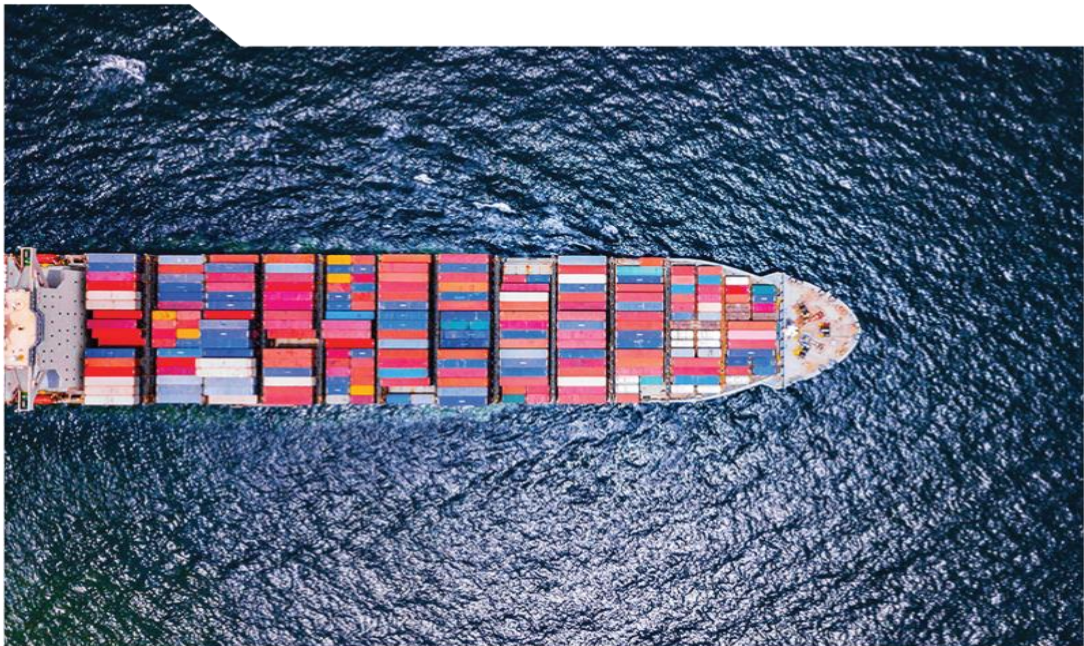


# Misbrug af containerbaseret søtransport i den globale handel med forfalskede varer

## Resumé



## Resumé

---

Handlen med forfalskede varer udgør en årelang og stigende socioøkonomisk risiko på verdensplan, som truer effektiv offentlig forvaltning, et effektivt erhvervsliv og forbrugernes trivsel. Samtidig er den ved at blive en vigtig indtægtskilde for organiserede kriminelle grupper. Den skader også den økonomiske vækst, idet den både underminerer virksomhedernes indtægter og deres incitament til at være innovative.

Forfalskede og piratkopierede varer fragtes normalt via stort set alle former for transportmidler. Målt i antal beslaglæggelser er handlen med forfalskede varer via småpakker stadig stigende og udgør efterhånden et væsentligt håndhævelsesproblem, men målt i værdi dominerer forfalskede varer, der transporteres med containerskib.

I løbet af de seneste årtier er containere blevet den universelle måde til at samle varer i standardiserede, ensartede fragtenheder. Indførelsen af containere var en revolutionær ændring for transporten, som gav nye logistiske muligheder, øgede effektiviteten og væsentligt reducerede de samlede omkostninger ved international handel. Samtidig fandt smuglere det tiltrækkende, idet det var let og forbundet med lav risiko at stuve ikke blot forfalskede produkter, men også narkotika og andre former for smuglervarer og endda papirløse migranter i containerne.

De tilgængelige data bekræfter smuglernes højintensive misbrug af containerbaseret søtransport. Analysen i denne rapport gør brug af to typer data. Den første er oplysninger om handel med forfalskede varer, som bygger på tolldata om beslaglæggelser af forfalskede varer fra Verdenstoldorganisationen, Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Beskatning og Toldunion og USA's told- og grænsekontrolmyndighed (U.S. Customs and Border Protection). Den anden er data om handel med containerskibe fra OECD's internationale transportforum (ITF), Eurostats Comext og indeks for containerbaseret søtransport udviklet af UNCTAD (De Forenede Nationers Konference for Handel og Udvikling).

En gennemgang af dataene viste, at det højeste antal toldbeslaglæggelser af forfalskede og piratkopierede varer hidrørte fra postpakker, men at søtransporten tegnede sig for den største beslaglagte værdi. I 2016 transportererede containerskibe 56 % af den samlede værdi af beslaglagte forfalskede varer.

Det største antal forsendelser af forfalskede varer stammede fra Østasien, med Kina og Hongkong (Kina) øverst på ranglisten. Indien, Malaysia, Mexico, Singapore, Thailand, Tyrkiet og De Forenede Arabiske Emirater er også fortsat blandt de største oprindelsesøkonomier for forfalskede og piratkopierede varer, der handles på verdensplan i de betragtede perioder.

Yderligere analyser foretaget for Den Europæiske Union viste, at over halvdelen af de containere, der blev transporteret i 2016 af skibe fra økonomier, der vides at være væsentlige kilder til forfalskede varer, blev indført i EU gennem Tyskland, Nederlandene og Det Forenede Kongerige. Der er også nogle EU-lande, såsom Bulgarien, Rumænien, Kroatien og Grækenland, som generelt har en forholdsvis lille mængde containerhandel, men en stor import fra forfalskningsintensive økonomier.

Den igangværende og planlagte infrastrukturudvikling i EU kan i væsentlig grad ændre mønstrene for import af forfalskede varer via containere. Det kinesiske "ét bælte, én vej"-initiativ er særlig relevant i denne sammenhæng, da det kan føre til en betydelig vækst i antallet af forfalskede varer, der kommer ind i Den Europæiske Union i containerskibe gennem havne i Middelhavsområdet.

For at bekæmpe den ulovlige handel er en række risikovurderings- og målretningsmetoder blevet tilpasset til containerbaseret søtransport, navnlig for at målrette ulovlig handel med narkotika og farlige og forbudte varer. Det ser imidlertid ud til, at den ulovlige handel med forfalskede varer ikke har været en høj prioritet for toldmyndighederne, da forsendelser af forfalskede varer almindeligvis opfattes som "kommercielle handelsovertrædelser" i stedet for kriminelle handlinger. De eksisterende håndhævelsesbestrebelse vil derfor muligvis ikke være hensigtsmæssigt udformet til at imødegå denne risiko.

Industrien har gjort en indsats for at forbedre koordineringen for at bekæmpe truslen om ulovlig handel i søtransporten. Et godt eksempel er "hensigtserklæringen", hvor velkendte varemærkeindehavere, skibsoperatører og speditører har arbejdet sammen om at udvikle frivillige retningslinjer for at øge bevidstheden om betydningen af at indsamle tilstrækkelige oplysninger om de parter, der benytter deres shippingtjenester. Det ser ud til, at der her er betydelig plads til forbedringer.