

O CUSTO ECONÓMICO DA INFRAÇÃO DO DIREITO DE PROPRIEDADE INTELECTUAL (DPI) NOS SETORES DE PNEUS E BATERIAS

Quantificação de infrações na Fabricação de pneus e câmaras-de-ar;
recauchutagem e reconstrução de pneus (NACE 22.11) e Fabricação
de baterias e acumuladores (NACE 27.20)



O CUSTO ECONÓMICO DA INFRAÇÃO DO DIREITO DE PROPRIEDADE INTELECTUAL (DPI) NOS SETORES DE PNEUS E BATERIAS

Equipa do Projeto

Nathan Wajsman, Economista-Chefe

Carolina Arias Burgos, Economista

Agradecimentos

Os autores gostariam de agradecer aos membros do *Economics & Statistics working group* (Grupo de trabalho de Economia e Estatística) do Observatório por terem formulado observações úteis sobre os relatórios desta série e sobre a metodologia utilizada. Além disso, as fontes do setor industrial forneceram informações sobre o mercado dos pneus e baterias na UE.

Fevereiro de 2018

Índice

1.	PREÂMBULO.....	4
2.	RESUMO	6
	2.1 METODOLOGIA E DADOS.....	6
	2.2 PRINCIPAIS CONCLUSÕES	6
	2.3 IMPACTOS NÃO ECONÓMICOS DA CONTRAFAÇÃO DE PNEUS E BATERIAS	11

1. PREÂMBULO

O CUSTO ECONÓMICO DA INFRAÇÃO DO DIREITO DE PROPRIEDADE INTELECTUAL (DPI) NOS SETORES DE PNEUS E BATERIAS

O Observatório Europeu das Infrações aos Direitos de Propriedade Intelectual (o Observatório) foi criado com o objetivo de melhorar o entendimento da importância da propriedade intelectual (PI) e das consequências negativas das infrações aos direitos de propriedade intelectual (DPI). O Observatório foi transferido da Comissão para o EUIPO em 2012 pelo Regulamento (UE) n.º 386/2012.

Num estudo realizado em colaboração com o Instituto Europeu de Patentes¹, o EUIPO, através do Observatório, estima que cerca de 42 % da atividade económica total e 28 % do emprego na UE são gerados diretamente pelos setores industriais com utilização intensiva de DPI, com mais 10 % do emprego na UE a resultar da aquisição de bens e serviços de outras indústrias por indústrias com utilização intensiva de DPI.

Outro estudo² comparou o desempenho económico das empresas europeias que detêm DPI com as que não detêm, tendo concluído que as receitas por empregado dos detentores de DPI são, em média, 28 % superiores às dos não detentores, com um efeito particularmente significativo para as pequenas e médias empresas (PME). Embora apenas 9 % das PME detenham DPI registados, essas empresas possuem receitas por empregado quase 32 % superiores às que não detêm.

As perceções e os comportamentos dos cidadãos europeus em matéria de PI e de contrafação e pirataria³ também foram analisados no âmbito de um inquérito a nível da UE. Este inquérito revelou que, embora os cidadãos reconheçam, em princípio, o valor da propriedade intelectual, tendem também a justificar infrações a nível individual em determinados casos.

O Observatório pretende completar o quadro com uma avaliação do impacto económico da contrafação e da pirataria.

Este exercício constitui um desafio do ponto de vista metodológico, pois tenta esclarecer um fenómeno que, pela sua natureza específica, não é diretamente observável. O Observatório desenvolveu uma abordagem faseada para avaliar o impacto negativo da contrafação e das suas consequências para as

¹ EUIPO/IEP, *Intellectual property rights intensive industries and economic performance in the European Union: industry-level analysis report* [As indústrias com utilização intensiva de direitos de propriedade intelectual e o desempenho económico na União Europeia: relatório de análise a nível do setor industrial], 2.ª ed., EUIPO, Alicante, 2016.

² IHMI, *Intellectual property rights and firm performance in Europe: an economic analysis: firm-level analysis report* [Os direitos de propriedade intelectual e o desempenho das empresas na Europa: uma análise económica: relatório de análise a nível das empresas], IHMI, Alicante, 2015.

³ EUIPO, *European citizens and intellectual property: perception, awareness and behaviour* [Cidadãos europeus e propriedade intelectual: perceção, sensibilização e comportamento], 2.ª ed., EUIPO, Alicante, 2017.

empresas legítimas, os governos e os consumidores e, em última análise, para a sociedade em geral, a fim de preparar a quantificação do âmbito, da escala e do impacto das violações dos DPI, conforme definido no seu mandato.

Foram seleccionados vários setores industriais com utilização intensiva de DPI cujos produtos se sabe serem ou estarem sujeitos a contrafação. Estudos anteriores analisaram os seguintes setores: produtos cosméticos e produtos de cuidados pessoais; vestuário, calçado e acessórios; artigos de desporto; brinquedos e jogos; artigos de joalheria e relojoaria; malas de mão e de viagem; indústria discográfica; bebidas espirituosas e vinhos; produtos farmacêuticos; pesticidas; e smartphones.

O relatório conjunto do EUIPO e da OCDE ⁴ sobre comércio mundial de produtos contrafeitos revelou o âmbito alargado dos setores industriais afetados por contrafação, que vão desde os artigos de luxo a bens de consumo diário, incluindo produtos que podem apresentar riscos à saúde e segurança dos consumidores e ao ambiente. As peças sobresselentes para automóveis estão entre os produtos que são alvos visados pelos contrafatores, abrangendo qualquer peça e componente automóvel, como segmentos de êmbolos, filtros, cintos de segurança, óleos e lubrificantes, baterias e pneus.

Este décimo segundo estudo, que abrange pneus e baterias, utiliza uma metodologia semelhante à aplicada em estudos setoriais anteriores. O EUIPO/IEP (2016) *IP Contribution study* [Estudo sobre o contributo da PI] demonstrou que ambos os setores industriais efetuam uma utilização intensiva de marcas comerciais, patentes e modelos.

⁴ EUIPO/OCDE, Trade in counterfeit and pirated goods: mapping the economic impact [Comércio de produtos contrafeitos e pirateados: mapa do impacto económico], Publicação da OCDE, Paris, 2016.

2. RESUMO

O CUSTO ECONÓMICO DA INFRAÇÃO DO DIREITO DE PROPRIEDADE INTELECTUAL (DPI) NOS SETORES DE PNEUS E BATERIAS

2.1 METODOLOGIA E DADOS

A metodologia aplicada neste estudo (tal como em outros estudos desta série) exige longas séries de dados sobre as vendas de um produto homogéneo. Sempre que possível foram utilizados dados oficiais do Eurostat, definindo cada setor com base na classificação NACE ⁵. No que respeita a peças sobresselentes para automóveis, apenas duas classes NACE cumprem estes requisitos: pneus e baterias.

O ponto de partida desta análise é o valor dos pneus e baterias vendidos na UE com base no Inquérito Estrutural às Empresas (Structural Business Survey - SBS) do Eurostat e nas estatísticas de comércio internacional. O volume de vendas previsto de cada um dos dois produtos é gerado e comparado com o volume de vendas efetivo em cada Estado-Membro da UE. As diferenças entre o volume previsto e o volume efetivo de vendas são posteriormente analisadas através de métodos estatísticos. Estas diferenças podem ser explicadas parcialmente por **fatores socioeconómicos**, como aumento do PIB, taxas de câmbio ou o número de automóveis de passageiros por 1 000 habitantes. Também são tidos em consideração os **fatores relacionados com a contrafação**, como o comportamento dos consumidores ⁶, tal como refletido no Estudo sobre a Perceção da PI.[*IP Perception study*]

A metodologia é explicada em pormenor na secção 4.

2.2 PRINCIPAIS CONCLUSÕES

Estima-se que o **setor industrial legítimo perde anualmente 2,2 mil milhões de euros devido à presença de pneus contrafeitos no mercado da UE e que perde anualmente 180 milhões de euros devido a baterias contrafeitas, correspondendo a 7,5 % e 1,8 % do volume de vendas do setor, respetivamente.**

⁵ NACE (*Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne*) [Nomenclatura Estatística das Atividades Económicas na União Europeia] é a classificação oficial da atividade económica utilizada pelo Eurostat, o serviço de estatística da UE.

⁶ São utilizados os resultados do *IP perception study* [Estudo sobre a perceção da PI] publicados pelo EUIPO em novembro de 2013, como a propensão dos cidadãos da UE para comprarem intencionalmente produtos contrafeitos.

Os valores estimados das perdas de vendas devido a contrafação nos setores dos pneus e baterias para todos os Estados-Membros estão apresentados no Quadro 1 em termos relativos e em termos absolutos.

Quadro 1. Perdas de vendas devido à contrafação de pneus e baterias por país (2010-2015)

	PNEUS		BATERIAS	
	Perdas de vendas (%)	Perdas de vendas (milhões de euros)	Perdas de vendas (%)	Perdas de vendas (milhões de euros)
ÁUSTRIA	6,1	30	1,6	3
BÉLGICA	15,6	96	4,0	3
BULGÁRIA	17,2	21	4,4	4
CHIPRE	17,1	7	4,4	1
REPÚBLICA CHECA	7,3	106	1,9	3
ALEMANHA	4,2	261	1,1	31
DINAMARCA	6,1	13	1,6	1
ESTÓNIA	9,0	4	2,3	N/D
GRÉCIA	17,4	39	4,5	5
ESPAÑA	17,6	445	4,6	32
FINLÂNDIA	3,1	17	0,8	1
FRANÇA	7,6	411	2,0	27
CROÁCIA	9,2	9	2,4	N/D
HUNGRIA	5,1	16	1,3	7
IRLANDA	5,3	11	1,4	1
ITÁLIA	5,9	256	1,5	18
LITUÂNIA	19,2	15	5,0	1
LUXEMBURGO	10,1	2	2,6	N/D
LETÓNIA	17,8	11	4,6	1
MALTA	8,4	1	2,2	0
PAÍSES BAIXOS	4,2	12	1,1	3
POLÓNIA	6,6	74	1,7	6
PORTUGAL	11,5	41	3,0	3

ROMÉNIA	15,4	76	4,0	3
SUÉCIA	6,8	45	1,8	10
ESLOVÉNIA	8,3	14	2,2	1
ESLOVÁQUIA	5,1	14	1,3	1
REINO UNIDO	5,5	201	1,4	13
UE-28	7,5	2 247	1,8	179

O país menos afetado pela contrafação de pneus e baterias em termos relativos é a Finlândia (3,1 % e 0,8 %, respetivamente), sendo a Lituânia o país mais afetado (19,2 % e 5 %, respetivamente). Em termos absolutos, o maior impacto é em Espanha, sendo as perdas de vendas devido a pneus e baterias contrafeitas estimadas em 477 milhões de euros, seguido pela França em 438 milhões de euros, Alemanha (292 milhões de euros), Itália (274 milhões de euros) e Reino Unido (214 milhões de euros). Os cinco maiores Estados-Membros da UE representam 1,7 mil milhões de euros de perdas devido à contrafação, correspondente a 70 % do total de perdas de vendas na UE.

Os valores estimados das perdas de vendas relativas devido a pneus e baterias por país são apresentados nas Figuras 1 e 2. A barra indica o impacto da contrafação nas vendas do setor legítimo, expressas em percentagem de vendas, enquanto os losangos indicam o intervalo de confiança de 95 % dessa estimativa⁷.

⁷ O intervalo de confiança de 95 % é um cálculo estatístico, o que significa que existe uma probabilidade de 95 % de que o número real se encontre entre os limites inferior e superior desse intervalo. Por exemplo, para a UE no seu conjunto, a percentagem estimada de perdas de vendas é de 7,5 %, com uma probabilidade de 95 % de a percentagem real se situar entre 7 % e 8 %.

Figura 1. Perdas de vendas devido à contrafação de pneus por país (2010-2015)

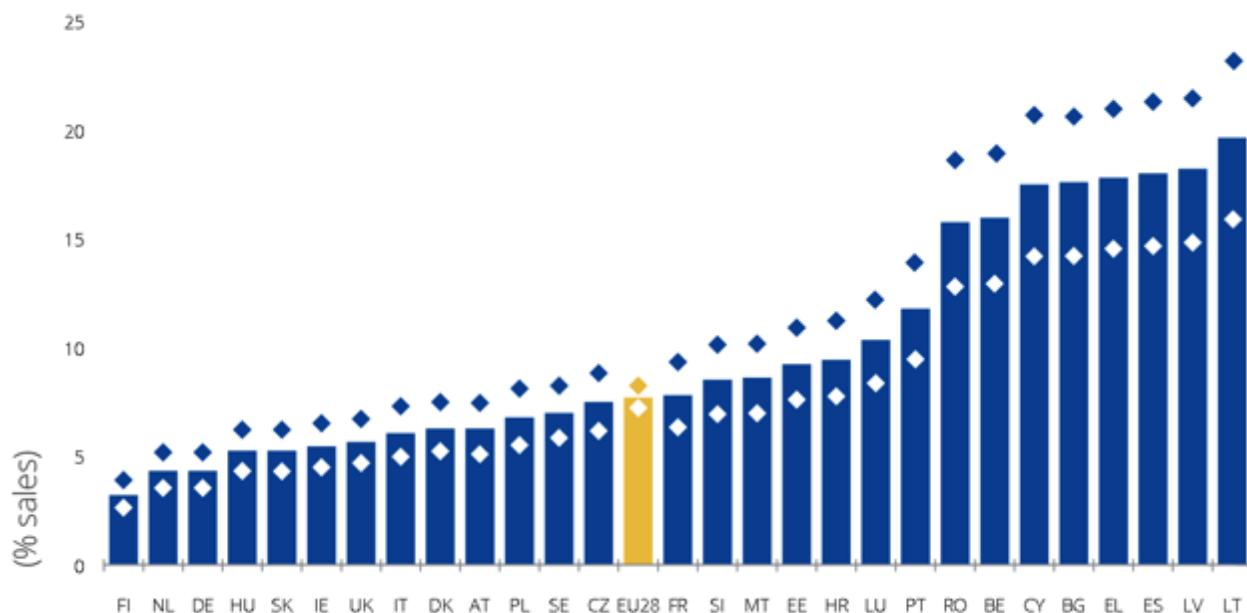
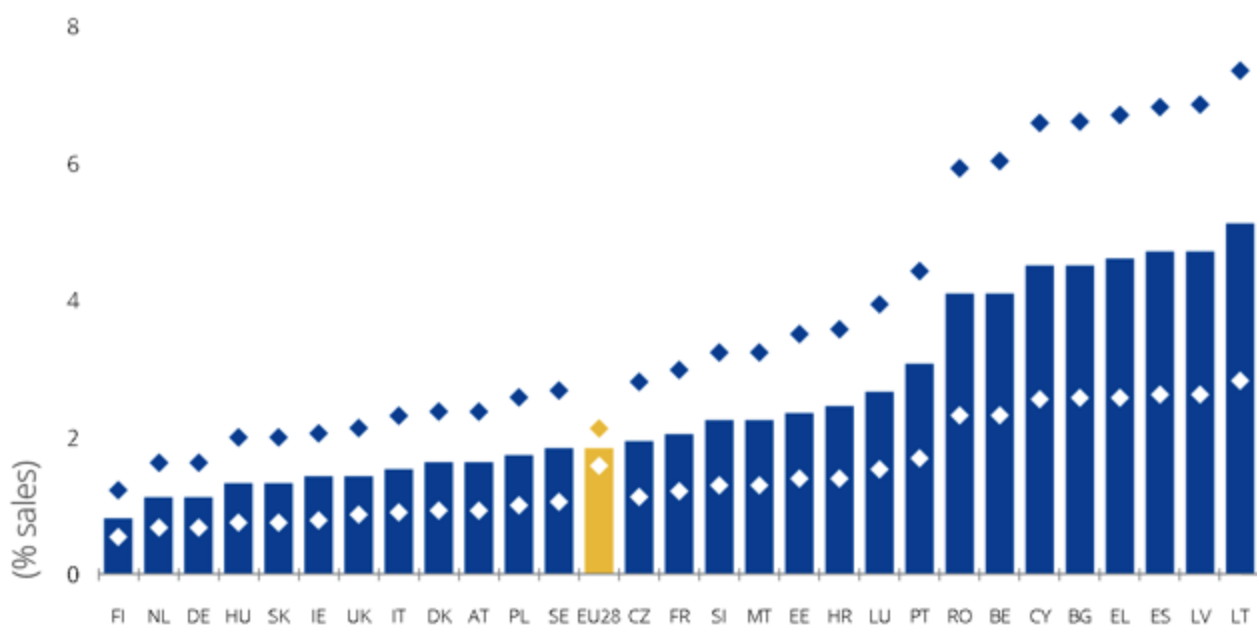


Figura 2. Perdas de vendas devido à contrafação de baterias por país (2010-2015)



Estas perdas de vendas traduzem-se em perdas de emprego direto de 8 318 empregos⁸.

Se foram acrescentadas as repercussões em outros setores industriais, quando são tidos em consideração os efeitos diretos e indiretos, a contrafação nesses dois setores causa, aproximadamente, 4,8 mil milhões de euros de perdas de vendas para a economia da UE, que por sua vez conduzem a perdas de emprego de 22 283 de empregos.

⁸ Estes valores não têm em conta o efeito das importações, dado que, nesses casos, os impactos associados ao emprego ocorrem fora da UE. Também não incluem perdas sofridas por produtores da UE resultantes da contrafação em mercados não comunitários. As perdas de emprego estimadas na UE estão, portanto, relacionadas com bens produzidos e consumidos na UE.

Por último, partindo do princípio que os produtores ilícitos não declaram as suas atividades e as receitas resultantes às autoridades, **a perda total de receitas públicas (impostos sobre o rendimento das famílias, contribuições para a segurança social e impostos sobre o rendimento das pessoas coletivas) pode, por conseguinte, ser estimada em cerca de 340 milhões de euros.**

2.3 IMPACTOS NÃO ECONÓMICOS DA CONTRAFAÇÃO DE PNEUS E BATERIAS

Este relatório centra-se nas consequências económicas da contrafação de pneus e baterias. No entanto, existem vários outros impactos em áreas como a segurança e os danos ambientais.

Os pneus ou baterias contrafeitos parecem muitas vezes ser autênticos, dado que é muito difícil distinguir um produto genuíno de uma falsificação através da verificação do aspeto exterior. Desta forma, os consumidores podem adquirir inadvertidamente produtos de qualidade inferior e inseguros, visto que muitas vezes os produtos contrafeitos não são submetidos a testes e a processos de qualidade, colocando em risco os condutores e outros utentes da estrada.

Um estudo sobre condições de acidente associadas à utilização de pneus⁹ demonstrou que uma profundidade do piso igual ou superior a 1,6 mm reduz a probabilidade de acidente por falta de aderência em estradas molhadas ou com neve em 84 % e que a probabilidade de acidentes devido a rebentamento de pneus é reduzida em 86 %, em comparação com pneus com uma profundidade do piso inferior a 1,6 mm. Testes realizados pelo setor industrial demonstraram que os pneus falsificados com uma profundidade do piso de 1,4 mm e reesculpidos (falsificados por forma a parecerem novos apesar de serem na realidade pneus mais antigos com pouca ou nenhuma profundidade original) resultam em riscos de segurança evidentes para os utilizadores.

Os fabricantes de baterias para automóveis devem seguir especificações rigorosas para corresponderem às expectativas dos consumidores relativamente ao desempenho e segurança. Os produtos são concebidos para evitar derramamento de eletrólito (que é potencialmente nocivo para os circuitos nos dispositivos e para os tecidos corporais). Além disso, uma saída de ventilação de utilização única integrada no vedante da bateria liberta uma pressão interna no interior da bateria durante condições de utilização excessiva para evitar uma explosão. Estes dispositivos de segurança não estão, por vezes, presentes em baterias contrafeitas, colocando o utilizador em risco.

Para além do aspeto da segurança do utilizador, os pneus e baterias contrafeitas podem ainda causar danos ao ambiente, uma vez que os materiais utilizados para fabricar peças contrafeitas podem não

⁹ CHOI, E-H., *Tire-Related Factors in the Pre-Crash Phase* (Report No DOT HS 811 617) [Fatores relativos a pneus na fase de pré-colisão (Relatório n.º DOT HS 811 617)], National Highway Traffic Safety Administration, Washington DC, 2012.

cumprir as normas de segurança e nem sempre cumprem as normas de proteção ambiental e o Plano de Ação para a Economia Circular da UE ¹⁰, que inclui medidas que abrangem a gestão de resíduos, incluindo reciclagem e reutilização.

Os pneus são um exemplo de um produto em que a economia circular começa na fase de conceção, alarga-se à utilização, recolha de produtos usados e continua com a reutilização e reciclagem. A Associação Europeia dos Produtores de Pneus e de Borracha (ETRMA) refere ¹¹ uma taxa de tratamento de pneus de 96 % (por exemplo, reutilização de materiais ou outros tipos de reciclagem).

Muitos dos componentes das baterias também podem ser reciclados, evitando a libertação de substâncias perigosas para o ambiente e fornecendo materiais de elevado valor. A Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 6 de setembro de 2006 relativa a baterias e acumuladores e respetivos resíduos (Diretiva relativa a baterias) ¹² proíbe a comercialização de baterias que contenham algumas substâncias perigosas e fixa metas para a recolha e reciclagem, atribuindo a responsabilidade pela gestão de resíduos de baterias aos produtores. Desconhece-se até que ponto os produtores de baterias contrafeitas cumprem estes regulamentos.

Embora a quantificação dos impactos não económicos referidos nesta subsecção esteja fora do âmbito deste relatório, têm claramente uma importância social significativa e devem ser tidos em conta na análise do fenómeno da contrafação de pneus e baterias.

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

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

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



O CUSTO ECONÓMICO DA INFRAÇÃO DO DIREITO DE PROPRIEDADE INTELECTUAL (DPI) NOS SETORES DE PNEUS E BATERIAS



Fevereiro de 2018

© Instituto da Propriedade Intelectual da União
Europeia, 2018
Reprodução autorizada mediante indicação da fonte.

Avenida de Europa, 4
E03008 Alicante – Espanha

www.euipo.europa.eu