

DIE WIRTSCHAFTLICHEN KOSTEN DER VERLETZUNG VON RECHTEN DES GEISTIGEN EIGENTUMS IN DER REIFEN- UND BATTERIEINDUSTRIE

Quantifizierung von Rechtsverletzungen bei der Herstellung und
Runderneuerung von Bereifungen (NACE 22.11) und der Herstellung
von Batterien und Akkumulatoren (NACE 27.20)



DIE WIRTSCHAFTLICHEN KOSTEN DER VERLETZUNG VON RECHTEN DES GEISTIGEN EIGENTUMS IN DER REIFEN- UND BATTERIEINDUSTRIE

Projektteam

Nathan Wajsman, Chefökonom
Carolina Arias Burgos, Ökonomin

Danksagung

Die Verfasser danken den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Wirtschaft und Statistik der Beobachtungsstelle für ihre hilfreichen Kommentare zu den Berichten dieser Reihe und zur verwendeten Methodik. Dank gilt auch den Branchenexperten, die Informationen zum Reifen- und Batteriemarkt in der EU zur Verfügung gestellt haben.

Februar 2018

Inhaltsverzeichnis

1.	VORWORT.....	4
2.	ZUSAMMENFASSUNG.....	6
	2.1 METHODIK UND DATEN	6
	2.2 DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE.....	6
	2.3 NICHT-WIRTSCHAFTLICHE FOLGEN VON GEFÄLSCHTEN REIFEN UND BATTERIEN	11

1. VORWORT

DIE WIRTSCHAFTLICHEN KOSTEN DER VERLETZUNG VON RECHTEN DES GEISTIGEN EIGENTUMS IN DER REIFEN- UND BATTERIEINDUSTRIE

Die Europäische Beobachtungsstelle für Verletzungen von Rechten des geistigen Eigentums („Beobachtungsstelle“) wurde eingerichtet, um das Verständnis dafür zu verbessern, welche Bedeutung Rechte des geistigen Eigentums haben und welche negativen Folgen sich aus ihrer Verletzung ergeben. Mit der Verordnung (EU) Nr. 386/2012 übernahm das Amt der Europäischen Union für geistiges Eigentum (EUIPO) im Jahr 2012 die Zuständigkeit für die Beobachtungsstelle von der Europäischen Kommission.

Einer Studie¹ zufolge, die das EUIPO über die Beobachtungsstelle gemeinsam mit dem Europäischen Patentamt (EPA) durchgeführt hat, entfallen in der EU schätzungsweise etwa 42 % der gesamten Wirtschaftstätigkeit auf schutzrechtsintensive Wirtschaftszweige. Darüber hinaus sind EU-weit etwa 28 % der gesamten Beschäftigung direkt in diesen Wirtschaftszweigen angesiedelt, während weitere 10 % der Arbeitsplätze in der EU dadurch entstehen, dass schutzrechtsintensive Wirtschaftszweige Waren und Dienstleistungen von anderen Wirtschaftszweigen erwerben.

In einer weiteren Studie² wurde die Wirtschaftsleistung europäischer Unternehmen mit Rechten des geistigen Eigentums mit der von Unternehmen ohne solche Rechte verglichen. Dabei wurde festgestellt, dass die Einnahmen pro Mitarbeiter bei Inhabern von Rechten des geistigen Eigentums durchschnittlich um 28 % höher liegen als bei Inhabern ohne derartige Rechte. Dieser Effekt zeigt sich besonders bei kleinen und mittleren Unternehmen (KMU). Zwar besitzen nur 9 % der KMU eingetragene Rechte des geistigen Eigentums, jedoch sind die Einnahmen pro Mitarbeiter bei diesen Unternehmen um fast 32 % höher als bei Unternehmen ohne Rechte des geistigen Eigentums.

Zudem wurde im Rahmen einer EU-weiten Erhebung bewertet, wie die europäischen Bürger geistiges Eigentum, Fälschungen und Produktpiraterie wahrnehmen und sich diesbezüglich verhalten.³ Diese Erhebung ergab, dass die Bürger den Wert des geistigen Eigentums zwar grundsätzlich anerkennen, jedoch auch dazu neigen, eigene Verstöße gegen die damit verbundenen Rechte in bestimmten Fällen zu rechtfertigen.

¹ EUIPO/EPA, *Schutzrechtsintensive Wirtschaftszweige und Wirtschaftsleistung in der Europäischen Union: Analysebericht auf Ebene der Wirtschaft*, zweite Ausgabe, EUIPO, Alicante, 2016.

² HABM, *Rechte des geistigen Eigentums und Unternehmensleistung in Europa: Eine Wirtschaftsanalyse: Unternehmensbezogener Analysebericht*, HABM, Alicante, 2015.

³ EUIPO, *Die Bürger Europas und das geistige Eigentum: Wahrnehmung, Bewusstsein und Verhalten*, zweite Ausgabe, EUIPO, Alicante, 2017.

Um dieses Bild abzurunden, nimmt die Beobachtungsstelle eine Bewertung der wirtschaftlichen Folgen von Fälschungen und Produktpiraterie vor.

Dieses Vorhaben stellt insofern eine methodische Herausforderung dar, als dabei versucht wird, ein Phänomen zu beleuchten, das sich naturgemäß nicht direkt beobachten lässt. Um ihrem Auftrag entsprechend eine Quantifizierung von Umfang, Größenordnung und Auswirkungen von Verletzungen der Rechte des geistigen Eigentums vorzunehmen, hat die Beobachtungsstelle einen schrittweisen Ansatz für die Bewertung der negativen Auswirkungen von Fälschungen und ihrer Folgen für rechtmäßige Unternehmen, Regierungen und Verbraucher sowie letztlich für die Gesellschaft insgesamt entwickelt.

Dazu wurden mehrere schutzrechtsintensive Wirtschaftszweige ausgewählt, deren Produkte bekanntermaßen oder mutmaßlich gefälscht werden. In früheren Studien wurden die folgenden Wirtschaftszweige untersucht: Kosmetika und Körperpflegeprodukte, Bekleidung, Schuhe und Accessoires, Sportgeräte, Spielzeug und Spiele, Schmuck und Uhren, Taschen und Koffer, bespielte Tonträger, Spirituosen und Wein, Arzneimittel, Pestizide und Smartphones.

Der vom EUIPO in Zusammenarbeit mit der OECD erstellte Bericht⁴ über den weltweiten Handel mit gefälschten Produkten ließ das breite Spektrum an Wirtschaftszweigen erkennen, die von Fälschungen betroffen sind – angefangen bei Luxusartikeln bis hin zu Alltagsgütern, einschließlich Produkten, die eine Gefahr für die Gesundheit und Sicherheit der Verbraucher und für die Umwelt darstellen können. Zu diesen von Fälschern ins Visier genommenen Produkten gehören Autoersatzteile, darunter alle Arten von Kraftfahrzeugteilen und -komponenten wie etwa Kolbenringe, Filter, Sicherheitsgurte, Öle und Schmierstoffe, Batterien und Reifen.

In dieser zwölften Studie über Reifen und Batterien kommt eine ähnliche Methodik zur Anwendung wie in vorherigen sektorspezifischen Studien. Die EUIPO/EPA-Studie zum Beitrag des geistigen Eigentums (2016) ergab, dass in beiden Wirtschaftszweigen intensiv von Marken, Patenten und Geschmacksmustern Gebrauch gemacht wird.

⁴ EUIPO/OECD, *Trade in counterfeit and pirated goods: mapping the economic impact* (Handel mit nachgeahmten und unerlaubt hergestellten Waren: Bestandsaufnahme der wirtschaftlichen Folgen), OECD Publishing, Paris, 2016.

2. ZUSAMMENFASSUNG

DIE WIRTSCHAFTLICHEN KOSTEN DER VERLETZUNG VON RECHTEN DES GEISTIGEN EIGENTUMS IN DER REIFEN- UND
BATTERIEINDUSTRIE

2.1 METHODIK UND DATEN

Die in dieser Studie (wie auch in den anderen Studien dieser Serie) angewandte Methodik erfordert eine Langzeitserie von Verkaufsdaten eines homogenen Produkts. Wenn möglich wurden offizielle Daten von Eurostat herangezogen, und jeder Wirtschaftszweig wurde auf der Grundlage der NACE-Klassifikation⁵ definiert. Für Autoersatzteile entsprechen lediglich zwei NACE-Klassen diesen Anforderungen: Reifen und Batterien.

Der Ausgangspunkt dieser Analyse ist der Wert der Reifen und Batterien, die in der EU verkauft werden, basierend auf der strukturellen Unternehmensstatistik (SUS) von Eurostat und internationalen Handelsstatistiken. Es werden Umsatzprognosen für die beiden Produkte erstellt und dann jeweils mit dem tatsächlichen Umsatz in allen EU-Mitgliedstaaten verglichen. Die Unterschiede zwischen den prognostizierten und den tatsächlichen Umsätzen werden daraufhin mithilfe statistischer Methoden analysiert. Erklärt werden können diese Unterschiede zum Teil durch **sozio-ökonomische Faktoren**, wie z. B. die BIP-Wachstumsrate, Währungswechselkurse oder die Zahl der Pkw je 1 000 Einwohner. Zudem werden **fälschungsbezogene Faktoren** berücksichtigt, wie beispielsweise das Verhalten der Verbraucher⁶ gemäß der Studie über die *Wahrnehmung von geistigem Eigentum*.

Die Methodik wird in Abschnitt 4 ausführlich beschrieben.

2.2 DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE

Es wird geschätzt, dass **der legalen Industrie auf dem EU-Markt jährlich 2,2 Mrd. EUR durch Reifenfälschungen und 180 Mio. EUR durch Batteriefälschungen verloren gehen**, was einem **Umsatz von 7,5 % bzw. 1,8 % dieser Wirtschaftszweige** entspricht.

⁵ NACE (*Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne*) ist die von Eurostat, dem Statistikamt der EU, genutzte offizielle Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Union.

⁶ Dazu werden Ergebnisse aus der vom EUIPO im November 2013 veröffentlichten Studie über die *Wahrnehmung von geistigem Eigentum* herangezogen, etwa zur Neigung von EU-Bürgern, vorsätzlich gefälschte Waren zu kaufen.

In Tabelle 1 sind die sich daraus ergebenden Schätzwerte der fälschungsbedingten Umsatzeinbußen in der Reifen- und Batterieindustrie für alle Mitgliedstaaten sowohl in relativer als auch in absoluter Hinsicht dargestellt.

Tabelle 1. Umsatzeinbußen durch gefälschte Reifen und Batterien nach Ländern (2010-2015)

	REIFEN		BATTERIEN	
	Umsatzeinbußen (in %)	Umsatzeinbußen (in Mio. EUR)	Umsatzeinbußen (in %)	Umsatzeinbußen (in Mio. EUR)
ÖSTERREICH	6,1	30	1,6	3
BELGIEN	15,6	96	4,0	3
BULGARIEN	17,2	21	4,4	4
ZYPERN	17,1	7	4,4	1
TSCHECHISCHE REPUBLIK	7,3	106	1,9	3
DEUTSCHLAND	4,2	261	1,1	31
DÄNEMARK	6,1	13	1,6	1
ESTLAND	9,0	4	2,3	nicht verfügbar
GRIECHENLAND	17,4	39	4,5	5
SPANIEN	17,6	445	4,6	32
FINNLAND	3,1	17	0,8	1
FRANKREICH	7,6	411	2,0	27
KROATIEN	9,2	9	2,4	nicht verfügbar
UNGARN	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	nicht verfügbar
LETTLAND	17,8	11	4,6	1
MALTA	8,4	1	2,2	0
NIEDERLANDE	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
SCHWEDEN	6,8	45	1,8	10
SLOWENIEN	8,3	14	2,2	1
SLOWAKEI	5,1	14	1,3	1
VEREINIGTES KÖNIGREICH	5,5	201	1,4	13
EU-28	7,5	2 247	1,8	179

Das in relativer Hinsicht am wenigsten von Reifen- und Batteriefälschungen betroffene Land ist Finnland (mit 3,1 % bzw. 0,8 %); Litauen hingegen ist das am stärksten betroffene Land (mit 19,2 % bzw. 5 %). In absoluter Hinsicht ist Spanien am stärksten von den Auswirkungen betroffen, denn die Umsatzeinbußen aufgrund von gefälschten Reifen und Batterien werden hier auf 477 Mio. EUR geschätzt, gefolgt von Frankreich (mit 438 Mio. EUR), Deutschland (mit 292 Mio. EUR), Italien (mit 274 Mio. EUR) und dem Vereinigten Königreich (mit 214 Mio. EUR). Auf die fünf größten EU-Mitgliedstaaten entfallen 1,7 Mrd. EUR Umsatzeinbußen durch Fälschungen; das entspricht 70 % der gesamten Umsatzeinbußen in der EU.

Die sich daraus ergebenden Schätzwerte der relativen Umsatzeinbußen aufgrund von gefälschten Reifen und Batterien nach Ländern sind in den Abbildungen 1 und 2 dargestellt. Die Balken zeigen die fälschungsbedingten Umsatzeinbußen der rechtmäßigen Industrie als Prozentsatz des Umsatzes, während die Rauten das Konfidenzintervall von 95 % für diese Schätzung markieren.⁷

⁷ Das Konfidenzintervall von 95 % ist das Ergebnis einer statistischen Berechnung und besagt, dass der tatsächliche Wert mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 % zwischen der oberen und der unteren Grenze dieses Intervalls liegt. Beispiel: Für die EU insgesamt beträgt der geschätzte Umsatzausfall 7,5 %, wobei die Wahrscheinlichkeit, dass sich der tatsächliche Prozentsatz zwischen 7 % und 8 % bewegt, bei 95 % liegt.

Abbildung 1. Umsatzeinbußen durch gefälschte Reifen nach Ländern (2010-2015)

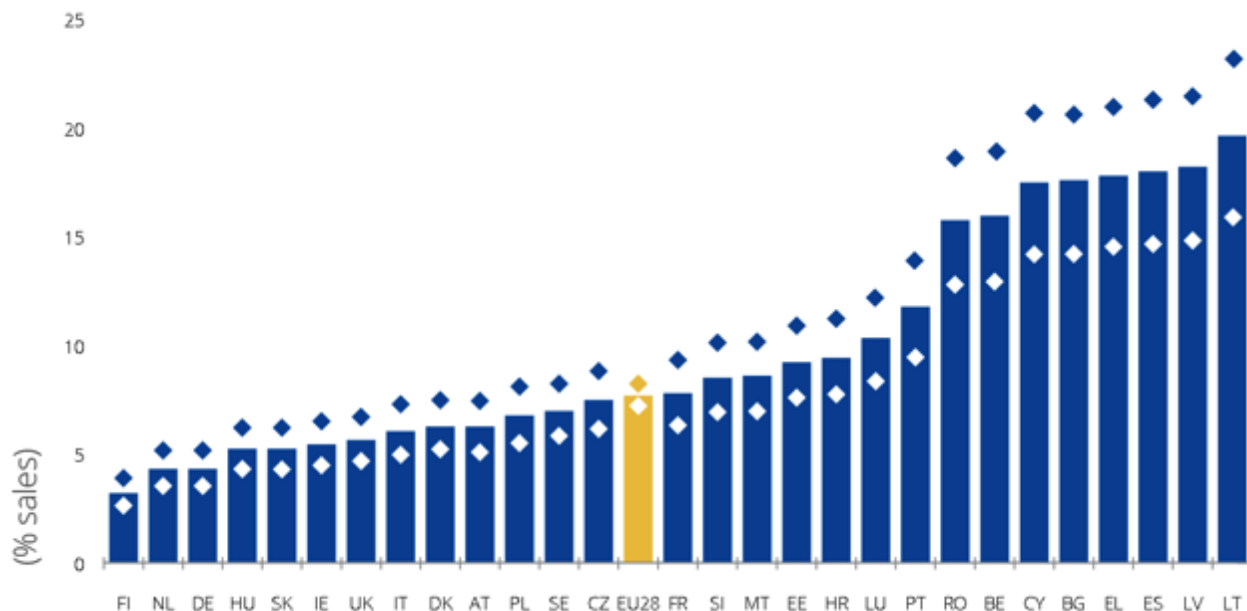
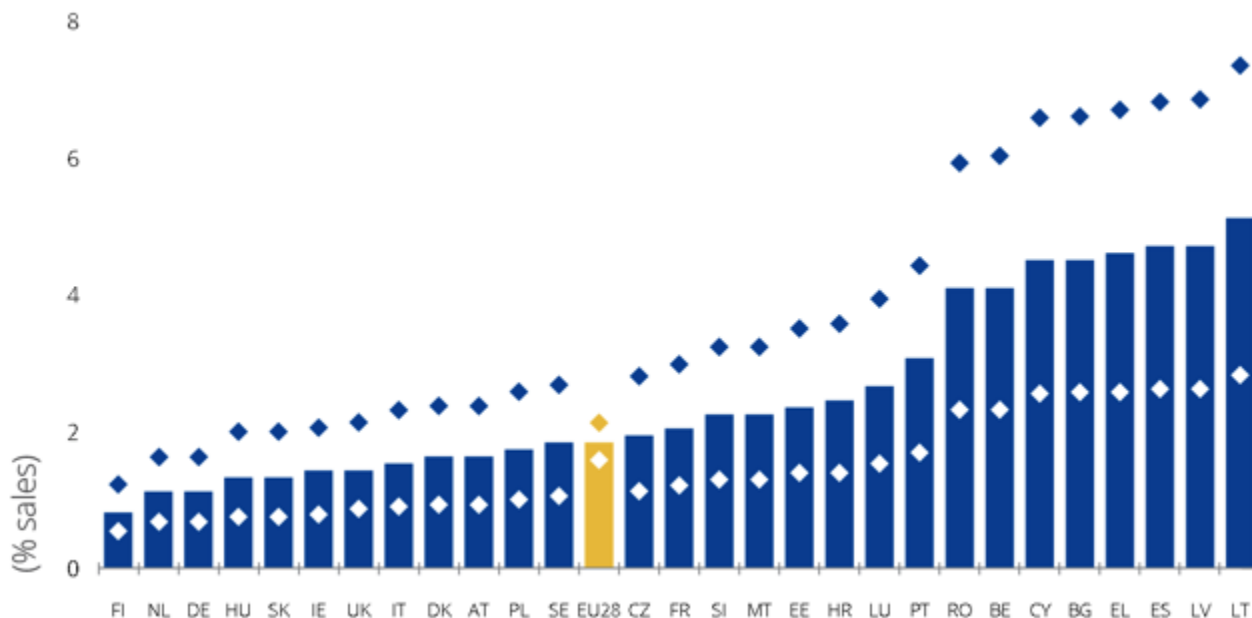


Abbildung 2. Umsatzeinbußen durch gefälschte Batterien nach Ländern (2010-2015)



Diese Umsatzeinbußen lassen sich unmittelbar in einen Verlust von 8 318 Arbeitsplätzen⁸ umrechnen.

Berücksichtigt man neben den direkten auch die indirekten Auswirkungen, indem man die Folgewirkungen für andere Wirtschaftszweige hinzunimmt, **ergibt sich in diesen beiden Wirtschaftszweigen für die EU-Wirtschaft ein Umsatzverlust durch Fälschungen in Höhe von ungefähr 4,8 Mrd. EUR, der wiederum zu einem Verlust von 22 283 Arbeitsplätzen führt.**

⁸ Einfuhreffekte werden bei diesen Zahlen nicht berücksichtigt, da die entsprechenden Folgen für die Beschäftigung in diesen Fällen außerhalb der EU auftreten. Auch die Einbußen der EU-Hersteller aufgrund von Fälschungen auf Nicht-EU-Märkten werden hier nicht berücksichtigt. Der geschätzte Verlust von Arbeitsplätzen in der EU bezieht sich somit auf Waren, die in der EU hergestellt und verbraucht werden.

Daraus ergibt sich zuletzt auch – unter der Annahme, dass illegale Hersteller ihre Aktivitäten und die daraus resultierenden Einnahmen bei den Behörden nicht angeben – **ein möglicher, grob geschätzter Gesamtausfall an staatlichen Einnahmen (Haushaltseinkommenssteuern, Sozialversicherungsbeiträge und Körperschaftssteuern) in Höhe von 340 Mio. EUR.**

2.3 NICHT-WIRTSCHAFTLICHE FOLGEN VON GEFÄLSCHTEN REIFEN UND BATTERIEN

Dieser Bericht hat in erster Linie die wirtschaftlichen Folgen gefälschter Reifen und Batterien zum Gegenstand. Allerdings ist auch eine Reihe anderer Auswirkungen zu verzeichnen, wie zum Beispiel sicherheits- und umweltbezogene Schäden.

Gefälschte Reifen oder Batterien vermitteln oftmals einen authentischen Eindruck, da es sehr schwierig ist, über das äußere Erscheinungsbild ein Original von einer Fälschung zu unterscheiden. Verbraucher können somit ungewollt Produkte kaufen, die minderwertig und nicht sicher sind, da gefälschte Produkte häufig keine Test- und Qualitätsverfahren durchlaufen. So werden sowohl Fahrzeugführer als auch andere Verkehrsteilnehmer Gefahren ausgesetzt.

Eine Studie über Unfallbedingungen im Zusammenhang mit der Reifennutzung⁹ hat ergeben, dass eine Profiltiefe von 1,6 mm oder mehr die Wahrscheinlichkeit von Unfällen aufgrund von Haftungsverlust auf nassen oder verschneiten Straßen um 84 % und die Wahrscheinlichkeit von Unfällen aufgrund von Reifenpannen um 86 % reduziert, im Vergleich zu Reifen mit einer Profiltiefe von weniger als 1,6 mm. Von der Industrie durchgeführte Tests haben gezeigt, dass gefälschte Reifen mit einer Profiltiefe von 1,4 mm und nachgeschnittene Reifen (Reifen, die so manipuliert werden, dass sie wie neu aussehen, obwohl es sich in Wirklichkeit um ältere Reifen handelt, bei denen das ursprüngliche Reifenprofil nur noch in geringem Ausmaß oder überhaupt nicht mehr vorhanden ist) eindeutig Sicherheitsrisiken für die Nutzer bergen.

Hersteller von Autobatterien müssen strenge Vorgaben beachten, um die Erwartungen der Verbraucher im Hinblick auf die Leistung und Sicherheit zu erfüllen. Die Produkte müssen so konzipiert sein, dass ein Elektrolyt-Austritt (der nicht nur für den Geräteschaltkreis, sondern auch für das Körpergewebe eines Menschen schädlich sein kann) verhindert wird. Zudem ist in die Batteriedichtung ein Einwegventil eingebaut, durch das bei Überladung interner Überdruck in der Batterie entweichen kann, um so eine Explosion zu verhindern. Diese Sicherheitsfunktionen fehlen zuweilen bei gefälschten Batterien, was Gefahren für den Nutzer birgt.

⁹ CHOI, E-H., *Tire-Related Factors in the Pre-Crash Phase* (Bericht Nr. DOT HS 811 617), National Highway Traffic Safety Administration, Washington DC, 2012.

Neben dem Sicherheitsaspekt für den Nutzer können gefälschte Reifen und Batterien auch der Umwelt schaden, da die Materialien, die für die Herstellung der Fälschungen verwendet werden, möglicherweise nicht die Sicherheitsstandards erfüllen und nicht immer den Umweltschutznormen sowie dem EU-Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft¹⁰ entsprechen, der Maßnahmen von der Produktion bis hin zur Abfallentsorgung, einschließlich Recycling und Wiederverwendung, umfasst.

Reifen sind ein Beispiel für ein Produkt, bei dem die Kreislaufwirtschaft in der Konzeptphase beginnt und sich über die Produktnutzung und die Sammlung gebrauchter Produkte bis hin zur Wiederverwendungs- und Recyclingphase erstreckt. Einem Bericht¹¹ der European Tyre & Rubber Manufacturers' Association (ETRMA) zufolge beträgt die Behandlungsrate von Reifen 96 % (z. B. durch Wiederverwendung von Materialien oder andere Arten von Recycling).

Viele der Komponenten von Batterien können ebenfalls recycelt werden, wodurch die Freisetzung gefährlicher Stoffe in die Umwelt verhindert und wertvolles Material bereitgestellt wird. Gemäß der Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren (Batterie-Richtlinie)¹² ist es verboten, Batterien in Verkehr zu bringen, die gefährliche Stoffe enthalten. Mit der Richtlinie wurden außerdem Sammel- und Recyclingziele festgelegt und die Verantwortung für das Abfallmanagement von Batterien auf die Hersteller übertragen. Es ist nicht bekannt, inwieweit Hersteller von gefälschten Batterien diesen Vorschriften entsprechen.

Die in diesem Unterabschnitt beschriebene Quantifizierung nicht-wirtschaftlicher Folgen geht zwar über den Gegenstand dieses Berichts hinaus, ist jedoch offenkundig von erheblicher Bedeutung für die Gesellschaft und muss bei der Analyse der mit gefälschten Reifen und Batterien verbundenen Problematik im Auge behalten werden.

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

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

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



DIE WIRTSCHAFTLICHEN KOSTEN DER VERLETZUNG VON RECHTEN DES GEISTIGEN EIGENTUMS IN DER REIFEN- UND BATTERIEINDUSTRIE



© Amt der Europäischen Union für geistiges
Eigentum, 2018
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet

Avenida de Europa 4,
E03008 Alicante – Spanien

www.euipo.europa.eu

Februar 2018