

DEN EKONOMISKA KOSTNADEN FÖR IMMATERIALRÄTT SINTRÅNG INOM DÄCK- OCH BATTERISEKTORERNA

Kvantifiering av intrång inom tillverkning av däck och slangar;
regummering (Nace 22.11) och batteri- och ackumulatortillverkning
(Nace 27.20)



Februari 2018

DEN EKONOMISKA KOSTNADEN FÖR IMMATERIALRÄTTSINTRÅNG INOM DÄCK- OCH BATTERISEKTORERNA

Projektgrupp

Nathan Wajsman, chefsekonom

Carolina Arias Burgos, ekonom

Vi vill tacka följande organisationer och personer

Medlemmarna i arbetsgruppen för ekonomi och statistik vid observatoriet har bidragit med användbara synpunkter på rapporterna i denna serie och på de metoder som använts. Därutöver har källor inom industrin tillhandahållit information om däck- och batterimarknaden inom EU.

Februari 2018

Innehåll

1.	FÖRORD	4
2.	SAMMANFATTNING.....	6
	2.1 METOD OCH DATA	6
	2.2 DE VIKTIGASTE RESULTATEN.....	6
	2.3 ICKE-EKONOMISKA KONSEKVENSER AV FÖRFALSKNING AV DÄCK OCH BATTERIER	10

1. FÖRORD

DEN EKONOMISKA KOSTNADEN FÖR IMMATERIALRÄTTSSINTRÅNG INOM DÄCK- OCH BATTERISEKTORERNA

Europeiska observatoriet avseende intrång i immateriella rättigheter (nedan kallat *observatoriet*) inrättades för att öka kunskaperna om immateriella rättigheters betydelse och de negativa följderna av intrång i sådana rättigheter. Observatoriet överfördes från kommissionen till EUIPO 2012 genom förordning (EU) nr 386/2012.

I en studie som genomfördes i samarbete med Europeiska patentverket¹ beräknade EUIPO, företrätt av observatoriet, att ungefär 42 procent av den totala ekonomiska verksamheten och 28 procent av all sysselsättning inom EU genereras direkt av immaterialrättsintensiva industrier och att ytterligare 10 procent av arbetstillfällena inom EU uppkommer genom de immaterialrättsintensiva industriernas inköp av varor och tjänster från andra industrier.

I en annan studie² jämfördes de ekonomiska resultaten för europeiska företag som äger immateriella rättigheter med resultaten för europeiska företag som inte gör det. Det framkom att intäkterna per anställd för de företag som äger immateriella rättigheter i genomsnitt är 28 procent högre än för de företag som inte gör det. Effekten var särskilt tydlig för små och medelstora företag. Även om endast 9 procent av de små och medelstora företagen äger registrerade immateriella rättigheter, så är intäkterna per anställd nästan 32 procent högre för små och medelstora företag som äger registrerade immateriella rättigheter än för sådana som inte gör det.

EU-medborgares uppfattning om och beteende vad gäller immateriella rättigheter och förfalskning och piratkopiering³ bedömdes också som ett led i en EU-övergripande studie. Undersökningen visade att medborgarna, även om de i princip inser värdet av immateriella rättigheter, också har en tendens att i vissa fall rättfärdiga intrång på individuell nivå.

Observatoriet försöker komplettera bilden genom att uppskatta de ekonomiska konsekvenserna av förfalskning och piratkopiering.

Arbetet bjuder på utmaningar ur ett metodiskt perspektiv eftersom syftet är att belysa en företeelse som till sin karaktär inte är direkt observerbar. För att möjliggöra kvantifiering av omfattning, skala och effekter

¹ EUIPO/EPO, *Immaterialrättsintensiva industriers bidrag till ekonomiska resultat i Europeiska unionen: Analysrapport på industrinivå*, andra utgåvan, EUIPO, Alicante, 2016.

² OHIM, *Immaterieella rättigheter och företagsresultat i Europa: en ekonomisk analys*, OHIM, Alicante, 2015.

³ EUIPO, *EU-medborgare och immateriella rättigheter: uppfattning, medvetenhet och beteende*, andra utgåvan, EUIPO, Alicante, 2017.

vad gäller intrång i immateriella rättigheter har observatoriet, i enlighet med sitt uppdrag, utvecklat en steg-för-steg-metod för att utvärdera de negativa effekterna av förfalskningar och deras konsekvenser för lagliga företag, myndigheter och konsumenter och i slutändan samhället i stort.

Flera immaterialrättsintensiva industrier vars produkter man vet eller har skäl att tro är föremål för förfalskning har valts ut för analys. I tidigare studier har följande sektorer undersökts: kosmetika och hygienartiklar, kläder, skor och accessoarer, sportartiklar, leksaker och spel, smycken och klockor, handväskor och resväskor, inspelad musik, spritdrycker och vin, läkemedel, bekämpningsmedel och smarttelefoner.

EUIPO:s och OECD:s gemensamma rapport⁴ om den globala handeln med förfalskade produkter visade att ett brett spektrum av industrier drabbas av förfalskning, beträffande alltifrån lyxartiklar till vardagsföremål, inbegripet produkter som kan utgöra en fara för konsumenters hälsa och säkerhet samt för miljön. Reservdelar till bilar ingår bland de produkter som förfalskare riktar in sig på i en verksamhet som omfattar varje tänkbar del eller bilkomponent, som t.ex. kolvringar, filter, säkerhetsbälten, oljor och smörjmedel, batterier och däck.

I denna den tolfte studien, som avser däck och batterier, används en metod liknande den som tillämpats i tidigare sektorsvisa studier. Av EUIPO/EPO:s studie från 2016 om bidraget från immateriella rättigheter (*IP Contribution study*) framgick att båda industrierna är intensiva i sin användning av varumärken, patent och formgivningar.

⁴ OECD/EUIPO, *Handel med förfalskade och piratkopierade produkter: kartläggning av de ekonomiska konsekvenserna*, OECD Publishing, Paris, 2016.

2. SAMMANFATTNING

DEN EKONOMISKA KOSTNADEN FÖR IMMATERIALRÄTTSSINTRÅNG INOM DÄCK- OCH BATTERISEKTORERNA

2.1 METOD OCH DATA

Den metod som tillämpats i denna studie (liksom i övriga studier i serien) fordrar en långtidsserie över försäljningsdata avseende en enhetlig produkt. I tillämpliga fall har officiella data från Eurostat använts, varvid vardera sektor definierats på grundval av sin Nace⁵-klassificering. Vad gäller reservdelar till bilar finns det bara två Nace-klasser som uppfyller dessa krav: däck och batterier.

Denna analys utgår från värdet av de däck och batterier som säljs inom EU enligt Eurostats undersökning av företagsstrukturer och internationell handelsstatistik. Den förväntade försäljningen av var och en av de båda produkterna genereras och jämförs med den faktiska försäljningen i var och en av medlemsstaterna. Skillnaderna mellan förväntad försäljning och faktisk försäljning analyseras därefter med hjälp av statistiska metoder. Dessa skillnader kan delvis förklaras med **socioekonomiska faktorer** såsom BNP-tillväxt, växelkurser eller antalet personbilar per 1 000 invånare. Därutöver beaktas **faktorer med anknytning till förfalskning** såsom konsumenters beteende⁶ i enlighet med vad som framgår av studien om hur immateriella rättigheter uppfattas (*IP Perception study*).

Metoden beskrivs i detalj i avsnitt 4.

2.2 DE VIKTIGASTE RESULTATEN

Enligt uppskattning går den lagliga industrin miste om **2,2 miljarder euro per år på grund av förekomsten av förfalskade däck på EU-marknaden medan den går miste om 180 miljoner euro per år på grund av förfalskade batterier**, vilket motsvarar **7,5 procent och 1,8 procent av försäljningen inom respektive sektor**.

De uppskattningar man kommit fram till vad gäller utebliven försäljning på grund av förfalskningar inom sektorerna för tillverkning av däck och batterier, för alla medlemsstater, visas i tabell 1, i relativa såväl som absoluta tal.

⁵ Nace (*Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne*) utgör den officiella klassificering av ekonomisk verksamhet som Eurostat, EU:s officiella statistikbyrå, använder sig av.

⁶ Resultaten från den uppfattningsstudie (*IP perception study*) som offentliggjordes av EUIPO i november 2013 används, exempelvis vad gäller EU-medborgares benägenhet att medvetet köpa förfalskade varor.

Tabell 1. Utebliven försäljning på grund av förfalskning av däck och batterier per land
(2010–2015)

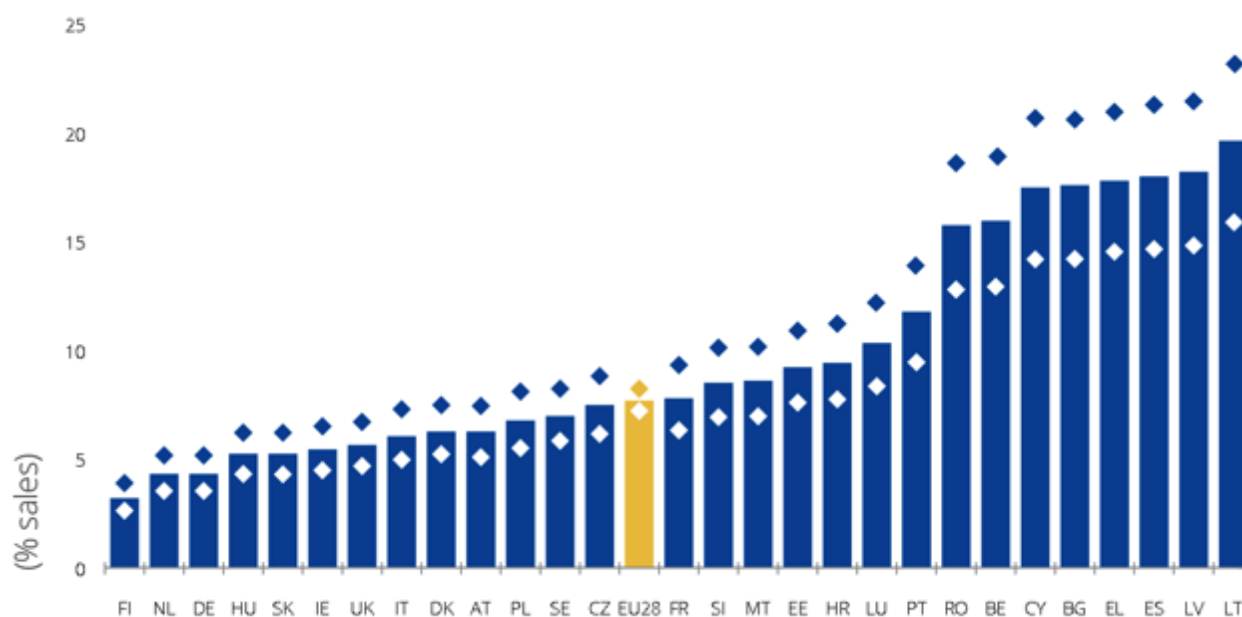
	DÄCK		BATTERIER	
	Utebliven försäljning (i procent)	Utebliven försäljning (miljoner euro)	Utebliven försäljning (i procent)	Utebliven försäljning (miljoner euro)
ÖSTERRIKE	6,1	30	1,6	3
BELGIEN	15,6	96	4,0	3
BULGARIEN	17,2	21	4,4	4
CYPERN	17,1	7	4,4	1
TJECKIEN	7,3	106	1,9	3
TYSKLAND	4,2	261	1,1	31
DANMARK	6,1	13	1,6	1
ESTLAND	9,0	4	2,3	Ej tillämpligt
GREKLAND	17,4	39	4,5	5
SPANIEN	17,6	445	4,6	32
FINLAND	3,1	17	0,8	1
FRANKRIKE	7,6	411	2,0	27
KROATIEN	9,2	9	2,4	Ej tillämpligt
UNGERN	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
LUXEMBURG	10,1	2	2,6	Ej tillämpligt
LETTLAND	17,8	11	4,6	1
MALTA	8,4	1	2,2	0
NEDERLÄNDERNA	4,2	12	1,1	3
POLEN	6,6	74	1,7	6
PORTUGAL	11,5	41	3,0	3
RUMÄNIEN	15,4	76	4,0	3
SVERIGE	6,8	45	1,8	10
SLOVENIEN	8,3	14	2,2	1

SLOVAKIEN	5,1	14	1,3	1
FÖRENADE KUNGARIKET	5,5	201	1,4	13
EU-28	7,5	2 247	1,8	179

Det land som är minst drabbat av förfalskning av däck och batterier i relativa tal är Finland (3,1 procent respektive 0,8 procent), medan Litauen är det land som är värst drabbat (19,2 procent respektive 5 procent). I absoluta tal är inverkan störst i Spanien, där den uteblivna försäljningen på grund av förfalskade däck och batterier uppskattas till 477 miljoner euro, följt av Frankrike med 438 miljoner euro, Tyskland (292 miljoner euro), Italien (274 miljoner euro) och Storbritannien (214 miljoner euro). I EU:s fem största medlemsstater går man miste om 1,7 miljarder euro på grund av förfalskningar, vilket motsvarar 70 procent av all utebliven försäljning inom EU.

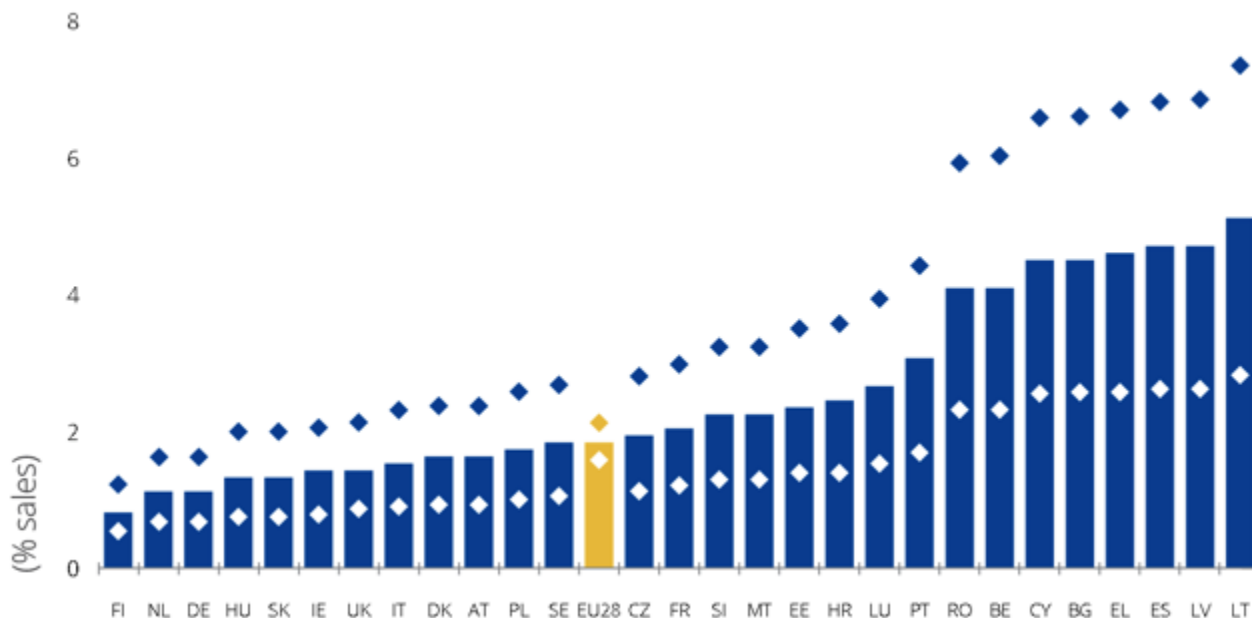
De uppskattningar man kommit fram till avseende utebliven försäljning i relativa tal på grund av förfalskningar av däck och batterier visas per land i diagrammen 1 och 2. Stapeln visar förfalskningarnas inverkan på den lagliga sektorns försäljning, uttryckt som en procentandel av försäljningen, medan romberna anger ett konfidensintervall på 95 procent av denna uppskattning⁷.

Diagram 1. Utebliven försäljning på grund av förfalskning av däck per land (2010–2015)



⁷ Konfidensintervallet på 95 procent är en statistisk beräkning som innebär att sannolikheten för att den verkliga siffran ska ligga mellan den nedre och den övre gränsen för detta intervall är 95 procent. För EU som helhet uppgår exempelvis den uppskattade procentandelen för utebliven försäljning till 7,5 procent, med en sannolikhet på 95 procent för att den verkliga procentandelen ska uppgå till mellan 7 procent och 8 procent.

Diagram 2. Utebliven försäljning på grund av förfalskning av batterier per land (2010–2015)



Denna uteblivna försäljning motsvarar 8 318 uteblivna direkta arbetstillfällen⁸.

Om de indirekta återverkningarna på andra industrier läggs till, med beaktande av både de direkta och de indirekta effekterna, **ligger förfalskningar inom dessa två sektorer bakom utebliven försäljning till ett värde av omkring 4,8 miljarder euro för EU:s ekonomi, vilket i sin tur leder till 22 283 uteblivna arbetstillfällen.**

⁸ I denna siffra beaktas inte effekten av import, eftersom de medföljande sysselsättningskonsekvenserna i de fallen slår igenom utanför EU. Den inbegriper inte heller de förluster som tillverkare inom EU drabbas av på grund av förfalskningar på marknader utanför EU. Uppskatningen av uteblivna arbetstillfällen inom EU avser följaktligen varor som tillverkas och konsumeras inom EU.

Slutligen kan man därför, om man antar att olagliga tillverkare inte deklarerar sin verksamhet och de intäkter den ger upphov till för myndigheterna, **grovt räknat uppskatta det totala värdet av uteblivna intäkter för staten (inkomstskatt från hushåll, sociala avgifter och bolagsskatt) till 340 miljoner euro.**

2.3 ICKE-EKONOMISKA KONSEKVENSER AV FÖRFALSKNING AV DÄCK OCH BATTERIER

Denna rapport är inriktad på de ekonomiska konsekvenserna av förfalskning av däck och batterier. Det finns emellertid ett antal andra effekter på områden såsom säkerhet och miljöskador.

Förfalskade däck och batterier ger ofta intryck av att vara äkta, eftersom det är mycket svårt att skilja ett lagligt exemplar från ett falskt genom att kontrollera utseendet. Konsumenter kan därför av misstag komma att köpa produkter som är undermåliga och har säkerhetsbrister, eftersom det ofta saknas test- och kvalitetsförfaranden i samband med förfalskade produkter, vilket innebär att förare och andra väganvändare utsätts för fara.

Av en studie om olycksförhållanden med anknytning till däcksitage⁹ framgick att ett mönsterdjup på 1,6 mm eller mer minskar sannolikheten för väggreppsrelaterade olyckor på våta eller snötäckta vägar med 84 procent och att sannolikheten för punkteringsrelaterade olyckor minskar med 86 procent jämfört med om däcken har ett mönsterdjup på mindre än 1,6 mm. Tester som genomförts av branschen visar att förfalskade däck med ett mönsterdjup på 1,4 mm och mönsterskurna däck (som fräschats upp för att se nya ut trots att de är gamla och bara har lite eller inget av originalmönstret kvar) leder till uppenbara säkerhetsrisker för användarna.

Tillverkare av bilbatterier är tvungna att följa noggranna specifikationer för att uppfylla konsumenternas förväntningar vad gäller prestanda och säkerhet. Produkterna utformas för att förhindra elektrolytläckage (som kan vara skadligt inte bara för kretssystem i anordningar utan även för kroppsvävnad). Dessutom avger en engångsöppning som byggts in i batteriets tätning ett inre tryck i batteriet vid felaktig användning i syfte att förhindra en explosion. Dessa säkerhetsfunktioner saknas ibland i förfalskade batterier, vilket innebär att användaren utsätts för fara.

Utöver användarsäkerhetsaspekten kan förfalskade däck och batterier även ge upphov till miljöskador, eftersom de material som använts för att tillverka förfalskade delar eventuellt inte uppfyller säkerhetsstandarderna och inte alltid uppfyller miljöskyddsstandarderna samt EU:s handlingsplan för en

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

cirkulär ekonomi¹⁰, som inbegriper åtgärder från tillverkning till avfallshantering, däribland återvinning och återanvändning.

Däck utgör ett exempel på en produkt där den cirkulära ekonomin börjar i formgivningsskedet, sträcker sig vidare till användning, insamling av använda produkter och fortsätter med återanvändning och återvinning. Den europeiska sammanslutningen för däck- och gummitillverkare (European Tyre & Rubber Manufacturers' Association – ETRMA) rapporterar¹¹ en hanteringsgrad på 96 procent för däck (t.ex. återanvändning av material eller andra typer av återvinning).

Många beståndsdelar i batterier kan också återvinnas, så att man därigenom kan undvika utsläpp av farliga ämnen i miljön och tillhandahålla värdefulla material. Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG av den 6 september 2006 om batterier och ackumulatorer och förbrukade batterier och ackumulatorer (batteridirektivet)¹² förbjuds saluföring av batterier som innehåller vissa farliga ämnen och fastställs mål för insamling och återvinning, enligt vilka tillverkarna åläggs ansvaret för avfallshantering avseende batterier. Det är okänt i vilken utsträckning tillverkarna av förfalskade batterier uppfyller dessa föreskrifter.

Även om en kvantifiering av de icke-ekonomiska effekter som beskrivs i detta underavsnitt ligger utanför ramen för denna rapport är de utan tvekan av stor betydelse för samhället, och de måste därför beaktas när det gäller företeelsen förfalskade däck och batterier.

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

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

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



DEN EKONOMISKA KOSTNADEN FÖR IMMATERIALRÄTTSINTRÅNG INOM DÄCK- OCH BATTERISEKTORERNA



© Europeiska unionens immaterialrättsmyndighet
(EUIPO), 2018

Återgivning är tillåten med angivande av källan.

Avenida de Europa, 4
E03008 Alicante – Spanien

www.euiipo.europa.eu