFAÇON DE PNEUMATIQUES ET DE BATTERIES	11

1. AVANT-PROPOS

LE COÛT ÉCONOMIQUE DES ATTEINTES AUX DROITS DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DANS LES SECTEURS DES PNEUMATIQUES ET DES BATTERIES

L'Observatoire européen des atteintes aux droits de propriété intellectuelle (l'Observatoire) a été créé pour aider les citoyens à mieux comprendre le rôle de la propriété intellectuelle (PI) et les conséquences négatives des atteintes aux droits de propriété intellectuelle (DPI). Il a été transféré de la Commission à l'Office de l'Union européenne pour la propriété intellectuelle (EUIPO) en 2012 par le règlement (UE) n° 386/2012.

Dans une étude réalisée en collaboration avec l'Office européen des brevets¹, l'EUIPO, agissant par l'intermédiaire de l'Observatoire, a estimé qu'environ 42 % de l'activité économique totale et 28 % de l'ensemble des emplois dans l'UE sont directement générés par des secteurs à forte intensité de DPI, auxquels s'ajoutent 10 % d'emplois dans l'UE résultant d'achats de produits et de services d'autres secteurs par des secteurs qui font un usage intensif des DPI.

Une autre étude² a comparé les performances économiques des entreprises européennes qui détiennent des DPI avec celles qui n'en détiennent pas et a constaté que le revenu par salarié des titulaires de DPI est en moyenne 28 % plus élevé que celui des non-titulaires, ce qui a une incidence particulièrement importante pour les petites et moyennes entreprises (PME). Même si seulement 9 % des PME sont titulaires de DPI enregistrés, les salariés des entreprises qui détiennent des DPI perçoivent un revenu de près de 32 % supérieur à celui des salariés des entreprises qui n'en détiennent pas.

Les perceptions et comportements des citoyens européens concernant la PI ainsi que la contrefaçon et le piratage³ ont également fait l'objet d'une évaluation dans le cadre d'une enquête réalisée à l'échelle de l'UE. Cette étude a révélé que, bien que les citoyens reconnaissent en principe la valeur de la PI, ils ont aussi tendance, dans certains cas, à justifier les atteintes à titre individuel.

L'Observatoire s'efforce maintenant de compléter ce tableau en évaluant l'incidence économique de la contrefaçon et du piratage.

D'un point de vue méthodologique, la tâche est complexe étant donné qu'elle tente de mettre en lumière un phénomène qui, par nature, n'est pas directement perceptible. Afin de poser les jalons d'une

¹ EUIPO/OEB, *Les secteurs à forte intensité de droits de propriété intellectuelle et les résultats économiques dans l'UE: rapport d'analyse sectorielle*, deuxième édition, EUIPO, Alicante, 2016.

² OHMI, *Les droits de propriété intellectuelle et les performances des entreprises en Europe: une analyse économique: rapport d'analyse sectorielle*, OHMI, Alicante, 2015.

³ EUIPO, *Les citoyens européens et la propriété intellectuelle: perception, sensibilisation et comportement*, deuxième édition, EUIPO, Alicante, 2017.

quantification de la portée, de l'ampleur et de l'incidence des atteintes aux DPI, telles qu'identifiées dans son mandat, l'Observatoire a mis au point une approche progressive pour évaluer l'incidence négative de la contrefaçon et ses conséquences pour les entreprises légitimes, les gouvernements et les consommateurs et, enfin, la société dans son ensemble.

Plusieurs secteurs qui font un usage intensif des DPI, dont les produits font l'objet ou sont supposés faire l'objet de contrefaçon, ont été sélectionnés. Les études précédentes ont examiné les secteurs suivants: les produits cosmétiques et les produits de soin personnel; l'habillement, les chaussures et les accessoires; les articles de sport; les jouets et les jeux; les articles de bijouterie et d'horlogerie; les articles de maroquinerie et les articles de voyage; la musique enregistrée; les boissons alcoolisées et les vins; les produits pharmaceutiques; les pesticides; et les smartphones.

Le rapport conjoint de l'EUIPO et de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)⁴ sur le commerce mondial de produits contrefaits a révélé le large éventail de secteurs concernés par la contrefaçon, allant des articles de luxe aux produits de consommation courante, y compris des produits susceptibles de représenter une menace pour la santé et la sécurité des consommateurs et pour l'environnement. Les pièces détachées pour automobiles figurent parmi les produits ciblés par les contrefacteurs. Elles couvrent toutes les pièces et tous les composants automobiles, tels que les segments de pistons, les filtres, les ceintures de sécurité, les huiles et lubrifiants, les batteries et les pneumatiques.

Cette douzième étude, axée sur les pneumatiques et les batteries, applique une méthode similaire à celle adoptée dans les études sectorielles précédentes. L'*étude sur la contribution de la PI*, réalisée conjointement par l'EUIPO et l'OEB en 2016, a révélé que les deux secteurs se caractérisent par une utilisation intensive des marques, des brevets et des dessins ou modèles.

⁴ EUIPO/OCDE, Trade in counterfeit and pirated goods mapping the economic impact, Éditions OCDE, Paris, 2016.

2. SYNTHÈSE

LE COÛT ÉCONOMIQUE DES ATTEINTES AUX DROITS DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DANS LES SECTEURS DES PNEUMATIQUES ET DES BATTERIES

2.1 MÉTHODE ET DONNÉES

La méthode adoptée pour cette étude (à l'instar des autres études de cette série) nécessite une longue série chronologique de données se rapportant aux ventes d'un produit homogène. Les données officielles d'Eurostat ont été utilisées dans la mesure du possible, définissant chaque secteur sur la base de la classification NACE⁵. En ce qui concerne les pièces détachées pour automobiles, seules deux classes NACE respectent ces exigences: les pneumatiques et les piles.

Cette analyse repose sur la valeur des pneumatiques et des batteries vendus dans l'UE et se fonde sur les statistiques structurelles sur les entreprises (SSE) et les statistiques du commerce international d'Eurostat. Les prévisions de ventes des deux produits sont générées et comparées aux ventes effectives dans chaque État membre de l'UE. Les différences entre les prévisions des ventes et les ventes effectives sont ensuite analysées au moyen de méthodes statistiques. Ces différences peuvent partiellement s'expliquer par des **facteurs socio-économiques**, tels que la croissance du PIB, les taux de change ou le nombre de voitures particulières pour 1 000 habitants. En outre, il est tenu compte des **facteurs liés à la contrefaçon**, comme le comportement des consommateurs⁶ tel que reflété dans *l'étude sur la perception de la PI*.

Cette méthode est décrite en détail à la section 4.

2.2 PRINCIPALES CONCLUSIONS

D'après les estimations, **l'industrie légitime perd chaque année 2,2 milliards d'EUR du fait de la présence de pneumatiques contrefaits sur le marché de l'UE et 180 millions d'EUR en raison de la présence de batteries contrefaites, ce qui correspond respectivement à 7,5 % et 1,8 % des ventes de ces secteurs.**

⁵ La NACE (*Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne*) est la classification officielle des activités économiques utilisée par Eurostat, l'office statistique de l'UE.

⁶ Les résultats de *l'étude sur la perception de la PI*, publiée par l'EUIPO en novembre 2013, sont utilisés, comme la propension des citoyens de l'UE à acheter intentionnellement des produits de contrefaçon.

Les estimations des ventes perdues dues à la contrefaçon dans les secteurs de la fabrication de pneumatiques et de batteries qui en résultent pour tous les États membres sont indiquées dans le tableau 1 en chiffres relatifs et absolus.

Tableau 1: Ventes perdues en raison de la contrefaçon de pneumatiques et de batteries par pays (2010-2015)

	PNEUS		BATTERIES	
	Ventes perdues (%)	Ventes perdues (en millions d'EUR)	Ventes perdues (%)	Ventes perdues (en millions d'EUR)
AUTRICHE	6,1	30	1,6	3
BELGIQUE	15,6	96	4,0	3
BULGARIE	17,2	21	4,4	4
CHYPRE	17,1	7	4,4	1
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	7,3	106	1,9	3
ALLEMAGNE	4,2	261	1,1	31
DANEMARK	6,1	13	1,6	1
ESTONIE	9,0	4	2,3	S/O
GRÈCE	17,4	39	4,5	5
ESPAGNE	17,6	445	4,6	32
FINLANDE	3,1	17	0,8	1
FRANCE	7,6	411	2,0	27
CROATIE	9,2	9	2,4	S/O
HONGRIE	5,1	16	1,3	7
IRLANDE	5,3	11	1,4	1
ITALIE	5,9	256	1,5	18
LITUANIE	19,2	15	5,0	1
LUXEMBOURG	10,1	2	2,6	S/O
LETTONIE	17,8	11	4,6	1
MALTE	8,4	1	2,2	0
PAYS-BAS	4,2	12	1,1	3
POLOGNE	6,6	74	1,7	6
PORTUGAL	11,5	41	3,0	3

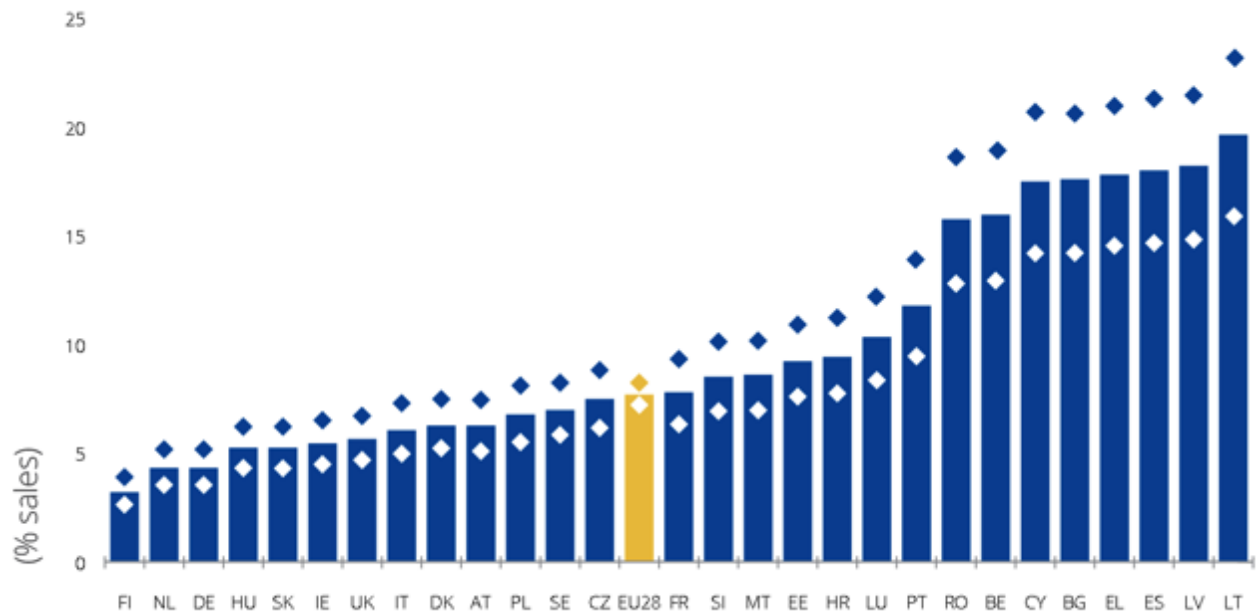
ROUMANIE	15,4	76	4,0	3
SUÈDE	6,8	45	1,8	10
SLOVÉNIE	8,3	14	2,2	1
SLOVAQUIE	5,1	14	1,3	1
ROYAUME-UNI	5,5	201	1,4	13
UE-28	7,5	2 247	1,8	179

Le pays le moins touché par la contrefaçon de pneumatiques et de batteries en chiffres relatifs est la Finlande (avec respectivement 3,1 % et 0,8 % de ventes perdues), tandis que la Lituanie se place en tête des pays concernés (avec respectivement 19,2 % et 5 % de ventes perdues). En chiffres absolus, c'est en Espagne que l'on constate l'incidence la plus marquée: les ventes perdues imputables aux pneumatiques et batteries contrefaits s'élèveraient à 477 millions d'EUR. Suivent ensuite la France (438 millions d'EUR), l'Allemagne (292 millions d'EUR), l'Italie (274 millions d'EUR) et le Royaume-Uni (214 millions d'EUR). Les cinq plus grands États membres de l'UE subissent une perte d'1,7 milliard d'EUR en raison de la contrefaçon, soit 70 % du total des ventes perdues dans l'UE.

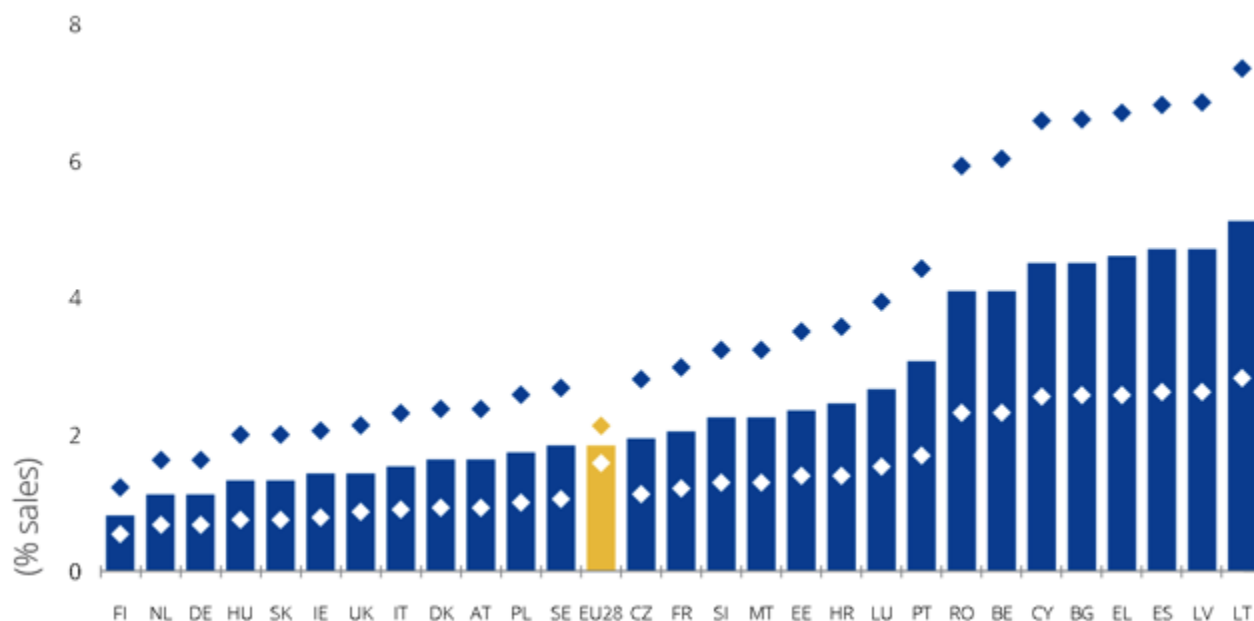
Les estimations des ventes perdues dues à la contrefaçon de pneumatiques et de batteries par pays sont indiquées dans les graphiques 1 et 2. Les barres du graphique indiquent l'incidence de la contrefaçon sur les ventes légitimes du secteur, exprimée en pourcentage des ventes, alors que les diamants indiquent l'intervalle de confiance de 95 % de cette estimation⁷.

⁷ L'intervalle de confiance de 95 % est un calcul statistique selon lequel il existe une probabilité de 95 % que le chiffre exact se situe entre les limites inférieure et supérieure de cet intervalle. Par exemple, pour l'UE dans son ensemble, le pourcentage estimé des ventes perdues s'élève à 7,5 %, avec 95 % de probabilité que le véritable pourcentage soit compris entre 7 % et 8 %.

Graphique 1. Ventes perdues en raison de la contrefaçon de pneumatiques par pays (2010-2015)



Graphique 2. Ventes perdues en raison de la contrefaçon de batteries par pays (2010-2015)



Ces ventes perdues se traduisent par la perte directe de 8 318 emplois⁸.

Si nous y ajoutons les répercussions sur d'autres secteurs, lorsque les effets directs et indirects sont pris en considération, **la contrefaçon dans ces deux secteurs est à l'origine d'environ 4,8 milliards d'EUR de pertes de ventes pour l'économie de l'UE, ce qui entraîne à son tour la perte de 22 283 emplois.**

⁸ Ces chiffres ne tiennent pas compte de l'effet des importations étant donné que, dans ces cas, les répercussions connexes sur l'emploi se produisent en dehors de l'UE. Il n'inclut pas non plus les pertes subies par les producteurs de l'UE en conséquence de la contrefaçon sur des marchés extérieurs à l'UE. Les pertes d'emplois estimées dans l'UE portent donc sur les biens produits et consommés à l'intérieur de l'Union.

Enfin, en partant du principe que les producteurs illégaux ne déclarent aux autorités ni leurs activités ni les recettes qui en découlent, **la perte totale de recettes publiques (impôts sur les revenus des ménages, cotisations de sécurité sociale et impôts sur les bénéfices des sociétés) peut donc être estimée à environ 340 millions d'EUR.**

2.3 INCIDENCES NON ÉCONOMIQUES DE LA CONTREFAÇON DE PNEUMATIQUES ET DE BATTERIES

Le présent rapport se concentre sur les conséquences économiques de la contrefaçon de pneumatiques et de batteries. Cependant, il existe un certain nombre d'autres incidences dans des domaines tels que la sécurité et les atteintes à l'environnement.

Les pneumatiques ou batteries de contrefaçon semblent souvent authentiques, étant donné qu'il est très difficile de distinguer un produit légitime d'un produit contrefait sur la base de son aspect extérieur. Les consommateurs peuvent donc involontairement acheter des produits non conformes aux normes ou peu sûrs, dans la mesure où les processus de test et les procédures de qualité sont souvent inexistantes en ce qui concerne les produits contrefaits, ce qui compromet la sécurité des conducteurs et des autres usagers de la route.

Une étude sur les conditions accidentelles liées à l'utilisation des pneumatiques⁹ a démontré que le fait de disposer de pneumatiques dont la profondeur des sculptures est égale ou supérieure à 1,6 mm réduit de 84 % la probabilité d'accident dû à une mauvaise adhérence aux routes mouillées ou enneigées et de 86 % la probabilité d'accident pour cause de crevaison. Les tests réalisés par le secteur ont démontré que les pneumatiques contrefaits avec une profondeur de sculptures de 1,4 mm et les pneumatiques retailés [trafiqués afin de paraître neufs, bien qu'il s'agisse en réalité de pneumatiques plus anciens dont les sculptures originales ont (presque) disparu] entraînent des risques manifestes pour les usagers.

Les fabricants de batteries automobiles doivent suivre un cahier des charges strict afin de satisfaire aux attentes des consommateurs en matière de performance et de sécurité. Les produits sont conçus pour éviter tout risque de fuite d'électrolyte (potentiellement dangereuse non seulement pour les circuits des dispositifs mais également pour les tissus organiques). Par ailleurs, un orifice à usage unique conçu dans le joint de la batterie permet un relâchement de la pression interne en cas d'utilisation abusive afin d'éviter tout risque d'explosion. Ces dispositifs de sécurité font parfois défaut dans les batteries contrefaites, ce qui compromet la sécurité des usagers.

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.

Outre la sécurité des usagers, les pneumatiques et batteries contrefaits peuvent également porter atteinte à l'environnement, les matériaux utilisés dans la fabrication de pièces contrefaites ne respectant pas toujours les normes de sécurité, les normes de protection de l'environnement et le plan d'action de l'UE en faveur de l'économie circulaire¹⁰, lequel inclut des mesures relatives à la production et à la gestion des déchets, notamment au recyclage et à la réutilisation.

Les pneumatiques constituent un exemple de produit pour lequel l'économie circulaire commence dès la phase de conception, s'étend avec l'utilisation et la collecte de produits usagés et se poursuit par la réutilisation et le recyclage. Selon l'ETRMA¹¹ («European Tyre & Rubber Manufacturers' Association» – Association européenne des fabricants de pneumatiques), 96 % des pneumatiques sont traités (réutilisation des matériaux, par exemple, ou autres types de recyclage).

Une grande partie des composants de batteries peuvent également être recyclés, ce qui limite le rejet de substances dangereuses dans l'environnement et constitue une source de matériaux de valeur. La directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs (directive relative aux piles)¹² interdit la mise sur le marché de piles contenant certaines substances dangereuses et fixe des objectifs en matière de collecte et de recyclage, attribuant la responsabilité de la gestion des déchets de piles aux producteurs. On ignore dans quelle mesure les producteurs de batteries contrefaites respectent ces dispositions réglementaires.

Alors que la quantification des incidences non économiques décrites dans cette sous-section n'entre pas dans le cadre du présent rapport, celles-ci revêtent manifestement une importance significative pour la société, et il convient de les garder à l'esprit lors de l'analyse du phénomène des pneumatiques et batteries contrefaits.

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

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

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



LE COÛT ÉCONOMIQUE DES ATTEINTES AUX DROITS DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DANS LES SECTEURS DES PNEUMATIQUES ET DES BATTERIES



Février 2018

© Office de l'Union européenne pour la propriété
intellectuelle, 2018
Reproduction autorisée, moyennant mention de la
source.

Avenida de Europa 4,
E-03008 Alicante – Espagne

www.euipo.europa.eu