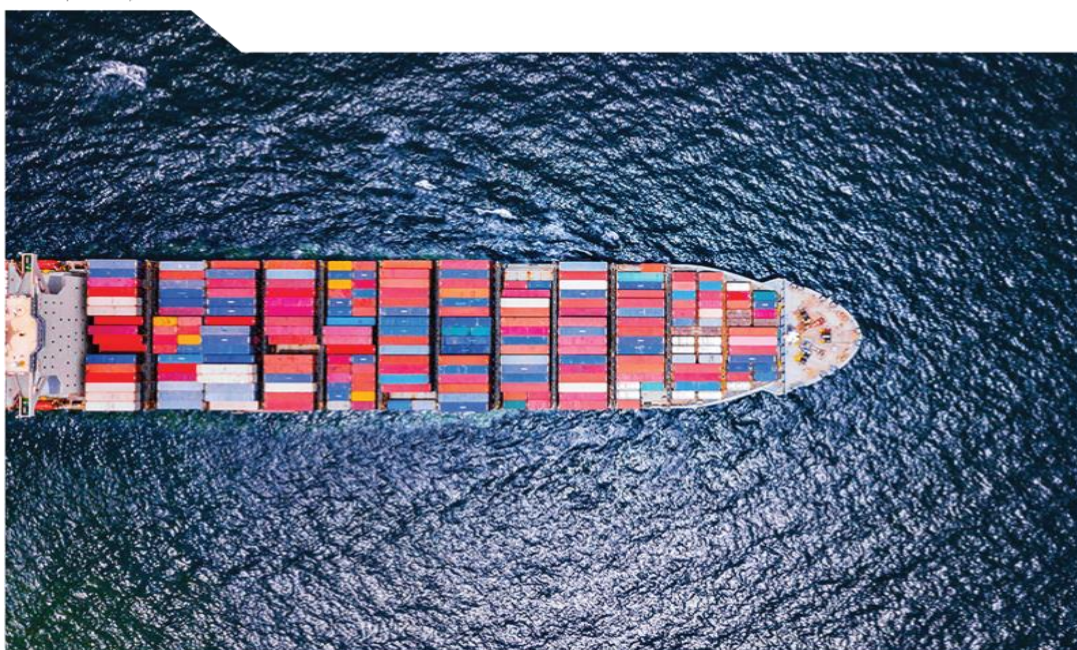


Misbruik van gecontaineriseerd zeevervoer in de wereldwijde handel in namaakgoederen

Samenvatting



februari 2021

Samenvatting

De handel in namaakgoederen vormt een al lang bestaand en toenemend wereldwijd sociaaleconomisch risico dat doelmatig openbaar bestuur, een efficiënt bedrijfsleven en het welzijn van de consument bedreigt. Tegelijkertijd vormt deze handel een grote bron van inkomsten voor de georganiseerde misdaad. De handel in namaakgoederen is bovendien schadelijk voor de economische groei omdat zowel de inkomsten van ondernemingen als hun motivatie om te innoveren hierdoor worden ondermijnd.

Namaakgoederen en door piraterij verkregen producten worden via vrijwel alle transportmiddelen vervoerd. Wat het aantal inbeslagnemingen betreft, neemt het vervoer via kleine pakketten toe waardoor wetshandhaving almaar moeilijker wordt. In termen van waarde domineren echter duidelijk namaakproducten die via containers worden vervoerd.

In de afgelopen decennia zijn containers het universele middel geworden om goederen te vervoeren in gestandaardiseerde, uniforme ladingen. De invoering van containers betekende een revolutionaire verandering voor de vervoerssector: er ontstonden nieuwe logistieke mogelijkheden, de efficiëntie werd verbeterd en de totale kosten van de internationale handel werden aanzienlijk verlaagd. Omdat het zo gemakkelijk werd en vanwege het lage risico, maakte deze vorm van transport het tegelijkertijd aantrekkelijk voor smokkelaars om niet alleen namaakproducten in de containers op te bergen, maar ook verdovende middelen en andere smokkelwaar, en zelfs migranten zonder papieren.

De beschikbare gegevens bevestigen de hoge intensiteit van misbruik van gecontaineriseerd zeevervoer door namakers. Bij de analyse in dit verslag is gebruikgemaakt van twee soorten gegevens: informatie over de handel in namaakproducten, gebaseerd op douanegegevens betreffende inbeslagnemingen van namaakproducten van de Werelddouaneorganisatie, het directoraat-generaal Belastingen en Douane-Unie van de Europese Commissie en het Amerikaanse Customs and Border Protection Agency (CBP), en gegevens over handel met containerschepen uit de gegevensbank van het International Transport Forum van de OESO, de Comext-gegevensbank van Eurostat en de door de Conferentie van de Verenigde Naties inzake handel en ontwikkeling (UNCTAD) ontwikkelde indicatoren voor gecontaineriseerd zeevervoer.

Uit analyse van de gegevens bleek dat de meeste door de douane in beslag genomen namaakgoederen en door piraterij verkregen producten afkomstig waren van postpakketten, maar dat het zeevervoer goed was voor het grootste deel van de in beslag genomen waarde. In 2016 hadden containerschepen 56 % van de totale waarde van de in beslag genomen namaakgoederen aan boord.

Het grootste aantal zendingen van namaakproducten was afkomstig uit Oost-Azië, voornamelijk uit China en Hongkong. India, Maleisië, Mexico, Singapore, Thailand, Turkije en de Verenigde Arabische Emiraten behoren ook nog steeds tot de belangrijkste landen van herkomst van namaakgoederen en door piraterij verkregen producten die in de desbetreffende perioden wereldwijd werden verhandeld.

Uit een aanvullende analyse voor de Europese Unie is gebleken dat meer dan de helft van de containers die in 2016 per schip via Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk de EU zijn binnengekomen, afkomstig was uit economieën waarvan bekend is dat zij belangrijke bronnen van namaakproducten zijn. Er zijn ook enkele EU-landen, zoals Bulgarije, Roemenië, Kroatië en Griekenland, die over het algemeen relatief weinig handel via zeecontainers hebben, maar wel veel importeren uit namaakintensieve economieën.

De lopende en geplande infrastructuurontwikkelingen in de EU zouden de invoer van namaakgoederen via containers aanzienlijk kunnen veranderen. Het Chinese “Nieuwe Zijderoute”-initiatief is in dit verband bijzonder relevant, aangezien het zou kunnen leiden tot een sterke toename van nagemaakte producten die op containerschepen de Europese Unie binnenkomen via de havens in het Middellandse Zeegebied.

Om de illegale handel te bestrijden, zijn gerichte risicobeoordelings- en controlemethoden voor het containervervoer aangepast, met name om de illegale handel in verdovende middelen en gevaarlijke en verboden goederen aan te pakken. Het lijkt er echter op dat de illegale handel in namaakgoederen voor de douane geen hoge prioriteit heeft, aangezien zendingen van deze goederen doorgaans worden gezien als “commerciële handelsovertredingen” in plaats van als criminele activiteiten. Daardoor is het mogelijk dat de bestaande handhavingsinspanningen niet voldoende zijn afgestemd op dit risico.

De vervoerssector heeft een aantal inspanningen geleverd om het tegengaan van de dreiging van illegale handel in het zeevervoer beter te coördineren. Een goed voorbeeld is de intentieverklaring waarin bekende merkeigenaars, scheepsexploitanten en expediteurs hebben samengewerkt aan de ontwikkeling van vrijwillige richtsnoeren om het belang van het verzamelen van voldoende informatie over de partijen die gebruik maken van hun zeevervoersdiensten, onder de aandacht te brengen. Het lijkt erop dat er in dit opzicht nog veel ruimte voor verbetering is.