

# Missbruk av containersjöfart i den globala handeln med varumärkesförfälskade varor

## Sammanfattning



# Sammanfattning

---

Handel med varumärkesförfalskade varor utgör en långsiktig och växande socioekonomisk risk runt om i världen. Handeln hotar en effektiv offentlig styrning, effektiv affärsverksamhet och konsumenters välbefinnande. Samtidigt håller den på att bli en viktig inkomstkälla för organiserade kriminella grupper. Handeln skadar också den ekonomiska tillväxten genom att underminera både företagets inkomster och deras incitament för innovation.

Varumärkesförfalskade och pirattillverkade produkter tenderar att transporteras med praktiskt taget alla transportmedel. När det gäller antalet beslag ökar handeln med förfalskningar i små paket, vilket har blivit ett stort problem i fråga om brottsbekämpning. Sett till värdet är det dock varumärkesförfalskningar som transporteras med containerfartyg som dominerar tydligt.

Under de senaste decennierna har containrar blivit den allmänt använda metoden att samla varor i standardiserade, enhetliga laster. Införandet av containrar blev en revolutionerande förändring för transporter och erbjöd nya logistikmöjligheter, ökad effektivitet och en väsentlig minskning av den internationella handelns sammanlagda kostnader. Samtidigt fattade smugglare intresse för detta transportslag eftersom det var enkelt och mindre riskfyllt att lasta inte bara varumärkesförfalskade produkter, utan även narkotika och andra typer av smuggelgods, och till och med papperslösa migranter, i containrarna.

Tillgängliga uppgifter bekräftar att förfalskare ligger bakom ett omfattande missbruk av containertransporter till sjöss. Vid analysen i denna rapport används två typer av uppgifter. Den ena typen omfattar uppgifter om handel med varumärkesförfalskade varor, som bygger på tulluppgifter om beslag av varumärkesförfalskade varor från Världstullorganisationen, Europeiska kommissionens generaldirektorat för skatter och tullar och från USA:s tull- och gränsbevakningsmyndighet (CBP, Customs and Border Protection Agency). Den andra typen omfattar uppgifter om handel med containerfartyg från databasen för OECD:s internationella transportforum, Eurostats Comext-databas och index för sjötransport i containrar som utarbetats av Unctad (FN:s konferens för handel och utveckling).

En översyn av uppgifterna visade att medan det högsta antalet tullbeslag av varumärkesförfalskade och piratkopierade produkter utgjordes av postpaket svarade sjötransporter för det högsta beslagtagna värdet. Under 2016 transporterades 56 procent av det sammanlagda värdet av beslagtagna varumärkesförfalskade varor med containerfartyg.

Det högsta antalet transporter av varumärkesförfalskade varor kom från Östasien, där Kina och Hongkong (Kina) stod överst på listan. Dessutom hamnar Indien, Malaysia, Mexiko, Singapore, Thailand, Turkiet och Förenade Arabemiraten fortfarande i toppen

bland ursprungsekonomier för varumärkesförfalskade och piratkopierade varor som det handlats med runt om i världen under undersökningsperioderna.

En ytterligare analys som genomförts på uppdrag av Europeiska unionen visade att mer än hälften av de containrar som 2016 transporterades med fartyg från ekonomier som är kända som stora källor till varumärkesförfalskade varor, fördes in till EU via Tyskland, Nederländerna och Storbritannien. Det finns även några EU-länder, exempelvis Bulgarien, Rumänien, Kroatien och Grekland, som har relativt låga volymer containerhandel överlag men som har en stor andel import från ekonomier där varumärkesförfalskningar är vanliga.

Pågående och planerad infrastrukturutveckling i EU kan på ett väsentligt sätt förändra mönstren för import av förfalskade varor i containrar. Det kinesiska initiativet "Belt and Road" är särskilt relevant i detta avseende eftersom det kan leda till att många fler förfalskade varor förs in i Europeiska unionen med containerfartyg via hamnar i Medelhavsregionen.

För att bekämpa olaglig handel har ett antal riskbedömningar och riktade metoder anpassats för containertransporter, särskilt för att motverka olaglig handel med narkotika och farliga och förbjudna varor. Dock verkar det som att olaglig handel med varumärkesförfalskade varor inte har prioriterats av tullarna eftersom transporter av varumärkesförfalskade varor vanligen anses vara överträdelser av kommersiell handel snarare än brottslig verksamhet. Följaktligen är de befintliga tillämpningsmetoderna möjligen inte tillräckligt anpassade för att komma till rätta med denna risk.

Branschen har gjort vissa ansträngningar för att förbättra samordningen i syfte att motverka det hot som den olagliga handeln inom sjöfarten utgör. Ett bra exempel är avsiktsförklaringen, i vilken välkända varumärkesinnehavare, fartygsoperatörer och speditörer tillsammans utarbetade frivilliga riktlinjer för ökad medvetenhet om vikten av att samla tillräcklig information om de parter som använder deras sjöfartstjänster. Det verkar som att det i detta avseende finns stort utrymme för förbättringar.