

GOSPODARSKI STROŠKI KRŠITVE PRAVIC INTELKTUALNE LASTNINE V SEKTORJIH PNEVMATIK IN BATERIJ

Količinska opredelitev kršitve pri proizvodnji in obnavljanju gumijastih
plaščev in zračnic za vozila (NACE 22.11) ter proizvodnji baterij in
akumulatorjev (NACE 27.20)



GOSPODARSKI STROŠKI KRŠITVE PRAVIC INTELKTUALNE LASTNINE V SEKTORJIH PNEVMATIK IN BATERIJ

Projektna skupina

Nathan Wajsman, glavni ekonomist
Carolina Arias Burgos, ekonomistka

Zahvala

Avtorja se zahvaljujeta članom delovne skupine za ekonomijo in statistiko Opazovalnega urada za koristne pripombe o poročilih v tej seriji in o uporabljeni metodologiji. Poleg tega so panožni viri predložili informacije o tržišču s pnevmatikami in baterijami v EU.

Februar 2018

Kazalo

1.	UVODNA BESEDA	4
2.	POVZETEK	6
	2.1 METODOLOGIJA IN PODATKI	6
	2.2 GLAVNE UGOTOVITVE.....	6
	2.3 NEGOSPODARSKI VPLIVI PONAREJENIH PNEVMATIK IN BATERIJ	10

1. UVODNA BESEDA

GOSPODARSKI STROŠKI KRŠITVE PRAVIC INTELKTUALNE LASTNINE V SEKTORJIH PNEVMATIK IN BATERIJ

Evropski opazovalni urad za kršitve pravic intelektualne lastnine (v nadaljnjem besedilu: Opazovalni urad) je bil ustanovljen, da bi izboljšali razumevanje vloge intelektualne lastnine in negativnih posledic kršitve pravic intelektualne lastnine (PIL). Urad je bil leta 2012 z Uredbo (EU) št. 386/2012 s Komisije preseljen v urad EUIPO.

V študiji, izvedeni v sodelovanju z Evropskim patentnim uradom¹, je urad EUIPO, ki je deloval prek Opazovalnega urada, ocenil, da je približno 42 % celotne gospodarske dejavnosti in 28 % vseh delovnih mest v EU ustvarjenih neposredno na podlagi panog, v katerih se intenzivno uporabljajo pravice intelektualne lastnine, nadaljnjih 10 % delovnih mest v EU pa na podlagi kupovanja blaga in storitev drugih panog za potrebe panog, v katerih se intenzivno uporabljajo pravice intelektualne lastnine.

Druga študija² zajema primerjavo gospodarske uspešnosti med evropskimi podjetji, ki imajo pravice intelektualne lastnine, in tistimi, ki jih nimajo, na podlagi katere je bilo ugotovljeno, da je prihodek na zaposlenega pri imetnikih pravic intelektualne lastnine v povprečju 28 % višji kot pri neimetnikih, kar zlasti vpliva na mala in srednje velika podjetja (MSP). Čeprav ima samo 9 % malih in srednje velikih podjetij registrirane pravice intelektualne lastnine, imajo ta skoraj 32 % več prihodka na zaposlenega kot tista, ki teh pravic nimajo registriranih.

V okviru vseevropske raziskave sta bila prav tako ocenjena dojemanje in vedenje evropskih državljanov v zvezi z intelektualno lastnino ter ponarejanjem in piratstvom³. Raziskava je pokazala, da medtem ko se državljanji načeloma zavedajo vrednosti intelektualne lastnine, v določenih primerih običajno upravičujejo kršitve na individualni ravni.

Opazovalni urad želi sliko dopolniti z oceno ekonomskega učinka ponarejanja in piratstva.

Ta naloga pomeni izziv z metodološkega vidika, saj poskuša osvetliti pojav, ki ga ni mogoče neposredno opazovati. Da bi Opazovalni urad utrl pot količinski opredelitvi obsega, razpona in učinka kršitev pravic intelektualne lastnine, kot je opredeljeno med njegovimi pristojnostmi, je razvil postopni pristop za

¹ EUIPO/Evropski patentni urad, *Gospodarske panoge, v katerih se intenzivno uporabljajo pravice intelektualne lastnine, in gospodarska uspešnost v Evropski uniji: poročilo o analizi na ravni panoge*, druga izdaja, EUIPO, Alicante, 2016.

² Urad za usklajevanje na notranjem trgu, *Pravice intelektualne lastnine in uspešnost podjetij v Evropi: ekonomska analiza: analitično poročilo na ravni podjetij*, Urad za usklajevanje na notranjem trgu, Alicante, 2015.

³ EUIPO, *Evropski državljanji in intelektualna lastnina: zaznavanje, ozaveščenost in vedenje*, druga izdaja, EUIPO, Alicante, 2017.

ocenjevanje negativnega vpliva ponarejanja in njegovih posledic na zakonita podjetja, vlade in potrošnike ter ne nazadnje na družbo kot celoto.

Izbrane so bile številne panoge, v katerih se intenzivno uporabljajo pravice intelektualne lastnine in za izdelke katerih je znano ali se predvideva, da so predmet ponarejanja. V prejšnjih študijah so raziskovali naslednje gospodarske panoge: kozmetika in osebna nega, oblačila, obutev in dodatki, športna oprema, igrače in igre, nakit in ure, torbice in prtljaga, posneta glasba, žganje in vino, zdravila, pesticidi ter pametni telefoni.

Skupno poročilo urada EUIPO in OECD⁴ o svetovni trgovini s ponarejenimi proizvodi je razkrilo najrazličnejše panoge, na katere vpliva ponarejanje, od luksuznih predmetov do blaga za vsakodnevno uporabo, vključno s proizvodi, ki lahko pomenijo nevarnost za varnost in zdravje potrošnikov ter okolje. Nadomestni deli za avtomobile spadajo med proizvode, ki so cilj ponarejevalcev, in vključujejo vse avtomobilske dele, kot so batni obročki, filtri, varnostni pasovi, olja in maziva, akumulatorji ter pnevmatike.

Ta dvanajsta študija, ki zajema pnevmatike in baterije, uporablja podobno metodologijo, kot je bila uporabljena v prejšnjih panožnih študijah. *Študija o prispevku pravic intelektualne lastnine urada EUIPO/Evropskega patentnega urada (2016)* je pokazala, da se v obeh panogah intenzivno uporabljajo blagovne znamke, patenti in modeli.

⁴ EUIPO/OECD, *Trgovina s ponarejenim in piratskim blagom: opredelitev gospodarskega učinka*, OECD Publishing, Pariz, 2016.

2. POVZETEK

GOSPODARSKI STROŠKI KRŠITVE PRAVIC INTELKTUALNE LASTNINE V SEKTORJIH PNEVMATIK IN BATERIJ

2.1 METODOLOGIJA IN PODATKI

Za metodologijo, ki je bila uporabljena v tej študiji (in v drugih študijah v teh serijah), so bili potrebni najrazličnejši podatki o prodaji homogenega izdelka v daljšem časovnem obdobju. Kadar je bilo mogoče, so bili uporabljeni podatki Eurostata, ki opredeljujejo vsako panogo na podlagi klasifikacije NACE⁵. Za nadomestne dele za avtomobile te zahteve izpolnjujeta le dva razreda klasifikacije NACE: pnevmatike in baterije.

Izhodišče te analize je vrednost pnevmatik in baterij, ki so bile prodane v EU, na podlagi Eurostatove strukturne raziskave podjetij in mednarodne trgovinske statistike. Pripravijo se predvidene prodaje za vsakega od obeh izdelkov, te pa se primerjajo z dejansko prodajo v posamezni državi članici EU. Razlike med predvideno in dejansko prodajo se nato analizirajo na podlagi statističnih metod. Te razlike je mogoče delno razložiti z **družbenogospodarskimi dejavniki**, kot je rast BDP, menjalni tečajji ali število osebnih avtomobilov na 1 000 prebivalcev. Poleg tega se upoštevajo **dejavniki, povezani s ponarejanjem**, kot je vedenje potrošnikov⁶, kot se kaže v *Študiji o vtisih glede intelektualne lastnine*.

Metodologija je podrobno pojasnjena v poglavju 4.

2.2 GLAVNE UGOTOVITVE

Po ocenah **zakonita industrija izgubi 2,2 milijarde EUR na leto zaradi prisotnosti ponarejenih pnevmatik na trgu EU in 180 milijonov EUR zaradi ponarejenih baterij**, kar ustreza **7,5 % oziroma 1,8 % sektorske prodaje**.

Ocene izgubljene prodaje zaradi ponarejanja v sektorjih za proizvodnjo pnevmatik in baterij po posameznih državah članicah so prikazane v preglednici 1 v absolutnem in v relativnem smislu.

⁵ NACE (*Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne*) je uradna klasifikacija gospodarskih dejavnosti, ki jo uporablja Eurostat, statistični urad EU.

⁶ Uporabijo se tudi rezultati *Študije o vtisih glede intelektualne lastnine*, ki jo je urad EUIPO objavil novembra 2013, kot je nagnjenost državljanov EU k namernemu kupovanju ponarejenega blaga.

Preglednica 1. Izgubljena prodaja zaradi ponarejanja pnevmatik in baterij po državah
(2010–2015)

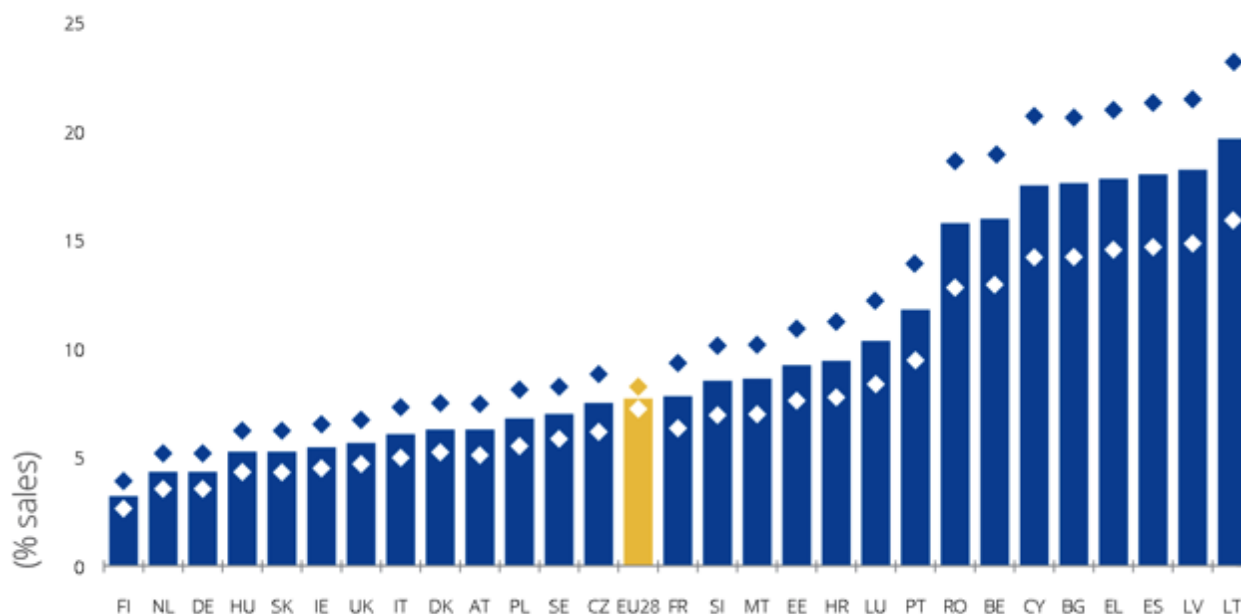
	PNEVMATIKE		BATERIJE	
	Izgubljena prodaja (%)	Izgubljena prodaja (milijoni EUR)	Izgubljena prodaja (%)	Izgubljena prodaja (milijoni EUR)
AVSTRIJA	6,1	30	1,6	3
BELGIJA	15,6	96	4,0	3
BOLGARIJA	17,2	21	4,4	4
CIPER	17,1	7	4,4	1
ČEŠKA REPUBLIKA	7,3	106	1,9	3
NEMČIJA	4,2	261	1,1	31
DANSKA	6,1	13	1,6	1
ESTONIJA	9,0	4	2,3	/
GRČIJA	17,4	39	4,5	5
ŠPANIJ	17,6	445	4,6	32
FINSKA	3,1	17	0,8	1
FRANCIJA	7,6	411	2,0	27
HRVAŠKA	9,2	9	2,4	/
MADŽARSKA	5,1	16	1,3	7
IRSKA	5,3	11	1,4	1
ITALIJA	5,9	256	1,5	18
LITVA	19,2	15	5,0	1
LUKSEMBURG	10,1	2	2,6	/
LATVIJA	17,8	11	4,6	1
MALTA	8,4	1	2,2	0
NIZOZEMSKA	4,2	12	1,1	3
POLJSKA	6,6	74	1,7	6
PORTUGALSKA	11,5	41	3,0	3
ROMUNIJA	15,4	76	4,0	3
ŠVEDSKA	6,8	45	1,8	10
SLOVENIJA	8,3	14	2,2	1
SLOVAŠKA	5,1	14	1,3	1

ZDRUŽENO KRALJESTVO	5,5	201	1,4	13
EU-28	7,5	2 247	1,8	179

Država, ki jo ponarejanje pnevmatik in baterij v relativnem smislu najmanj prizadene, je Finska (3,1 % oziroma 0,8 %), medtem ko je Litva najbolj prizadeta (19,2 % oziroma 5 %). V absolutnem smislu je največji vpliv v Španiji, kjer so izgubljene prodaje zaradi ponarejenih pnevmatik in baterij ocenjene na 477 milijonov EUR, sledi ji Francija s 438 milijoni EUR, Nemčija (292 milijonov EUR), Italija (274 milijonov EUR) in Združeno kraljestvo (214 milijonov EUR). Pet največjih držav članic EU predstavlja 1,7 milijarde EUR izgube zaradi ponarejanja, kar je skoraj 70 % celotne izgubljene prodaje v EU.

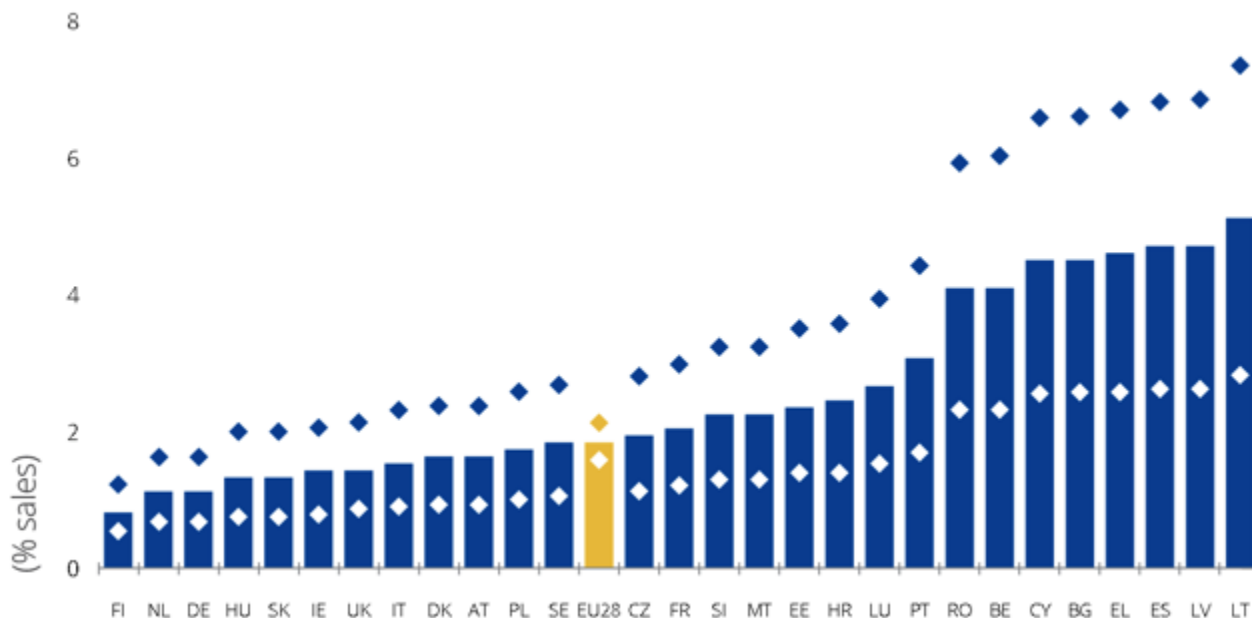
Ocene relativne izgubljene prodaje zaradi ponarejenih pnevmatik in baterij po državah so prikazane na slikah 1 in 2. Stolpec prikazuje vpliv ponarejanja na prodajo zakonitega sektorja, ki je izražen kot odstotek od prodaje, medtem ko prikazujejo diamanti 95-odstotni interval zaupanja za to oceno⁷.

Slika 1: Izgubljena prodaja zaradi ponarejanja pnevmatik po državah (2010–2015)



⁷ 95-odstotni interval zaupanja je statistični izračun, kar pomeni, da obstaja 95-odstotna verjetnost, da je dejanska vrednost med spodnjo in zgornjo mejo tega intervala. Za EU kot celoto je na primer ocenjeni odstotek izgubljene prodaje 7,5 % s 95-odstotno verjetnostjo, da je dejanski odstotek med 7 % in 8 %.

Slika 2: Izgubljena prodaja zaradi ponarejanja baterij po državah (2010–2015)



Te izgubljene prodaje se prenesejo v neposredno izgubo 8 318 delovnih mest⁸.

Če dodamo posledične učinke na druge panoge, pri čemer se upoštevajo neposredni in posredni učinki, povzročata ponarejanje v teh dveh sektorjih za približno 4,8 milijarde EUR izgubljene prodaje za gospodarstvo EU, kar vodi v izgubo 22 283 delovnih mest.

⁸ Te številke ne upoštevajo učinkov uvoza, ker se v teh primerih s tem povezani vplivi na zaposlovanje pojavljajo zunaj EU. Prav tako ne vključujejo izgub, ki jih utrpijo proizvajalci v EU zaradi ponarejanja na trgih zunaj trgov EU. Ocenjene izgube delovnih mest v EU se zato nanašajo na blago, ki se proizvede in porabi v EU.

Ker nezakoniti proizvajalci tako ne prijavijo svoje dejavnosti in ustreznih prihodkov organom, **znaša približna ocena celotne izgube za prihodke vlade (davki od dohodka gospodinjstva, prispevki za socialno varnost in davki od dobička pravnih oseb) 340 milijonov EUR.**

2.3 NEGOSPODARSKI VPLIVI PONAREJENIH PNEVMATIK IN BATERIJ

To poročilo se osredotoča na ekonomske posledice ponarejenih pnevmatik in baterij. Vendar pa obstajajo še številni drugi učinki na področjih, kot so varnost in okoljska škoda.

Ponarejene pnevmatike ali baterije so pogosto videti kot prave, zato je s preverjanjem zunanjšega videza zelo težko ločiti zakonite pnevmatike od ponarejenih. Potrošniki lahko tako nenamerno kupujejo izdelke, ki ne ustrezajo standardom in niso varni, ker se testiranja in postopki ugotavljanja kakovosti za ponarejene izdelke pogosto ne opravijo, kar ogroža voznike in druge udeležence v prometu.

Študija pogojev nesreč, povezanih z uporabo pnevmatik⁹, je pokazala, da globina profila 1,6 mm ali več zmanjša verjetnost nezgod zaradi oprijema na mokrih ali zasneženih cestah za 84 %, verjetnost nesreč zaradi počene pnevmatike pa se zmanjša za 86 % v primerjavi s pnevmatikami z globino profila, ki je manjša od 1,6 mm. Testi, ki jih je opravila industrija, kažejo, da pomenijo ponarejene pnevmatike z globino profila 1,4 mm in pnevmatike, na katerih je mogoče ponovno narediti kanale (predelane tako, da so videti kot nove, čeprav so pnevmatike stare z malo originalnega profila ali brez njega), veliko tveganje za varnost uporabnikov.

Proizvajalci avtomobilskih baterij morajo upoštevati stroge specifikacije, da izpolnijo pričakovanja potrošnikov glede učinkovitosti in varnosti. Izdelki so zasnovani tako, da preprečijo izlitje elektrolitov (kar je lahko nevarno za tokokrog v napravah in tudi za telesna tkiva). Poleg tega šoba za zrak za enkratno uporabo, ki je vdolbena v tesnilo baterije, v primeru zlorabe sprošča notranji pritisk v bateriji, da se prepreči eksplozija. Ti varnostni ukrepi pri ponarejenih baterijah včasih manjkajo, kar pomeni tveganje za uporabnika.

Poleg vidika varnosti za uporabnika lahko ponarejene pnevmatike in baterije škodujejo tudi okolju, saj materiali, iz katerih so izdelani ponarejeni deli, morda ne izpolnjujejo varnostnih standardov in niso vedno v skladu s standardi za varstvo okolja ter z akcijskim načrtom EU za krožno gospodarstvo¹⁰, ki vključuje ukrepe od proizvodnje do ravnanja z odpadki, vključno z recikliranjem in ponovno uporabo.

⁹ CHOI, E-H., *Tire-Related Factors in the Pre-Crash Phase* (Dejavniki, povezani s pnevmatikami, v fazi pred trkom) (Poročilo št. DOT HS 811 617), Nacionalna uprava ZDA za varnost v cestnem prometu (NHTSA), Washington, 2012.

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

Pnevmatike so primer proizvoda, pri katerem se krožno gospodarstvo začne že pri projektiranju, se razširi na uporabo, zbiranje uporabljenih izdelkov ter se nadaljuje s ponovno uporabo in recikliranjem. Evropsko združenje proizvajalcev pnevmatik in gume poroča o¹¹ 96 % stopnji obdelave pnevmatik (npr. ponovna uporaba materialov ali druga oblika recikliranja).

Reciklirati je mogoče tudi številne sestavne dele baterij, s čimer se prepreči sproščanje nevarnih snovi v okolje in se zagotovijo dragoceni materiali. Direktiva 2006/66/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. septembra 2006 o baterijah in akumulatorjih ter odpadnih baterijah in akumulatorjih (direktiva o baterijah)¹² prepoveduje trgovanje z baterijami, ki vsebujejo nekatere nevarne kemične snovi, in določa cilje za zbiranje in recikliranje, ter proizvajalcem nalaga odgovornost za ravnanje z odpadnimi baterijami. Ni znano, v kakšnem obsegu proizvajalci ponarejenih baterij upoštevajo te predpise.

Medtem ko količinska opredelitev negospodarskih učinkov, opisanih v tem podpoglavju, presega področje uporabe tega poročila, ima znaten družben pomen in jo je treba upoštevati pri obravnavi pojavnosti ponarejenih pnevmatik in baterij.

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

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



GOSPODARSKI STROŠKI KRŠITEV PRAVIC INTELEKTUALNE LASTNINE V SEKTORJIH PNEVMATIK IN BATERIJ



Februar 2018

© Urad Evropske unije za intelektualno lastnino, 2018
Reprodukcija je dovoljena ob navedbi vira.

Avenida de Europa 4,
E03008 Alicante – Španija

www.euipo.europa.eu