

Meriliikenteen konttikuljetusten väärinkäyttö tuoteväärengösten maailmanlaajuisessa kaupassa

Tiivistelmä



Helmikuu 2021

Tiivistelmä

Tuoteväärennöksillä käytävä kauppa on pitkään jatkunut ongelma ja kasvava maailmanlaajuinen sosioekonominen riski, joka uhkaa tehokasta hallintoa, sujuvaa liiketoimintaa ja kuluttajien hyvinvointia. Samanaikaisesti siitä on tulossa merkittävä järjestäytyneiden rikollisryhmien tulonlähde. Sillä on haitallinen vaikutus talouskasvuun, sillä se heikentää liiketoiminnasta saatavia tuloja ja yritysten innovointihalukkuutta.

Väärennetyjä ja laittomasti valmistettuja tuotteita kuljetetaan käytännössä lähes kaikilla kuljetusvälineillä. Takavarikoitujen määrien osalta voidaan todeta, että pikkupaketteina toimitettavien tuoteväärennösten kauppa on kasvamassa, ja siitä on kehittymässä merkittävä lainvalvonnan ongelma. Arvon kannalta tarkasteltuna konttialuksilla kuljetetut tuoteväärennökset ovat kuitenkin selkeästi suurempi ongelma.

Konttikuljetuksista on viime vuosikymmenien aikana tullut yleisesti käytetty keino rahdata tavaraa standardoidusti ja yhtenäisessä muodossa. Konttien käyttöönotto oli merkittävä muutos kuljetusliikenteessä, sillä se tarjosi uusia logistisia mahdollisuuksia, lisäsi tehokkuutta ja vähensi huomattavasti kansainvälisen kaupan kokonaiskustannuksia. Samaan aikaan salakuljettajat kiinnostuivat siitä, sillä konttien lastaaminen tuoteväärennöksillä, huumausaineilla ja muilla salakuljetettavilla tavaroilla tai jopa paperittomilla maahanmuuttajilla on helppoa ja vähäriskistä.

Saatavilla olevat tiedot vahvistavat, että meriliikenteen konttikuljetusten väärinkäyttö on hyvin yleistä tuoteväärennösten yhteydessä. Tähän raporttiin sisältyvässä analyysissä on käytetty kahdenlaisia tietoja. Ensinnäkin siinä on käytetty tuoteväärennösten kauppaa koskevia tietoja, jotka perustuvat tulliviranomaisten tietoihin tuoteväärennösten takavarikoista ja jotka on saatu Maailman tullijärjestöltä, Euroopan komission verotuksen ja tulliliiton pääosastolta sekä Yhdysvaltain tulli- ja rajavartiolaitokselta. Toiseksi siinä on käytetty konttialuskuljetuksiin perustuvaa kauppaa koskevia tietoja, jotka on saatu OECD:n kansainvälisen liikennefoorumin tietokannasta ja Eurostatilta (Comext) ja YK:n kauppa- ja kehityskonferenssin (UNCTAD) kehittämiä meriliikenteen konttikuljetuksia koskevia indeksejä.

Tietojen tarkastelu osoitti, että lukumäärältään suurin osa tullin tekemistä väärennetyjen ja laittomasti valmistettujen tuotteiden takavarikoista koski postipaketteja, kun taas merikuljetusten yhteydessä tehdyt takavarikot ovat arvoltaan suurimmat. Vuonna 2016 konttialuksilla kuljetettiin 56 prosenttia takavarikoitujen tuoteväärennösten kokonaisarvosta.

Lukumäärältään suurin osa tuoteväärennöskuljetuksista oli peräisin Itä-Aasiasta, erityisesti Kiinasta ja Hongkongista. Muita väärennetyjen ja laittomasti valmistettujen tavaroiden kansainvälisen kaupan kannalta merkittäviä lähtömaita olivat tarkastelujakson aikana Intia, Malesia, Meksiko, Singapore, Thaimaa, Turkki ja Yhdistyneet arabiemiirikunnat.

Euroopan unionin osalta tehty lisäanalyysi osoitti, että yli puolet alusten vuonna 2016 kuljettamista konteista, jotka olivat peräisin merkittävänä tuoteväärennösten lähtömaina tunnetuista maista, saapuivat EU:hun Saksan, Alankomaiden ja Yhdistyneen kuningaskunnan kautta. Joidenkin EU-maiden, kuten Bulgarian, Romanian, Kroatian ja Kreikan, konttikuljetuksiin perustuva kauppa on yleensä ottaen määrältään suhteellisen vähäistä, mutta niihin suuntautuva tuonti on runsasta maista, joissa tehdään paljon tuoteväärennöksiä.

EU:ssa meneillään ja suunnitteilla olevat infrastruktuurin kehittämishankkeet voivat merkittäväällä tavalla muuttaa toimintamalleja, joilla väärennetyjä tavaroita maahantuodaan konteilla. Kiinan uusi silkkitie -aloite on tässä yhteydessä merkittävä hanke, koska se voi johtaa siihen, että konttialuksissa Välimeren maiden satamien kautta Euroopan unioniin saapuvien tuoteväärennösten määrä kasvaa merkittävästi.

Konttiliikennettä varten on kehitetty monia riskinarviointi- ja kohdentamismenetelmiä, joilla pyritään torjumaan laitonta kauppaa ja erityisesti huumausaineiden sekä vaarallisten ja kiellettyjen tavaroiden laitonta kauppaa. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että tuoteväärennösten laitton kauppa ei ole ollut tulliviranomaisten ensisijaisen toiminnan kohteena, sillä tuoteväärennöskuljetusten katsotaan yleisesti olevan pikemminkin ”kaupankäynnin rikkomuksia” kuin rikollista toimintaa. Nykyiset lainvalvontatoimet eivät näin ollen välttämättä ole riskiin nähden riittäviä.

Toimialalla on toteutettu joitakin toimia koordinoinnin parantamiseksi, jotta laittoman kaupan riskiä voidaan torjua merikuljetusalalla. Hyvä esimerkki tästä on nk. aiejulistus, jossa tunnettujen tuotemerkkien omistajat, alusten käyttäjät ja huolitsijat tekivät yhteistyötä laatiakseen vapaaehtoisuuteen perustuvia ohjeita tiedon lisäämiseksi siitä, että kuljetuspalveluja käyttävistä osapuolista on tärkeää saada riittävästi tietoa. Vaikuttaa siltä, että tältä osin on vielä paljon parantamisen varaa.