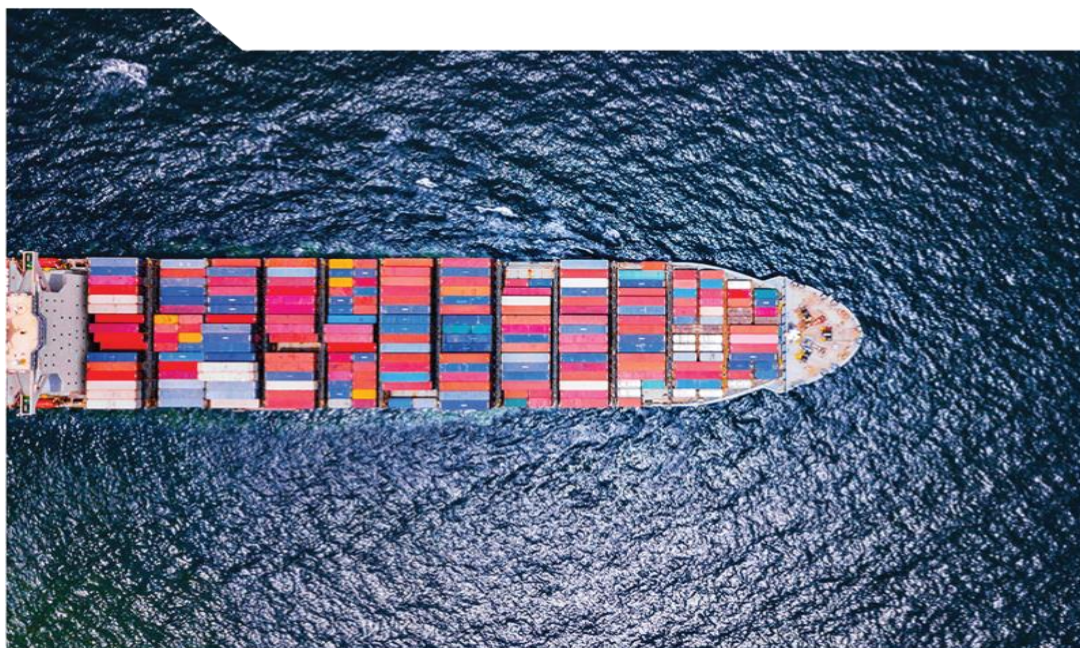


Zneužívanie kontajnerovej námornej dopravy v celosvetovom obchode s falzifikátmi

Zhrnutie



Zhrnutie

Obchod s falšovaným tovarom predstavuje dlhodobé, rastúce, celosvetové sociálno-ekonomické riziko, ktoré ohrozuje účinnú verejnú správu, efektívne podnikanie a prosperitu spotrebiteľov. Zároveň sa stáva čoraz významnejším zdrojom príjmov organizovaných zločineckých skupín. Poškodzuje aj hospodársky rast tým, že narúša príjmy podnikov a oslabuje ich inovačnú motiváciu.

Na prepravu falšovaných a pirátskych výrobkov sa využívajú prakticky všetky dopravné prostriedky. Pokiaľ ide o počet zaistení, rozrastá sa obchodovanie s falošnými výrobkami prostredníctvom malých balíkov, čo z hľadiska presadzovania práva predstavuje čoraz väčší problém. Z hľadiska hodnoty však jasne prevažujú falšované výrobky prepravované kontajnerovými loďami.

V posledných desaťročiach sa kontajnery stali univerzálnymi prostriedkami na zlúčenie tovarov do štandardizovaného jednotného nákladu. Zavedenie kontajnerov bolo revolučnou zmenou v oblasti dopravy, ktorá umožnila nové logistické možnosti, zvýšila účinnosť a významne znížila celkové náklady spojené s medzinárodným obchodom. Zároveň oslovila aj pašerákov, a to jednoduchosťou a nízkym rizikom, s akým bolo možné do kontajnerov umiestniť nielen falšované výrobky, ale aj narkotiká a iné typy pašovaného tovaru, dokonca aj migrantov bez dokladov.

Z dostupných údajov vyplýva, že falšovateľia vo vysokej miere zneužívajú kontajnery v námornej doprave. V analýze v tejto správe sa využívajú dva druhy údajov. Prvým sú informácie o obchodovaní s falšovaným tovarom, ktoré vychádzajú z colných údajov o zaistených falšovaných tovaroch poskytnutých Svetovou colnou organizáciou, Generálnym riaditeľstvom Európskej komisie pre dane a colnú úniu a Úradom Spojených štátov amerických na ochranu colného priestoru a hraníc (CBP). Druhým sú údaje o obchode s kontajnerovými loďami, ktorými disponuje databáza Medzinárodného fóra pre dopravu (ITF) v rámci OECD, Eurostat, Comext a indexy o kontajnerovej námornej doprave, ktoré vytvorila UNCTAD (Konferencia Organizácie Spojených národov pre obchod a rozvoj).

Preskúmanie týchto údajov ukázalo, že hoci sa najväčší počet prípadov, v ktorých colné orgány zaistili falšované a pirátske tovary, týkal poštových balíkov, najvyššia hodnota zaisteného tovaru sa vyskytla v námornej doprave. V roku 2016 kontajnerové lode prevádzali 56 % celkovej hodnoty zaistených falzifikátov.

Najvyšší počet falšovaných zásielok pochádzal z východnej Ázie, pričom Čína a Hongkong (Čína) sa umiestnili na vrchných priečkach. India, Malajzia, Mexiko, Singapur, Thajsko, Turecko a Spojené arabské emiráty takisto zostávajú medzi hlavnými ekonomikami, odkiaľ pochádzajú falšované a pirátske tovary, s ktorými sa počas posudzovaného obdobia obchodovalo.

Dodatočná analýza Európskej únie preukázala, že do EÚ sa cez Nemecko, Holandsko a Spojené kráľovstvo dostala viac ako polovica kontajnerov prepravovaných v roku 2016 na lodiach z ekonomík, o ktorých je známe, že sú hlavným zdrojom falšovaných tovarov. Aj v EÚ existuje niekoľko krajín, ako je Bulharsko, Rumunsko, Chorvátsko a Grécko, s relatívne nízkym objemom obchodu s kontajnermi, avšak s intenzívnym dovozom z ekonomík s vysokou mierou falšovania.

Prebiehajúce a plánované úpravy infraštruktúry v EÚ by významným spôsobom mohli zmeniť štruktúru dovozu falšovaných tovarov v kontajneroch. Čínska iniciatíva One Belt One Road (Jedno pásmo, jedna cesta) má v tejto súvislosti osobitný význam, pretože by mohla viesť k značnému nárastu počtu falzifikátov prichádzajúcich do Európskej únie na kontajnerových lodiach cez prístavy v oblasti Stredozemného mora.

Na boj proti nezákonnému obchodu sa v prípade prepravy tovaru v kontajneroch prijalo niekoľko metód posudzovania rizík a orientačných metód, predovšetkým s cieľom zamerať sa na nedovolený obchod s narkotikami a nebezpečnými a zakázanými tovarmi. Zdá sa však, že nezákonný obchod s falzifikátmi nie je pre colné orgány prioritou, pretože preprava falzifikátov sa všeobecne považuje skôr za „porušovanie komerčného obchodu“ než za trestnú činnosť. Súčasné snahy o presadzovanie práva preto nemusia byť primeranou odpoveďou na takéto riziko.

V odvetví sa už vykonali určité opatrenia na zlepšenie koordinácie v boji proti hrozbe nezákonného obchodu v námornej doprave. Dobrým príkladom je tzv. vyhlásenie o zámere, v rámci ktorého majitelia známych značiek, prevádzkovatelia plavidiel a zasielateľia spoločne vypracovali dobrovoľné usmernenia na zvýšenie informovanosti o význame, aký má zhromažďovanie dostatočných informácií o subjektoch, ktoré využívajú ich prepravné služby. Zdá sa, že v tejto súvislosti existuje značný priestor na zlepšenie.