

KOSZT EKONOMICZNY NARUSZEŃ PRAW WŁASNOŚCI INTELEKTUALNEJ W SEKTORZE OPON I BATERII

Określenie liczby naruszeń w obszarze produkcji opon i dętek z gumy;
bieżnikowania i regenerowania opon z gumy (NACE 22.11) oraz w
obszarze produkcji baterii i akumulatorów (NACE 27.20)



KOSZT EKONOMICZNY NARUSZEŃ PRAW WŁASNOŚCI INTELEKTUALNEJ W SEKTORZE OPON I BATERII

Zespół projektowy

Nathan Wajsman, główny ekonomista

Carolina Arias Burgos, ekonomistka

Podziękowania

Autorzy pragną podziękować członkom grupy roboczej obserwatorium ds. ekonomii i statystyki za cenne uwagi na temat raportów w niniejszej serii oraz zastosowanej metodologii. Ponadto informacje na temat rynku opon i baterii w UE pochodzą ze źródeł branżowych.

Luty 2018 r.

Spis treści

1.	PRZEDMOWA.....	4
2.	STRESZCZENIE	6
	2.1 METODYKA I DANE	6
	2.2 GŁÓWNE USTALENIA	6
	2.3 POZAGOSPODARCZE SKUTKI PODRABIANIA OPON I BATERII.....	11

1. PRZEDMOWA

KOSZT EKONOMICZNY NARUSZEŃ PRAW WŁASNOŚCI INTELKTUALNEJ W SEKTORZE OPON I BATERII

Europejskie obserwatorium do spraw naruszeń praw własności intelektualnej (obserwatorium) powstało w celu lepszego zrozumienia roli własności intelektualnej i negatywnych konsekwencji naruszeń praw własności intelektualnej (PWI). W 2012 r. rozporządzeniem (UE) nr 386/2012 Komisja przekazała zarządzanie obserwatorium EUIPO.

W badaniu przeprowadzonym we współpracy z Europejskim Urzędem Patentowym¹ urząd EUIPO, działając za pośrednictwem obserwatorium, oszacował, że ok. 42% ogółu działalności gospodarczej i 28% wszystkich miejsc pracy w UE generowanych jest bezpośrednio przez sektory intensywnie korzystające z PWI, a kolejne 10% miejsc pracy w UE powstaje w innych gałęziach gospodarki wskutek zakupu towarów i usług przez te sektory.

W innym badaniu² porównano wyniki ekonomiczne przedsiębiorstw europejskich posiadających prawa własności intelektualnej i przedsiębiorstw europejskich, które ich nie posiadają, i stwierdzono, że przychody na jednego pracownika są średnio o 28% wyższe w tej pierwszej grupie, a szczególnie istotne znaczenie ma to dla małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP). Choć zaledwie 9% MŚP posiada zarejestrowane PWI, podmioty zaliczające się do tej grupy mają przychody niemal 32% wyższe w przeliczeniu na pracownika w porównaniu z tymi, które nie posiadają takich praw.

W ogólnoeuropejskim badaniu oceniono również postrzeganie i zachowania obywateli europejskich w zakresie własności intelektualnej oraz zjawisk podrabiania i piractwa³. Wykazało ono, że obywatele uznają co do zasady wartość własności intelektualnej, ale zarazem są skłonni usprawiedliwiać jej naruszanie na poziomie indywidualnym w niektórych przypadkach.

Obserwatorium podjęło obecnie próbę dopełnienia obrazu sytuacji poprzez ocenę ekonomicznego wpływu zjawiska podrabiania i piractwa.

Jest to trudne zadanie z metodologicznego punktu widzenia, jako że polega na próbie rzucenia światła na zjawisko, które z natury rzeczy nie poddaje się bezpośredniej obserwacji. Aby utworzyć drogę

¹ EUIPO/EPO, „Branże intensywnie korzystające z praw własności intelektualnej a wyniki gospodarcze w Unii Europejskiej: sprawozdanie z analizy branżowej” (ang. *Intellectual property rights intensive industries and economic performance in the European Union: industry-level analysis report*), wydanie 2, EUIPO, Alicante, 2016 r.

² „Prawa własności intelektualnej i wyniki przedsiębiorstw w Europie: analiza ekonomiczna” (ang. *Intellectual Property Rights and firm performance in Europe: an economic analysis*), UHRW, Alicante, 2015 r.

³ EUIPO, „Obywatele europejscy a własność intelektualna: postrzeganie, świadomość i zachowania” (ang. *European citizens and intellectual property: perception, awareness and behaviour*), wydanie 2, EUIPO, Alicante, 2017 r.

ilościowemu ujęciu zakresu, skali i skutków naruszeń praw własności intelektualnej zgodnie z udzielonym upoważnieniem, obserwatorium opracowało metodologię stopniowej oceny negatywnego wpływu zjawiska podrabiania i jego skutków dla przestrzegających prawa przedsiębiorstw, rządów i konsumentów, a w ostatecznym rozrachunku całego społeczeństwa.

Wybrano kilka sektorów intensywnie korzystających z PWI, co do których wiadomo lub można przypuszczać, że padają ofiarą piractwa. Wcześniejsze badania dotyczyły następujących sektorów: kosmetyki i higiena osobista, odzież, obuwie i akcesoria, artykuły sportowe, zabawki i gry, biżuteria i zegarki, torebki i bagaż, nagrania muzyczne, napoje spirytusowe i wina, leki, pestycydy i smartfony.

Wspólne sprawozdanie EUIPO i OECD⁴ dotyczące światowego handlu produktami podrobionymi ujawniło szeroki zakres branż, na które wpływ wywiera podrabianie, począwszy od handlu artykułami luksusowymi, na produktach codziennego użytku kończąc, przy czym zjawisko to dotyczy również handlu produktami, które mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa konsumentów oraz dla środowiska naturalnego. Tego rodzaju podrabianymi produktami są na przykład zapasowe części samochodowe, w tym wszelkie części i komponenty samochodowe, takie jak pierścienie tłokowe, filtry, pasy bezpieczeństwa, oleje i smary, baterie i opony.

W tym dwunastym badaniu, dotyczącym opon i baterii, zastosowano metodykę podobną do tej przyjętej w poprzednich badaniach. Z badania EUIPO/EPO dotyczącego wpływu własności intelektualnej (2016 r.) wynika, że oba sektory intensywnie korzystają ze znaków towarowych, patentów i wzorów.

⁴ OECD/EUIPO, „Handel towarami podrobionymi i pirackimi: określenie skutków gospodarczych” (ang. *Trade in counterfeit and pirated goods mapping the economic impact*), OECD Publishing, Paryż, 2016 r.

2. STRESZCZENIE

KOSZT EKONOMICZNY NARUSZEŃ PRAW WŁASNOŚCI INTELKTUALNEJ W SEKTORZE OPON I BATERII

2.1 METODYKA I DANE

Metodyka zastosowana w tym badaniu (tak jak w pozostałych badaniach tej serii) wymaga szeregu danych dotyczących sprzedaży produktu jednorodnego, obejmujących długi okres. W miarę możliwości wykorzystano oficjalne dane Eurostatu, definiując oba sektory na podstawie klasyfikacji NACE⁵. W przypadku zapasowych części samochodowych tylko dwie klasy NACE spełniają te wymogi: sektor opon i sektor baterii.

W analizie tej jako punkt wyjścia przyjmuje się wartość opon i baterii sprzedanych w UE na podstawie statystyki strukturalnej dotyczącej przedsiębiorstw i międzynarodowej statystyki dotyczącej handlu. Przewidywana sprzedaż w przypadku obu produktów jest generowana i porównywana z faktyczną sprzedażą w każdym państwie członkowskim UE. Następnie za pomocą metod statystycznych przeprowadza się analizę różnic między przewidywaną a faktyczną sprzedażą. Tego rodzaju różnice częściowo można wytłumaczyć **czynnikami społeczno-ekonomicznymi**, takimi jak wzrost PKB, kursy walutowe lub liczba samochodów pasażerskich na 1000 mieszkańców. Ponadto uwzględnia się **czynniki związane z podrabianiem**, takie jak zachowanie konsumentów⁶ na podstawie badania sposobu postrzegania własności intelektualnej.

Metodykę wyjaśniono szczegółowo w sekcji 4.

2.2 GŁÓWNE USTALENIA

Szacuje się, że **przedsiębiorstwa działające zgodnie z prawem rocznie tracą 2,2 mld EUR w wyniku występowania na rynku UE podrobionych opon i 180 mln EUR w wyniku występowania podrobionych baterii, co stanowi odpowiednio 7,5% i 1,8% sprzedaży w tych sektorach.**

⁵ NACE (*Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne*) to oficjalna klasyfikacja działalności gospodarczej stosowana przez Eurostat – urząd statystyczny UE.

⁶ Wykorzystuje się wyniki badania sposobu postrzegania własności intelektualnej opublikowanego przez EUIPO w listopadzie 2013 r., takie jak skłonność obywateli UE do świadomego nabywania podrobionych towarów.

W tabeli 1 przedstawiono otrzymane szacunki sprzedaży utraconej na skutek podrabiania w sektorach produkcji opon i baterii (w wartościach bezwzględnych i w wartościach względnych) w odniesieniu do wszystkich państw członkowskich.

Tabela 1. Sprzedaż utracona wskutek podrabiania opon i baterii z podziałem na państwa (lata 2010–2015)

	OPONY		BATERIE	
	Utracona sprzedaż (%)	Utracona sprzedaż (miliony EUR)	Utracona sprzedaż (%)	Utracona sprzedaż (miliony EUR)
AUSTRIA	6,1	30	1,6	3
BELGIA	15,6	96	4,0	3
BUŁGARIA	17,2	21	4,4	4
CYPR	17,1	7	4,4	1
CZECHY	7,3	106	1,9	3
NIEMCY	4,2	261	1,1	31
DANIA	6,1	13	1,6	1
ESTONIA	9,0	4	2,3	brak danych
GRECJA	17,4	39	4,5	5
HISZPANIA	17,6	445	4,6	32
FINLANDIA	3,1	17	0,8	1
FRANCJA	7,6	411	2,0	27
CHORWACJA	9,2	9	2,4	brak danych
WĘGRY	5,1	16	1,3	7
IRLANDIA	5,3	11	1,4	1
WŁOCHY	5,9	256	1,5	18
LITWA	19,2	15	5,0	1
LUKSEMBURG	10,1	2	2,6	brak danych
ŁOTWA	17,8	11	4,6	1
MALTA	8,4	1	2,2	0
NIDERLANDY	4,2	12	1,1	3
POLSKA	6,6	74	1,7	6
PORTUGAL	11,5	41	3,0	3

RUMUNIA	15,4	76	4,0	3
SZWECJA	6,8	45	1,8	10
SŁOWENIA	8,3	14	2,2	1
SŁOWACJA	5,1	14	1,3	1
ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO	5,5	201	1,4	13
UE-28	7,5	2 247	1,8	179

Państwem, na które podrabianie opon i baterii ma najmniejszy wpływ w ujęciu względnym, jest Finlandia (odpowiednio 3,1% i 0,8%), natomiast największy tego rodzaju wpływ odnotowano w przypadku Litwy (odpowiednio 19,2% i 5%). W ujęciu bezwzględnym największy wpływ odnotowano w przypadku Hiszpanii, w przypadku której sprzedaż utraconą wskutek podrabiania opon i baterii szacuje się na 477 mln EUR, a następnie w przypadku Francji – 438 mln EUR, Niemiec (292 mln EUR), Włoch (274 mln EUR) i Zjednoczonego Królestwa (214 mln EUR). Strata poniesiona przez pięć największych państw członkowskich UE wskutek występowania zjawiska podrabiania towarów wynosi 1,7 mld EUR, czyli 70% całkowitej sprzedaży utraconej w UE.

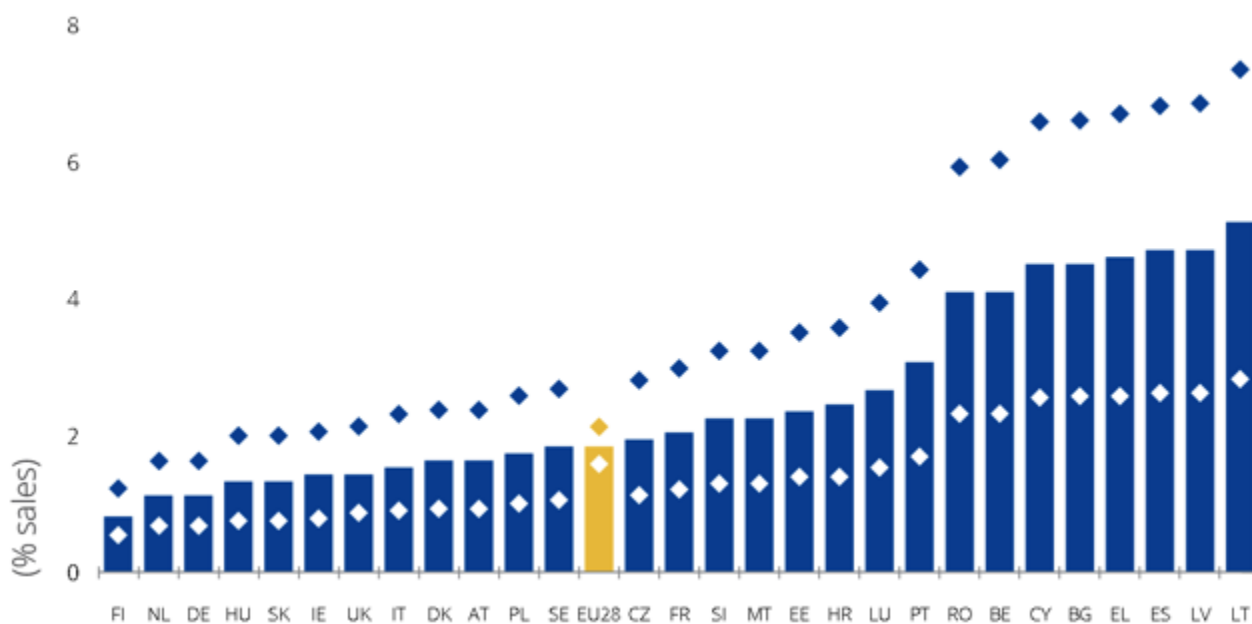
Na rysunkach 1 i 2 przedstawiono otrzymaną szacunkową sprzedaż utraconą wskutek podrabiania opon i baterii w ujęciu względnym. Słupki wskazują wpływ podrabiania towarów na sprzedaż w sektorze towarów legalnych, wyrażony jako procent wielkości sprzedaży, a romby – 95-procentowy przedział ufności dla tej estymacji⁷.

⁷ 95-procentowy przedział ufności jest wyliczeniem statystycznym, które oznacza, że prawdopodobieństwo, iż prawdziwa wartość mieści się między dolną i górną granicą tego przedziału, wynosi 95%. Dla przykładu, estymowany procent utraconej sprzedaży wynosi 7,5% dla całej UE i zachodzi 95-procentowe prawdopodobieństwo, że prawdziwy procent mieści się w przedziale od 7% do 8%.

Rysunek 1. Sprzedaż utracona wskutek podrabiania opon z podziałem na państwa (lata 2010–2015)



Rysunek 2. Sprzedaż utracona wskutek podrabiania baterii z podziałem na państwa (lata 2010–2015)



Ta utracona sprzedaż przekłada się bezpośrednio na spadek zatrudnienia o 8318 miejsc pracy⁸.

Jeżeli dodać efekt domina oddziałujący na inne sektory, z uwzględnieniem zarówno efektu bezpośredniego, jak i pośredniego, **podrabianie w tych dwóch sektorach powoduje ok. 4,8 mld EUR utraconej sprzedaży w gospodarce UE, co z kolei przyczynia się do utraty 22 283 miejsc pracy.**

⁸ Liczby te nie uwzględniają skutków przywozu, jako że w tych przypadkach powiązane konsekwencje dla zatrudnienia występują poza UE. Nie obejmują one także strat ponoszonych przez producentów UE w wyniku podrabiania towarów na rynkach pozaunijnych. Szacowane spadki zatrudnienia w UE odnoszą się zatem do towarów produkowanych i konsumowanych na terenie UE.

Co więcej, przyjmując, że nielegalni producenci nie zgłaszają władzom swojej działalności i czerpanych z niej zysków, **łącną stratę dochodów rządowych (podatków od dochodów gospodarstw domowych, składek na ubezpieczenia społeczne i podatków od osób prawnych) można oszacować w przybliżeniu na 340 mln EUR.**

2.3 POZAGOSPODARCZE SKUTKI PODRABIANIA OPON I BATERII

Niniejszy raport dotyczy w szczególności gospodarczych skutków zjawiska podrabiania opon i baterii. Odnotowuje się jednak szereg innego rodzaju skutków w obszarach takich jak bezpieczeństwo i szkody w środowisku.

Podrabiane opony lub baterie często wyglądają na oryginalne, ponieważ bardzo trudno jest odróżnić prawdziwy produkt od podrobionego na podstawie ich zewnętrznego wyglądu. W związku z tym konsumenci często nieumyślnie kupują produkty, które nie spełniają norm i nie są bezpieczne, ponieważ w przypadku produktów podrobionych często nie przeprowadza się testów i kontroli jakości, co stwarza zagrożenie dla kierowców i innych użytkowników dróg.

W badaniu warunków wypadków związanych z użyciem opon⁹ wykazano, że głębokość bieżnika wynosząca co najmniej 1,6 mm ogranicza ryzyko wypadku w związku z brakiem przyczepności na mokrej lub zaśnieżonej drodze o 84% oraz ryzyko wypadku w związku z rozerwaniem opony o 86% w porównaniu z oponami, których głębokość bieżnika wynosi mniej niż 1,6 mm. Testy przeprowadzone przez podmioty z branży wykazały, że korzystanie z podrabianych opon o głębokości bieżnika 1,4 mm oraz z bieżnikowanych opon (spreparowanych w taki sposób, by wyglądały na nowe, mimo że są starszymi oponami o całkowicie lub prawie całkowicie startym bieżniku) naraża użytkowników na oczywiste ryzyko.

Producenci akumulatorów samochodowych muszą przestrzegać rygorystycznych specyfikacji, aby spełnić oczekiwania konsumentów w zakresie wydajności i bezpieczeństwa. Produkty projektuje się w taki sposób, aby nie dopuścić do wycieku elektrolitu (który może mieć szkodliwy wpływ nie tylko na zespół obwodów elektrycznych urządzenia, ale również na tkanki ciała). Ponadto odpowietrzniki jednorazowego użytku wmontowane w uszczelkę akumulatora wyzwalają ciśnienie gromadzące się wewnątrz akumulatora w warunkach jego wzmożonej pracy, aby nie dopuścić do wybuchu. Opisane powyżej elementy bezpieczeństwa nie zawsze są montowane w podrabianych akumulatorach, narażając ich użytkownika na ryzyko.

⁹ CHOI, E-H., *Tire-Related Factors in Pre-Cash Phase* (sprawozdanie nr DOT HS 811 617), National Highway Traffic Safety Administration, Waszyngton (DC), 2012 r.

Poza kwestiami związanymi z bezpieczeństwem użytkownika, podrabiane opony i akumulatory mogą również szkodliwie wpływać na środowisko, ponieważ materiały wykorzystywane w procesie produkcji podrabianych części mogą nie spełniać obowiązujących norm bezpieczeństwa i nie zawsze są zgodne z normami w zakresie ochrony środowiska oraz z planem działania UE na rzecz gospodarki o obiegu zamkniętym¹⁰, w którym przewidziano środki dotyczące poszczególnych etapów cyklu życia produktu, od etapu produkcji do etapu zarządzania odpadami, uwzględniając etap recyklingu i ponownego wykorzystania.

Opony są przykładem produktu, w przypadku którego gospodarka o obiegu zamkniętym rozpoczyna się na etapie projektowania i rozszerza się na etap wykorzystywania produktu i gromadzenia zużytych produktów, a następnie na etap ich ponownego wykorzystywania i recyklingu. Ze sprawozdania Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Opon i Gumy (ETRMA) wynika¹¹, że stopień przetworzenia opon wynosi 96% (np. dzięki ponownemu wykorzystywaniu materiałów lub stosowaniu innych metod recyklingu).

Wiele części składowych akumulatorów również można poddać recyklingowi – pozwala to uniknąć uwalniania substancji niebezpiecznych do środowiska i uzyskać cenne materiały. W dyrektywie 2006/66/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. w sprawie baterii i akumulatorów oraz zużytych baterii i akumulatorów (dyrektywa w sprawie baterii)¹² ustanowiono zakaz wprowadzania do obrotu baterii zawierających niektóre substancje niebezpieczne i wyznaczono cele w obszarze gromadzenia i recyklingu baterii, powierzając odpowiedzialności za gospodarowanie odpadami związanymi z bateriami ich producentom. Trudno stwierdzić, w jakim zakresie producenci podrabianych baterii przestrzegają tych przepisów.

O ile określenie ilościowe pozaekonomicznych skutków przedstawionych w niniejszej podsekcji wykracza poza zakres tematyczny niniejszego raportu, mają one jednak istotne znaczenie społeczne i należy o nich pamiętać, rozważając zjawisko podrabiania opon i baterii.

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

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

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



KOSZT EKONOMICZNY NARUSZEŃ PRAW WŁASNOŚCI INTELEKTUALNEJ W SEKTORZE OPON I BATERII



Luty 2018 r.

© Urząd Unii Europejskiej ds. Własności
Intelektualnej, 2018 r.

Powielanie jest dozwolone pod warunkiem podania
źródła.

Avenida de Europa 4,
E03008 Alicante – Hiszpania

www.euiipo.europa.eu