

Meretranspordi konteinerveoste väärkasutamine ülemaailmses võltsitud kaupadega kauplemises

Kommenteeritud kokkuvõte



Kommenteeritud kokkuvõte

Võltsitud kaupadega kauplemine on pikaajaline ja suurenev ülemaailmne sotsiaal-majanduslik risk, mis ohustab tõhusat avalikku haldust, tulemuslikku äritegevust ja tarbijate heaolu. Samas on see muutumas üheks organiseeritud kuritegelike rühmituste peamiseks sissetulekuallikaks. See kahjustab ka majanduskasvu, avaldades negatiivset mõju ettevõtjate tuludele ja vähendades nende valmidust tegeleda innovatsiooniga.

Võltsitud ja piraattooteid tarnitakse praktiliselt kõigi transpordivahenditega. Arestimiste arvu poolest on kasvamas võltskaupade transportimine väikepakkidena, mis on muutumas õiguskaitseorganitele oluliseks probleemiks. Väärtuse poolest domineerivad selgelt siiski konteinerlaevadega transporditavad võltstooted.

Konteinerite kasutamisest on viimasel kümnendil saanud universaalne viis, kuidas koondada kaubad standardseks ühtseks lastiks. Konteinerite kasutuselevõtt muutis transpordisektorit pöördeliselt, pakkudes uusi logistikavõimalusi, suurendas tõhusust ja vähendas oluliselt rahvusvahelise kaubanduse üldkulusid. Samas pakkus see huvi ka smugeldajatele, sest konteineritesse saab lihtsalt ja vähe riskides laadida nii võltsitud tooteid kui ka narkootikume ja muud salakaupa ning isegi dokumentideta rändajaid.

Olemasolevad andmed kinnitavad, et võltsijad kasutavad konteinerveoste meretransporti intensiivselt. Aruandes esitatud analüüsis kasutatakse kaht liiki andmeid. Esiteks kasutati võltsitud kaupadega kauplemise teavet, mis põhineb Maailma Tolliorganisatsioonilt, Euroopa Komisjoni maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadilt ning USA tolli- ja piirikaitseametilt (CBP) saadud võltsitud kaupade konfiskeerimiste tolliandmetel. Teiseks kasutati OECD Rahvusvahelise Transpordifoorumi (ITF) andmebaasi andmeid konteinerlaevade kasutamise kohta kaubanduses, Eurostati Comexti andmeid ja ÜRO Kaubandus- ja Arengukonverentsi (UNCTAD) koostatud konteinerveoste meretranspordi indekseid.

Andmetega tutvumisel selgus, et kuigi enim tolliasutuste arestitud võltsingutest ja piraatkaupadest leiti postipakkidest, oli arestitud kaupade väärtuse poolest kõige suurem osakaal meretranspordil. 2016. aastal moodustas konteinerlaevadel veetud võltsitud kauba väärtus 56% arestitud võltsingute koguväärtusest.

Kõige rohkem võltsingute saadetisi pärinesid Ida-Aasiast, esikohal olid Hiina ja Hongkong (Hiina). Ka India, Malaisia, Mehhiko, Singapur, Tai, Türgi ning Araabia Ühendemiraadid olid uuritud perioodidel ühed peamised võltsitud ja piraatkaupadega kauplemise lähteriigid maailmas.

Euroopa Liidu tehtud lisaanalüüsist selgus, et üle poole konteineritest, mis saabusid 2016. aastal suurte võltstoodangu allikatena tuntud majandustest, sisenesid ELi Saksamaa, Madalmaade ja Ühendkuningriigi kaudu. Mõni ELi liikmesriigid, näiteks

Bulgaaria, Rumeenia, Horvaatia ja Kreeka, kauplevad konteineritega ka üldiselt suhteliselt väikeses mahus, kuid suur osa nende impordist pärineb võltsitud toodetega palju kauplevatest riikidest.

ELis toimuvad ja kavandatavad taristuarendused võivad võltsitud kaupade konteineritega importimise mustreid oluliselt muuta. Selles kontekstis on eriti oluline Hiina algatus „Üks vöönd, üks tee“, sest see võib kaasa tuua Vahemere piirkonna sadamate kaudu konteinerlaevadega Euroopa Liitu toodavate võltsingute arvu olulise suurenemise.

Ebaseadusliku kaubanduse vastu võitlemiseks on konteinerveoste transpordile kehtestatud mitmeid riskihindamis- ja avastamismeetodeid, eelkõige narkootikumide ja ohtlike ning keelatud kaupadega ebaseadusliku kauplemise tõkestamiseks. Siiski näib, et ebaseaduslik kauplemine võltsitud kaupadega ei ole tolliasutuste jaoks olnud eriti oluline, sest võltsitud kaupade saadetisi käsitletakse sageli „kaubandusrikkumiste“, mitte kuritegevusena. Sel põhjusel ei pruugi olemasolevad jõustamismeetmed olla sellele riskile reageerimiseks piisavalt hästi kohandatud.

Sektoris on tehtud mõningaid pingutusi meretranspordis, et tõhustada ebaseadusliku kaubanduse ohu vastu võitlemise koordineerimist. Hea näide on „kavatsuste deklaratsioon“, millega tuntud tootemarkide omanikud, laevade käitajad ja ekspediitorid koostasid koostöös vabatahtlikud suunised, et teadvustada nende transporditeenuseid kasutavatele isikutele, kui tähtis on koguda piisavalt teavet. Näib, et selles osas on veel märkimisväärselt arenguruumi.