



Conseil de
l'Union européenne

Évaluation douanière de la menace européenne

2025



Éditorial



MAROŠ ŠEFČOVIČ
Commissaire européen
Commerce et sécurité économique
Relations Interinstitutionnelles et Transparence

En tant que gardiennes de l'Union douanière de l'UE créée en 1968, les autorités douanières jouent un rôle central dans la nécessaire protection des citoyens et des entreprises de l'UE, du marché unique et du territoire à nos frontières, tout en s'adaptant sans relâche à l'évolution du commerce international.

Pour créer des conditions de concurrence équitables, protéger les intérêts financiers de l'UE et contribuer à la sécurité économique de l'Union, il est essentiel que les autorités douanières des États membres et la Commission mettent en commun leur expertise et fondent leur action sur une évaluation commune et partagée des menaces auxquelles nous sommes confrontés.

Le document d'évaluation de la menace douanière (CTA) contribue à la coordination et à la modernisation des réponses des autorités douanières de l'UE à ces menaces. Ce premier exercice met en lumière la vision globale des autorités douanières de l'UE en matière de menaces actuelles et futures, et prouve la valeur ajoutée que présentent une réflexion commune et le partage de renseignements entre les autorités douanières et au-delà.

Ce document ambitionne de contribuer à tracer la voie d'une coopération fructueuse et d'une action commune au sein de la future Autorité douanière de l'UE, dont la création a été proposée par la Commission européenne dans le cadre de son projet de réforme douanière.

Éditorial



GERASSIMOS THOMAS
Directeur général Fiscalité et Union douanière,
Commission européenne

Je salue l'aboutissement des travaux sur l'évaluation de la menace douanière (CTA) et l'adoption formelle de ce document par le Conseil de l'UE.

La DG TAXUD a soutenu ces travaux et facilité l'utilisation de données stratégiques comme base pour l'analyse de la menace par les autorités douanières de l'Union.

L'aboutissement de ces travaux marque une étape importante pour la future Autorité douanière de l'UE et reflète l'engagement, l'expertise et les efforts collaboratifs des administrations douanières de l'UE pour mettre en commun leurs moyens dans la lutte contre les trafics et les organisations criminelles. Le CTA présente une évaluation des défis futurs que les administrations douanières devront relever au niveau européen. Je suis convaincu qu'il pose de solides fondations pour le renforcement de la coopération et que la future Autorité pourra s'appuyer dessus pour ses travaux.

Je remercie les États membres qui ont participé à ces travaux et ceux qui les ont pilotés, et j'exprime ma reconnaissance sincère à la France pour son rôle de premier plan dans la supervision de ce projet.

Éditorial



MAŁGORZATA KROK

**Sous-secrétaire d'État au ministère polonais des finances
Directrice adjointe de l'administration fiscale polonaise**

Sécurité, Europe! Ce mot d'ordre de la présidence polonaise du Conseil de l'UE reflète nos priorités et la détermination de nos institutions et de nos services, y compris des autorités douanières, à renforcer la sécurité de l'Union. Dans ce contexte, l'initiative portée par l'autorité douanière française en faveur de l'élaboration d'un document d'évaluation de la menace douanière (CTA) vient fort à propos et est très pertinente. Le CTA est l'une des grandes priorités de la présidence polonaise.

Le CTA met en lumière le rôle croissant des autorités douanières dans la garantie de la sécurité. Depuis des années, ces autorités luttent sans relâche contre les trafics illicites et la contrebande, en particulier de stupéfiants, de produits du tabac et d'armes. Dans le même temps, de nouveaux risques, modes opératoires et défis émergent constamment, y compris en lien avec le développement du commerce électronique ou l'application de mesures restrictives (sanctions) à plus grande échelle.

Le CTA propose une analyse approfondie des tendances actuelles et des menaces qui émergent dans le domaine douanier. Il constitue une base solide pour mettre en œuvre des stratégies et des solutions plus efficaces pour lutter contre les activités illicites. Les résultats de ces travaux devraient être pris en compte dans les processus législatifs et utilisés par les autres institutions et services chargés de l'application de la loi au sein de l'UE.

Surtout, le CTA doit devenir un outil permanent de soutien aux efforts des autorités douanières de l'UE et contribuer au renforcement de la coordination et de la vigueur de la lutte contre la criminalité transfrontalière. C'est ainsi que nous renforcerons la sécurité de l'Union et que nous créerons les conditions de sa résilience.

Éditorial



FLORIAN COLAS
**Directeur général de la direction générale des douanes
et droits indirects (France)**

Le document d'évaluation de la menace douanière (CTA) est un projet porté par la France lors de sa présidence de l'UE en 2022.

Face à l'explosion des flux à laquelle sont aujourd'hui confrontées les autorités douanières de l'UE et à la sophistication croissante des schémas élaborés par les organisations criminelles, il est devenu essentiel que les autorités douanières de l'UE, positionnées aux principaux points d'entrée de l'UE, conduisent une évaluation robuste de la menace douanière.

Mandatée par le Conseil de l'Union européenne, la France a piloté les travaux de rédaction de ce document collaboratif, auxquels 15 autres États membres ont pris part. Ces travaux ont bénéficié du soutien de la DG TAXUD, de l'OLAF, de Frontex et d'Europol.

Le CTA présente les principales menaces auxquelles les autorités douanières sont confrontées quotidiennement et met l'accent sur la valeur ajoutée des autorités douanières dans la lutte contre les trafics et la criminalité organisée. À cet égard, il peut être considéré comme un véritable guide pour les douanes.

Je me félicite de prendre aujourd'hui connaissance du résultat de ces travaux.

Ce document stratégique non seulement identifie les menaces prioritaires, mais pose aussi les bases pour améliorer l'efficacité et la coordination de nos réponses. Il aidera ainsi les autorités douanières de l'UE à définir les priorités dans le cadre du 13^e plan d'action du groupe de travail « Application de la loi (Douanes) » (LEWP-C) pour 2026-2027.

Le CTA, qui sera mis à jour tous les deux ans, apportera également une contribution précieuse aux travaux de la future Autorité douanière européenne en faveur du renforcement de notre capacité collective à lutter contre les menaces transfrontalières et à protéger l'intégrité du marché unique.



Douane suédoise - Tullverket - Haparanda (Laponie)

Sommaire

Liste des acronymes	8
Introduction	10
Domaines transversaux d'activités liées au trafic	12
e-commerce	14
1. Tendances et menaces dans le e-commerce	15
2. Modus operandi	18
Criminalité financière	20
1. Tendances et menaces en matière de criminalité financière	21
2. Modus operandi	22
Protection des intérêts financiers de l'Union européenne	24
1. Contribution des autorités douanières européennes au budget de l'UE	25
2. Lutte contre la fraude et protection des intérêts financiers de l'UE	25
Crises majeures – la fraude aux mesures restrictives de l'UE	30
1. Présentation des régimes de sanctions	31
Thématiques de trafics par type de produit	36
Stupéfiants	38
1. Tendances et menaces	39
2. Modus operandi	43
Contrefaçons	47
1. Tendances et menaces	47
2. Modus operandi	49
Produits soumis à accises	52
1. Trafic de tabacs	53
2. Trafic d'alcool	57
3. Produits énergétiques	62
Armes à feu et explosifs	64
1. Tendances et menaces	66
2. Modus operandi	66
Criminalité environnementale	70
1. Trafic de déchets	71
2. Trafic d'espèces sauvages et protégées	74

Liste des acronymes

BCC	Blanchiment de capitaux basé sur le commerce
CCE	Cour des comptes européenne
CCLAT	Convention-cadre de l'OMS pour la lutte antitabac
CDU	Code des douanes de l'Union
CEN	Réseau douanier de lutte contre la fraude
CITES	Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
CNC	Commande numérique par ordinateur
CTA	Évaluation douanière de la menace européenne
DAB	Directive anti-blanchiment
DEEE	Déchets d'équipements électriques et électroniques
DSA	Document simplifié d'accompagnement
EA	Entrepositaire agréé
EMCS	Système de contrôle des mouvements de produits soumis à accises
EORI	Enregistrement et identification des opérateurs économiques
EUIPO	Office de l'Union européenne pour la propriété intellectuelle
IOSS	Guichet unique pour les importations
IUCN	Union internationale pour la conservation de la nature
LEWP-C	Groupe de travail "Application de la loi douanes"
MACF	Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ODC	Opérations douanières conjointes
OEA	Opérateur économique agréé
OLAF	Office de lutte antifraude de l'Union européenne
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONP	Origine non-préférentielle
ONU	Organisation des Nations Unies
ONUDC	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
OP	Origine préférentielle
PE	Parquet européen
PI	Propriété intellectuelle
PIB	Produit intérieur brut
PUD	Performances de l'Union douanière
RIF	Formulaire d'information sur les risques
RNB	Revenu national brut
RPT	Ressources propres traditionnelles
RSN	Règlement sur les services numériques
SH	Système harmonisé
STC	Contrôle des échanges de nature stratégique
TDU	Territoire douanier de l'Union européenne
TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
THC	Tétrahydrocannabinol
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
UAV	Véhicule aérien sans pilote à bord
UE	Union européenne

Codes pays ISO des États membres de l'UE et du Royaume-Uni

AT	Autriche
BE	Belgique
BG	Bulgarie
CY	Chypre
CZ	République tchèque
DE	Allemagne
DK	Danemark
EE	Estonie
EL	Grèce
ES	Espagne
FI	Finlande
FR	France
HR	Croatie
HU	Hongrie
IE	Irlande
IT	Italie
LT	Lituanie
LU	Luxembourg
LV	Lettonie
MT	Malte
NL	Pays-Bas
PL	Polande
PT	Portugal
RO	Roumanie
SE	Suède
SI	Slovénie
SK	Slovaquie
UK	Royaume-Uni (ancien membre de l'UE)

Introduction

De par leur fonction de “police” des marchandises, les autorités douanières de l’UE jouent un rôle crucial au sein de l’UE. Stratégiquement positionnées à l’intersection des flux commerciaux internationaux, elles contrôlent les importations et les exportations de marchandises en veillant au respect des règles de l’UE, tout en protégeant les intérêts financiers des 27 États membres. Leur mission s’étend bien au-delà de la facilitation du commerce dans la mesure où elles jouent également un rôle clé dans la lutte contre les trafics et la criminalité organisée, la protection des consommateurs et le maintien de la sécurité publique. Ce rôle aux multiples facettes met en évidence l’importance des autorités douanières dans la préservation de l’intégrité et de la sécurité du marché unique, et dans la stabilité économique globale de l’UE.

En 2024, une étude européenne portant sur les pouvoirs de la douane, menée sous les auspices du groupe LEWP-C du Conseil, a identifié pour les administrations douanières européennes 28 domaines d’activité.

Ce graphique montre que les missions des administrations douanières de l’UE sont étendues. Toutes ces autorités ont par exemple le pouvoir de lutter contre le trafic de drogue et d’armes à feu et contre la criminalité environnementale. La plupart d’entre elles sont également compétentes en matière de contrefaçon, de commerce électronique et de criminalité financière.

En dépit du nombre réduit des effectifs au niveau de l’UE (environ 80 000 agents en 2023 pour l’ensemble des 27 États membres), les administrations douanières de l’UE traitent des flux substantiels de marchandises. En 2023, plus de 534 millions de tonnes de marchandises ont ainsi été importées sur le marché unique, et plus de 542 millions de tonnes ont été exportées.

Du fait de leur position stratégique face aux flux commerciaux et aux plateformes logistiques, les autorités douanières de l’UE jouent un rôle déterminant pour garantir le bon déroulement des opérations logistiques et de transport, faciliter le commerce légal et lutter contre les mouvements illicites de marchandises, les trafics et la criminalité organisée.

Les douanes européennes sont aujourd’hui confrontées à de multiples problématiques qui ont une incidence considérable sur leurs opérations, en particulier du fait de l’explosion des flux commerciaux. Ainsi, le volume des opérations liées au commerce électronique en 2023 a doublé par rapport à 2022, ce qui a placé les agents des douanes sous forte pression.

L’explosion des saisies de drogue par les autorités douanières est un autre défi majeur. En octobre 2023, la feuille de route de l’UE en matière de lutte contre le trafic de drogue et la criminalité organisée¹ a proposé de renforcer la résilience des ports en mettant en place une alliance des ports européens qui nécessitera la mobilisation des autorités douanières en tant que première ligne de défense contre le commerce illégal, puisque près de 70% des saisies de drogue ont lieu dans les ports de l’UE.

Par ailleurs, les méthodes de la criminalité organisée sont de plus en plus sophistiquées. Les réseaux criminels utilisent de nouveaux itinéraires de trafic, adoptent des stratégies économiques novatrices, élaborent des modes opératoires sophistiqués et investissent massivement dans les technologies de pointe. Les organisations criminelles sont ainsi en mesure de détecter une surveillance de la part des autorités douanières et de pirater facilement la chaîne logistique, et utilisent des moyens de communication cryptée. Leurs processus sont très mouvants et ne respectent aucune règle ni procédure.

La polycriminalité est un phénomène de plus en plus fréquent au sein de l’UE. Ce terme désigne le fait, pour des organisations criminelles, de se livrer simultanément à tout un éventail d’activités délictueuses, comme le trafic de drogue, le trafic de produits du tabac et le blanchiment de capitaux. Cette stratégie permet à ces organisations de diversifier leurs activités et de maximiser leurs profits, ce qui rend l’action des autorités douanières et des services répressifs plus complexe.

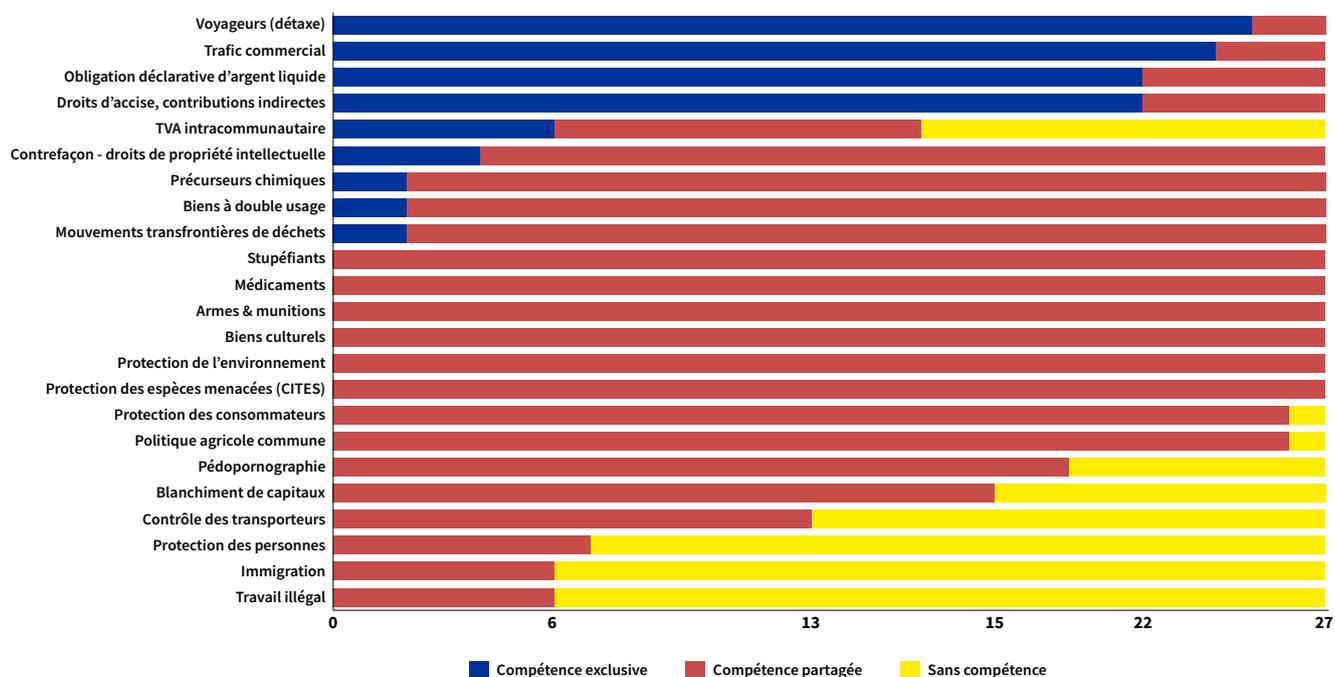
Comme l’a souligné la nouvelle stratégie européenne de sécurité intérieure², la criminalité organisée, profitant d’un environnement en pleine évolution, prolifère de manière exponentielle. Elle bénéficie de technologies de pointe, opère dans une multitude de pays et territoires et a de solides connexions au-delà des frontières de l’UE. Ces organisations apparaissent là où elles peuvent faire des profits, qui, en s’accumulant, renforcent leurs capacités opérationnelles. Les autorités douanières de l’UE doivent être préparées pour lutter contre ces menaces criminelles et ces menaces pour la sécurité en pleine évolution. Cela implique qu’elles étendent leurs connaissances et partagent leurs informations de manière à élaborer une stratégie unifiée.

Tous ces défis auxquels sont confrontées les autorités douanières de l’UE doivent être relevés grâce à une évaluation solide de la menace douanière (CTA), spécifiquement conçue pour traiter les menaces majeures auxquelles est exposée la lutte contre les trafics illicites et la criminalité organisée. Il est également essentiel d’adopter une approche originale et novatrice pour anticiper les stratégies criminelles changeantes, et y répondre de manière efficace.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0641>

² Stratégie européenne de sécurité intérieure : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0148>.

Pouvoirs des agents des douanes au sein de l'UE



Le CTA vise à contribuer à ces objectifs. Ce document, issu d'un travail collaboratif, a été élaboré sous les auspices du groupe LEWP-C du Conseil de l'UE. Il rassemble l'expertise de l'ensemble des États membres.

Il se fonde sur l'expertise des agents des douanes spécialisés dans la lutte contre le trafic et la criminalité organisée. Il a bénéficié du soutien des 27 autorités douanières de l'UE, de la DG TAXUD, de l'OLAF, de Frontex et d'Europol ; la coordination des travaux a été assurée par les autorités douanières françaises.

Ce document traite neuf domaines principaux d'activités liées au trafic et à la criminalité organisée. Il est divisé en deux grandes parties :

- I. Les domaines d'activités liées au trafic qui ont une dimension particulièrement transversale, tels que le commerce électronique, la criminalité financière, la protection des intérêts financiers de l'UE ou les crises majeures, qui donnent lieu à une fraude davantage thématique selon le type de produits ;
- II. Les thématiques de fraude selon le type de produits, tels que les stupéfiants, les contrefaçons, les produits soumis à accise, les armes à feu et explosifs, et la criminalité environnementale.

Domaines transversaux d'activités liées au trafic



Douane française - contrôle d'un ferry



Douane française - Wissous (France)

e-commerce

L'une des préoccupations principales est liée au commerce électronique dans la mesure où son explosion représente un défi important pour les autorités douanières de l'UE.

Pour ces dernières, le commerce électronique recouvre « tous les envois déclarés au moyen d'une déclaration H1, H6 ou H7 d'une valeur jusqu'à 150 euros ». La déclaration H1 désigne un jeu complet de données douanières, et est utilisée pour déclarer les envois normaux. La déclaration H6 est une déclaration avec un jeu de données restreint, pour les envois postaux dont la valeur n'excède pas 1 000 euros. La déclaration H7 est une déclaration simplifiée, spécifiquement conçue pour les envois dont la valeur n'excède pas 150 euros. La déclaration H7 accélère la procédure douanière et réduit les formalités pour les articles tels que les achats en ligne.

Le développement du commerce électronique a entraîné une augmentation exponentielle des déclarations en douane. Ainsi, en 2024, le nombre d'envois de faible valeur au sein de l'UE s'est situé à environ 4,6 milliards d'envois, soit le double par rapport à 2023¹. En effet, la particularité de ce type de commerce réside dans la fragmentation des flux et la faible valeur des envois. La multitude et la diversité des acteurs intervenant dans la chaîne d'approvisionnement des produits en ligne génèrent de nombreux problèmes complexes, en particulier d'identification des parties prenant part aux opérations d'importation, telles que les vendeurs, les acheteurs, les professionnels du dédouanement et divers intermédiaires tels que les places de marché et les exploitants d'entrepôts. Cette complexité est amplifiée par la mise en place de plateformes logistiques sur le territoire de l'UE.



Celní Správa - douane tchèque - DHL

L'entrée en vigueur du paquet TVA sur le e-commerce le 1^{er} juillet 2021 a été accompagnée de trois mesures qui ont eu une incidence sur l'activité des autorités douanières de l'UE : la création d'un nouveau système d'imposition à la TVA reposant sur la mise en place d'un guichet unique pour les importations

¹ Communiqué de presse, 5 février 2025, « La Commission annonce des mesures en faveur d'importations sûres et durables issues du commerce électronique ». https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_25_410



Celní Správa - Czech Customs - DHL

(IOSS), le recouvrement de la TVA dès le premier euro et l'introduction d'une nouvelle déclaration en douane avec un jeu de données restreint pour les importations d'une valeur n'excédant pas 150 euros, la déclaration H7.

Ces changements permettent aux autorités douanières d'accéder à de nouvelles données qui leur permettent de mieux comprendre des flux jusqu'ici difficiles à tracer. Toutefois, le commerce électronique apparaît également comme un important vecteur de fraude, qui infiltre les flux commerciaux licites et affaiblit les capacités de contrôle des autorités douanières, entraînant ainsi des risques à la fois fiscaux et non fiscaux.

Le commerce électronique peut faciliter la fraude dans des domaines tels que la contrefaçon, le trafic de drogue et autres activités illégales, en mettant à la disposition des criminels des plateformes mondiales garantissant l'anonymat, sur lesquelles ils peuvent vendre des produits illicites en contournant les contrôles réglementaires et en utilisant le volume considérable des transactions en ligne pour échapper aux autorités douanières et aux services répressifs.

Tendances et menaces dans le e-commerce

Une part de plus en plus importante dans les opérations des autorités douanières

Le graphique 1 montre la part écrasante du commerce électronique dans le volume global des importations au sein de l'UE.

En 2023, plus de 87% de l'ensemble des articles importés dans l'UE entraient dans la définition du commerce électronique. Toutefois, ces articles représentaient moins de 3% de la valeur totale des importations.

Cette tendance aggrave de manière significative les défis posés par le volume croissant des envois express et postaux traités

par les autorités douanières. Le transport aérien et, dans une certaine mesure, le transport par route jouent par conséquent un rôle déterminant dans la logistique du commerce électronique, ce qui a une incidence directe sur les opérations menées par les autorités douanières de l'UE.

Le régime IOSS mis en place en juillet 2021 permet à un opérateur économique inscrit d'effectuer les opérations de dédouanement dans un État membre autre que l'État membre de consommation. Les États membres de consommation peuvent par conséquent ne pas avoir une vue d'ensemble des marchandises introduites sur leur territoire, ce qui pose des problèmes aussi bien fiscaux que de sécurité.

Les données collectées par les États membres montrent que certains d'entre eux servent, au niveau de l'UE, de plateformes d'importation pour les places de marché en ligne, tandis que d'autres, en plus de leurs importations traditionnelles, traitent également de larges volumes supplémentaires en tant qu'États membres de consommation (**graphique 2**).

Le pouvoir croissant des places de marché

En 2023, trois places de marché (Shein, Temu et Aliexpress) ont traité les trois quarts des articles importés dans l'UE via le guichet IOSS. Ces plateformes relèvent du champ d'application du règlement sur les services numériques (DSA) qui vise à protéger les consommateurs, y compris ceux qui achètent en ligne des produits illégaux non conformes aux normes de l'UE. Le DSA définit les obligations de transparence et les responsabilités des places de marché en ligne.

Si la Chine demeure le premier pays d'expédition des envois liés au commerce électronique, le Brexit a eu pour effet de transformer le Royaume-Uni en plateforme logistique pour le commerce électronique (**graphique 2**).

Nature des marchandises

Près de la moitié des articles importés en 2023 sous couvert d'une déclaration H7 et via le guichet IOSS étaient des vêtements ou des articles textiles (**graphique 3**). Les produits en plastique, les produits électroniques, les articles de bijouterie et les jouets ont représenté une part importante de l'autre moitié des articles importés.

Ces produits sont associés à un risque élevé de non-conformité : en 2023, la grande majorité des refus de mise en libre pratique concernaient des produits de consommation (produits de soins, produits électroniques et technologiques, produits pour la maison). Compte tenu du nombre croissant d'importations de produits achetés en ligne auquel l'UE est confrontée, le contrôle de l'application de la législation relative à la conformité des produits est devenu particulièrement complexe.

Les risques douaniers associés au commerce électronique ne sont pas fondamentalement différents de ceux associés aux envois traditionnels. **En revanche, les schémas de fraude utilisés sont de plus en plus difficiles à détecter compte tenu du volume, de la fragmentation et de la faible valeur des envois.**

Le constat fait par la Cour des comptes européenne dans son rapport spécial de 2021 sur les contrôles douaniers² demeure pertinent : «*Étant donné qu'il se caractérise par une grande quantité d'opérations de faible valeur, contrôler chaque déclaration d'importation (chaque colis individuel doit faire l'objet d'une déclaration en douane) ne serait pas efficient. Toutefois, le risque d'irrégularités est probablement important et l'incidence sur les intérêts financiers de l'UE pourrait être considérable en raison du nombre élevé d'importations de ce type*». Cela vaut tant pour les risques fiscaux que non fiscaux.

Risques fiscaux

Du point de vue de la fiscalité et des recettes, **le principal risque associé au commerce électronique est la sous-évaluation.**

Aux termes de l'article 23 du règlement (CE) n° 1186/2009 du Conseil du 16 novembre 2009 relatif à l'établissement du régime communautaire des franchises douanières, les envois composés de marchandises d'une valeur négligeable sont admis en franchise de droits à l'importation. Une déclaration erronée du point de vue de la valeur des marchandises représente une fraude aux droits à l'importation et entraîne une réduction de l'assiette de la TVA. Les risques financiers associés au commerce électronique peuvent être liés à une sous-évaluation délibérée de marchandises de grande valeur et au taux d'imposition appliqué.

La multitude d'acteurs intervenant dans les chaînes d'approvisionnement rend souvent difficile l'identification des acheteurs et des vendeurs réels des marchandises de grande valeur. Les exportateurs distribuent fréquemment toute une gamme de produits, ce qui peut compliquer la distinction des envois de grande valeur parmi l'ensemble de leurs opérations.

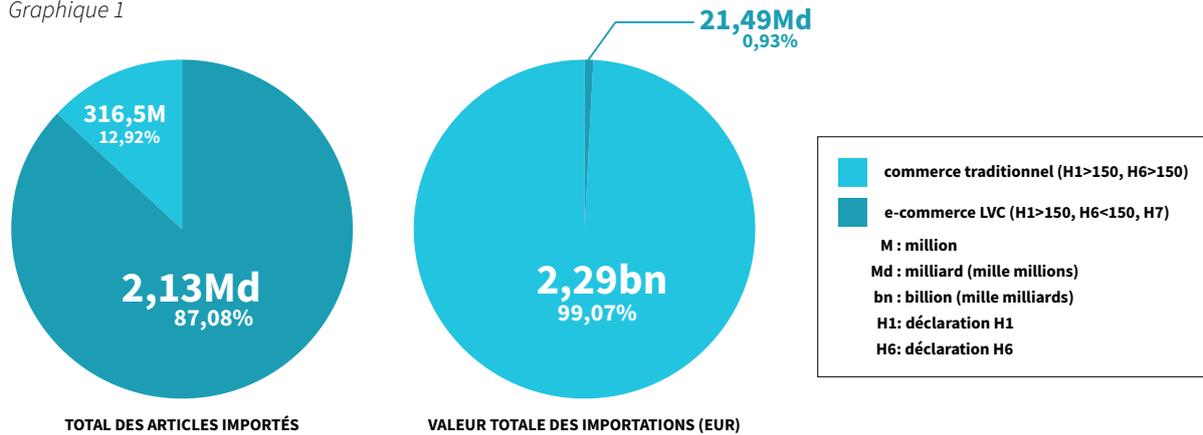
Les opérateurs peuvent aussi sous-évaluer des marchandises pour éviter le taux d'imposition très élevé applicable à certaines marchandises. Le risque de sous-évaluation est plus important lorsque le taux des droits est élevé ou lorsque des droits antidumping ou compensateurs sont applicables.

Par exemple, pour un exportateur chinois qui expédie un vélo électrique évalué à 2 000 euros, les droits et les taxes applicables s'élèveront à 120 euros au titre des droits de douane, à 1 586 euros au titre des droits antidumping et compensateurs, et à 741 euros au titre de la TVA à 20%. Au total, ce vélo serait donc vendu dans l'UE au prix de 4 447 euros.

² Contrôles douaniers : un manque d'harmonisation préjudiciable aux intérêts financiers de l'UE. https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr21_04/sr_customs_controls_fr.pdf

Répartition des articles importés par mode de vente

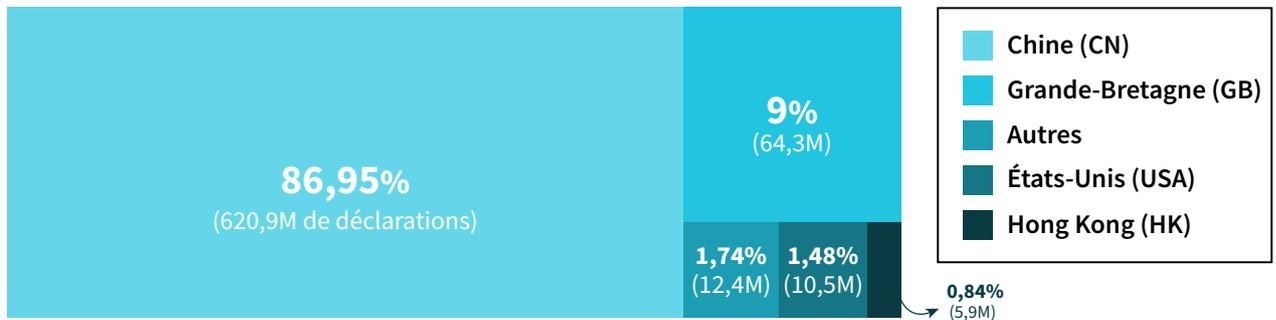
Graphique 1



Source : questionnaire CTA e-commerce

Classement des pays d'expédition par nombre total de déclarations, 2023

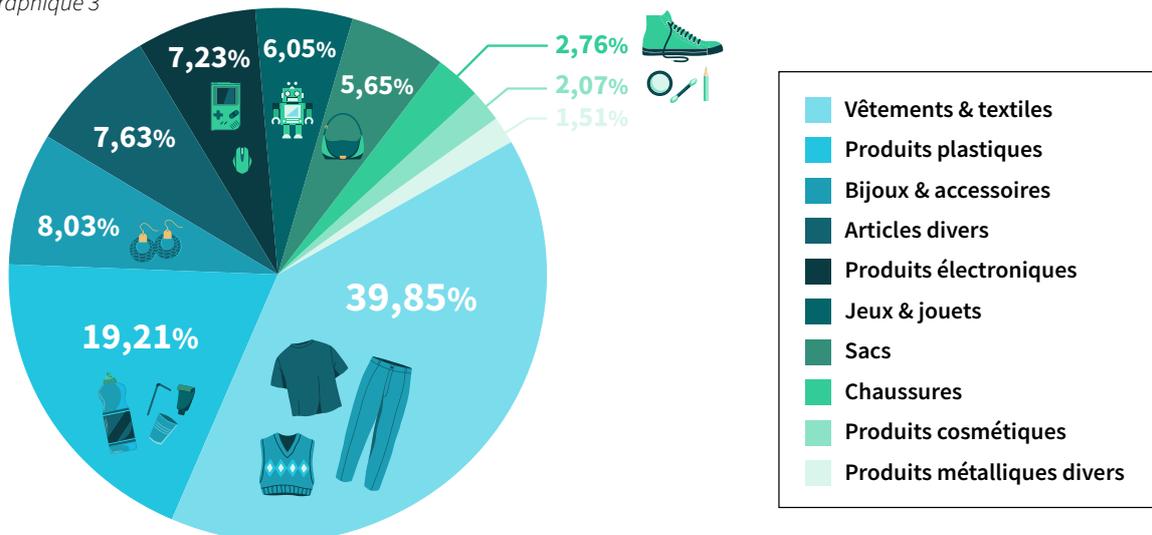
Graphique 2



Source : questionnaire CTA e-commerce — États membres rapporteurs : BE, CY, CZ, DE, DK, EE, FR, HU, IE, IT, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SI

Classement des produits importés par nombre de déclaration H7

Graphique 3



Source : questionnaire CTA e-commerce — États membres rapporteurs : BE, CY, CZ, DE, DK, EE, FR, HU, IE, IT, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SI

Risques non fiscaux

Les marchandises faisant l'objet d'interdictions ou de restrictions peuvent être dissimulées dans des envois licites ou déclarées avec des informations délibérément trompeuses. Par exemple, dans le cas de produits contrefaisants, les auteurs de l'infraction ne cherchent pas nécessairement à dissimuler les articles. Les marchandises sont souvent déclarées avec une description générale et mélangées à des envois licites. Des chaussures de contrefaçon peuvent être simplement déclarées en tant qu'« articles chaussants », et des produits culturels en tant qu'« œuvres d'art ».

Tous les types de marchandises faisant l'objet d'interdictions, de même que les articles constituant une menace pour la protection de l'UE et de ses citoyens peuvent être trouvés dans les expéditions liées au commerce électronique.

Risques logistiques

Les tendances en matière de logistique du commerce électronique, tous modes de transport confondus, évoluent fortement en fonction des réalités économiques et des exigences en matière d'efficacité. À l'heure actuelle, le transport aérien arrive en tête des modes de transport utilisés pour introduire dans l'UE des marchandises achetées en ligne.

Toutefois, si le transport par route et le transport ferroviaire sont généralement combinés au transport aérien, d'après les prévisions, ces modes de transport pourraient bientôt être utilisés de manière indépendante pour l'introduction au sein de l'UE de marchandises achetées en ligne (par exemple : colis arrivant de Serbie par route, ou trains empruntant les corridors des nouvelles routes de la soie qui transportent des marchandises fabriquées en Asie).

Pour répondre à la demande croissante de raccourcissement des délais de livraison de la part des consommateurs et aux coûts élevés du transport aérien, les opérateurs du commerce électronique s'adaptent en prépositionnant leurs marchandises en Europe. Ce modèle économique implique le dédouanement de chargements volumineux de marchandises, et présente donc des risques déjà connus des autorités douanières (tels qu'un grand nombre de fraudes à la valeur déclarée, à l'origine des marchandises ou à l'espèce tarifaire, ou de non-déclaration d'importation), qu'elles s'efforcent d'atténuer. Comme avec le régime IOSS, ce modèle d'entreprise entraîne le risque, pour l'État membre de consommation, de ne pas avoir de vue d'ensemble des marchandises qui entrent sur son territoire.

Les plus grandes places de marché, d'envergure mondiale, offrent une grande visibilité aux opérateurs, y compris les auteurs de fraudes, qui souhaitent toucher des millions d'acheteurs potentiels. Les formalités pour créer un compte sont rapides et les contrôles effectués par les places de marché semblent pouvoir être facilement contournés. Même les places de marché les plus impliquées dans la lutte contre la fraude paraissent dépassées par le nombre de vendeurs et d'annonces. Les vendeurs frauduleux peuvent facilement créer des boutiques en ligne et bénéficier auprès des places de marché de services de gestion des paiements.

Modus operandi

Fractionnement des envois

Le fractionnement des envois peut être utilisé pour commettre une fraude aux droits de douane et utiliser abusivement la déclaration H7. Il peut également être utilisé pour importer des marchandises faisant l'objet d'interdictions ou tirer avantage du volume considérable des colis liés au e-commerce.

Utilisation abusive des places de marché et liens cachés

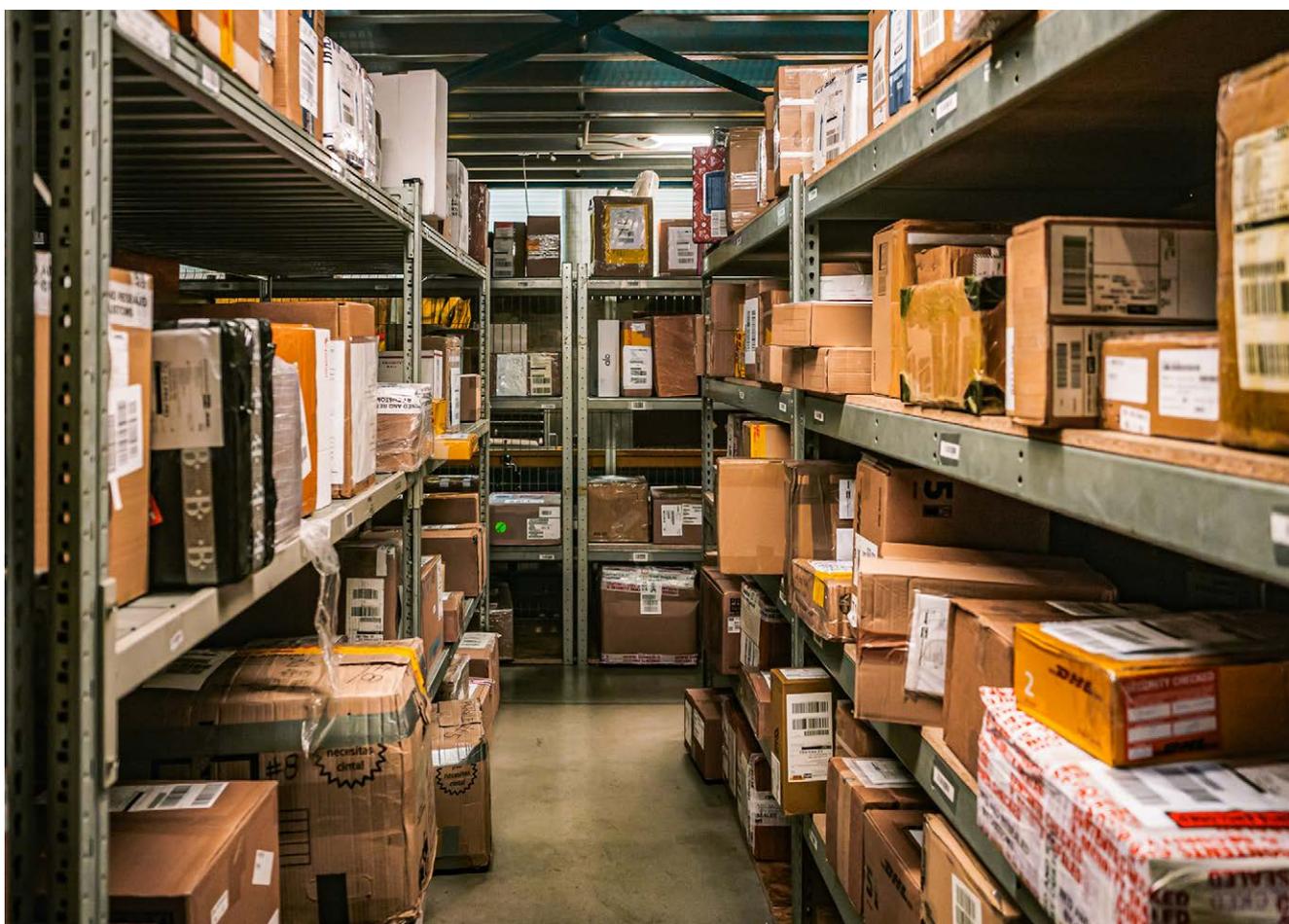
Les sites web et les réseaux sociaux facilitent la vente de marchandises frauduleuses par l'intermédiaire de places de marché bien établies. Cette méthode non seulement donne une apparence légale aux opérations, mais exploite aussi les modalités d'accès et le caractère légal des places de marché en ligne. ■



LES CARTES DE JEU CONTREFAITES

Sur la place de marché A, un vendeur frauduleux publie des annonces pour des cartes de jeu avec des photos floues. Même si elles sont contraires aux conditions de service, les annonces restent accessibles. Le même vendeur frauduleux publie des annonces mal classées (cartes de jeu dans la rubrique articles de cuisine). La facilité d'accès à la plateforme permet aux vendeurs d'adapter leur boutique en ligne très rapidement, de modifier leurs annonces et de les republier. Si un vendeur est exclu ou si son compte est fermé après avoir été jugé illicite par la place de marché A, il peut faire migrer très rapidement (parfois en quelques heures) ses annonces frauduleuses vers la place de marché B. Certains vendeurs de cartes de jeu contrefaites sont bien connus de leurs clients et naviguent d'une place de marché à l'autre en conservant le même nom de boutique.

Dans les années à venir, la fraude douanière dans le secteur du commerce électronique devrait devenir un problème encore plus préoccupant. Avec l'augmentation des volumes d'achats, il faut s'attendre à une hausse des envois sous-évalués et des fraudes à l'espèce tarifaire ou à l'origine des marchandises, l'objectif étant toujours d'éluider les droits de douane. Les places de marché mondiales et les nouveaux outils numériques tels que les cryptomonnaies ouvrent la voie aux fraudeurs et leur permettent d'exploiter les failles dans la réglementation douanière et les contrôles. À mesure que l'intelligence artificielle progressera, il est probable qu'elle permettra de mettre en œuvre des stratégies toujours plus sophistiquées, compliquant ainsi la détection des transactions illicites et la lutte en la matière. Cependant, si elle est combinée à des technologies avancées de numérisation, l'IA peut aussi devenir un outil précieux pour les autorités douanières, en augmentant leur capacité à identifier et intercepter les opérations frauduleuses. Dans le contexte du développement rapide du commerce électronique, ces tendances laissent penser que les fraudes douanières deviendront de plus en plus sophistiquées, ce qui placera l'UE face à des défis considérables en matière de sécurité commerciale et de recettes fiscales.



©Celní Správa - douane tchèque - DHL



©douane tchèque - Celní Správa

Criminalité financière

Dans le domaine douanier, la criminalité financière désigne des mouvements transfrontaliers illicites de capitaux, qui découlent généralement d'activités telles que le blanchiment de capitaux, la fraude fiscale et le blanchiment d'argent basé sur le commerce. D'après l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, le montant des sommes blanchies chaque année est estimé entre 2% et 5% du PIB mondial, soit entre 800 milliards et 2000 milliards de dollars¹ environ. Les autorités douanières travaillent en première ligne à détecter la criminalité financière puisqu'elles contrôlent les opérations transfrontalières, vérifient les déclarations et décèlent les indices de fraude financière en cas de sous-évaluation de la valeur des marchandises ou de falsification des documents d'exportation ou d'importation. Plusieurs textes importants établis par l'UE participent à la lutte contre la criminalité financière, en autorisant le contrôle des flux financiers transfrontaliers et la répression de ces activités illicites.

Parmi ces textes figurent les **directives antiblanchiment de l'UE**, qui imposent des mesures de vigilance renforcées à l'égard de la clientèle et des mécanismes de déclaration renforcés visant à tracer et empêcher le blanchiment de capitaux.

Le **règlement de l'UE relatif aux contrôles de l'argent liquide (règlement (UE) 2018/1672)**, qui traite des mouvements transfrontaliers d'argent liquide et d'actifs de nature équivalente, est un autre de ces textes. Le règlement impose aux personnes transportant de l'argent liquide (sous la forme des quatre catégories suivantes : espèces, instruments négociables au porteur, marchandises servant de réserves de valeur très liquides et certains types de cartes prépayées) d'une valeur égale ou supérieure à 10 000 euros de déclarer ces fonds à leur entrée ou à leur sortie de l'UE. Il autorise aussi les autorités à contrôler l'argent liquide non accompagné et, s'il existe des indices selon lesquels cet argent pourrait être lié ou est lié à des activités criminelles, à saisir ou retenir les fonds, même s'ils ont été déclarés ou sont d'un montant inférieur au seuil de 10 000 euros.

Tandis que la criminalité financière se complexifie en ayant recours aux technologies numériques et à des stratégies d'approvisionnement sophistiquées, les autorités douanières doivent sans cesse s'adapter pour protéger l'intégrité financière de l'UE. Le défi ne consiste pas seulement à détecter ces activités, mais aussi à les empêcher d'avoir des répercussions sur l'ensemble de l'économie. Il est donc primordial que les autorités douanières collaborent efficacement avec d'autres autorités répressives et utilisent des technologies avancées pour lutter contre ces menaces.

Tendances et menaces en matière de criminalité financière

Argent liquide accompagné : résultats

L'argent liquide accompagné est défini dans le règlement de l'UE relatif aux contrôles de l'argent liquide comme étant transporté par des porteurs sur leur personne, dans leurs bagages ou dans tout moyen de transport ou tout contenant qui franchit des frontières et contient de l'argent liquide.

En 2023, près de 103 000 déclarations d'argent liquide accompagné ont été effectuées auprès des autorités douanières de l'UE, soit une hausse par rapport à 2022².

Argent liquide accompagné : menaces émergentes

Les porteurs usent souvent de manœuvres pour que la valeur de l'argent qu'ils transportent reste inférieure au plafond légal, par exemple en fractionnant le montant entre plusieurs porteurs.

Exemple :

En 2023, au cours de la vérification d'une demande de remboursement de droits, des agents de la douane française ont découvert 17 000 euros en argent liquide cachés dans deux flacons opaques transportés par un ressortissant étranger se présentant comme un assistant d'achat.



Argent liquide non accompagné

Au sens du règlement de l'UE relatif aux contrôles de l'argent liquide, l'argent liquide est qualifié de non accompagné lorsqu'il est envoyé par voie postale, fret ou transporteur. Dans ce cas, les autorités douanières peuvent demander une déclaration de divulgation dans un délai de 30 jours.

Repérage d'envois d'argent liquide non accompagné

À l'aide d'une analyse des risques, les États membres repèrent des envois susceptibles de contenir de l'argent liquide. Les autorités douanières de l'UE examinent le profil des expéditeurs ainsi que la destination des envois.

¹ UNODC, *Money Laundering Overview*

² Rapport 2023 sur la performance de l'Union douanière (*Customs Union Performance, CUP*)

Modus operandi

Systèmes de compensation

Des méthodes de paiement parallèles, telles que le système *hawala* et la décaisse sont des pratiques anciennes que l'on voit réapparaître ces dernières années. Elles sont particulièrement efficaces et difficiles à détecter en raison de l'absence de transferts physiques de capitaux.

Le système *hawala* est un système informel de transfert de valeurs qui fonctionne en dehors des réseaux bancaires traditionnels, principalement dans des régions où l'accès aux services financiers officiels est limité. Il s'organise autour d'un réseau de courtiers, appelés *hawaladars*, qui agissent dans le cadre de relations personnelles et de confiance plutôt que dans le cadre de mandats formels et facilitent ainsi l'exécution des opérations. Lorsqu'une personne physique souhaite transférer de l'argent, elle apporte les fonds, accompagnés d'informations sur le destinataire, à un *halawadar* local qui contacte alors son homologue résidant dans le pays du destinataire et lui demande de délivrer le même montant en contrepartie de frais de commission souvent peu élevés. Ce système contourne la réglementation bancaire et échappe souvent à la surveillance des autorités, ce qui en fait une méthode de blanchiment de capitaux séduisante.

Des organisations criminelles utilisent le système *hawala* pour opacifier l'origine de fonds illicites. Grâce au fractionnement des flux d'argent liquide en petites sommes non traçables et au réseau de *hawaladars*, ces organisations peuvent dissimuler à la fois la provenance et la destination des fonds. Parce que les opérations effectuées à travers le système *hawala* contournent les canaux bancaires officiels, les autorités douanières de l'UE ont du mal à les contrôler. L'anonymat du système rend des activités illicites telles que le trafic de drogue et le financement du terrorisme particulièrement tentantes, ce qui pose de sérieux défis aux autorités répressives.

Blanchiment de capitaux basé sur le commerce (BCC)

Le BCC consiste à dissimuler des fonds illicites et à en déplacer la valeur par l'intermédiaire d'opérations commerciales afin de légitimer leur origine criminelle. Le Groupe d'action financière (GAFI) définit le BCC comme suit : « le processus de dissimulation des gains criminels et de déplacement de la valeur en ayant recours à des transactions commerciales pour tenter de légitimer leur origine illégale ou de financer leurs activités ». Le risque de BCC s'est accru ces dernières années sous l'effet de la croissance du commerce international qui, d'après l'OMC, a augmenté de 20% entre 2008 et 2018³. Le travail de détection et d'enquête des autorités est devenu, en outre, plus complexe du fait des nouvelles technologies et de la dématérialisation des échanges. Les opérations de BCC consistent généralement à manipuler les prix, les quantités ou la qualité des marchandises importées et exportées.

Le BCC est particulièrement ardu à tracer par rapport à d'autres formes de criminalité financière parce qu'il s'appuie sur la sophistication du commerce international. À la différence de l'évasion fiscale, ce mode opératoire s'appuie directement sur les produits du crime, ce qui accroît la difficulté des autorités douanières à l'identifier et à le prévenir.

Les principales techniques de BCC identifiées sont les suivantes :

- la fraude à la valeur en douane (marchandises et services surfacturées ou sous-facturées) ;
- la facturation multiple (plusieurs paiements exécutés pour une même opération commerciale) ;
- des opérations fictives effectuées à l'aide de sociétés-écrans et/ou d'organisations fictives ;
- la fraude à la quantité (sur-envoi ou sous-envoi) ;
- la fausse déclaration (marchandises de faible valeur facturées à des prix gonflés).

Les autorités douanières de plusieurs États membres ont fait état de cas de BCC ces dernières années.

Blanchiment par fractionnement des dépôts (*schtroumpfage*)

Le blanchiment par fractionnement des dépôts est une technique de blanchiment de capitaux qui consiste à écouler de grosses sommes d'argent illicite dans le cadre d'opérations aux montants plus petits et moins suspects afin d'échapper à la détection des autorités financières. Les titulaires de comptes, aussi appelés *schtroumpfs*, reçoivent généralement une commission en échange de leur participation. Cette méthode est particulièrement répandue dans les opérations de trafic de stupéfiants de petite échelle, qui permettent de blanchir quelques milliers d'euros à la fois.

Fractionnement des transports de sommes d'argent liquide

Cette méthode consiste à diviser de gros montants d'argent liquide en petits montants inférieurs à 10 000 euros et à leur faire traverser la frontière sans être soumis à l'obligation déclarative établie par le règlement de l'UE relatif aux contrôles de l'argent liquide. Soit l'argent liquide est réparti entre plusieurs passeurs, soit un passeur effectue plusieurs voyages sur une longue période. Ce mode opératoire permet de contourner les obligations de déclaration douanière et de dissimuler l'origine illicite des fonds.

Collecteurs et passeurs de fonds

Les flux illicites d'argent liquide, en particulier ceux d'argent liquide accompagné par des personnes physiques, sont bien connus des États membres. Les rapatriements de fonds par les diasporas sont un phénomène bien établi. Ils ont souvent pour objectif affiché de réaliser des investissements ou des dons aux familles. Certains flux proviennent de pays identifiés comme à haut risque en matière de blanchiment de capitaux, tels que les Émirats arabes unis qui figurait sur la liste grise du GAFI jusqu'en février 2024⁴.

3 Organisation mondiale du commerce, Examen statistique du commerce mondial, 2019 : https://www.wto.org/french/res_f/statis_f/wts2019_f/wts2019_f.pdf

4 <https://www.fatf-gafi.org/fr/home.html>

Des flux d'argent liquide non déclaré en provenance de ces pays déclenchent souvent des enquêtes pour blanchiment de capitaux. Toutefois, il existe de grandes disparités dans l'application de la loi en la matière, car dix États membres sur dix-huit ne confèrent actuellement pas à leurs autorités douanières le pouvoir d'enquêter sur de telles affaires. Les réseaux criminels exploitent cette faille et se servent de passeurs pour faire traverser la frontière à des fonds illicites sans être détectés.

Pour ne pas être repérées, les organisations criminelles recourent à un éventail de techniques de blanchiment de

capitaux, tirant avantage des failles en matière de supervision et de législation douanières. Elles misent généralement sur l'expertise de personnes spécialisées, appelées blanchisseurs de capitaux professionnels, qui possèdent les compétences et les connaissances nécessaires pour opacifier l'origine de fonds illicites. Ces spécialistes jouent un rôle crucial dans l'introduction des produits du crime dans le système financier légitime, et acceptent, ces dernières années, des commissions d'un montant de plus en plus faible en échange de leurs services. ■

Les autorités douanières de l'UE devraient faire face à un nombre croissant de menaces liées à la criminalité financière dans les prochaines années, sous l'effet de nouveaux outils financiers ainsi que de la multiplication à la fois des opérations transfrontalières et des réseaux de criminalité organisée. Des données récentes mettent en évidence les vulnérabilités du système financier de l'UE, en particulier le développement des monnaies numériques et des opérations en ligne. Les flux financiers illicites deviennent alors plus difficiles à tracer.

Les autorités douanières de l'UE estiment que les cryptomonnaies constituent une nouvelle menace importante dans la lutte contre le blanchiment de capitaux et d'autres activités financières illicites. La nature décentralisée et souvent anonyme des opérations en cryptomonnaie gêne les actions de surveillance et de régulation des flux financiers.



©douane française



©AdobeStock

Protection des intérêts financiers de l'UE

L'article 325 du traité sur le fonctionnement de l'UE (TFUE) prévoit la responsabilité partagée des États membres et de l'Union lorsqu'il s'agit de mesures de lutte contre la fraude portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union.

La fraude douanière qui pèse sur les ressources propres a des répercussions directes à la fois sur le budget de l'UE et sur celui des États membres, qui sont également tenus responsables du non-recouvrement des ressources. Par conséquent, les autorités douanières jouent un rôle majeur dans la protection des intérêts financiers de l'UE.

Contribution des autorités douanières de l'UE au budget de l'Union européenne

Les droits de douane représentent généralement près de 14 % du total des ressources propres du budget de l'UE¹.

En 2023, les 27 États membres ont perçu un montant total de **28 milliards d'euros**² (graphique 1).

La protection des intérêts financiers de l'UE passe inévitablement par la protection des intérêts financiers et économiques des États membres, puisque 25 % des droits de douane sont conservés par chacun d'entre eux à titre de frais de perception. Quant à la ressource propre que constitue la taxe sur la valeur ajoutée, le taux de 0,30 % est appliqué à l'assiette TVA harmonisée de chaque État membre³ (graphique 2).

Lutte contre la fraude et protection des intérêts financiers de l'UE

Les autorités douanières jouent un rôle primordial en contribuant au budget de l'UE, mais aussi en protégeant ses intérêts financiers. D'une part, elles facilitent le commerce légitime à travers leur soutien aux acteurs économiques et les contrôles qu'elles opèrent avec efficacité.

D'autre part, elles luttent contre la fraude qui touche les intérêts financiers de l'UE, aux côtés de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et du Parquet européen.

L'édition 2023 du rapport annuel de l'OLAF relatif aux intérêts financiers de l'UE et à la lutte contre la fraude fournit une analyse des « droits de douane impayés détectés » qui couvre à la fois les montants établis et estimés (montants détectés supérieurs à 10 000 euros uniquement), sans distinction toutefois entre les montants recouvrés et non recouvrés. **En 2023, le montant total déclaré des droits impayés s'élevait à 478,4 millions d'euros, dont 52,9 millions d'euros pour des raisons considérées comme frauduleuses et 425,5 millions d'euros pour des raisons considérées comme non frauduleuses**⁴.

En 2023, **77 %**⁵ du montant total déclaré à la suite de fraudes et d'irrégularités au titre de l'année a été recouvré par les autorités de l'UE. C'est une preuve de l'efficacité de leur action.

La fraude ciblant les ressources propres de l'UE a une incidence directe sur le budget de l'UE et celui des États membres en portant atteinte aux fondements financiers de l'UE. Au cours des dernières années, la croissance rapide des échanges, tirée en particulier par le commerce électronique, a aggravé les difficultés des autorités douanières à adapter leurs mesures de surveillance et de contrôle. Afin de protéger avec efficacité les intérêts financiers de l'UE, les activités douanières doivent évoluer pour répondre à la sophistication grandissante des schémas de fraude.

Les risques présentés par ces schémas se répartissent en quatre catégories principales : le classement tarifaire, l'origine des marchandises, la valeur déclarée et le contournement des mesures tarifaires telles que les droits antidumping et les droits compensateurs. Pour faire face à ces menaces, il faut prendre des mesures fortes et ciblées qui visent à limiter le préjudice fiscal subi par l'UE et à maintenir des pratiques commerciales équitables.

Fraude à l'espèce tarifaire

Lors du dédouanement, une fausse déclaration, qu'elle soit intentionnelle ou non, entraîne des inexactitudes dans le classement des marchandises. Si certaines erreurs peuvent être commises sans l'intention de frauder, bien d'autres provoquent délibérément des « glissements tarifaires » dont l'objectif est :

- de réduire le montant des droits de douane, des droits antidumping ou des droits compensateurs, voire d'en être exempté ;

1 https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/customs_en

2 Rapport 2023 sur la performance de l'Union douanière (Customs Union Performance, CUP)

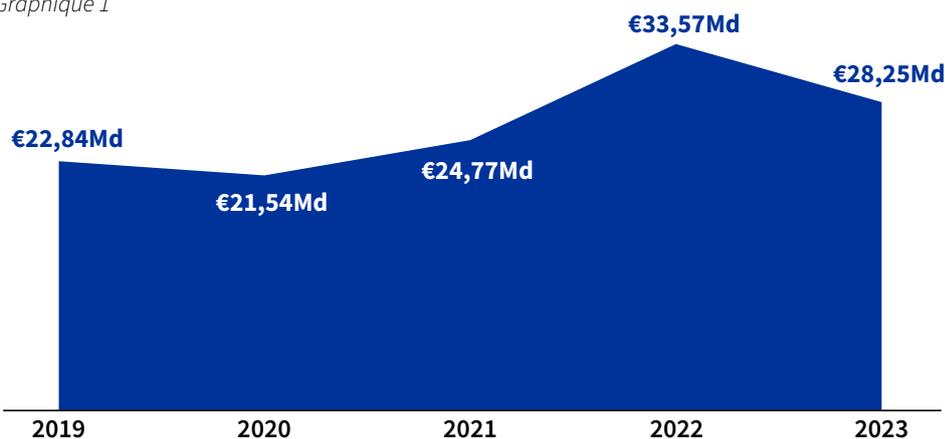
3 Décision (UE, Euratom) 2020/2053 du Conseil du 14 décembre 2020 relative au système des ressources propres de l'Union européenne et abrogeant la décision 2014/335/UE, Euratom.

4 https://anti-fraud.ec.europa.eu/about-us/reports/annual-reports-protection-eus-financial-interests-pif-report_en (en anglais)

5 Rapport 2023 sur la performance de l'Union douanière (Customs Union Performance, CUP)

Droits de douane perçus (en euros, par les 27 États membres, 2019-2023)

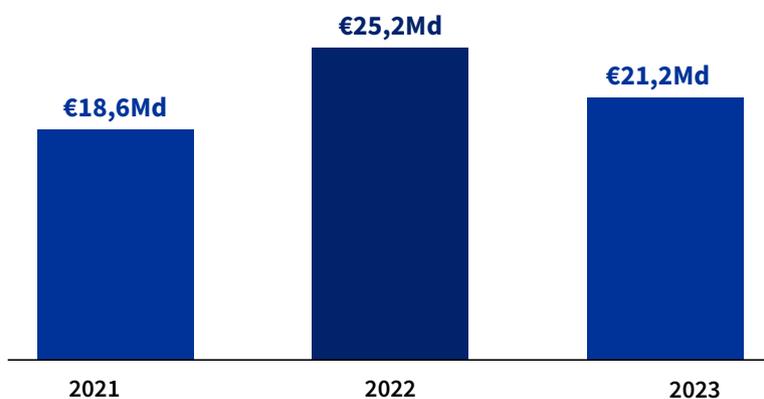
Graphique 1



Source : Rapport 2023 sur la performance de l'Union douanière, CUP - Note : Les droits de douane collectés par le Royaume-Uni sont exclus du total pour toutes les années

Contribution des droits de douane dans le budget de l'UE (2021-2023)

Graphique 2



Source : Rapport 2023 sur la performance de l'Union douanière, CUP

— d'échapper aux taxes habituelles qui financent les ressources propres (droits de douane et taxes avec un effet équivalent).

En outre, ces pratiques permettent aux opérateurs de contourner les dispositions du droit de l'UE relatives à des aspects autres que les intérêts financiers, tels que les quotas, la documentation, les vérifications d'experts et les normes relatives aux produits.

Fraude à l'origine des marchandises

De même, il existe un risque accru de fausses déclarations d'origine pour certaines marchandises, en particulier celles soumises aux droits compensateurs et aux droits antidumping qui frappent l'origine non préférentielle, ainsi que celles éligibles à une réduction ou une exemption de droits de douane en vertu d'accords préférentiels (qui exigent donc une origine préférentielle) conclus entre l'UE et certains pays ou groupes de pays.

Une fausse déclaration d'origine présentée intentionnellement pour des produits d'origine non préférentielle porte préjudice aux producteurs européens, car elle permet à leurs concurrents hors de l'UE d'obtenir des avantages déloyaux. En se livrant à

cette pratique, ces concurrents vendent leurs produits sur les marchés européens à des prix inférieurs à ceux pratiqués sur le marché intérieur et faussent ainsi la concurrence.

Dès qu'un droit antidumping ou un droit compensateur est appliqué à des marchandises ayant une origine particulière, voire dès qu'une enquête, assortie de droits provisoires sur certains flux suspectés de dumping, est ouverte par la Commission européenne, il arrive très souvent que les importateurs changent de tactique et détournent les flux afin de contourner les barrières tarifaires et d'éviter de payer les droits.

Dans le cadre de ses contrôles renforcés, l'UE reste vigilante et étend progressivement ses critères de risque aux « origines détournées ». Les opérateurs malveillants sont ainsi repérés et contraints de payer les droits exigibles. Cette forme de fraude est particulièrement répandue.

Il arrive qu'en cas de fausse déclaration d'origine préférentielle, les opérateurs aient utilisé le critère de la transformation. Toutefois, cette dernière ne répond pas, en l'espèce, aux conditions de la transformation substantielle qui sont nécessaires pour bénéficier d'un traitement préférentiel



IMPORTATIONS DE CÂBLES DE FIBRES OPTIQUES

On peut observer des cas de fraude à l'espèce tarifaire dans les importations chinoises de câbles de fibres optiques en UE, pour lesquelles la Commission européenne a instauré, en novembre 2021, des droits antidumping à des taux oscillant entre 19,7% et 44% (taux applicables aux produits en provenance de Chine).

La fabrication et la nature même de ces produits sont très techniques et nécessitent, en vue de contrôles douaniers efficaces, de multiples échantillonnages et analyses en laboratoire pour permettre aux autorités de contester le classement tarifaire des produits dédouanés. Le type de tarif déclaré pour un câble de fibres optiques peut faire l'objet d'un droit compensateur dans certaines lignes du tarif douanier.

Dans ces circonstances, les opérateurs malhonnêtes s'appuient sur les caractéristiques techniques des produits, qui sont difficiles à évaluer de prime abord, pour « glisser » vers le classement qui leur est le plus favorable en matière fiscale.

(droits de douane réduits voire nuls) en vertu des accords de libre-échange conclus entre l'UE et certains pays. Il convient de noter que le pays où se déroule un simple assemblage de pièces détachées provenant d'un autre pays n'est pas considéré comme le pays d'origine du produit assemblé.

Malgré cela, ces accords bilatéraux ou multilatéraux ont mis en place des cadres de contrôle qui instaurent une collaboration entre les autorités en vue de la validation des déclarations d'origine préférentielle déposées par les opérateurs. L'utilisation de certificats d'origine préférentielle sous forme électronique a désormais permis de réduire sensiblement le nombre des cas de fraude impliquant des documents et des cachets falsifiés.

Fraude à la valeur déclarée

Une fausse déclaration de valeur consiste à réduire la valeur en douane des marchandises au moment de leur déclaration, dans l'objectif de réduire le montant des droits et taxes dus à l'importation. Principale menace pour les ressources propres de l'UE, la fausse déclaration de valeur entraîne également une diminution des ressources pour les États membres et une distorsion de concurrence pour les opérateurs qui respectent les règles douanières et fiscales.

Depuis plusieurs années, les autorités douanières se heurtent à des pratiques particulièrement complexes en matière de fraude organisée au niveau européen et international, qui font peser un risque important sur le budget de l'UE et celui des États membres.

Concernant les marchandises originaires de pays hors de l'UE, le montant des droits de douane à payer est calculé sur la base de la valeur déclarée au moment de l'importation sur le territoire

douanier de l'UE (TDU). Une opération d'importation étant également soumise à la TVA, l'assiette de la TVA comprend les droits de douane et les autres taxes nationales. Par conséquent, une réduction de la valeur en douane fausse non seulement le montant des droits de douane, mais aussi le montant de la TVA à l'importation.

L'article 70 du code des douanes de l'Union (CDU) prévoit que, dans le cadre d'une importation, la valeur en douane d'une marchandise est déterminée sur la base de la valeur transactionnelle, c'est-à-dire le prix effectivement payé ou à payer lorsqu'elle est vendue pour l'exportation à destination de l'UE. La liste des éléments à déduire de la valeur en douane ou à y ajouter figure aux articles 71 et 72 du CDU. Une fausse déclaration de valeur consiste donc à déclarer une valeur transactionnelle erronée ou à dissimuler et exclure les coûts prévus par le CDU, principalement les redevances et les droits de licence, les frais de transport et d'assurance, ainsi que les apports.



INFRACTION À L'IMPORTATION

En 2020, à la suite d'un contrôle *ex-post*^{*}, la douane française a notifié à la société importatrice X qu'elle avait commis une infraction à l'importation, le montant des droits et taxes en cause étant évalué à 16 467 123 euros de droits de douane et à plus de 32 millions d'euros de TVA. Le schéma de fraude combinait une réduction de la valeur à l'importation et le recours au régime douanier 42. La société X, récemment créée à l'époque, importait de Chine en France une grande quantité de produits textiles et de chaussures, puis les revendait immédiatement à diverses sociétés dans l'UE. Le contrôle a permis d'établir que la société avait été constituée dans le seul but de servir d'intermédiaire dans un réseau de fraude. La fraude consistait à faire dédouaner les marchandises dans l'UE sous couvert du régime douanier 42 avec des valeurs en douane nettement inférieures aux valeurs déclarées à l'exportation (émission de fausses factures) et, d'autre part, à dissimuler l'identité des fournisseurs et destinataires effectifs de ces marchandises. La comptabilité de la société ne reflétait pas la réalité économique et financière des flux. En l'espèce, les factures établies devaient permettre d'effectuer les formalités déclaratives sur une base imposable nettement diminuée et en exonération de TVA.

^{*}Un contrôle douanier *ex-post* désigne l'enquête que mènent les autorités douanières une fois que les marchandises ont été dédouanées et mises en libre pratique.

Sur le plan de la valeur monétaire, la majorité des cas rapportés à la Commission en 2023 relevaient de la fraude à la valeur en douane.

Pour lutter contre la fraude à la valeur en douane, des contre-mesures ont été mises en place. Ainsi, l'instauration par les autorités douanières des États membres d'un système de garanties qui couvrent le montant des droits et des taxes dus par des opérateurs considérés comme présentant un risque élevé est un moyen d'entraver cette pratique et de réduire le flux des importations ayant une valeur déclarée diminuée. Cela n'exclut pas que les fraudeurs puissent réorienter ces flux vers d'autres États membres.

Par ailleurs, dans le cas d'un schéma de fraude à la valeur en douane qui recourt aux régimes douaniers 42 ou 40⁶, le numéro de TVA intracommunautaire peut être invalidé pour empêcher des remboursements indus de la TVA.

⁶ En vertu de ce régime, les marchandises importées sont dédouanées une fois que les droits, taxes et autres frais exigibles à l'importation ont été acquittés, permettant leur mise en libre pratique sur le territoire sans autre restriction ou droit.

Polycriminalité liée à la fraude aux intérêts financiers

Outre les formes de fraude évoquées précédemment, d'autres formes de fraude douanière peuvent également porter atteinte aux intérêts financiers de l'UE. Par exemple, la sous-évaluation peut être combinée à l'importation de marchandises prohibées, principalement des contrefaçons.

On peut notamment observer cela à travers le phénomène de la promotion des contrefaçons sur les réseaux sociaux par des influenceurs (« #dupe »), qui donne lieu à un achat sur les grandes plateformes de commerce électronique proposant, à côté des marchandises légales, des produits contrefaisants.

La fraude à la valeur (sous-évaluation de la valeur en douane) peut également impliquer des activités de blanchiment de capitaux et de compensation, c'est-à-dire, concrètement, le règlement de la différence entre la valeur déclarée des marchandises à l'entrée dans le TDU et le prix réel des marchandises convenu entre le fournisseur et le client au moment de l'achat lié. Pour ne pas éveiller les soupçons des autorités, les flux financiers entre les deux opérateurs doivent correspondre au montant déclaré à l'importation. ■

À l'avenir, la fraude visant les intérêts financiers de l'UE devrait devenir plus complexe et plus diversifiée, évoluant au rythme des progrès technologiques et d'un contexte économique mouvant. L'OLAF a déjà signalé une plus grande complexité des schémas de fraude, tels que la sous-évaluation des marchandises importées pour éviter les droits de douane, en particulier dans le secteur en pleine croissance du e-commerce. Ces schémas sont souvent orchestrés par des réseaux organisés qui opèrent dans plusieurs pays, exploitent les failles des déclarations en douane et sous-évaluent les produits très demandés afin d'échapper aux taxes.

L'édition 2022 du rapport de l'OLAF révélait comment ces réseaux utilisent de fausses factures et de fausses déclarations pour éviter de payer des millions d'euros de droits de douane, mettant en évidence leur dépendance croissante à l'égard des plateformes numériques pour dissimuler des flux financiers illicites.



©Administration de la douane néerlandaise



©AdobeStock

Crises majeures — la fraude aux mesures restrictives de l'UE

Au cours des trois dernières années, le paysage douanier mondial a été bouleversé par une série de crises majeures, en particulier la guerre à grande échelle de la Russie contre l'Ukraine. Ce conflit a entraîné non seulement l'instauration de sanctions et de restrictions commerciales de grande ampleur, mais aussi des perturbations dans la chaîne d'approvisionnement, une hausse des prix des produits de base et une surveillance accrue des marchandises qui franchissent les frontières. Avec les effets persistants de la pandémie de COVID-19, qui a mis à rude épreuve les chaînes logistiques et pesé sur la disponibilité des ressources, les autorités douanières de l'UE ont fait face à des défis sans précédent pour gérer les flux commerciaux, garantir le respect des règles et répondre aux préoccupations en matière de sécurité, autant d'éléments qui ont profondément changé la dynamique du commerce international.

Le périmètre des enquêtes et des contrôles commerciaux stratégiques s'est considérablement développé, en lien avec l'ampleur historique des sanctions de l'UE à l'encontre de la Russie et de la Biélorussie. Les régimes de sanctions qui frappent ces pays sont aujourd'hui les plus durs que l'UE applique, tant du point de vue des secteurs d'activité touchés que de celui de la portée des mesures de gel des avoirs (cf. liste des personnes, entités, organismes et biens faisant l'objet de mesures restrictives de l'UE). Les biens stratégiques¹ sont les plus concernés.

Présentation des régimes de sanctions

Les sanctions constituent un instrument essentiel de la politique étrangère et de sécurité commune de l'UE, qui lui permet d'intervenir lorsque cela est nécessaire pour éviter les conflits ou résoudre les crises en cours ou émergentes. Les sanctions sont appliquées à trois niveaux différents, à savoir à l'échelle des Nations unies, de l'UE et des États. L'UE s'engage à mettre en œuvre et à appliquer les sanctions des Nations unies dans le cadre de sa politique étrangère. Lorsque le Conseil de sécurité des Nations unies impose des sanctions, les États membres de l'UE sont tenus de les adopter, souvent en les transposant dans le droit de l'UE pour assurer un respect uniforme dans tous les cadres juridiques de l'UE.

1 Sont ainsi désignés, du point de vue de la douane, des produits et des technologies soumis à des contrôles à l'exportation à cause de leur éventuel usage militaire ou du fait qu'ils contribuent à la prolifération des armes. Il s'agit notamment de biens à double usage, qui ont une application à la fois civile et militaire, et de biens spécifiquement conçus à des fins militaires tels que certains produits chimiques, équipements et produits électroniques. La réglementation en matière de biens stratégiques vise à empêcher leur utilisation abusive, en particulier dans le cadre d'activités liées aux armes de destruction massive.

Ce processus garantit que les sanctions des Nations unies, telles que les embargos commerciaux ou le gel des avoirs, sont effectivement appliquées dans l'UE, en cohérence avec les actions internationales visant à répondre aux préoccupations sécuritaires et humanitaires dans le monde. En outre, la directive (UE) 2024/1226 renforce le cadre juridique de l'UE en définissant des infractions pénales et des sanctions en cas de violation des mesures restrictives, garantissant ainsi une approche unifiée et solide quant à l'application des sanctions de l'UE et des Nations unies. Plus de 40 régimes de sanctions distincts sont en vigueur dans l'UE.

Les sanctions de l'UE peuvent viser des gouvernements de pays tiers, ainsi que des entreprises, des groupes, des organisations ou des personnes physiques par le biais des mesures suivantes :

- embargo sur les armes ;
- interdiction de pénétrer sur le territoire de l'UE ;
- gel des avoirs ;
- autres mesures économiques, telles que **des restrictions à l'importation ou à l'exportation**.

Les mesures qui concernent le plus les autorités douanières sont les embargos sur les armes et les restrictions à l'importation ou à l'exportation. Les pays de la carte sont visés par des sanctions de l'UE et des Nations unies sous la forme de restrictions à l'importation ou à l'exportation. Les autorités douanières des États membres sont responsables de la mise en œuvre de ces mesures.

Les sanctions sont étroitement liées aux biens stratégiques. Elles visent souvent ce type de biens dans le but de limiter l'accès d'un pays à des ressources et des technologies essentielles. Pour ce faire, elles portent atteinte aux capacités militaires, déstabilisent des secteurs industriels importants et exercent une pression économique. Ce sont, en définitive, des moyens d'atteindre des objectifs géopolitiques. Au cours du XX^e siècle, la communauté internationale a conclu plusieurs accords visant à créer des **contrôles aux échanges de nature stratégique**. Des listes d'armes et de technologies qui ne doivent pas tomber entre de mauvaises mains sont alors régulièrement établies.

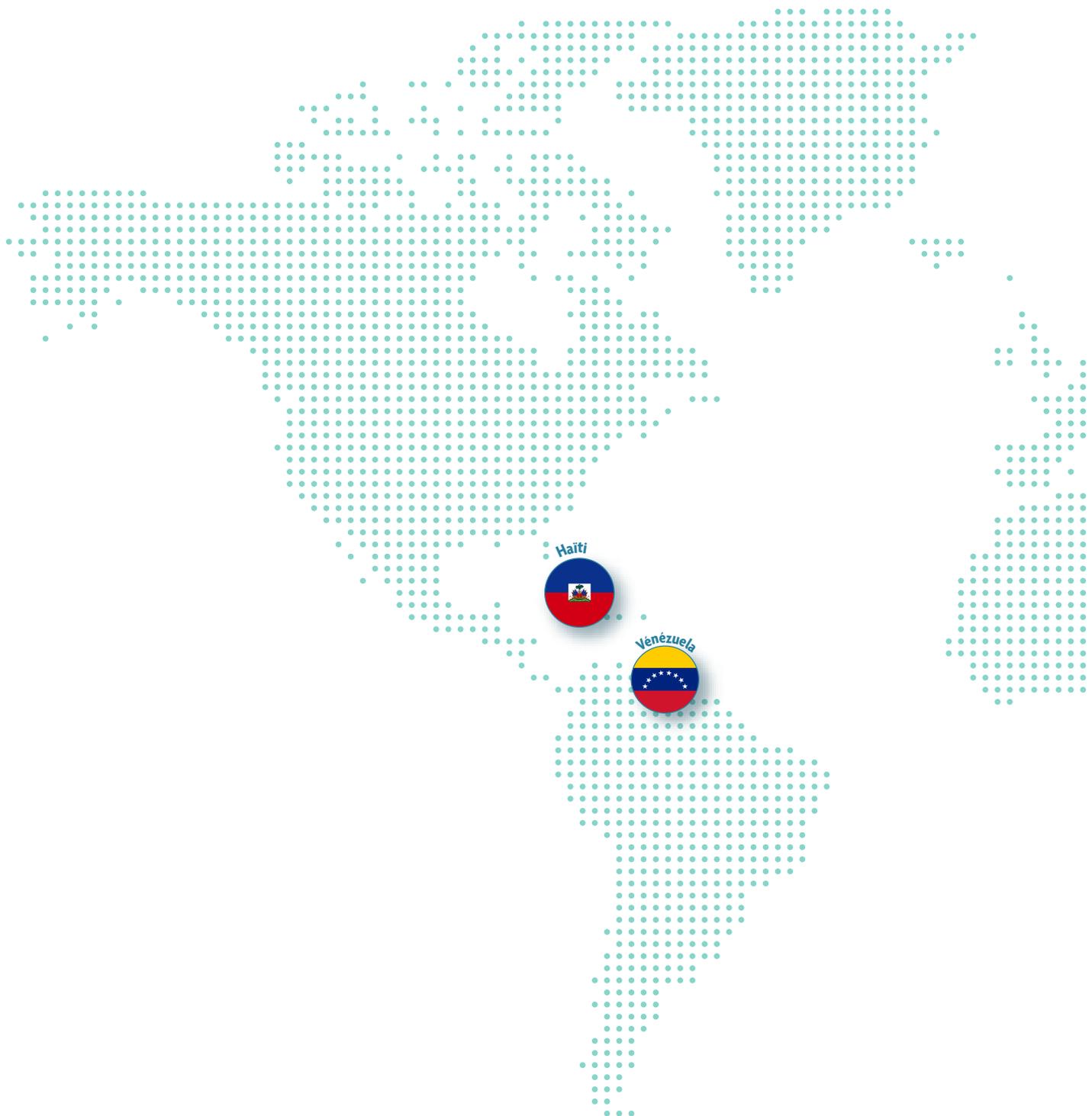
Ainsi, pour le contrôle des biens à double usage (c'est-à-dire des biens ayant un usage à la fois civil et militaire), l'UE est amenée à adopter la liste commune des équipements militaires de l'UE² et l'annexe I du règlement (UE) 2021/821³.

Avec les sanctions internationales imposées par l'ONU et/ou l'UE, ces textes forment un cadre pour les contrôles aux échanges de nature stratégique de l'UE.

2 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52020XG0313%2807%29>

3 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32021R0821>

Pays visés par des sanctions commerciales de l'UE et des Nations unies à l'importation ou à l'exportation de marchandises : Afghanistan, Biélorussie, Chine, Corée du Nord, Haïti, Iran, Irak, Liban, Libye, Myanmar, République Centrafricaine, République démocratique du Congo, Russie, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Syrie, Venezuela, Yémen, Zimbabwe





Source: <https://sanctionsmap.eu/#/main>



En 2004, le Conseil de sécurité des Nations unies a estimé nécessaire de contrôler le commerce stratégique à l'échelle mondiale et a adopté la résolution 1540⁴ pour prévenir le trafic illicite et la contrebande de biens stratégiques.

Selon cette résolution, il est nécessaire de mettre en place et de maintenir des contrôles appropriés et efficaces aux frontières, à l'exportation, en transit et en transbordement.

La résolution charge les autorités douanières, en tant que première et dernière ligne de défense nationale, d'exécuter les contrôles aux échanges de nature stratégique.

Application des sanctions par les autorités douanières

L'application des sanctions par les autorités douanières prend généralement la forme du contrôle et de la vérification des cargaisons, des marchandises et des documents de transport au cours des procédures douanières aux frontières ou dans les ports. L'objectif est de veiller au respect de la législation interdisant le commerce avec certains pays ou certaines personnes morales ou physiques. Pour détecter les violations éventuelles, les autorités douanières utilisent diverses méthodes, notamment des algorithmes d'évaluation des risques, l'échange de renseignements et la collaboration avec d'autres autorités répressives.

⁴ <https://disarmament.unoda.org/fr/our-work/weapons-mass-destruction/un-security-council-resolution-1540>

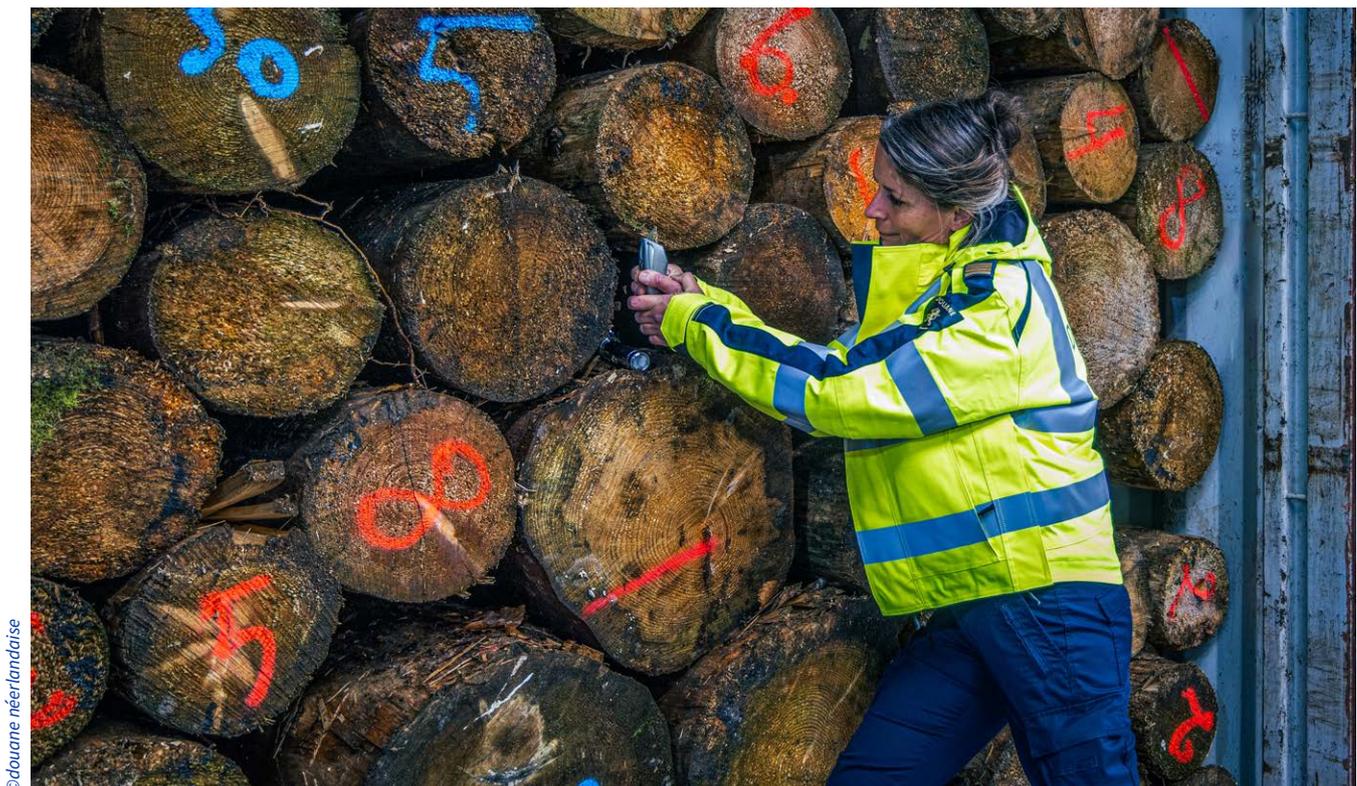
CAS DE VIOLATION DE SANCTIONS EN FINLANDE

Un tribunal de district finlandais a condamné un homme d'affaires finlandais pour avoir exporté des marchandises en violation des sanctions à l'encontre de la Russie.

L'accusation a allégué que, par l'intermédiaire de ses sociétés, l'homme d'affaires avait exporté, tenté d'exporter ou transporté à travers la Russie plus de 3 500 drones et équipements conçus pour brouiller et arrêter les appareils télécommandés. Il lui était initialement reproché d'avoir effectué près de 30 opérations d'exportation en violation des sanctions, mais le tribunal ne l'a reconnu coupable que de quatre infractions. Les marchandises avaient été achetées à Taïwan, puis exportées vers le Kazakhstan en deux fois, en janvier et mai 2023, sans les autorisations requises.

Selon le tribunal de district, les marchandises ont bien été transportées en passant par la Russie, mais l'accusation n'a pas fourni de preuves suffisantes selon lesquelles leurs destinataires finaux étaient russes.

Le procureur avait requis une peine d'emprisonnement d'au moins trois ans. Finalement, l'homme a été condamné à neuf mois de prison avec sursis et à la confiscation de 11 000 euros sur le bénéfice financier total généré par l'infraction.



En cas de violation des sanctions, les autorités douanières peuvent, selon la législation nationale, saisir les marchandises, infliger des amendes et engager des poursuites judiciaires à l'encontre des auteurs, tout en tenant à jour une liste des personnes physiques et morales sanctionnées en appui aux efforts pour faire respecter la loi.

Pour ce faire, les autorités douanières ont besoin d'une bonne connaissance des opérateurs et de leurs marchandises dans des domaines théoriques précis (opérations commerciales spécifiques, modes opératoires, etc.), d'un système efficace d'échange d'informations entre les unités chargées des analyses et les unités de terrain chargées des contrôles documentaires ou physiques, ainsi que de l'échange d'informations entre les autorités douanières et les autres forces de sécurité.

Les principales techniques pour contourner les sanctions sont les suivantes :

- le recours à des intermédiaires et des sociétés-écrans
- la réorientation des échanges commerciaux *via* des pays tiers
- la manipulation des opérations financières
- la falsification de documents
- l'exploitation des failles et exceptions législatives
- l'utilisation d'autres systèmes financiers
- la dissimulation de l'identité des bénéficiaires effectifs
- la contrebande ■

Techniques de contournement

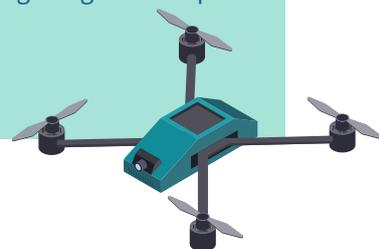


CAS DE CONTOURNEMENT DE SANCTIONS EN ALLEMAGNE

En juillet 2024, un tribunal allemand a condamné un citoyen germano-russe à six ans et neuf mois de prison pour avoir vendu, en violation de sanctions, du matériel électronique à des entreprises russes à des fins militaires.

Entre janvier 2020 et mai 2023, cet homme de 59 ans avait livré à la Russie 120 000 pièces susceptibles d'être utilisées à des fins militaires, notamment des composants servant à fabriquer les drones Orlan-10 que la Russie utilise contre l'Ukraine.

Après le début de la guerre en 2022, selon le tribunal, l'accusé a tenté de dissimuler les ventes réalisées à des entreprises russes avec des factures et des documents de transport mentionnant des destinations telles que Hong Kong et la Turquie

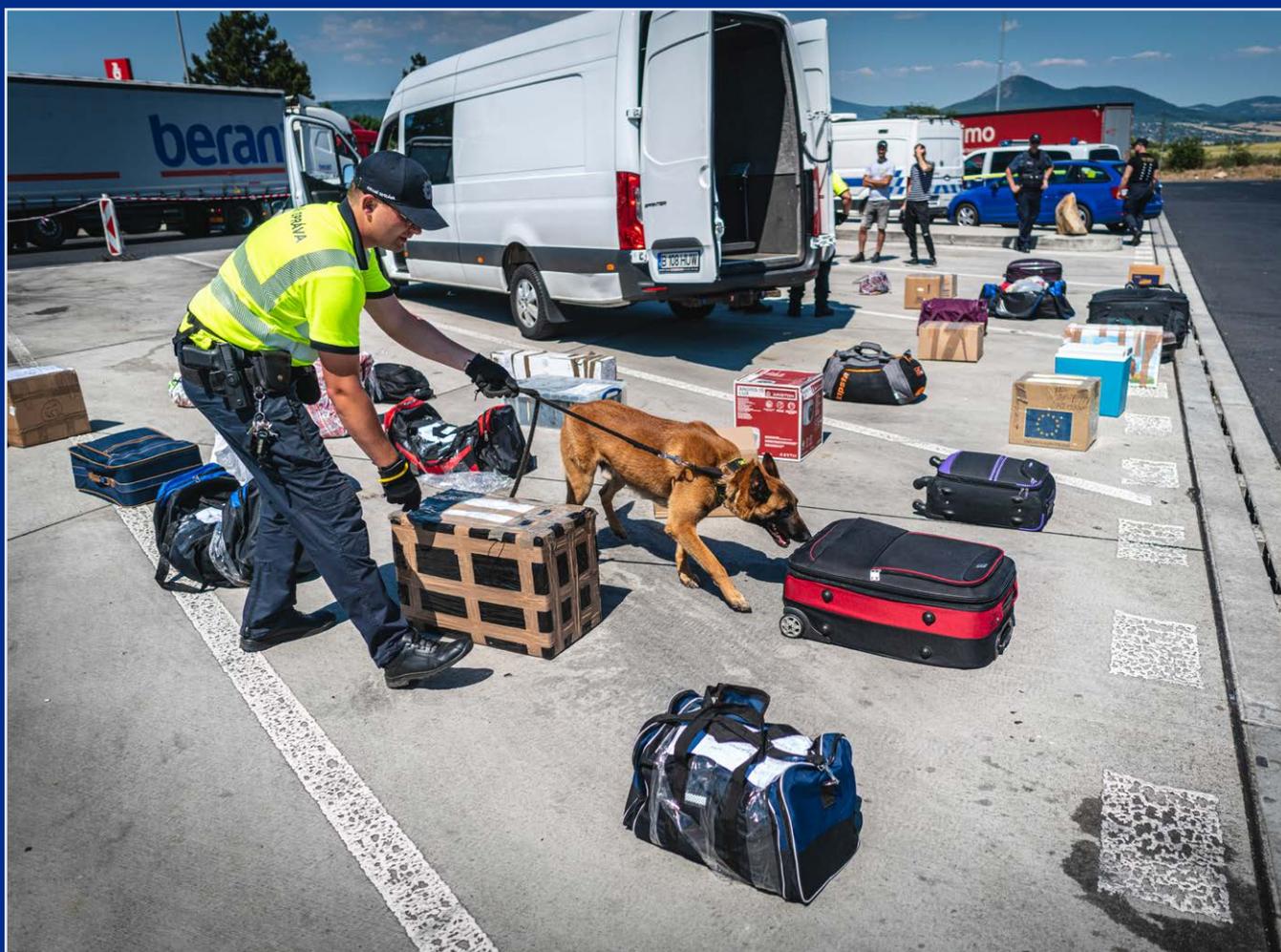


Il faut s'attendre à ce que les organisations criminelles tirent les leçons de l'expérience et mettent au point des techniques plus complexes pour éviter les contrôles, devenus plus stricts. Elles devraient notamment utiliser de nouveaux itinéraires logistiques qui passent par des pays tels que la Serbie, l'Inde ou les pays africains, en brisant les chaînes de responsabilité et en faisant preuve d'adaptation.

Compte tenu de la hausse du nombre de colis et de la mise en œuvre de la directive (UE) 2024/1226 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relative à la définition des infractions pénales et des sanctions en cas de violation des mesures restrictives de l'Union et modifiant la directive (UE) 2018/1673, les autorités administratives chargées d'appliquer les mesures restrictives devraient avoir de plus en plus de travail.

Une augmentation des cas de violation des sanctions est prévisible en lien avec la poursuite de la guerre en cours et la hausse de la demande en matériel civil et militaire. Les sanctions se poursuivront au-delà du conflit entre la Russie et l'Ukraine, tandis que de nouveaux conflits pourraient éclater et que des sanctions pourraient viser de nouveaux pays.

Thématiques de trafic par type de produits



©Celní Správa - douane tchèque



©Celní Správa - douane tchèque

Stupéfiants

Le trafic de stupéfiants représente l'une des plus grandes menaces auxquelles l'Europe ait à faire face aujourd'hui. Représentant le plus grand marché criminel au monde, le trafic de drogue est devenu une économie à part entière, infiltrée par une multitude d'organisations criminelles transnationales attirées par la promesse de profits très substantiels. Ces profits considérables renforcent leur pouvoir, en augmentant leur capacité à déstabiliser la société, avec des conséquences directes sur la sécurité des citoyens de l'UE.

Ces dix dernières années, le trafic de drogue a crû sans discontinuer, comme le prouve l'ensemble des indicateurs associés, tels que les volumes croissants de drogue saisis, la hausse du nombre de consommateurs, la violence associée à ce commerce illicite, les revenus conséquents qu'il génère et la corruption généralisée qu'il favorise.

Les autorités douanières de l'UE jouent un rôle central dans le ciblage et l'interception des drogues illicites, en mettant à profit leur présence stratégique aux points d'entrée clés tels que les ports et aéroports et tout au long des principaux itinéraires de transport. En déployant leurs agents sur ces points d'accès critiques, elles fournissent une première ligne de défense cruciale pour la lutte contre le trafic de stupéfiants en perturbant le flux de stupéfiants entrant dans l'UE.

En août 2023, un record a été établi avec la saisie de 8 tonnes de cocaïne à Rotterdam (Pays-Bas), qui a vite été battu par une nouvelle saisie record de 9,5 tonnes de drogues au port d'Algésiras (Espagne). Treize tonnes supplémentaires de cocaïne ont été retrouvées au port d'Algésiras en octobre 2024, dans un conteneur en provenance de l'Équateur. La production et la prolifération de drogues de synthèse constitue une autre source de préoccupation grandissante.

Pour renforcer la capacité de résistance des ports européens et organiser une réponse commune, l'UE a réuni ses autorités douanières au sein de l'Alliance des ports européens. Cette initiative a été lancée en janvier 2024 dans le cadre de la feuille de route de l'UE en matière de lutte contre le trafic de drogue et la criminalité organisée¹, avec pour but de renforcer la sécurité et la coopération entre les ports de l'UE afin de garantir des contrôles harmonisés et rigoureux.

Tendances et menaces

Nature des produits

Cocaïne

Le trafic de cocaïne constitue la menace la plus préoccupante au sein de l'UE car elle associe niveau de production extrêmement élevé et augmentation significative du taux de pureté.



©douane italienne - Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

Par ailleurs, le marché nord-américain arrive à saturation, tandis que la consommation en Europe a connu une hausse substantielle au cours des deux dernières décennies.

Les itinéraires empruntés par la cocaïne se caractérisent par leur diversification et leur caractère multidirectionnel. En outre, les politiques de lutte contre la drogue ont contraint les trafiquants à adapter leurs stratégies criminelles.

Le fret maritime conteneurisé reste le vecteur privilégié car il permet d'acheminer de grandes quantités de marchandises illicites (de plusieurs centaines de kilos à plusieurs tonnes) et de les dissimuler dans le flux de marchandises licites transitant chaque jour par les plateformes portuaires. Au sein de l'UE, les principaux ports d'entrée de la cocaïne sont Rotterdam, Anvers, Dunkerque, Le Havre, Algésiras, Hambourg, Bremerhaven et Valence.

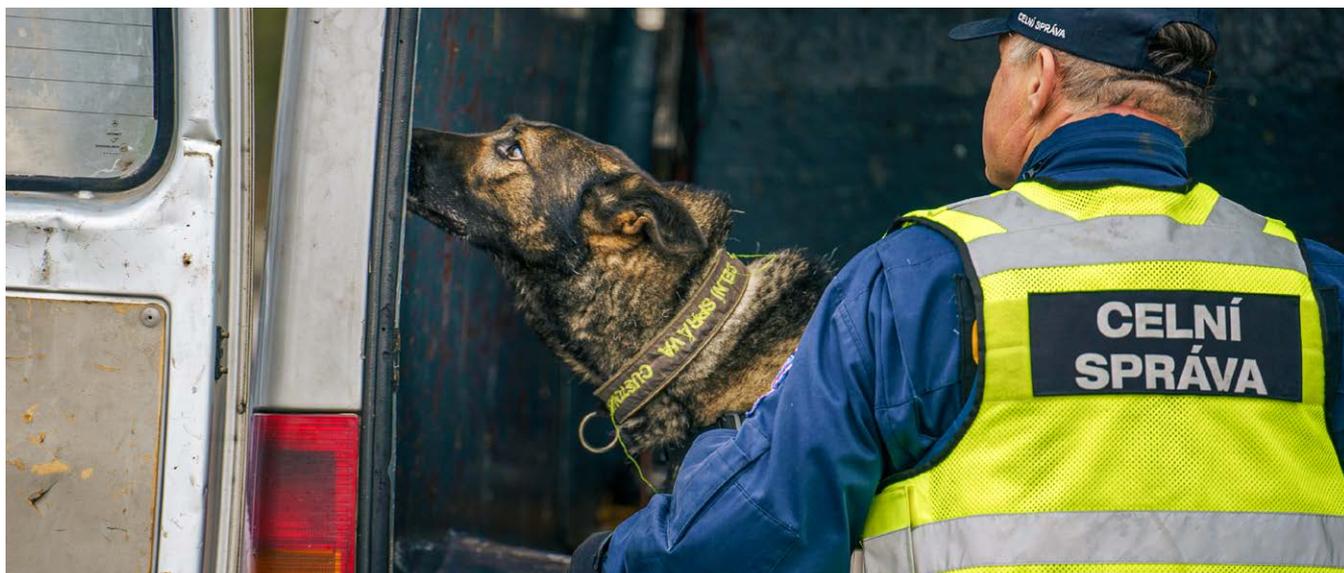
On note également un recours plus important aux bateaux de plaisance pour ce trafic. Les expéditions de cocaïne entre l'Amérique du Sud et l'Europe effectuées sur ce type de bateau passent généralement par deux zones : les Caraïbes (plus précisément les côtes de la Colombie, du Venezuela, du Guyana, de la Guyane et du Suriname) et l'Afrique de l'Ouest. De par sa position centrale et donc stratégique, l'archipel des Açores en Atlantique nord continue de représenter pour les bateaux de plaisance une escale de choix pour se ravitailler et se réapprovisionner avant de faire cap sur l'Europe.

Lorsqu'ils empruntent la voie aérienne, les réseaux criminels ont recours aux grandes plateformes aéroportuaires proposant des vols directs entre l'Amérique du Sud et l'Europe pour dissimuler de la cocaïne dans les marchandises licites ou dans les flux de passagers. Les aéroports principaux se situent au Brésil, aux Pays-Bas, au Portugal, en Espagne, au Maroc, aux Émirats arabes unis et au Sénégal.

Cannabis

Le cannabis est de loin la drogue illicite la plus communément consommée dans l'UE.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023DC0641>



©Celní Správa - douane tchèque

Herbe de cannabis

L'herbe de cannabis est cultivée dans de nombreux pays du monde, avec des productions à dimension régionale en Amérique latine (Colombie, Paraguay, Uruguay, Mexique), en Afrique (Afrique du Sud, Kenya, Nigéria, Sénégal, Égypte), au Proche-Orient (Liban) et en Asie (Afghanistan). Toutefois, la source principale d'approvisionnement en Europe est l'Espagne, qui est devenue un grand producteur. Le Maroc (montagnes du Rif) est également une source majeure d'approvisionnement.

L'Albanie est également devenue depuis quelques années un pays producteur d'herbe de cannabis.

Résine de cannabis (haschich)

L'herbe et la résine de cannabis restent principalement acheminées vers l'Europe continentale par la voie terrestre. Les principaux moyens de transport utilisés sont les poids lourds, les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires, en particulier sous forme de convois. Pour autant, le fret express continue de se développer.

Il convient en outre de noter que depuis plusieurs années, un certain nombre de pays, en Europe comme ailleurs, optent, chacun à leur manière, pour la légalisation de la consommation, de la vente et de la culture de cannabis à des fins thérapeutiques et/ou récréatives. Il en est résulté un élargissement de l'éventail des produits licites à disposition des consommateurs, faisant évoluer l'approche en matière de contrôles et d'analyse de la menace.



©AdobeStock

Ces politiques de légalisation s'accompagnent par ailleurs souvent d'un contrôle strict de la production, de la consommation et de la vente. Au plan de la consommation, la plupart des pays ont fait le choix de limiter le taux de THC.

Par conséquent, certains consommateurs continuent de se tourner de préférence vers le marché illicite, qui offre des produits à la teneur en THC plus élevée². Ceci explique que les autorités douanières européennes n'aient pas constaté de baisse marquée des saisies de cannabis, en dépit des politiques de légalisation évoquées.

Les nouveaux produits dérivés du cannabis, tels que l'huile de cannabis, les produits de cannabis comestibles et les concentrés très purs sont susceptibles de poser de sérieuses difficultés à l'UE. En outre, les produits comme les préparations comestibles et les cartouches d'e-liquide pour cigarette électronique, qui sont souvent commercialisés avec des étiquettes trompeuses ou qui ciblent les jeunes consommateurs, peuvent augmenter la consommation et les risques pour la santé. L'essor des cannabinoïdes de synthèse, souvent plus purs et plus dangereux, complique encore l'action des services répressifs et des autorités de santé.

Héroïne

Trois itinéraires principaux se dessinent dans le trafic d'héroïne depuis ces dernières années :

- Le premier passe par la Turquie, zone de transit clé du fait de sa position géographique stratégique. De par sa position au carrefour de l'Asie, de l'Europe, du Moyen-Orient et de la Méditerranée, la Turquie facilite le transport d'héroïne vers la Bulgarie ou la Grèce, puis, en passant par les Balkans, vers

² À titre d'exemple, aux Pays-Bas, dans le cadre réglementaire proposé, le cannabis légal serait soumis à une limitation de la teneur en THC de 15%, en particulier pour les produits vendus en coffee shop, même si des retards sont constatés dans l'application de ce plafond. À l'inverse, de nombreux produits illicites du cannabis saisis dans l'ensemble de l'Europe présentent souvent des teneurs bien plus élevées de THC, dépassant parfois 30% ou plus. Par exemple, certaines des variétés de cannabis les plus puissantes, comme celles dont les réseaux de criminalité organisée font trafic, peuvent contenir jusqu'à 40% de THC.

la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas et la France, pays de destination finale. Longtemps considérée comme la porte d'entrée de l'héroïne afghane en Europe, la Turquie est susceptible de continuer à jouer aussi un rôle dans le trafic d'héroïne birmane³.

► Un deuxième, plus classique, passe par les routes de l'Asie Centrale. L'héroïne produite en Afghanistan, en Iran ou au Pakistan est convoyée via l'Ouzbékistan, le Kirghizistan et le Kazakhstan avant d'achever son parcours en Russie.

La Turquie demeure le principal pays de transit pour le trafic d'héroïne destiné à l'UE, qui peut emprunter l'itinéraire des Balkans ou celui du Sud-Caucase. L'Ukraine, la Biélorussie et l'Azerbaïdjan servent de lieux de stockage des cargaisons d'héroïne destinées à l'UE empruntant l'itinéraire du Sud-Caucase ou intégrées à des activités de trafic de l'itinéraire nord.

L'héroïne est également introduite en contrebande en Europe par le vecteur aérien, souvent par le biais de passeurs à bord de vols commerciaux ou en étant dissimulée dans des colis.



©AdobeStock

Drogues de synthèse

Précurseurs de drogues

La lutte contre les drogues synthétiques diffère de celle menée contre les stupéfiants semi-synthétiques, tels que l'héroïne et la cocaïne, dans la mesure où leur production peut avoir lieu n'importe où, sans nécessité de précurseurs végétaux ni de zones de culture, dès lors que les produits chimiques nécessaires sont présents. Ces précurseurs sont essentiels à la production des drogues et jouent donc un rôle central et essentiel dans la lutte contre le trafic de stupéfiants ; « prévenir » le détournement de ces précurseurs permet d'empêcher toute production de stupéfiants, tout en éliminant leurs conséquences profondes (criminalité liée aux stupéfiants, dangers liés à l'exploitation de laboratoires illégaux, tels que les risques d'explosion et d'incendie, et risques immenses pour l'environnement du fait de l'élimination illégale des sous-produits chimiques de la fabrication), ainsi que le préjudice pour la société et la population.

3 L'héroïne birmane désigne une forme d'héroïne très pure produite en Birmanie, notamment dans la région du Triangle d'or.



©Celní Správa - Czech customs

Méthamphétamines

Les amphétamines et méthamphétamines⁴ demeurent les principales drogues de synthèse saisies. À signaler en particulier les importantes saisies de cargaisons de méthamphétamines acheminées du Mexique vers les Pays-Bas (utilisé comme pays de transit par les organisations criminelles). Les méthamphétamines sont également convoyées par bateau vers l'Espagne.

Opioïdes de synthèse

Les opioïdes sont une famille de substances d'origine naturelle, dérivées du pavot ou obtenues par synthèse chimique. Une distinction est faite entre les médicaments opioïdes sur ordonnance et les opioïdes illicites détournés du circuit légal ou produits clandestinement, tels que l'héroïne et les nouveaux opioïdes de synthèse.

En Europe, le marché des opioïdes est bien moins développé, que ce soit en termes de consommation, de diffusion et de disponibilité du produit, mais les liens entre organisations criminelles latino-américaines et européennes pourraient conduire à l'élaboration de stratégies analogues à celles observées en Amérique. L'Estonie et les Pays-Bas ont déjà démantelé des laboratoires de fabrication clandestine de fentanylloïdes sur leur territoire.

Cathinones de synthèse

Les cathinones de synthèse sont une famille de stupéfiants de synthèse qui répliquent les effets de la cathinone naturelle, l'un des principes actifs du khat. La production de cathinone se concentre principalement en Europe, notamment en Pologne et aux Pays-Bas. Des laboratoires de méphédronne sont également régulièrement démantelés en Ukraine et plus récemment en Russie, où le trafic et la production seraient en pleine croissance, sans incidence toutefois sur les marchés d'Europe occidentale.

4 L'amphétamine et la méthamphétamine sont toutes deux des stimulants, mais la méthamphétamine est plus pure et addictive du fait d'une structure chimique légèrement différente. La méthamphétamine traverse plus vite la barrière hémato-encéphalique, provoquant des effets plus intenses et plus durables. Si les amphétamines sont parfois prescrites pour le TDAH, la méthamphétamine est rarement utilisée à des fins médicales.

Les saisies de lots destinés à l’Australie et à la Nouvelle-Zélande semblent en hausse et l’on peut noter également des expéditions à destination des États-Unis, de Hong Kong et du Japon.

MDMA (ecstasy)

La MDMA, principe actif de l’ecstasy, est une molécule de la famille des amphétamines. L’ecstasy/MDMA est produite principalement dans des laboratoires clandestins en Belgique et aux Pays-Bas. Le marché de l’ecstasy, déjà très développé en Europe, est en train de prendre une dimension internationale. Les saisies douanières sont un indice de la croissance des marchés de consommation en Asie (Japon, Corée du Sud, Hong Kong) et en Océanie.

Plusieurs installations de grande envergure ont été démantelées en Europe. Ainsi, le 30 juillet 2021, un laboratoire néerlandais disposant d’une capacité de production de plus de 100 kg de drogues de synthèse par jour a été fermé.

Tendances par vecteur d’acheminement

Le vecteur maritime reste le principal vecteur d’acheminement des drogues saisies par les autorités douanières européennes.

Maritime

La hausse notable des saisies de cocaïne s’explique par le fait que le vecteur privilégié pour ce trafic reste le fret maritime conteneurisé car il permet d’acheminer de grandes quantités de marchandises de contrebande (de plusieurs centaines de kilos à plusieurs tonnes) et de les dissimuler dans le flux de marchandises licites transitant chaque jour par les plateformes portuaires.

Les saisies de drogues de synthèse sont globalement en légère hausse depuis quelques années. L’année 2022 a ainsi vu un pic dans les volumes de métamphétamine et de MDMA saisis.

Terrestre

Les saisies de drogue sur le vecteur terrestre ont augmenté au cours des trois dernières années.

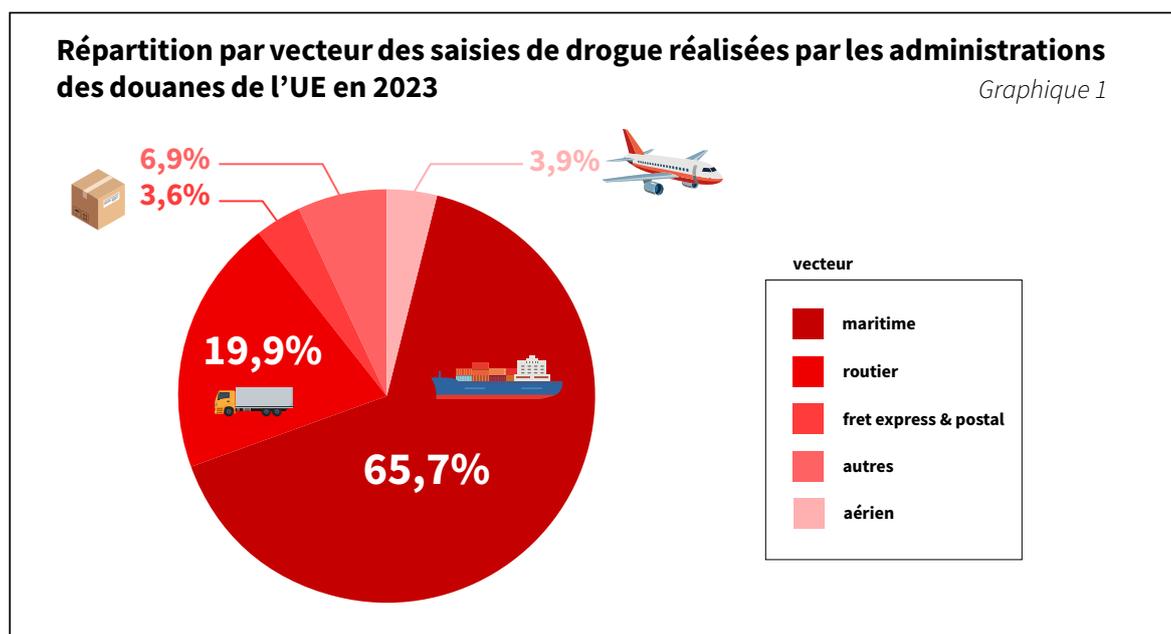
Aérien

Saisies de drogue acheminée par fret postal et express

Entre 2021 et 2023, la tendance était à la baisse pour les saisies de drogues d’origine naturelle, synthétiques et semi-synthétiques acheminées par fret express et postal. Concrètement, après une augmentation en 2022, les saisies ont fortement diminué en 2023, particulièrement pour le cannabis. Toutefois, le fret express et les services postaux demeurent le vecteur privilégié pour l’ensemble du trafic de drogues de synthèse. Après un court trajet par la route, les trafiquants déposent leurs colis au bureau de poste afin d’expédier leurs stupéfiants hors d’Europe.

Saisies de drogue pratiquées sur les passages aériens

Concernant les saisies de drogues d’origine naturelle ou semi-synthétique réalisées sur les passagers aériens, la tendance générale est à la stagnation, voire à la légère hausse. Le phénomène inverse est observé pour les drogues de synthèse.



Modus operandi

Professionalisation des organisations criminelles

L'investissement conséquent des organisations criminelles dans leurs capacités techniques a conduit à une professionnalisation notable à tous les niveaux. La production gagne en sophistication avec de nouvelles formes de stupéfiants, liquides, colorés pour être mélangés à la marchandise licite, ou directement chargés dans un conteneur de marchandises licites. Les trafiquants mobilisent également d'importantes capacités de recherche et développement pour mettre au point des moyens de transport des stupéfiants.

Les semi-submersibles artisanaux construits par les organisations criminelles disposent de charges utiles de plus en plus importantes, ainsi que de réservoirs sophistiqués leur permettant de couvrir des distances toujours plus grandes. Bien qu'initialement destinés au cabotage le long du littoral américain entre la Colombie et le Mexique, certains traversent dorénavant l'Atlantique pour atteindre les côtes européennes, notamment les côtes espagnoles. Outre leurs capacités de développement, les groupes criminels disposent de moyens plus avancés pour apporter une apparence de crédibilité et de légalité à leurs affaires.

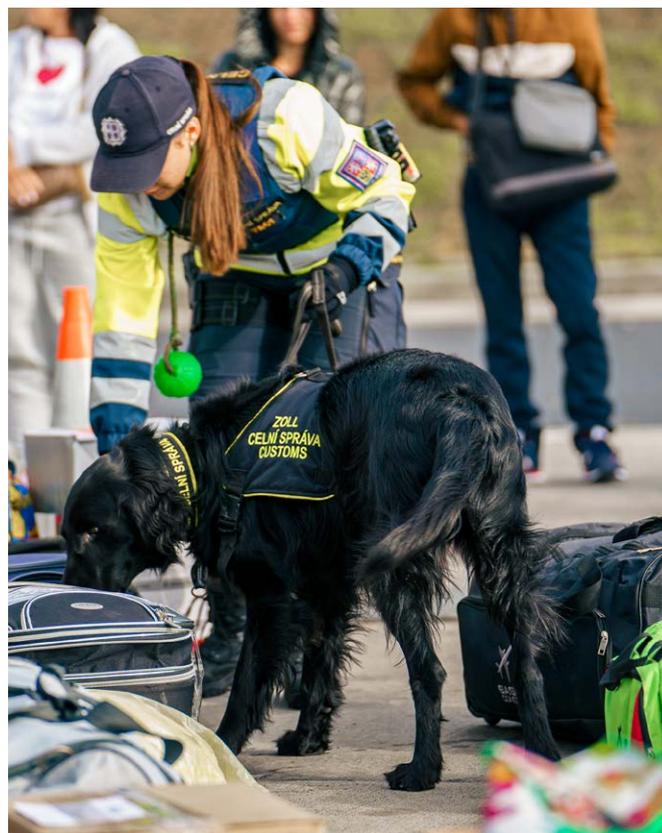
L'usurpation d'identité d'entreprises est également une méthode courante. On assiste également à la création d'entreprises d'apparence légale pourvues d'une direction et d'un personnel, participant à des manifestations professionnelles et entretenant une activité sur les réseaux sociaux.

On a pu constater une segmentation croissante des tâches. Cette « division du travail » complique le ciblage et la détection des cargaisons illégales. De plus en plus, les organisations criminelles confient à des prestataires spécialisés des aspects spécifiques du trafic comme le transport, à la fois pour éviter les interceptions et pour se soustraire aux contrôles douaniers. Il en résulte une collaboration entre trafiquants et groupes criminels locaux connaissant parfaitement les itinéraires secondaires permettant d'échapper aux contrôles aux frontières. On constate également une tendance croissante à l'externalisation de certaines tâches auprès de spécialistes.

Utilisation des nouvelles technologies et nouveaux canaux de communication

Les organisations criminelles tirent profit des nouvelles technologies et des nouveaux outils de communication, tels que les réseaux sociaux, la messagerie chiffrée et les cryptomonnaies.

Internet, notamment sa partie clandestine (*dark web*) et les réseaux sociaux, est devenu un outil majeur du trafic de drogue. Le *dark web* confère l'anonymat, avec des places de marché facilitant le commerce de différentes drogues illicites au moyen de cryptomonnaies. Ce faisant, les plateformes de réseaux sociaux fournissent un large public aux trafiquants pour faire la promotion des drogues et les vendre par le biais de faux profils et de messages chiffrés.



©douane tchèque

La commercialisation s'effectue pour l'essentiel comme dans toute activité légale, au travers de stratégies de communication reposant sur des visuels personnalisés, d'offres promotionnelles et du recrutement d'animateurs de communauté en ligne ou *community managers*. L'essor des services de messagerie sécurisée facilite l'interconnexion des réseaux sociaux, servant de vitrine, et la communication directe entre acheteur et vendeur. Ces drogues sont ensuite livrées par fret express ou postal, voire par des systèmes de livraison à domicile. Les réseaux sociaux servent aussi de canal de recrutement pour les organisations criminelles. Leur fonctionnement s'en trouve encore simplifié.

Fractionnement des envois et saturation des capacités de contrôle des douanes

Le fret express et postal continue de susciter l'intérêt des organisations criminelles. La raison en est, en particulier, que le nombre croissant de colis expédiés complique les opérations de contrôle. Les colis contiennent de faibles quantités de drogue mais sont beaucoup plus nombreux et sont chacun adressés à un destinataire fictif différent. Cette méthode permet à un nombre important de paquets de passer « sous les radars ».

Les passeurs à bord des avions emploient, eux aussi, la technique du fractionnement des envois et de saturation des capacités de contrôle des douaniers pour transporter de la cocaïne. Sur un même vol, il n'est pas rare que plusieurs « mules » transportent de la cocaïne. À l'arrivée, les fonctionnaires des douanes ne peuvent appréhender qu'un nombre limité de contrevenants, tandis que d'autres passent sans être contrôlés. Non seulement cette stratégie complique la tâche des services répressifs, mais elle augmente aussi les chances de livraison à bon port.

Au-delà de leur professionnalisation grandissante, les organisations criminelles affinent leur connaissance des contraintes pesant sur les autorités douanières et leurs agents. Elles exploitent ces connaissances pour tenter d'épuiser les services par diverses méthodes, telles que la dissimulation de stupéfiants dans de multiples lots de marchandises encore intacts de tout contact avec la drogue, afin de saturer les capacités de contrôle.

Infiltration des plateformes logistiques

Les plateformes logistiques, notamment les ports, les aéroports et les centres de fret postal ou express, qui servent de points d'entrée aux expéditions de marchandises sur le continent, sont particulièrement exposées au trafic de drogue, en particulier de cocaïne.

Les organisations criminelles, qui en ont parfaitement conscience, ont développé une stratégie d'infiltration ciblant les acteurs clés de la logistique et du transport : dockers, conducteurs de grue portuaire, vigiles et personnels complices disposant d'un accès privilégié aux zones à accès restreint des aéroports, ainsi qu'employés des centres de fret postal et express.

On assiste donc à une corruption « de basse intensité », c'est-à-dire à la corruption d'agents publics de rang subalterne qui disposent d'un accès aux sites ou aux données essentiels à la poursuite des trafics. ■



© douane néerlandaise



©Celní Správa - douane tchèque

Contrefaçons

Les produits contrefaisants violent les droits de propriété intellectuelle, dont les marques, dessins et modèles, brevets, indications géographiques et droits d'auteur. La contrefaçon désigne la production, commercialisation ou distribution de produits sans autorisation. Elle a des effets significatifs sur le commerce mondial, les produits contrefaisants représentant 2,5% des échanges mondiaux et jusqu'à 5,8% des marchandises importées dans l'UE¹. La majorité des contrefaçons vendues au sein de l'UE est fabriquée dans des pays tiers (Asie du sud-est et Turquie). Cependant, l'activité de fabrication et d'assemblage au sein de l'UE est en forte progression.

La diversification des marchandises contrefaisantes interceptées est notable : articles textiles et accessoires, mais également produits de soins, parfums, vins, jeux et jouets, matériels électriques ou encore roulements à bille. Aux enjeux économiques de la contrefaçon (protection du patrimoine immatériel des entreprises), s'ajoute un enjeu de protection de la santé et de la sécurité du consommateur.

La pandémie de COVID-19 a encore aggravé la situation en amplifiant l'utilisation du fret express et postal pour approvisionner le marché en contrefaçons. Par ailleurs, les plateformes de vente en ligne (recourant par exemple au dropshipping ou à la livraison directe) et les réseaux sociaux sont devenus des canaux essentiels de promotion et de vente d'articles de contrefaçon. L'Office de l'Union européenne pour la propriété intellectuelle (EUIPO) estime la valeur des articles de contrefaçon saisis en 2022 à 2 milliards d'euros², dont 60% sur le marché intérieur et 40% aux frontières de l'UE.

La contrefaçon représente une menace importante pour l'économie mondiale, la santé publique et l'environnement. Les autorités douanières sont en première ligne de cette bataille, en jouant un rôle crucial dans le contrôle et l'interception des contrefaçons aux frontières. Par leurs efforts, elles protègent le consommateur, préservent les activités légitimes et garantissent le respect du droit de la propriété intellectuelle, permettant ainsi de protéger la sécurité publique et la stabilité de l'économie.

Tendances et menaces

Menaces identifiées

Menace pour la sécurité et la santé publique

Nombre de produits contrefaisants, tels que les médicaments, les articles d'habillement, les jouets, les articles cosmétiques,

les pièces détachées automobiles et les dispositifs médicaux peuvent représenter de véritables risques pour la santé et la sécurité du consommateur :

- produits technologiques et de consommation contrefaisants : les chargeurs, appareils électroménagers ou composants automobiles insuffisamment testés peuvent provoquer des incendies, des explosions ou des dysfonctionnements ayant de graves conséquences pour la **sécurité** ;
- la production de faux jouets ne respecte aucune réglementation, ni norme approuvée ; au lieu de cela, ces jouets sont fabriqués dans des matériaux de qualité médiocre et ne sont soumis à aucun contrôle qualité rigoureux, mettant ainsi en danger la sécurité des enfants et entraînant de graves risques pour leur **santé**.



©douane française

Menace pour l'économie européenne

Le manque à gagner qu'entraîne la contrefaçon pour l'économie mondiale se chiffre en milliards d'euros, avec des conséquences importantes :

- **préjudice pour les activités légitimes** : les entreprises qui investissent dans l'innovation et la qualité voient leurs marges se réduire du fait de la concurrence déloyale des produits contrefaisants ;
- **pertes d'emplois** : la contrefaçon réduit la demande en produits authentiques, provoquant une chute des ventes pour les entreprises et, par voie de conséquence, des licenciements ;
- **fraude fiscale** : les produits contrefaisants circulent souvent sur des marchés parallèles et ne sont pas comptabilisés comme il se doit à des fins d'imposition, ce qui conduit à une perte de recettes pour les États.

¹ D'après une étude commune de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et de l'Office de l'Union européenne pour la propriété intellectuelle (EUIPO), Trends in Trade in Counterfeit and Pirated Goods (en anglais), 2021.

² <https://www.euiipo.europa.eu/fr/news/86-million-fake-items-with-a-value-of-more-than-eur-2-billion-detained-in-the-eu-in-2022>

Financement de la criminalité organisée

Le marché de la contrefaçon est souvent lié aux réseaux de criminalité organisée, qui tirent profit de la vente de produits contrefaisants pour :

- **le blanchiment de capitaux** : le commerce de contrefaçons sert à blanchir le produit d'activités illégales ;
- **le soutien aux activités illégales** : la vente de produits contrefaisants finance le trafic de drogue, le trafic d'armes et la traite des êtres humains, ainsi que d'autres formes de criminalité transnationale.

Menace pour la propriété intellectuelle

La contrefaçon porte atteinte aux droits de propriété intellectuelle et réduit l'incitation à l'innovation et la créativité. Les entreprises touchées par le vol de propriété intellectuelle sont moins motivées pour investir dans la recherche et le développement, avec des conséquences négatives sur le progrès technologique et culturel :

- **qualité amoindrie** : les produits contrefaisants ne satisfont souvent pas aux normes de qualité des produits authentiques ;
- **atteinte à la concurrence loyale** : la concurrence déloyale des produits contrefaits constitue une entrave au marché et pénalise les entreprises honnêtes.

Dégâts environnementaux

Les usines produisant des articles de contrefaçon font souvent fi des réglementations environnementales, en utilisant des matériaux dangereux et en éliminant leurs déchets illégalement, avec des conséquences graves :

- **pollution de l'air, de l'eau et des sols** : les activités illégales provoquent des dommages irréparables pour l'environnement ;
- **risques pour les populations locales**, en particulier dans les pays en développement où de telles usines fonctionnent sans aucun contrôle.

Tendances par vecteur

La Chine demeure le principal pays d'origine de la plupart des contrefaçons entrant dans l'UE, suivie de la Turquie (catégorie de marchandises la plus saisie en provenance du pays : vêtements) et de Hong Kong (catégorie de marchandises la plus saisie en provenance du territoire : accessoires pour téléphone mobile).

Au cours des trois années écoulées entre 2020 à 2022, le fret postal et express a représenté le vecteur le plus important en nombre d'affaires répertoriées.

Néanmoins, on assiste à une diversification des itinéraires empruntés par les contrefaçons pour pénétrer dans l'UE.

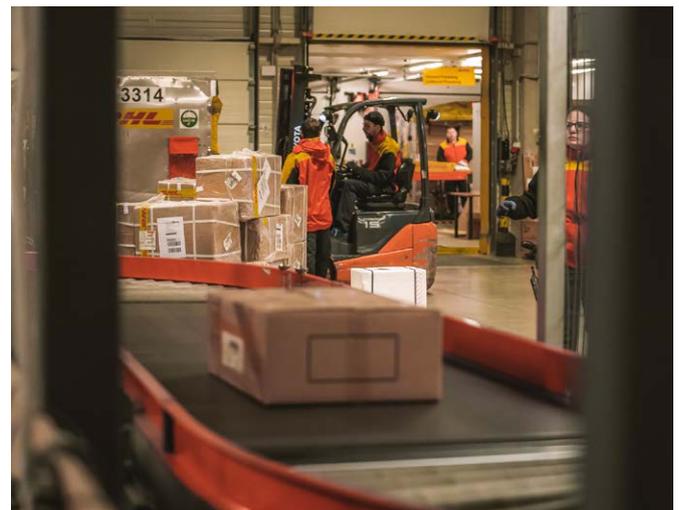
Vecteur maritime

Le vecteur maritime est le premier vecteur d'interception en nombre d'articles aux frontières tierces de l'UE, en lien avec les principaux ports d'entrée du fret maritime conteneurisé en provenance de l'Asie du sud-est ou avec les ports bénéficiant d'investissements chinois.

Les ports d'Europe du nord (Rotterdam, Anvers, Hambourg), ainsi que ceux de Koper/Capodistria (en Slovénie) et du Pirée (en Grèce), constituent les principaux points d'entrée européens des contrefaçons en provenance d'Asie du sud-est.

Il convient toutefois de noter que par suite des investissements de la Chine dans les « nouvelles routes de la soie », d'autres ports en eau profonde, tels que Constanța en Roumanie et Gdansk en Pologne, deviennent également des points d'entrée importants.

L'acheminement des contrefaçons vers les États membres s'effectue ensuite par différents vecteurs et des circuits logistiques complexes. Les organisations criminelles profitent d'opportunités dans les domaines du dédouanement et de la libre circulation des marchandises pour mettre en place des schémas de fraude élaborés (recours au régime du transit et au régime douanier 42).



©Ceľní Správa - douane tchèque

Vecteur aérien

La croissance du transport par fret express et postal a été largement favorisée par l'essor du commerce électronique au cours de la période de la pandémie. En effet, le nombre de transactions sur les plateformes de vente en ligne, les réseaux sociaux, voire dans le métavers, a crû de manière exponentielle depuis le début de la crise sanitaire. Le commerce en ligne est largement utilisé par les contrefacteurs comme canal de distribution de leurs marchandises, trompant la vigilance du consommateur et notamment du jeune public. Les organisations criminelles fractionnent souvent leurs envois, ce qui peut diminuer le risque d'interception. Par conséquent, les expéditions par voie aérienne grimpent en flèche.

Les marchandises sont majoritairement acheminées par fret express ou postal. La multiplication des plateformes logistiques sur le territoire européen a contribué à diversifier les voies

aériennes d'acheminement. La Hongrie, la Bulgarie et la Pologne sont devenus des premiers points d'entrée importants et viennent s'ajouter aux gigantesques plateformes aéroportuaires de Liège en Belgique (avec TNT/Amazon), de Francfort en Allemagne (avec UPS et DHL) et des Pays-Bas (avec FedEx).

Vecteur terrestre

Le vecteur routier représente une menace croissante pour les marchés européens s'agissant des contrefaçons, notamment d'origine turque. Ces marchandises peuvent être acheminées par véhicules utilitaires ou par poids lourds, ces derniers empruntant également les liaisons Ro/Ro desservant l'UE.

Le vecteur ferroviaire constitue une menace émergente et évolutive, notamment à travers la mise en œuvre du projet stratégique de liaison économique entre la Chine et l'Europe « de nouvelles routes de la soie ». La gare polonaise de Mataszewicze représente potentiellement le premier point d'entrée des contrefaçons acheminées par train depuis la Chine.

Modus operandi

Installation des ateliers d'assemblage au plus près des marchés de consommation européens

Le trafic de contrefaçons est marqué depuis quelques années par l'intensification de la production domestique aux niveaux européen et national. Il s'agit généralement d'activités d'assemblage consistant à apposer des supports isolés (étiquettes, zip, emballages) sur des articles neutres.

Certains produits sont intégralement fabriqués sur le territoire de l'Union : des usines de fabrication de shampoing, de lessive, de piles, de confection de chaussures et de parfums ont été démantelées dans l'UE. Ces usines clandestines s'appuient de plus en plus souvent sur de la main-d'œuvre illégale, parfois des personnes en situation irrégulière au regard des règles de séjour, et sont gérées par des organisations criminelles très structurées, générant des profits financiers blanchis dans de nombreux secteurs d'activité, tels que la restauration par exemple.

Le trafic de contrefaçons peut aussi être organisé par des trafiquants d'envergure plus modeste qui travaillent à leur compte et s'approvisionnent auprès de grossistes. Ces individus revendent ensuite les articles contrefaisants sur le marché noir ou dans des points de vente d'apparence légale, comme les boutiques et les étals de marché (où sont vendus par exemple des accessoires pour téléphone, tels que batteries, câbles USB, écouteurs et chargeurs). L'assemblage à domicile est également devenu plus courant.

L'essor des ateliers d'assemblage au sein de l'UE dépend aussi de plus en plus d'une main-d'œuvre illégale, constituée souvent de travailleurs en situation précaire.

Le volume croissant de contrefaçons complique les opérations de ciblage et de contrôle. À cette expansion, s'ajoute le développement de technologies de pointe (algorithmes de rangement des marchandises dans des entrepôts totalement automatisés), rendant d'autant plus nécessaire la coopération avec les opérateurs du e-commerce, en plus de celle déjà existante avec les titulaires de droits de propriété intellectuelle.



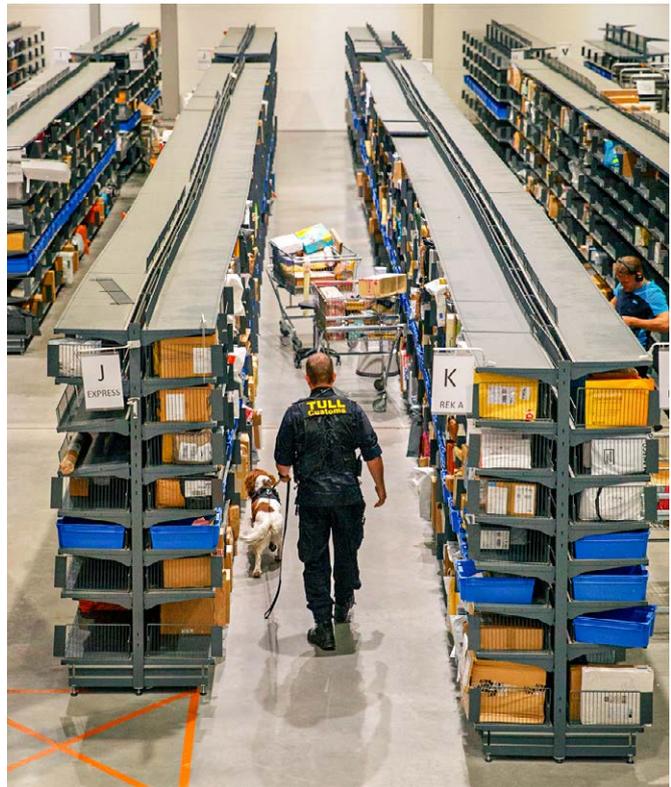
©Celní Správa - douane tchèque

Envoi en plusieurs colis

Les cargaisons réunissant dans des colis distincts des emballages à faible coût et des marchandises de valeur enfreignant les droits de propriété intellectuelle mais sur lesquelles n'est encore apposée aucune marque constituent un phénomène notable visant à éviter la saisie à l'arrivée dans l'UE.

Vente sur Internet avec livraison directe (dropshipping)

Les consommateurs recourent de plus en plus aux sites de vente en ligne pour effectuer leurs achats. Il en résulte un afflux de produits vers l'UE en provenance de pays tiers. La pénétration des chaînes d'approvisionnement légales par des produits contrefaisants en provenance de marchés clandestins et via des canaux illégaux, à laquelle s'ajoutent la diversification, la spécialisation et la sophistication croissante des marchandises contrefaisantes représentent des défis majeurs. Comme pour nombre d'autres activités criminelles, les contrefacteurs ont désormais largement recours au numérique pour s'approvisionner en composants et distribuer leurs produits, aussi bien matériels qu'immatériels, auprès des consommateurs, via les plateformes de vente en ligne, les réseaux sociaux et les messageries instantanées.



© Tullverket - douane suédoise



EXEMPLE ITALIEN : COOPÉRATION DE L'AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI ET DE LA GUARDIA DI FINANZA EN MATIÈRE DE SAISIE DE CONTREFAÇONS DE RAISIN, 2020-2023

L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli et la Guardia di Finanza – qui en Italie ont compétence en matière douanière – ont réalisé d'importantes saisies de contrefaçons de raisin, notamment en 2020 (11 tonnes), en 2021 (17 tonnes) et en 2023 (près de 18 tonnes). Ces affaires montrent un mode opératoire bien établi, illustré par la saisie de 2021.

En 2021, les autorités ont contrôlé un conteneur de raisins provenant d'Égypte, en transit au port de Ravenne, et destinés aux Pays-Bas pour être distribués sur les marchés de détail de toute l'Europe du Nord. La cargaison se composait de 3 384 caisses, soit plus de 17 tonnes de raisin de table d'une variété sans pépins brevetée. Cette variété particulière est soumise à une réglementation stricte et à des autorisations spécifiques pour sa production, comme pour son importation ultérieure en Europe.

Une analyse technique approfondie des fruits prélevés, réalisée avec l'aide de l'entreprise titulaire de la protection communautaire d'obtention végétale, a permis de confirmer le caractère frauduleux du raisin introduit sur le marché. En conséquence, l'intégralité de la cargaison a été saisie et le propriétaire de la société d'importation néerlandaise a été déféré au Parquet de Ravenne pour atteinte aux droits de propriété intellectuelle.

Cette opération met en lumière la coordination et la vigilance constantes des autorités de contrôle. Leurs efforts permettent non seulement de préserver la perception des droits de douane, mais aussi de veiller à ce que seules les marchandises qui respectent les normes de qualité et les droits de propriété intellectuelle protégés par la législation européenne pénètrent le marché européen.



Si la majorité des contrefaçons distribuées dans l'UE sont fabriquées en dehors de l'UE, il semble en revanche que la fabrication de marchandises contrefaisantes et de qualité médiocre ait de plus en plus lieu au sein des États membres.

L'offre d'articles de contrefaçon a pris une importance considérable avec l'émergence des sites de vente en ligne en mode dropshipping. Le vendeur crée une boutique en ligne via un réseau social ou des plateformes de vente en ligne (voir partie sur le commerce électronique). Des entreprises dédiées proposent leurs services payants afin de créer et de gérer une boutique en ligne pour proposer des contrefaçons selon ce mode de vente.

Par ailleurs, la vente de contrefaçons en livraison directe sur Internet évolue progressivement vers plus de discrétion

avec l'apparition de « liens cachés », c'est-à-dire la mise en vente d'articles contrefaisants, dissimulés derrière des annonces relatives à des marchandises légales.

Groupage des importations

Autre tendance actuelle : la dissimulation de l'origine réelle des marchandises par le groupage des importations dans un État membre pour être ensuite distribuées dans l'ensemble de l'UE. Chaque paquet arrive préétiqueté, ce qui lui donne une apparence d'origine UE authentique.

Des centres de tri clandestins où les marchandises de contrefaçon sont traitées avant d'être vendues en ligne ont également été découverts. ■

La contrefaçon est le fait de **réseaux structurés** comme en témoignent les constatations réalisées sur des supports isolés (étiquettes, zip, emballages), destinés à compléter des envois de marchandises neutres, qui sont parfois des marchandises prohibées. Ces réseaux ont désormais commencé à **infiltrer les réseaux de distribution légale**.

Comme pour les autres formes de trafic, on assiste également à une hybridation de la menace, avec une part croissante de « **polycriminalité** », associant en particulier ventes de marchandises contrefaisantes et de tabacs et/ou de stupéfiants avec, parfois, présence d'armes.

De récents exemples illustrent la sophistication croissante des menaces liées aux contrefaçons. En 2022, la douane française a saisi plus de 12 tonnes de médicaments falsifiés, dont des contrefaçons de traitements anticancéreux et d'analgésiques à base d'opioïdes présentant potentiellement de graves risques pour la santé. Les contrefacteurs s'emparent également des nouvelles technologies : les autorités italiennes ont ainsi démantelé un réseau de fabrication d'airbags par impression 3D, susceptibles de déjouer les contrôles de sécurité classiques.

Le secteur des denrées alimentaires et boissons n'est pas épargné. Les autorités espagnoles ont ainsi mis au jour une production à grande échelle de vins de contrefaçon commercialisés sous l'étiquette de millésimes prestigieux. Les douanes européennes rapportent également une augmentation des contrefaçons de produits électroniques, tels que chargeurs et batteries, qui sont souvent présentés dans un conditionnement de haute qualité pour imiter les marques originales. Ces exemples démontrent l'étendue de la contrefaçon de nos jours, obligeant les autorités douanières à adopter des technologies de plus en plus sophistiquées pour contrer les techniques avancées employées par les réseaux de contrefacteurs.

La popularité grandissante des réseaux sociaux donne lieu à l'élaboration de nouvelles stratégies qui pourraient accroître davantage le recours aux réseaux sociaux pour mener des activités de vente en ligne portant atteinte aux droits de propriété intellectuelle. Cela place les fournisseurs de plateformes de réseaux sociaux, les titulaires de droits de propriété intellectuelle et les services répressifs devant de nouveaux défis et souligne la nécessité d'une coopération.



©douane française

Produits soumis à accise

Les produits soumis à accise sont des produits soumis à des taxes particulières appelées « droits d'accise ». Ces taxes sont généralement prélevées sur des produits spécifiques, souvent afin d'en réglementer la consommation, eu égard à leur nature ou à leurs incidences potentielles sur la santé ou l'environnement. Dans l'UE, les droits d'accise s'appliquent principalement à trois catégories de produits :

- les produits du tabac ;
- l'alcool et les boissons alcooliques ;
- les produits énergétiques et l'électricité.

Dans l'UE, les produits soumis à accise sont principalement régis par la directive 2008/118/CE, qui énonce les principes généraux et les procédures relatifs à leur taxation et à leurs mouvements au sein de l'Union. Des directives et règlements complémentaires s'appliquent spécifiquement à l'alcool, aux produits du tabac et aux produits énergétiques.

Contrairement à d'autres types de produits, les droits d'accise sont dus au moment où la marchandise relevant de l'une des trois catégories précitées est mise à la consommation. Chaque État membre fixe ses propres taux d'accise, mais ceux-ci ne doivent pas être inférieurs aux seuils minimaux établis par la réglementation de l'UE.

La taxation des produits soumis à accise a plusieurs incidences sur le marché intérieur de l'UE. Les droits d'accise élevés sur les produits tels que l'alcool et le tabac visent à réduire la consommation, pour des raisons de santé publique. Toutefois, les différences de taux d'accise entre les États membres peuvent conduire les consommateurs d'un pays à acheter ces produits dans un pays voisin dont les taux d'accise sont moins élevés.

Pour les autorités douanières de l'UE, les produits soumis à accise portent des enjeux importants en matière de réglementation et d'inspection :

- **prévention de l'évasion et de la fraude fiscales** : lorsque les droits d'accise sont élevés, les produits soumis à accise suscitent souvent l'intérêt des trafiquants et des fraudeurs. Les autorités douanières veillent à ce que les droits d'accise soient correctement recouverts et à ce que les marchandises franchissant les frontières soient conformes au droit européen ;
- **contrôle de l'application de la réglementation** : les autorités douanières ont également pour rôle de veiller à ce que la réglementation relative aux accises soit respectée, en particulier s'agissant des envois transfrontaliers ;
- **poursuite d'objectifs environnementaux et sanitaires** : les droits d'accise sont utilisés comme un instrument de politique publique. Par exemple, des taxes élevées sur les produits énergétiques émetteurs de CO₂ auront vocation à poursuivre les objectifs environnementaux de l'UE.

Les produits soumis à accise font souvent l'objet de fraude, à divers degrés. En premier lieu, il existe des « petits trafics », auxquels se livrent des personnes qui achètent des produits soumis à accise dans un État membre de l'UE au-delà des seuils autorisés, et ne déclarent ni ne paient le supplément de droits lorsqu'ils se rendent dans un autre État membre. En outre, il existe des opérations menées à grande échelle par des organisations criminelles, visant à vendre des produits soumis à accise dans l'UE sans s'acquitter des droits exigibles ou en produisant des contrefaçons, notamment de produits du tabac. Ces activités portent atteinte au marché intérieur et entraînent d'importantes pertes de recettes fiscales pour les États membres. Les autorités douanières européennes sont en première ligne dans la lutte contre ce type de trafics.



©AdobeStock

Trafic de tabac

La lutte contre le trafic de tabac est un enjeu de santé publique à l'échelle internationale. L'objectif de la convention-cadre de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour la lutte antitabac, entrée en vigueur en 2005, est de « protéger les générations présentes et futures des effets sanitaires, sociaux, environnementaux et économiques dévastateurs de la consommation de tabac et de l'exposition à la fumée du tabac » (article 3). Compte tenu de l'ampleur du commerce illicite de tabac, qui pourrait représenter une cigarette sur dix consommées dans le monde, un protocole pour éliminer le commerce illicite des produits du tabac a été rédigé en 2012 et est entré en vigueur en 2018. Ce protocole comprend une série de mesures qui pourraient être transposées dans les 67 pays signataires ainsi que dans le reste du monde. Ce traité contient deux parties principales : le contrôle de la chaîne logistique (huit articles) et la coopération internationale (douze articles).



À l'échelle européenne, la contrebande de tabac entraîne d'importantes pertes pour le budget de l'UE chaque année, sous la forme de droits de douane et taxes non perçus. Le trafic de produits du tabac a considérablement augmenté et s'est fortement diversifié ces dernières années, parallèlement à la hausse de prix des produits licites, portant atteinte aux objectifs de santé publique dans un marché européen marqué, dans un contexte d'harmonisation incomplète, par de fortes différences de prix.

S'appuyant sur des préconisations européennes plaidant activement pour la création d'une génération sans tabac d'ici 2040, les politiques de santé publiques misent sur une imposition dissuasive de ces produits. Dans ce contexte, la grande disparité entre les taux d'accise sur les produits du tabac en Europe crée une possibilité de faire du trafic. (Graphique 1).

Tendance et menaces

Hausse des flux illicites par tous les modes de transport, avec une prédominance du transport routier

Si cette tendance semble avoir ralenti ces dernières années, il faut néanmoins être attentif à la contrebande de cigarettes par conteneurs maritimes, dans un contexte où certains réseaux sont particulièrement actifs.

À titre d'exemple, une saisie importante dans un conteneur de cigarettes contrefaisantes a eu lieu en Belgique, dans le port de Zeebrugge. En mars 2024, les douanes belges ont intercepté un envoi contenant quatre millions de cigarettes contrefaisantes, pour un manque à gagner estimé à environ 2,1 millions euros en accises et TVA non acquittées. Les cigarettes, qui comportaient une marque contrefaisant la marque Marlboro, étaient originaires du Cambodge et destinées à la Libye. Le passage par Zeebrugge était dû à la situation en mer Rouge.

Néanmoins, le transport routier est le mode de transport utilisé pour la majorité des produits du tabac saisis. En effet, de nombreux camions commerciaux sont utilisés, munis de faux documents de transport, pour transporter de très grandes quantités de produits du tabac. Il arrive que des caches soient placées dans les remorques. Des camions bâchés de taille moyenne, principalement d'Europe de l'est, sont parfois utilisés sans document. Il arrive aussi que les trafiquants aient recours à des véhicules légers. Le transport de tabac passé en contrebande par voie terrestre requiert une organisation logistique à tous les niveaux. Du recrutement des chauffeurs de camions à l'utilisation de techniques de communication avancées (telles que messageries cryptées et routeurs Wi-Fi) à l'utilisation de véhicules de reconnaissance, la structure du transport routier et les modes opératoires utilisés sont analogues à ceux observés dans le trafic d'autres produits tels que les stupéfiants.

Diversification des modes d'approvisionnement

Très souvent orchestrée par des réseaux criminels organisés, la stratégie mise en œuvre pour le trafic de tabac semble consister à inonder le territoire de l'UE en modulant les quantités

Quatre principaux types de cigarettes existent sur le marché parallèle :

- **Cigarettes authentiques passées en contrebande** : achetées légalement dans le pays d'origine et transportées illégalement vers le pays de destination (principales sources : Luxembourg, Andorre, Belgique) ;
- **Cigarettes contrefaisantes** : de plus en plus courantes, elles reproduisent des marques mais sont fabriquées illégalement ; elles s'imposent progressivement en Europe occidentale ;
- **Marques blanches ou "illicit whites"** : produits du tabac, principalement des cigarettes, légalement fabriqués mais destinés à être distribués illégalement. Ils sont fabriqués dans un pays et passés en contrebande dans un autre pays où ils sont vendus ; ils échappent aux taxes et aux contrôles réglementaires ;
- **Cheap whites** : ce terme désigne des produits du tabac bon marché fabriqués et vendus légalement, mais commercialisés à moindre prix. Ces produits ne font pas nécessairement partie du marché classique et sont généralement positionnés pour attirer les consommateurs soucieux de leur budget. Contrairement aux *illicit whites*, les *cheap whites* sont destinés au marché licite mais leur coût de production est généralement réduit pour qu'ils puissent être vendus à bas prix. Ils peuvent aussi faire l'objet de trafics.



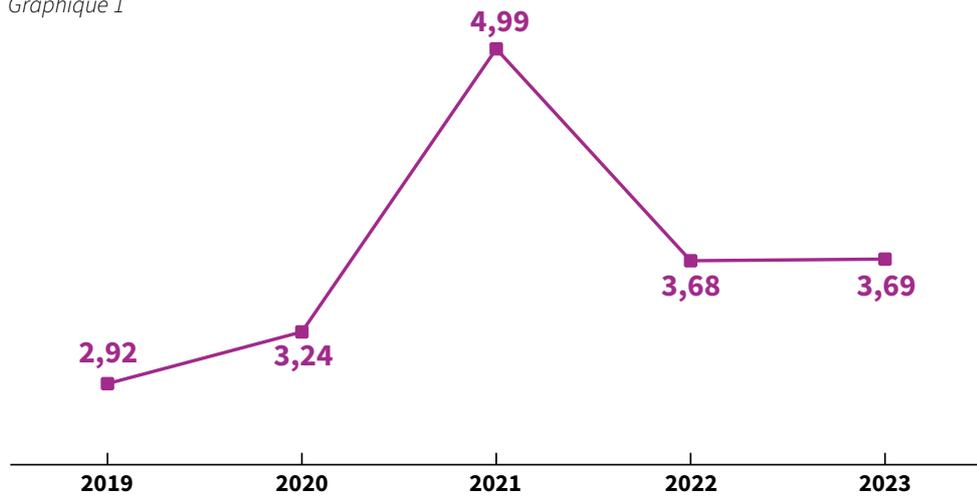
© Ceini Správa

introduites dans les États membres. En fonction des quantités transportées, différentes organisations criminelles sont impliquées.

En premier lieu, le trafic organisé transnational introduit d'importantes quantités de marchandises frauduleuses dans le territoire national, principalement par transport routier. Ces importantes quantités de tabac nécessitent de disposer de lieux pour les entreposer.

Total des saisies de cigarettes et de produits du tabac, en milliards

Graphique 1



Source: Rapport 2023 sur la performance de l'Union douanière

En second lieu, il convient de noter le phénomène du trafic de type « fourmis ». Ce type de trafic fait intervenir des petits groupes de trafiquants qui effectuent, ou chargent d'autres personnes d'effectuer pour leur compte, plusieurs voyages entre le pays d'origine et la zone de trafic où il se trouvent, en utilisant le mode de transport le plus approprié à cet effet. Ces flux débutent généralement avec des quantités très modestes de marchandises (quelques dizaines de cartouches ou de « pots » de tabac à coupe fine), qui augmentent par la suite, de pair avec les gains financiers réalisés. Les produits concernés sont principalement des produits achetés légalement dans des pays où le taux d'accise est moins élevé que dans le pays en question, voire dans des pays hors UE.

Enfin, les achats transfrontaliers effectués par des personnes pour leur propre consommation et celle de leur entourage proche peuvent facilement devenir du trafic de type « fourmis ». Certains pays sont l'objet d'une « plateformisation » de la part d'organisations transnationales. Des intermédiaires entreposent (ailleurs que sur le site de production) de très grandes quantités de marchandises, y compris des cigarettes contrefaisantes, avant de les faire transporter vers des acheteurs établis dans les pays de consommation, comme la France. Ces formes de trafic créent des flux de liquidités qui permettent le blanchiment via des collecteurs, des sociétés de transfert de fonds, des investissements immobiliers, des achats d'or ou de cryptomonnaies ou des jeux d'argent. En conséquence, la lutte contre le trafic de tabac requiert une approche globale, centrée également sur les risques d'ordre fiscal.

Modus operandi

Installation des usines de fabrication illégale de cigarettes au plus près des consommateurs

Afin de se rapprocher des consommateurs, la production illégale de cigarettes s'est déplacée d'Ukraine vers l'UE, les États membres concernés étant la Pologne, la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Espagne, l'Italie et la France. Ce phénomène se développe depuis plusieurs années.



Les acteurs impliqués dans l'établissement et l'exploitation d'usines clandestines de cigarettes contrefaisantes sont extrêmement organisés. Fonctionnant 24h/24, ces usines ont des équipements et modes opératoires très sophistiqués, incluant des groupes électrogènes, des systèmes de vidéo-surveillance, et un approvisionnement fluide en précurseurs. De plus en plus, ces usines illégales sont situées dans des lieux discrets, difficiles à repérer car ils sont insonorisés et isolés, ce qui permet de n'être ni vu, ni entendu. La chaîne de production est sécurisée du fait que les sites de production sont séparés des hangars d'entreposage. Ces organisations criminelles adaptent leurs lignes de production en fonction de la destination des produits (par exemple, en établissant des mentions sanitaires en français et en anglais). Elles exploitent des ouvriers vulnérables, originaires pour la plupart d'Europe de l'Est et ayant souvent travaillé dans des usines légales, pour fabriquer des cigarettes dans de mauvaises conditions. Les marchandises contrefaisantes sont généralement destinées aux marchés français et britannique et, dans une moindre mesure, aux marchés espagnol et italien.

Une usine clandestine a une durée d'activité comprise entre deux et quatre mois et peut produire jusqu'à une tonne de marchandises par jour. Les coûts d'établissement peuvent être amortis en quelques semaines de production. Les coûts



Exemple :

Le 8 janvier 2024 à 10h30 du matin, des agents des douanes françaises ont arrêté un véhicule de transport routier sur une aire de repos située le long de l'autoroute A39, qui allait du sud vers le nord, conduit par un citoyen moldave détenteur d'un passeport roumain. Les agents des douanes ont effectué une inspection partielle du chargement de la remorque, qui a révélé la présence de tubes utilisés pour fabriquer des filtres de cigarette, ce qui a amené les agents à diriger le véhicule vers une entreprise agréée afin qu'une inspection complète soit conduite.

L'inspection a mis au jour 65 boîtes, chacune contenant 95 kg de tabac manufacturé, soit un total de 6175 kg. En outre, du matériel utilisé pour produire des paquets de cigarettes contrefaisantes a été retrouvé, comprenant :

- une palette de cartons d'emballage de cigarettes portant la marque Marlboro Red ;
- 120 rouleaux de papier pour l'emballage intérieur de paquets de cigarettes ;
- 116 rouleaux de papier pour fabriquer des boîtes de cartouche ;
- 324 rouleaux de film plastique pour emballer des cartouches ;
- 10 rouleaux de papier aluminium pour des paquets de cigarettes ;
- 25 pots de colle blanche ;
- 33 boîtes contenant 742 500 filtres de cigarette prédécoupés ;

Cette opération a également permis de mettre au jour des équipements susceptibles d'être utilisés dans une usine illégale de cigarettes, notamment un compresseur et plusieurs moteurs.

de production d'un paquet de cigarettes fabriqué dans une usine clandestine en Europe sont en effet extrêmement bas, généralement inférieurs à un euro par paquet. Ces usines, souvent équipées de machines importées de Chine, des Émirats arabes unis, de Turquie ou d'Europe de l'Est¹, fonctionnent à pleine capacité. Les trafiquants vendent ces paquets à des prix allant de 3 euros à 8 euros, réalisant ainsi des marges considérables.

Augmentation des saisies de tabac brut

Une hausse des envois suspects de tabac brut a été constatée dans l'UE, et plusieurs États membres ont adapté leur législation en conséquence, ou ont commencé à le faire. C'est le cas du Portugal et de la Lettonie, où le tabac brut en feuilles est déjà considéré comme un produit du tabac et, par conséquent, soumis aux mêmes contrôles que les autres produits du tabac, ou de l'Espagne, où les mouvements du tabac brut sont contrôlés.

Le tabac brut est soumis à certains contrôles pendant les mouvements, comme c'est le cas en Espagne, mais ces contrôles interviennent dans un contexte différent de celui des produits soumis à accise. Le tabac brut est l'un des précurseurs des produits du tabac fabriqués à des fins frauduleuses. Cela peut inclure le tabac d'origine agricole qui ne satisfait pas à la définition du tabac licite en raison de procédés de fabrication de qualité inférieure au niveau requis, ou divers types de déchets du tabac, les brisures et les succédanés de tabac. Certains types de tabac à coupe fine peuvent également servir de précurseurs.

Multiplication des formes de revente

En outre, diverses formes de revente aux consommateurs font leur apparition. En effet, les réseaux sociaux sont de plus en plus utilisés, que ce soit pour la distribution des produits dans le cadre de trafics locaux ou pour la vente à distance illégale, par fret express et postal.



©French customs



1 S'agissant de la première usine découverte en France en 2021, les machines venaient de Bulgarie et de Singapour.

La vente de rue continue de se développer dans certains grands centres urbains, où les lieux de vente illicites (épiceries, bars ou salons de thé) sont de plus en plus utilisés. Ces types de trafic impliquent des réseaux organisés et de nombreux trafics de type « fourmis », qui utilisent des entrepôts ou des boxes de stockage « tampons » pour acheminer les produits vers les points de distribution.

Enfin, pour s'adapter aux pratiques de consommation, les trafiquants proposent de nouveaux produits du tabac. Au cours de ces deux dernières années, de nombreuses saisies de *snus*², de tabac à priser³, de tabac à chiquer et de tabac chauffé ont été effectuées. Si la part de ces produits dans la consommation globale demeure limitée, les États membres doivent néanmoins être vigilants car certains de ces produits sont apparus depuis l'entrée en vigueur de la directive 2014/40/UE.

Le trafic de tabac joue aujourd'hui un rôle majeur dans le financement des organisations criminelles et permet à celles-ci de diversifier leurs sources de revenus. Cette tendance s'inscrit dans le phénomène de « polycriminalité » mentionné ci-avant, la frontière entre la contrebande de stupéfiants et celle de tabac étant souvent floue. Il est à noter que certaines organisations criminelles ont abandonné le trafic de drogues en faveur du commerce illicite de tabac, ou ont diversifié leurs activités criminelles. Par conséquent, l'usage de la violence semble croître, comme le montrent les armes à feu découvertes au cours de plusieurs saisies liées aux produits du tabac.



©CeInt Správa

² Le *snus* est un tabac sans fumée originaire de Suède. Il est fabriqué à partir de tabac finement moulu mélangé à de l'eau, du sel et des arômes. On le consomme en plaçant le tabac sous forme de boulette ou tel quel sous la lèvre supérieure, où la nicotine est absorbée par les gencives. La vente de *snus* est interdite dans l'UE, sauf en Suède, où il fait partie des traditions culturelles.

³ Le tabac à priser est une forme de tabac finement moulu destiné à être inhalé par les narines.

Trafic d'alcool

La contrebande d'alcool (bières, vins et boissons spiritueuses) dans l'UE, menée par la criminalité organisée transnationale, demeure un problème important. Ce commerce illégal est étroitement lié à des activités telles que le blanchiment de capitaux ou à des actes de violence. Si la taxation et les mouvements d'alcool dans l'UE sont régis par les règles relatives aux accises, les États membres sont compétents pour fixer leur taux d'accise, en conformité avec le cadre européen, afin de prendre en considération les priorités nationales en matière d'économie et de santé publique.

Comme pour les produits du tabac, les taux d'accise sur l'alcool sont très différents d'un État membre à un autre, ce qui favorise des activités de contrebande. Par exemple, en Suède, les droits d'accise sur les boissons spiritueuses sont de 3 391,72 euros par hectolitre d'alcool pur, alors qu'en Bulgarie, ils sont de 562 euros par hectolitre. Ces disparités créent une incitation majeure à se livrer à des trafics transfrontaliers (**Graphique 2**).

Les fortes disparités de droits d'accise entre les pays engendrent des possibilités de fraude, en faisant du trafic d'alcool une activité hautement lucrative. La montée en puissance de la contrebande d'alcool fait peser une contrainte sur l'UE et sur les budgets nationaux en contribuant à la perte de recettes fiscales et en favorisant la criminalité organisée. Les efforts visant à combattre le trafic d'alcool se poursuivent sous la forme d'un renforcement de la coopération transfrontalière et d'une application plus stricte de la réglementation.

Si les enjeux fiscaux et financiers varient selon les trafiquants, deux éléments sont constants dans leur décision de frauder :

- **éluder le paiement des droits d'accise et de la TVA intra-UE**, particulièrement dans les pays dont la fiscalité sur l'alcool est élevée ;
- **la nature de la réponse pénale**, étant donné que le risque est plus ou moins élevé selon les États membres, et que ces différences sont exploitées par les organisations criminelles.

En outre, le trafic d'alcool est souvent lié à la criminalité organisée et joue un rôle important dans les dispositifs de blanchiment de capitaux, qui vont souvent de pair avec d'autres activités illicites telles que la fraude fiscale et le travail non déclaré. Le commerce illégal d'alcool, qui élude le paiement des droits et taxes et contourne la réglementation fiscale, est utilisé comme une méthode de blanchiment du produit d'activités criminelles, tout en renforçant des réseaux criminels de grande envergure impliqués dans l'évasion fiscale, la traite des êtres humains et la criminalité financière.

Principales tendances du trafic de produits alcooliques

En général, les organisations criminelles utilisent les profits réalisés grâce à ce trafic pour financer l'acquisition de sociétés, en particulier dans le secteur alimentaire. Les réseaux structurés sont aujourd'hui en mesure de contrôler certaines des marques disponibles en grande distribution.

Il existe dans ce secteur deux types de fraude :

1) Opérateurs se présentant comme des entreprises licites, généralement des entrepositaires agréés ; ces opérateurs reçoivent et expédient aussi des marchandises au moyen de déclarations légitimes. Ainsi, un document d'accompagnement peut être utilisé pour plusieurs dizaines d'envois différents. Initialement, l'objectif des organisations criminelles était de faciliter l'introduction en contrebande de boissons alcooliques au Royaume-Uni, où les droits sur ces produits sont particulièrement élevés. Au fil du temps, ce système a également été utilisé par des réseaux criminels pour distribuer des bières et des boissons spiritueuses destinées à être consommées dans toute l'UE.

2) Marchés parallèles clandestins et contrebande d'alcool : un marché illicite croissant fonctionne par l'intermédiaire d'entrepôts clandestins, qui exercent des activités de stockage temporaire et de revente directe (de boissons spiritueuses et de bières, notamment). Les marchandises concernées sont transportées par les fraudeurs par voie terrestre depuis des pays tiers, souvent accompagnées d'un document administratif électronique simplifié (DAE)⁴, qui peut ne pas correspondre au contenu réel de la cargaison. Lors du transport de marchandises, ces organisations criminelles ont recours aux modes opératoires des trafiquants de drogues : utilisation de balises de géolocalisation, véhicules à plate-forme ouverte pour le transport de marchandises, arrivées nocturnes des camions, téléphones mobiles avec carte prépayée, fausses identités, transactions en espèces ou en cryptomonnaies.

Les réseaux de contrebande d'alcool sont très bien organisés, leur structure repose souvent sur des liens communautaires, particulièrement dans le cas d'entrepôts clandestins.

L'achat et la revente de marchandises étant une activité commerciale juridiquement acceptée, elle peut fournir une couverture pratique pour le blanchiment des gains tirés de la vente illégale d'alcool. En outre, les fraudeurs peuvent préventivement organiser l'insolvabilité de leurs sociétés pour échapper au paiement des droits d'accise et aux sanctions financières.

Modus operandi

Les réseaux criminels organisent les mouvements et la distribution de produits soumis à accise en utilisant les moyens disponibles pour des opérations licites.

⁴ Un DAE est un document utilisé dans l'Union européenne pour suivre les flux de produits soumis à accise (par exemple, l'alcool, les produits du tabac et les produits énergétiques) sous un régime suspensif de l'accise ou, dans certains cas, d'exonération de l'accise. Le DAE garantit la conformité avec les règles relatives à l'accise et facilite les opérations de contrôle des autorités.



Exemple :

En 2023, les douanes françaises ont démantelé un réseau de trafic d'alcool entre la France et l'Allemagne. D'importantes quantités d'alcool et plus d'un million d'euros en argent liquide ont été saisis, ce montant correspondant, selon le revendeur, à 15 jours de vente d'alcool.

Selon les informations recueillies, certains réseaux transféraient chaque semaine des dizaines de milliers d'euros au Luxembourg ou aux Pays-Bas, en prenant soin de fragmenter les sommes transportées afin de ne pas dépasser le plafond de 10 000 euros prévu par le droit européen en matière de transfert transfrontalier de capitaux. Ce mode opératoire montre que les réseaux, ou du moins leurs cerveaux de pont, connaissent bien les instruments et les dispositifs douaniers et qu'ils se servent de ces connaissances pour réduire les risques de confiscation de leur argent liquide.



©Celní správa

Ils ont en général recours à deux méthodes :

1) Avec la complicité d'un destinataire enregistré⁵, les fraudeurs s'acquittent des droits d'accise dans un pays à fiscalité privilégiée en utilisant de faux accusés de réception émis dans le système d'informatisation des mouvements et des contrôles des produits (EMCS), qui est un système utilisé dans l'UE pour suivre les mouvements des produits soumis à accise sous un régime de suspension de droits. Toutefois, la distribution effective d'alcool destinée à la consommation a lieu frauduleusement sur le marché noir, dans un pays à fiscalité élevée.

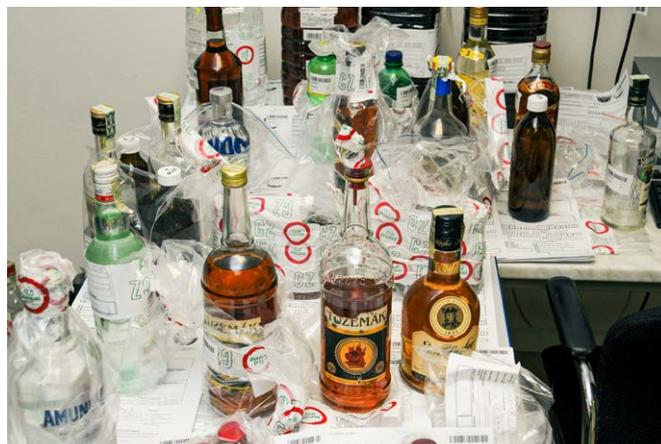
2) L'alcool circule à l'intérieur de l'UE en suspension de droits, ce qui permet temporairement de ne pas payer de droits pendant le transport. La fraude se produit lorsqu'un destinataire enregistré fait une fausse déclaration indiquant que le régime de suspension des droits a pris fin dans un pays à fiscalité privilégiée ou dans un pays à fiscalité élevée. En réalité, aucun droit d'accise n'a été acquitté, ce qui contrevient à la législation fiscale de l'UE. Au lieu d'être légalement imposé et commercialisé dans le pays de destination déclaré, l'alcool est détourné sur le marché noir dans un autre pays, à fiscalité élevée. Cela permet aux trafiquants de réaliser des gains en échappant à l'imposition, tout en exploitant les différences de prix.

La réussite de ces stratagèmes repose sur la participation de prestataires étrangers, notamment des sociétés de transport ou des intermédiaires, qui apportent leur aide pour falsifier des documents, dissimuler des itinéraires ou faciliter le commerce illicite.

En général, les trafiquants choisissent des zones commerciales ou industrielles pour y établir leurs entrepôts, qui n'ont pas été déclarés comme des espaces d'entreposage d'alcool. Ils louent également des boxes ou des espaces d'entreposage disponibles pour le grand public, qui jouxtent parfois des magasins d'alimentation, sans que ces activités aient fait l'objet d'une déclaration. Les baux sont détenus par des sociétés que les trafiquants contrôlent ou par des personnes qui, dans la plupart des cas, sont des «gérants de paille», et appartiennent généralement à la même communauté.

Les trafiquants utilisent principalement des véhicules de location lorsqu'ils entrent dans le territoire de l'UE : des poids lourds pour le transport de bières, des fourgonnettes ou des véhicules utilitaires pour le transport de boissons spiritueuses.

Les produits saisis sont principalement des bières et des boissons spiritueuses telles que de la vodka, du whisky, du gin et du rhum.



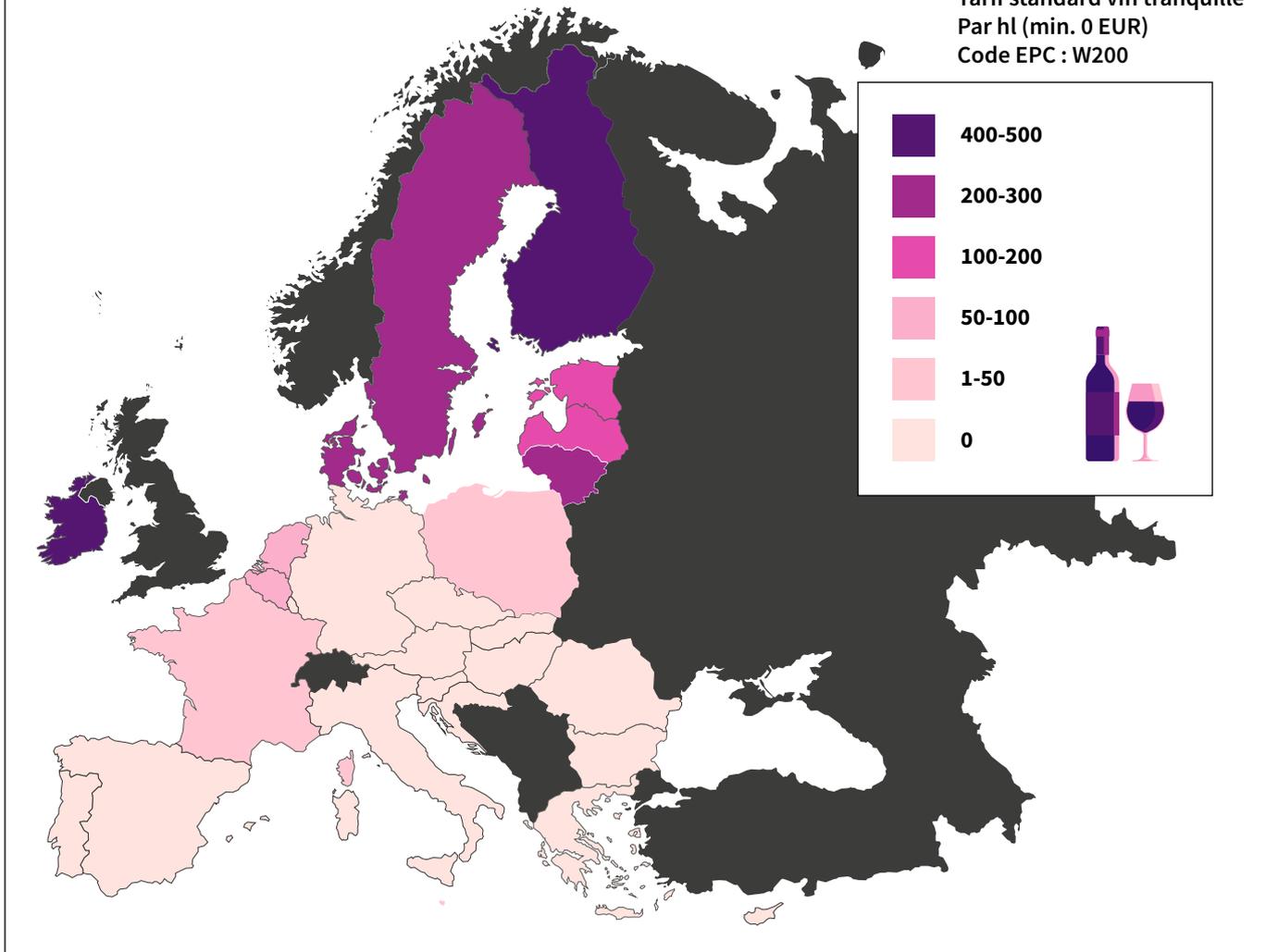
©Celní Správa

⁵ « Destinataire enregistré » est un terme propre aux règles concernant les droits d'accise dans l'UE. Il fait référence à une personne physique ou morale autorisée par un État membre à recevoir des produits soumis à accise circulant sur son territoire sous un régime de suspension de droits. Ces personnes physiques ou morales jouent un rôle crucial dans les mouvements et l'imposition de produits soumis à accise tels l'alcool, les produits du tabac et les produits énergétiques.

Cartographie des disparités de droits d'accises sur les boissons alcooliques au sein de l'Union européenne : vin

Graphique 2

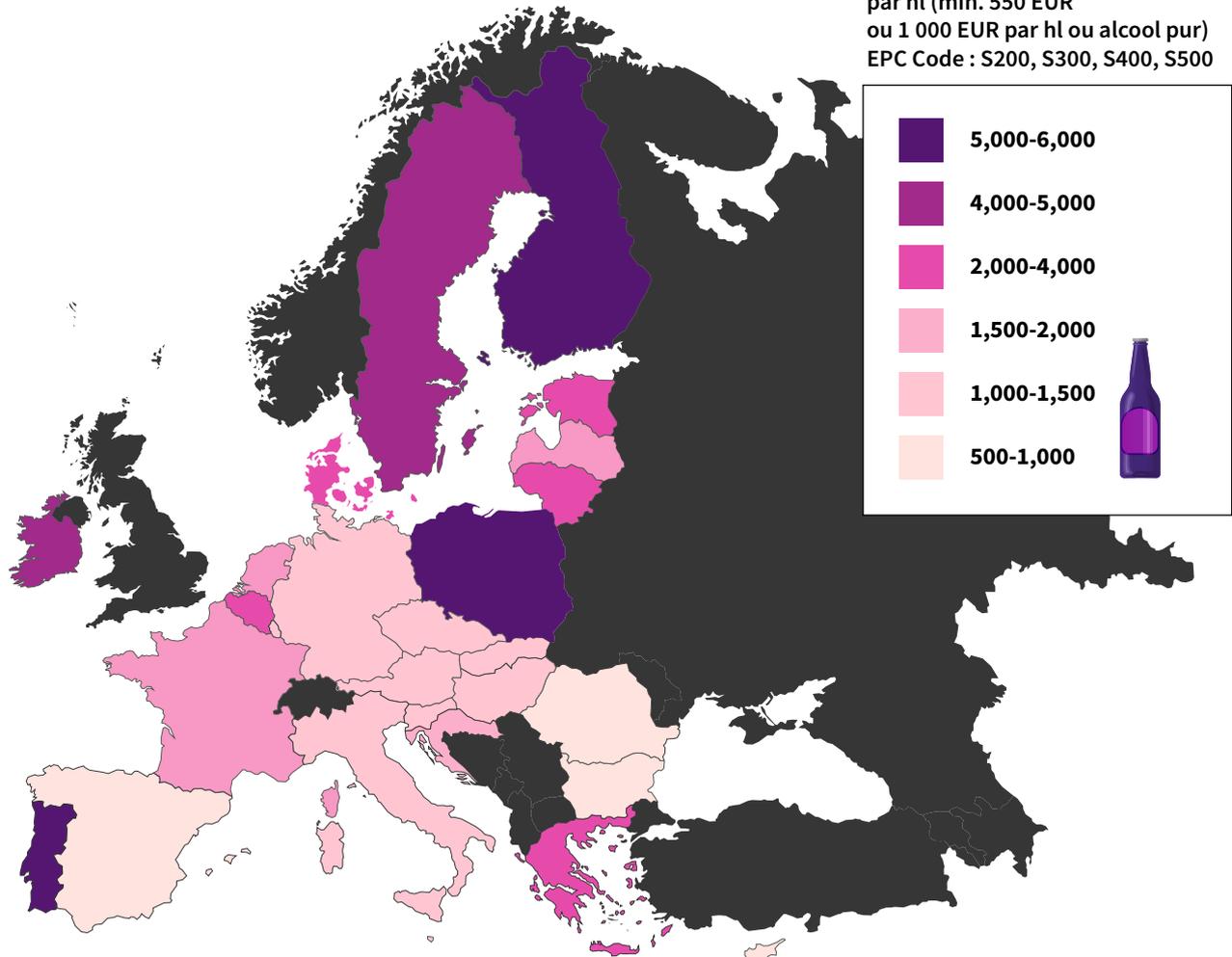
Structure des tarifs
Tarif standard vin tranquille
Par hl (min. 0 EUR)
Code EPC : W200



Cartographie des disparités de droits d'accises sur les boissons alcooliques au sein de l'Union européenne : boissons spiritueuses

Graphique 2

Taux standard structure alcool éthylique
par hl (min. 550 EUR
ou 1 000 EUR par hl ou alcool pur)
EPC Code : S200, S300, S400, S500



La fraude sur l'alcool se caractérise souvent par des mouvements d'argent liquide à grande échelle. Par exemple, en France, un semi-remorque complet a une capacité de charge d'environ 20 000 litres de bière. Pour des marchandises d'une valeur de 45 000 euros, le montant des droits d'accise dus est de 9 500 euros, auquel il faut ajouter une TVA de 20 %, laquelle en cas de contrebande n'est pas reversée à l'État. Ainsi, pour les organisations criminelles, le gain net correspondant aux droits non acquittés s'élève à près de 18 500 euros par camion.

Par ailleurs, certaines personnes se sont spécialisées dans le rôle de « banquier caché », qui se charge de prêter aux membres de la « communauté » l'argent nécessaire à l'achat de marchandises ou à la location d'entrepôts clandestins.

Enfin, les réseaux ont recours à des circuits financiers complexes via des sociétés-écrans pour blanchir l'argent issu du trafic.

Produits énergétiques

L'UE fait face à d'important défis dans la lutte contre la fraude liée aux produits énergétiques, lesquels sont une source majeure de droits d'accise. Ce type de fraude concerne la manipulation illégale des règles relatives à l'accise dans le but d'échapper à la taxation sur les carburants tels que le gazole, l'essence et le fioul. Ce type de fraude inclut les pratiques suivantes : étiquetage trompeur des carburants pour bénéficier de taux de taxation plus avantageux, contrebande transfrontalière de produits non taxés et détournement de carburants industriels afin de les vendre illégalement comme carburant routier. Ces activités entraînent un manque à gagner de plusieurs milliards d'euros par an, faussent la concurrence sur le marché et entravent les mesures environnementales.

S'agissant des fraudes liées aux produits énergétiques, on distingue deux grandes catégories de modes opératoires : l'évasion fiscale concernant les carburants et l'évasion fiscale concernant les biocarburants.

Évasion fiscale concernant les carburants; *designer fuels*

La contrebande de produits pétroliers est très préoccupante. Elle concerne souvent des produits faussement déclarés comme des huiles industrielles ou des lubrifiants mais utilisés de façon illicite comme carburants pour moteur. Ces produits, communément appelés « designer fuels », sont des mélanges d'hydrocarbures conçus pour exploiter les failles dans la réglementation sur les droits d'accise.

Les *designer fuels* sont chimiquement modifiés et faussement étiquetés afin d'être classés dans des catégories de carburants soumis à une fiscalité moindre (par exemple, les carburants industriels ou les combustibles de chauffage). Malgré leur classification, ils sont destinés à être utilisés comme carburants pour moteur, échappant ainsi aux droits d'accise plus élevés qui s'appliquent aux carburants routiers.

Cette fraude fait intervenir diverses stratégies visant à dissimuler l'utilisation et la destination réelles des carburants soumis à accise :

- **faux documents de transport** : dans des documents tels que la lettre de voiture, les produits sont déclarés dans une autre catégorie que celle à laquelle ils appartiennent, de façon à éluder l'obligation légale d'établir un document d'accompagnement lors de la circulation en régime de suspension des produits soumis à accise;
- **caches** : les camions-citernes sont équipés de caches pour passer en contrebande des carburants non taxés;
- **utilisation détournée d'huiles industrielles** : des huiles initialement classées comme des huiles industrielles échappent à la taxation sur les produits énergétiques, mais leur usage est par la suite détourné. Utilisées comme carburants, elles deviennent soumises à accise.

Ces huiles industrielles dont l'utilisation est détournée sont :
- utilisées par des sociétés de transport pour réduire leurs frais;
- distribuées *via* des stations-services illégales, en particulier en Europe de l'est et en Espagne.



Exemple :

À la suite d'un différend né en 2021, les douanes françaises ont en 2024 clos une enquête portant sur une organisation transnationale ayant passé en contrebande des designer fuels : les lubrifiants entraient sur le territoire national français par l'intermédiaire d'un réseau complexe de sociétés-écrans établies en France et à l'étranger, pour être utilisés, de façon non conforme, en cimentation, principalement par des transporteurs routiers et des professionnels du bâtiment.

En plus d'avoir passé en contrebande plus de 30000 hl de gazole routier, cette organisation criminelle a également bénéficié à tort d'un remboursement de l'accise sur les énergies, portant le total de droits et de taxes non acquittés à 3870473 euros.

Ce type de trafic est commis par des réseaux d'organisations criminelles hautement structurés (originaires, entre autres, d'Europe de l'est).



Il existe d'autres techniques de fraude liées à la taxation des carburants. Ces techniques consistent à utiliser des carburants bénéficiant d'une taxation privilégiée (par exemple, le gaz naturel renouvelable, identifié par un colorant rouge et un traceur) à d'autres fins que celles prévues par la loi. Il s'agit d'un abus de taxation privilégiée.

Évasion fiscale concernant les biocarburants

L'incorporation de biocarburant dans un carburant permet de bénéficier d'un régime fiscal suspensif. Il s'agit d'une mesure destinée, dans un but écologique, à inciter l'industrie à utiliser des biocarburants.

Toutefois, cette mesure est détournée de plusieurs façons :

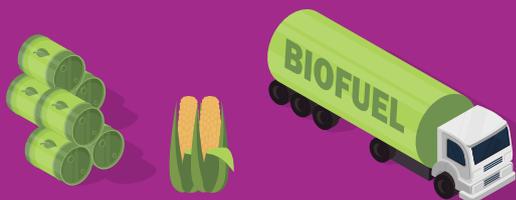
- la **fraude fondée sur une sous-incorporation** consiste à déclarer un pourcentage plus élevé de biocarburant incorporé que la quantité effectivement incorporée afin de bénéficier frauduleusement du régime fiscal suspensif.
- des cas de **fraude fondée sur une sur-incorporation** ont également été observés. Une quantité de biocarburant plus grande que celle qui a été déclarée est incorporée, ce qui permet de vendre des certificats d'incorporation de biocarburant. ■



Exemple :

En 2024, les douanes françaises ont mis au jour un mécanisme de fraude particulièrement élaboré, impliquant un groupe spécialisé dans le commerce de gros de carburants. Ce groupe avait mis en place un système de sur-incorporation d'énergies renouvelables afin d'obtenir des certificats d'incorporation de biocarburant. Il a revendu ces certificats à d'autres acteurs qui incorporaient une moindre quantité d'énergies renouvelables, ce qui a permis de contourner la législation sur les carburants. Outre ses conséquences sur le plan fiscal, cette fraude a provoqué de graves défauts dans la qualité des carburants mis à la consommation.

Par ailleurs, pour se prévaloir du régime fiscal suspensif dont bénéficient les biocarburants, il faut respecter un critère de « durabilité » imposé par la réglementation. Par exemple, un biocarburant qui contient des huiles non durables au sens de la directive ne pourra pas bénéficier de ce régime. Par conséquent, la traçabilité des composants des biocarburants est un enjeu majeur pour les administrations douanières.



©AdobeStock

La volatilité des prix des carburants, à laquelle s'ajoute la fragilisation du secteur du transport routier, a accru, à l'échelle européenne, le risque de fraudes fondées sur la contrebande de *designer fuels* ou sur l'abus de taxation privilégiée. L'objectif européen en matière de décarbonation et la transition énergétique ont également entraîné une hausse de la demande de biocarburants, toujours avec le risque de susciter de nouveaux types de fraude.



©AdobeStock



La fraude aux droits d'accise sur l'alcool, les produits du tabac, les produits énergétiques et d'autres produits soumis à accise demeure, pour les autorités douanières de l'EU, un enjeu important et en constante évolution. Les pratiques frauduleuses telles que la production d'alcools contrefaisants, la contrebande de cigarettes non taxées, l'utilisation détournée de *designer fuels* et les stratagèmes exploitant les produits énergétiques renouvelables deviennent de plus en plus sophistiquées. Les réseaux criminels utilisent à leur avantage les différences de réglementations entre les États membres, développent des itinéraires de contrebande complexes et tirent profit des outils numériques pour avoir une longueur d'avance sur les efforts des autorités pour faire respecter le droit.

Au cours des années à venir, la transition vers des sources énergétiques plus vertes, la croissance des plateformes de commerce électronique facilitant les transactions de produits non imposés et contrefaisants et la forte demande de marchandises lourdement imposées tels que l'alcool et le tabac risquent de créer de nouvelles possibilités de fraude. Les autorités douanières devront rester vigilantes, investir dans des technologies modernes, renforcer la coopération transfrontalière et développer des stratégies ciblées pour contrer efficacement ces nouvelles menaces.



©AdobeStock

Armes à feu & explosifs

Les armes à feu illicites sont répandues et facilement accessibles pour les criminels dans toute l'Europe, ce qui complique considérablement l'action de l'UE pour lutter contre le trafic transfrontalier. Face au trafic d'armes à feu, les autorités ont mis en place une série de mesures, notamment un durcissement de la réglementation, un renforcement des contrôles aux frontières et une amélioration de la coopération internationale. La complexité du problème est telle que de graves risques continuent néanmoins de peser sur la sécurité des États membres et de leurs citoyens.

Le projet de recherche international TARGET¹, soutenu par l'UE et mené par le *Flemish Peace Institute* (Institut flamand pour la Paix), a analysé les effets du trafic d'armes à feu sur les violences liées aux armes à feu dans l'UE. L'étude met en évidence le rôle majeur de ces activités illicites dans l'alimentation des violences criminelles et terroristes. L'accès de plus en plus aisé aux armes à feu illicites nourrit une dangereuse course aux armements parmi les criminels, une hausse des violences liées aux armes à feu et un accroissement des risques pour les citoyens.

Parallèlement, le *Small Arms Survey*², projet de recherche mené en 2023 par un institut universitaire basé en Suisse, a mis en

lumière la menace croissante que représentent les armes à feu de fabrication artisanale en Europe. Les trafiquants qui assemblent ces armes profitent souvent des failles dans les réglementations nationales sur les armes à feu et fabriquent souvent eux-mêmes des pièces essentielles indisponibles à la vente. En outre, la sophistication technique croissante de ces armes les rend plus difficiles à détecter et à contrôler. Cette tendance est en train de devenir un sujet de préoccupation important dans l'ensemble de l'UE, d'autant que le nombre de saisies d'armes continue d'augmenter.

Dans ce contexte, les autorités douanières de l'UE jouent un rôle crucial dans la protection de l'UE contre l'afflux d'armes à feu illicites.

L'action des autorités douanières en matière de détection et de prévention du trafic illicite d'armes à feu est essentielle pour déstabiliser les réseaux criminels participant au trafic d'armes. Par leur vigilance aux postes-frontières, elles contribuent à empêcher les armes à feu illicites d'atteindre les groupes criminels, limitant ainsi le risque de violences liées aux armes à feu. Les autorités douanières participent ainsi à la sécurité globale de la société et au bien-être des citoyens européens



©douane française

1 <https://vlaamsvredeinstituut.eu/en/target/>

2 <https://www.smallarmssurvey.org/>

et jouent un rôle clé dans la préservation de l'intégrité de l'infrastructure de sécurité et de l'économie européennes. Leur coopération avec d'autres entités internationales renforce également la capacité de l'UE à faire face au défi que représente le trafic d'armes à feu à l'échelle mondiale.

Tendances et menaces

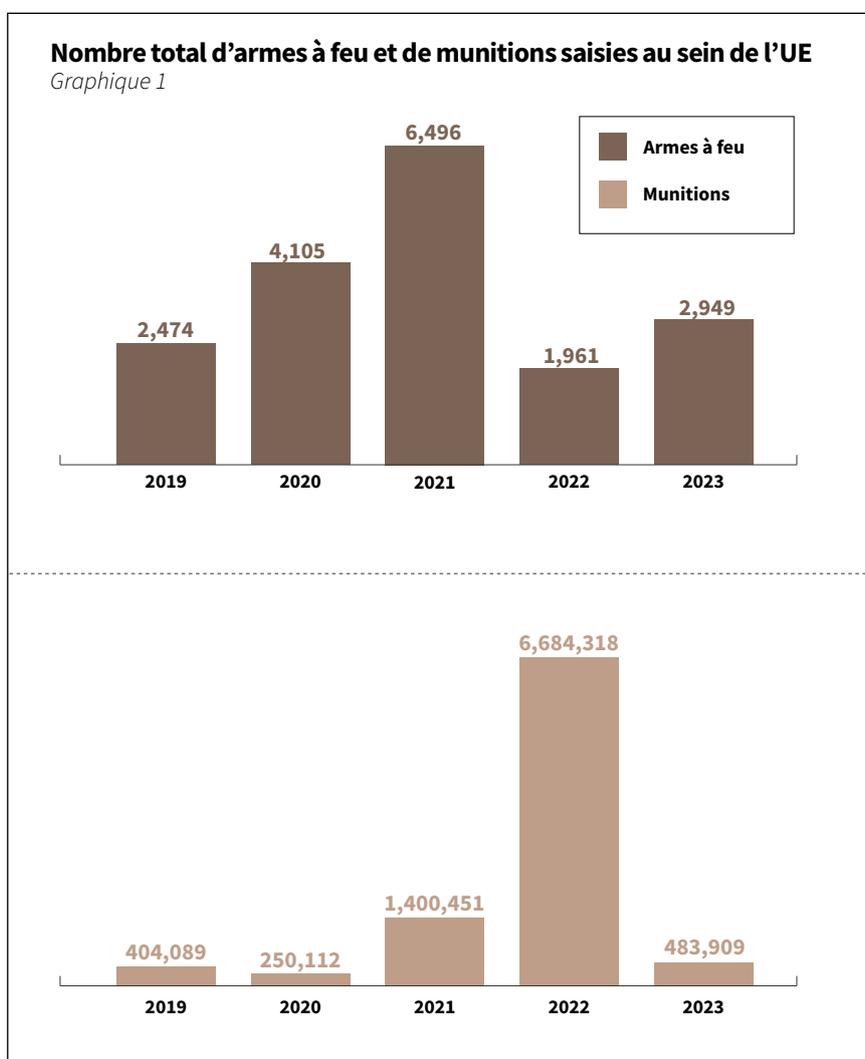
Dans son rapport sur les trafics illicites³, l'OMD note que les armes à feu font l'objet d'un trafic transfrontalier dans des véhicules par voie terrestre et dans des conteneurs par voie maritime. Les munitions et les composants d'armes sont généralement découverts dans les bagages des passagers, le courrier et les envois de la messagerie express.

Modus operandi

Selon les données et informations disponibles, aujourd'hui, la menace que représente l'introduction en contrebande d'armes à feu et d'explosifs dans l'UE prend trois formes.

Trafic de composants d'armes par fret postal et express

L'utilisation du fret postal et express pour introduire des composants d'armes à feu en contrebande est aujourd'hui une tactique largement identifiée au sein de l'UE. Le développement des marchés en ligne, en particulier sur l'Internet clandestin ou *dark web*, a facilité l'accès des trafiquants à ces composants et le contournement des mécanismes de régulation traditionnels.



Source: Rapport 2023 sur la performance de l'Union douanière

³ <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/illicit-trade-report/itr-2023-fr.pdf?db=web>



EXEMPLE :

PAYS-BAS – INTRODUCTION D'ARMES PAR FRET EXPRESS

En 2021, les douanes néerlandaises ont reçu des renseignements concernant le possible envoi de colis à certaines adresses aux Pays-Bas, renseignements qui ont débouché sur une enquête policière de grande ampleur. Des pièces d'armes à feu comme des glissières, des canons et des ressorts étaient envoyées depuis les États-Unis à une adresse aux Pays-Bas. En combinant ces pièces avec des carcasses venues d'Autriche, les trafiquants assemblaient des pistolets Glock et des fusils d'assaut AR-15. L'enquête a abouti à des arrestations et à la mise en lumière du recours extensif à des mineurs pour la réception des colis et le transfert de l'argent. Plus de 150 envois de pièces de pistolet faussement déclarées comme biens de faible valeur ont été découverts dans le cadre de l'enquête.



Les autorités ont intercepté de nombreux envois contenant des pièces essentielles comme des canons, des détonateurs et des magasins, ce qui illustre l'étendue du problème. Ces composants peuvent facilement franchir les frontières sans être détectés, en particulier lorsqu'ils sont envoyés séparément pour ne pas être classés comme armes à feu complètes.

Les différences de statut légal des composants d'armes à feu entre les États membres sont une source de vulnérabilité que les criminels s'empressent d'exploiter. Ainsi, l'encadrement plus ou moins strict des composants selon les États membres favorise l'assemblage illicite d'armes à feu et la présence de bourses aux armes dans plusieurs États membres.

Trafic d'armes à feu en provenance de zones sortant d'un conflit armé

Le trafic d'armes à feu en provenance de régions sortant d'un conflit, en particulier des Balkans occidentaux, est un problème bien attesté depuis des décennies. Depuis les conflits violents des années 1990, les Balkans occidentaux sont l'une des principales régions d'origine des pistolets, fusils d'assaut et explosifs à usage militaire sont introduits dans l'UE. Les suites de ces conflits continuent d'alimenter le trafic illicite d'armes, puisque de nombreuses armes issues des stocks accumulés durant la Guerre froide circulent toujours.

Ces armes à feu sont typiquement introduites en contrebande dans l'UE par la voie terrestre et souvent dissimulées dans des véhicules pour éviter qu'elles ne soient repérées. Le trafic obéit aux principes de base de l'offre et de la demande. Les groupes

de criminalité organisée exploitent les stocks pour satisfaire la demande européenne d'armes illicites.

Selon le *Flemish Peace Institute* et son projet TARGET financé par l'UE, les Balkans occidentaux restent un point central du trafic d'armes liées à des conflits. L'instabilité politique et les conflits armés du début des années 1990 ont fait tomber de grandes quantités d'armes à feu à usage militaire entre les mains de civils, venant encore exacerber le problème du trafic illicite d'armes en Europe. Ce problème persistant souligne l'importance de la coopération entre États membres dans le cadre de la lutte contre le trafic d'armes à feu et d'explosifs en provenance de régions sortant d'un conflit⁴.

Transformation d'armes à feu

La réactivation d'armes à feu neutralisées et la transformation de pistolets à gaz et pistolets d'alarme⁵ constituent une menace à laquelle il reste urgent de répondre. La directive européenne a échoué à prévenir la transformation de pistolets à blanc⁶.

La Suède, qui est confrontée à un phénomène important de violences liées aux armes à feu, a depuis longtemps alerté sur le problème des armes à feu transformées. Selon une étude menée par la police suédoise en 2021, environ 36% des pistolets saisis dans des environnements criminels dans l'aire urbaine de Stockholm en 2020 étaient des armes d'alarme ou de signalisation transformées, et au moins 18% des fusillades dans la zone ont été commises à l'aide d'armes transformées. Depuis 2020, en Suède, au moins onze meurtres ont été commis au moyen d'armes d'alarme et de signalisation transformées. En outre, 50 armes à feu transformées peuvent être reliées à des tentatives ou des projets d'homicide. Entre 2021 et 2023, en Suède, un total de 444 armes d'alarmes et de signalisation transformées ont été saisies et présentées pour examen technique.

Les armes sont souvent introduites dans l'UE en contrebande à travers différents canaux illicites, en particulier *via* la voie terrestre ou le fret postal.

Avant l'amendement de 2017 de la directive européenne sur les armes à feu, les armes à blanc pouvant être achetées en toute légalité dans de nombreux États membres sans obligation d'être enregistrées. La directive a été amendée pour répondre au problème des transformations d'armes à blanc en armes tirant des munitions réelles. Certains États membres ont tardé à transposer la directive.

⁴ Duquet & Vanden Auweele, Targeting gun violence & gun trafficking in Europe, Flemish Peace Institute, 2021

⁵ Les pistolets à gaz et pistolets d'alarme sont des armes principalement destinées à émettre un bruit fort ou un signal d'alarme et sont souvent utilisés à des fins d'autodéfense ou de signalisation. Ils sont couramment utilisés à des fins de protection personnelle et, dans certaines situations, pour simuler le bruit de tirs sans tirer de projectiles. Ces pistolets peuvent ressembler à des armes à feu en apparence mais ne sont typiquement pas capables de tirer de munitions réelles. Ils émettent au lieu de cela du gaz comme du CO₂ pour produire un bruit fort lorsque la détente est pressée

⁶ Directive européenne sur les armes à feu (directive 91/477/CEE). L'amendement de 2017 (Directive (UE) 2017/853) visait à renforcer les réglementations sur ces armes, notamment en mettant en place des contrôles plus strictes sur les armes à feu neutralisées et les pistolets à blanc, mais le risque de transformation n'a pas encore été entièrement neutralisé



©Tullverket - douane suédoise



SUÈDE – SAISIE DE GLOCKS FABRIQUÉS PAR DES IMPRIMANTES 3D ET PAR USINAGE CNC

Les douanes suédoises ont détecté deux envois en provenance de Chine contenant 20 canons et 20 glissières pour des armes de poing Glock faussement déclarés comme « corps d'injecteur diesel mécanique » et « auge en acier inoxydable ». Des analyses ont montré que les pièces d'armes avaient été fabriquées par usinage CNC*. Un pistolet complet composé d'une carcasse Glock authentique et d'un canon et d'une glissière fabriqués par usinage CNC a fait l'objet d'essais de tir et s'est révélé entièrement fonctionnel.

Les suspects avaient acheté les composants en exploitant les différences de législation sur les armes à feu entre les États membres et s'étaient procuré les pièces qui leur manquaient auprès d'entreprises d'usinage situées en Chine. Ces pièces étaient envoyées par fret et déclarées comme « boîtiers en acier inoxydable », « pièces automobiles », « modèles en plastique et en métal », « lingots d'acier et de fer » ou « boulons pour machines agricoles ». Parallèlement, les suspects avaient effectué plusieurs achats auprès d'un important revendeur de pièces d'armes établi aux États-Unis mais présent en Europe à la fois physiquement et au travers d'un site de vente en ligne. Les suspects faisaient également venir d'Italie de nombreuses carcasses de pistolets semblables à celles fabriquées par la société Glock qu'ils commandaient auprès d'une entreprise fournissant des services « d'imprimerie 3D et d'usinage CNC de qualité sur demande ». L'enquête des autorités douanières suédoises a été conclue en mars 2023. Le suspect principal a été condamné à 5 ans de prison pour plusieurs chefs d'accusation liés au trafic d'armes à feu.

*Les produits fabriqués par usinage CNC sont des produits ou des composants fabriqués au moyen de machines CNC ou machines à commande numérique. Ces machines sont des instruments contrôlés par ordinateur et utilisées pour couper, confectionner ou fabriquer des pièces à partir de matériaux comme le métal, le plastique, le bois ou des composites selon des informations codées préprogrammées.

FINLANDE – FRONTIÈRE ORIENTALE EXTÉRIÈRE AVEC LA FÉDÉRATION RUSSE

Historiquement, on dénombre moins de saisies d'armes à feu à la frontière finno-russe qu'aux frontières externes des autres États membres. Cette tendance s'est accentuée avec les restrictions de circulation liées au COVID-19 et ne s'est pas inversée après l'invasion à grande échelle de l'Ukraine par la Russie.

Suite à ces événements, la Finlande a imposé des mesures strictes, notamment en fermant sa frontière avec la Russie pour interdire l'entrée aux citoyens russes et suspendre la majeure partie du trafic de fret. La contrebande transfrontalière a de ce fait fortement diminué. La majorité des saisies d'armes à feu en Finlande concerne aujourd'hui les armes acheminées par fret postal et express.

Avant la fermeture de la frontière, les citoyens russes utilisaient fréquemment les services postaux finlandais pour recevoir des colis, mais cette pratique a été rendue impossible par les restrictions actuelles. Ce cas est une illustration de l'évolution des itinéraires des trafics en fonction du contexte sécuritaire international et des inflexions des politiques nationales.



Dans son plan d'action en matière de la lutte contre le trafic d'armes à feu de 2020, la Commission européenne a indiqué que les armes à feu transformées représentaient la menace liée à des armes à feu qui augmente le plus rapidement dans l'UE.

De plus, le *Small Arms Survey*, institut basé en Suisse, a publié en 2018 une étude sur les armes à feu transformées⁷. Selon cette étude, les deux principaux types d'armes aisément convertibles dans l'UE sont les armes neutralisées d'origine slovaque et les pistolets d'alarme de fabrication turque. Le problème des armes à feu neutralisées mais facilement réactivables était censé être résolu à la source par la révision en 2017 de la directive européenne sur les armes à feu introduisant des normes techniques pour la neutralisation. ■

⁷ Quand le légal devient létal. Les armes à feu converties en Europe. Small Arms Survey 2018

Le problème de l'accessibilité des armes à feu dans les régions sortant d'un conflit laisse craindre que l'Ukraine ne devienne, le moment venu et pour les décennies à venir, un nouveau foyer d'approvisionnement en armes à feu au sein de l'UE. Tant que la guerre dure, il est raisonnable de supposer que la plupart des armes à feu resteront en Ukraine. Cette importante source d'armes à feu peu voire pas contrôlée engendrera probablement d'importants stocks échappant au contrôle des autorités gouvernementales. Il est également raisonnable d'anticiper des modes opératoires similaires à ceux utilisés dans les Balkans occidentaux pour introduire des armes à feu dans l'UE en contrebande.

La directive européenne sur les armes à feu n'a pas rempli ses objectifs et doit être révisée pour assurer une législation uniforme dans tous les États membres et mettre un terme à la transformation et à la réactivation des armes à blanc et des armes neutralisées.

De plus, pour répondre aux inquiétudes croissantes concernant le trafic d'armes à feu et à la nécessité d'une législation uniforme dans les États membres, le Conseil a adopté le règlement 2025/41 du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2024 relatif aux mesures concernant l'importation, l'exportation et le transit des armes à feu, des parties essentielles et des munitions. Ce nouveau règlement introduit des procédures uniformes et dématérialisées dans toute l'UE pour améliorer la traçabilité des armes à feu à usage civil, renforcer la coopération entre les autorités nationales et veiller à ce que les armes à feu exportées depuis l'UE ne sont pas détournées vers des marchés illicites.

Le nombre d'armes à feu de fabrication artisanale utilisant des pièces obtenues en exploitant les différences dans les législations relatives aux armes à feu et combinées avec des composants fabriqués de manière industrielle comme les canons fabriqués par machine CNC, continuera probablement d'augmenter. Le volume de colis acheminés par fret express à l'échelle mondiale crée d'importants défis pour les autorités douanières.



©AdobeStock

Criminalité environnementale

La criminalité environnementale désigne les activités illégales qui nuisent aux écosystèmes et épuisent les ressources naturelles, par exemple l'exploitation illégale des forêts, le trafic des espèces sauvages, la pollution et le rejet de déchets dangereux.

Ces actions ne portent pas seulement atteinte à l'environnement, mais elles menacent également la santé humaine et entravent le développement économique. La criminalité environnementale représente aujourd'hui la quatrième activité criminelle au monde. Elle augmente de 5 à 7% par an et engendre des pertes annuelles estimées entre 80 et 230 milliards d'euros à l'échelle mondiale¹.

La criminalité environnementale se manifeste par exemple à travers le **trafic illégal de déchets**, et notamment le transfert illégal de déchets dangereux vers des pays où la réglementation est moins stricte. Cette forme de criminalité environnementale d'une importance significative engendre une forte pollution et d'importants risques de santé pour les populations locales, ainsi que la perte de matériaux recyclables précieux comme le cuivre, l'or et le platine issus de déchets électroniques.

La lutte contre le trafic illégal de déchets est essentielle pour prévenir la contamination environnementale et assurer une gestion convenable des déchets. Les organisations criminelles exploitent souvent les failles dans la réglementation et les différences dans la sévérité des normes environnementales selon les pays. Conséquence : rejet illégal ou élimination inappropriée des déchets, ou encore incendies. Dans l'UE, recycler les déchets est par exemple plus coûteux que les expédier vers des pays où la réglementation est plus souple.

Les autorités douanières jouent un rôle crucial dans la lutte contre le trafic illégal de déchets en effectuant un suivi des envois, en inspectant les cargaisons et en assurant le respect des réglementations nationales et internationales comme la convention de Bâle². Grâce aux technologies de contrôle et aux analyses de risques, les autorités douanières détectent les envois suspects et préviennent les mouvements de déchets illégaux. Souvent, les trafiquants tentent de contourner les lois en falsifiant des documents, ce qui rend l'expertise des agents des douanes indispensable.

La nécessité de se saisir de ce problème est soulignée par le nouveau règlement européen 2024/1157 relatif au transfert de déchets, qui renforce le contrôle des transferts de déchets et améliore la coopération entre États membres en matière de lutte contre les activités illicites.

Parallèlement, **le trafic d'espèces protégées et sauvages** reste une vive préoccupation. L'UE est particulièrement touchée par le commerce illégal d'espèces sauvages, c'est-à-dire le trafic transfrontalier d'animaux, de plantes et de produits obtenus à partir de ces derniers. Non seulement ce type de criminalité environnementale menace la biodiversité, mais il compromet également les efforts de conservation déployés à l'échelle mondiale. Le rôle des autorités douanières de l'UE dans la détection et l'interception de tels envois va croissant. Elles participent à la lutte contre le trafic d'espèces sauvages en s'appuyant sur des technologies avancées et sur la coopération internationale. Cependant, malgré ces efforts, l'échelle et la rentabilité du commerce illégal d'espèces sauvages menacées sont telles qu'elles représentent encore un défi pour les services répressifs.

Le trafic de déchets et la criminalité liée aux espèces sauvages soulignent l'un comme l'autre le rôle central des autorités douanières de l'UE dans la protection de l'environnement. Face aux méthodes toujours plus sophistiquées des criminels et à la nature évolutive de la criminalité environnementale, les autorités douanières doivent continuer d'adapter et de renforcer leurs efforts pour protéger à la fois les écosystèmes et le droit international.

Trafic de déchets

Tendances selon la nature des biens

L'analyse des réponses des États membres au questionnaire d'évaluation de la menace douanière a montré que les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), les déchets plastiques et les composants des véhicules constituent la majorité des saisies effectuées dans le cadre du trafic de déchets. L'accent est donc mis sur ces types de biens.

DEEE



L'élimination illégale des DEEE est un phénomène qui prend de l'ampleur. En effet, l'élimination appropriée de ce type de déchets est complexe et coûteuse. Certains équipements électriques et électroniques sont classés comme « déchets dangereux » (par exemple les équipements contenant des condensateurs).

¹ https://environment.ec.europa.eu/law-and-governance/environmental-compliance-assurance/environmental-crime-directive_en?prefLang=fr

² La convention de Bâle est un traité international visant à réduire le mouvement transfrontalier de déchets dangereux, et en particulier à prévenir l'exportation de déchets dangereux depuis des pays développés vers des pays en développement. Elle a été adoptée le 22 mars 1989 à Bâle (Suisse) et est entrée en vigueur en 1992

Le coût moyen de l'élimination des DEEE est estimé entre 0,30 et 1 euro par kilogramme en Europe³ (selon la nature du DEEE), contre moins de 0,10 euro en Afrique.

Le coût estimé en Afrique reflète une gestion moins règlementée. Une grande partie des équipements finit dans des décharges à ciel ouvert. Cependant, le coût humain et environnemental de cette méthode d'élimination est nettement plus élevé, en raison du trop faible taux de recyclage et des graves risques de santé touchant les travailleurs locaux.

La criminalité organisée s'intéresse fortement à ce type de trafic en raison du bas coût de l'élimination et de la possibilité de revendre les métaux collectés (y compris les métaux précieux) sur le marché noir pour financer ses activités.



©AdobeStock



SAISIE DE DEEE À DESTINATION DE SINGAPOUR DANS LE CADRE DE L'OPÉRATION DOUANIÈRE CONJOINTE (ODC) DEMETER VIII

L'ODC DEMETER VIII est une importante initiative lancée par l'OMD visant à lutter contre le commerce illégal des déchets dangereux, des substances appauvrissant la couche d'ozone (SAO) et des substances contribuant au réchauffement climatique.

Durant l'ODC DEMETER VIII en octobre 2022, une déclaration en douane pour l'export de 129 440 kilogrammes (poids net, distribué sur cinq conteneurs) de « débris de matériels ou matériels hors d'usage » (code du S.H. 85480090) à destination de Singapour a été présentée au bureau de douane de Gênes. Une inspection a révélé la présence de vieux serveurs et autres matériels informatiques hors d'usage. Or, selon la déclaration, le destinataire à Singapour était uniquement autorisé à recevoir des déchets métalliques et provenant de véhicules. Un échange par courriel avec les autorités singapouriennes a confirmé que le destinataire n'était pas autorisé à recevoir des DEEE car il ne possédait pas d'autorisation pour exploiter une installation d'élimination de DEEE ni d'approbation préalable de l'importateur local.

La juridiction compétente a été informée de l'affaire et l'envoi a été saisi.

DÉCHETS PLASTIQUES

Le volume de déchets plastiques a fortement augmenté à l'échelle mondiale au cours des trois dernières décennies. Le marché des déchets plastiques est complexe. Tant que l'application de la nouvelle réglementation visant à réduire la consommation de plastique ne sera pas aboutie, les déchets plastiques continueront de représenter un problème environnemental majeur et les autorités douanières ne doivent pas relâcher leur vigilance.



EXEMPLE : SAISIE DE DÉCHETS PLASTIQUES À DESTINATION DES ÉMIRATS ARABES UNIS

En juillet 2024, une entreprise a déclaré auprès du bureau de douane d'Anvers l'exportation depuis la France vers les Émirats arabes unis de 39 980 kg (poids brut) de marchandise identifiée par le code 39159070 du S.H. Une inspection a révélé que la marchandise en question était de la mousse PU issue de matelas usagés, considérée comme déchet. Or, il est interdit d'exporter des déchets vers les Émirats arabes unis. Les deux conteneurs ont été retournés à l'expéditeur sous la supervision de l'inspection de l'environnement belge. Un rapport officiel a été rédigé.



©AdobeStock

³ <https://www.econsorzio.com/riciclaggio-raee.html>

VÉHICULES ET COMPOSANTS

Ce phénomène est similaire à celui des DEEE et concerne principalement l'exportation vers des pays africains.

Tendances par itinéraire et vecteur d'acheminement

Les principales destinations sont l'Afrique de l'Ouest et du Nord, ainsi que l'Asie du Sud-Est. Les résultats des actions conjointes comme l'opération DEMETER menée par l'OMD montrent que les déchets sont principalement acheminés par voies maritime et terrestre. Concernant les itinéraires empruntés, les données issues de cette opération montrent que les marchandises saisies provenaient d'Europe pour la plupart d'entre elles et avaient pour destination l'Europe, l'Asie et l'Afrique. Plus spécifiquement, la majorité des SAO et des hydrofluorocarbones ont été saisis en Gambie et en Bulgarie, même si la saisie la plus importante a été réalisée en Italie. La majorité des déchets plastiques était à destination de l'Europe, tandis que les déchets métalliques étaient à destination de l'Asie et les véhicules hors d'usage et les machines à destination de l'Afrique.

Modus operandi

Les données sur les méthodes de dissimulation montrent en moyenne une coïncidence entre les codes du S.H. déclarés et observés, avec quelques exceptions.

Pour toutes les classes de déchets, le déroulement du trafic suit généralement les étapes clés suivantes :

1. Falsification de documents : les trafiquants de déchets font souvent passer des déchets dangereux ou non conformes pour des matières non dangereuses en falsifiant les documents de transport, en étiquetant incorrectement le contenu ou en déclarant des quantités moindres ou le mauvais type de déchets. Ces tactiques leur permettent de passer les douanes et autres contrôles réglementaires sans être détectés.

2. Exploitation des failles dans la réglementation : les trafiquants ciblent les pays où le droit de l'environnement est moins contraignant ou moins strictement appliqué. Les déchets sont fréquemment expédiés vers des pays en développement où leur rejet ou leur élimination illégaux sont moins coûteux, ce qui pose d'importants risques environnementaux et sanitaires pour les populations locales.

3. Fausses déclarations de déchets comme étant destinés à être recyclés ou réemployés : les déchets peuvent être faussement déclarés comme matériaux recyclables ou comme matières premières destinées à être réemployées. Lorsque les déchets arrivent à destination, ils sont souvent rejetés ou brûlés sur des sites illégaux sans traitement ni élimination appropriés, engendrant une pollution sévère.

4. Envois dissimulés : les trafiquants mélangent parfois des déchets illégaux à des envois légaux de marchandises ou les dissimulent dans des cargaisons légales. Cela rend la détection et la saisie des déchets plus difficiles pour les autorités douanières durant leurs inspections.

5. Trafic transfrontalier : certains trafiquants contournent totalement les autorités douanières en faisant passer les déchets en contrebande à travers les frontières par des itinéraires non surveillés, au moyen de petits véhicules, camions ou navires, pour éviter d'être détectés. Cette méthode est souvent appliquée aux déchets dangereux ou hautement toxiques.



©Agenzia Dogane - italian customs



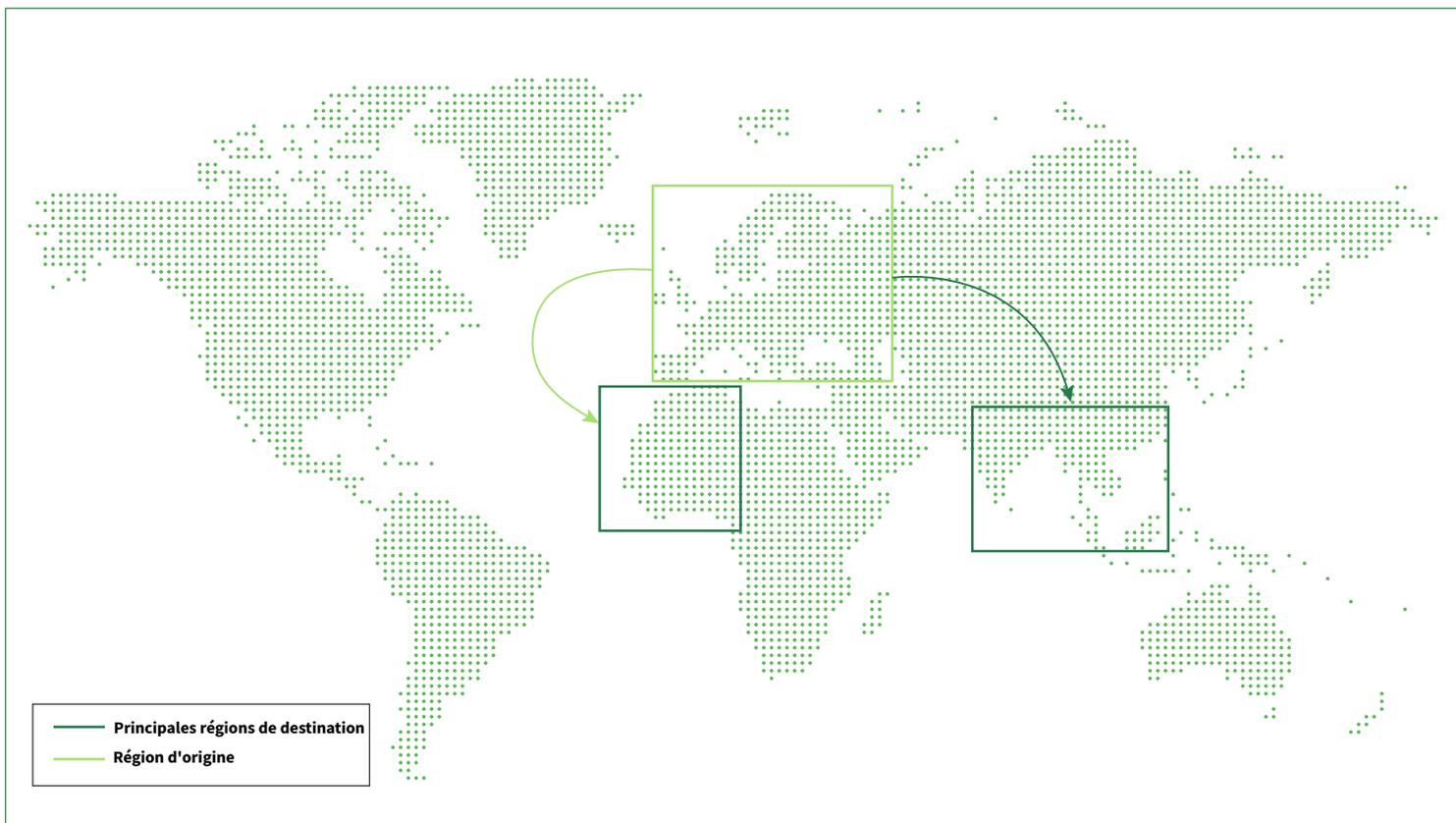
EXEMPLE :

SAISIE DE DEEE ET DE PNEUMATIQUES USAGÉS À DESTINATION DU SÉNÉGAL

En novembre 2022, une entreprise d'import-export a déclaré auprès du bureau de douane de Malpensa l'export vers le Sénégal de 18 000 kg (poids brut) de marchandises sous différents codes du S.H. :

- réfrigérateurs usagés, code du S.H. 84182900;
- récepteurs de télévision, code du S.H. 85285291;
- bicyclettes, code du S.H. 87120030;
- poêles, code du S.H. 73211190;
- meubles, code du S.H. 94036090;
- pneumatiques usagés, code du S.H. 40122000.

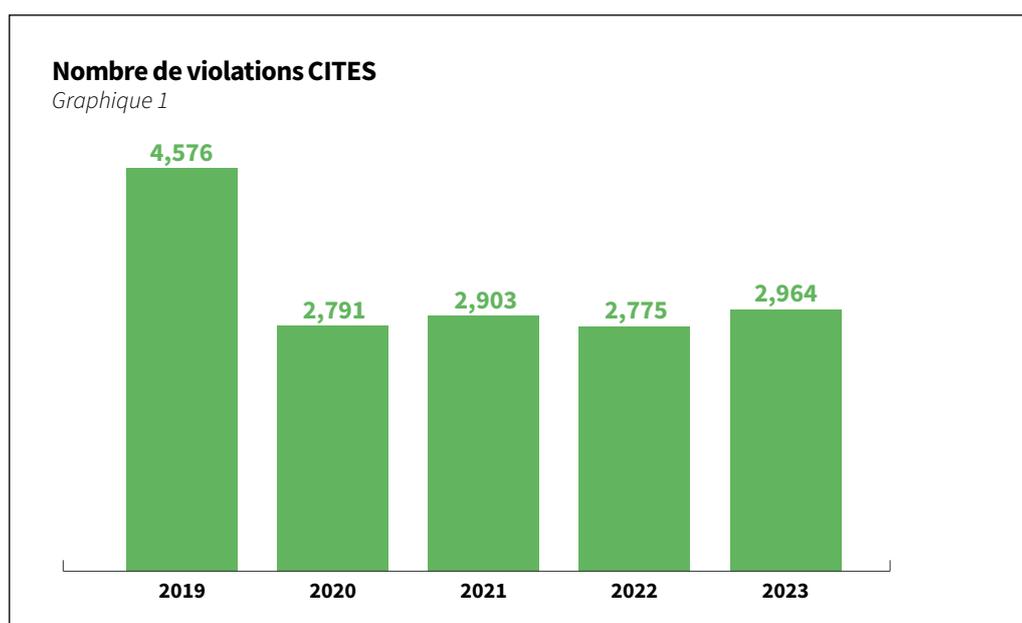
En raison de la méthode d'emballage et de stockage des réfrigérateurs et des pneumatiques, ces derniers étaient considérés comme des déchets. La juridiction compétente a été notifiée et une partie de l'envoi (16 480 kg de pneumatiques et de réfrigérateurs) a été saisie.



Trafic d'espèces sauvages et protégées

Les autorités douanières jouent un rôle crucial dans l'application de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES). Elles surveillent et inspectent les envois aux frontières pour s'assurer que le commerce d'espèces sauvages respecte la CITES. Cela implique de vérifier les documents requis en vertu de

la Convention, comme les permis et les certificats, et d'intercepter les envois illégaux d'espèces menacées d'extinction et de produits obtenus à partir de ces animaux. Les autorités douanières collaborent étroitement avec d'autres autorités nationales et internationales, notamment avec les services répressifs environnementaux, pour veiller à ce que les espèces et les articles protégés par la CITES, comme l'ivoire, les reptiles ou les plantes exotiques, ne font pas l'objet de trafic transfrontalier. ■



Source: Rapport 2023 sur la performance de l'Union douanière



TRAFIC D'ANGUILLES D'EUROPE

Le trafic d'anguilles d'Europe et en particulier d'alevins d'anguilles, ou civelles, est un exemple emblématique. Il exerce un fort pouvoir d'attraction sur les organisations criminelles en raison de sa nature lucrative et du risque bas qu'il présente relativement aux autres types de trafic illégaux. La civelle est classée comme « espèce en danger critique d'extinction » par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), et son commerce est hautement et strictement encadré par la CITES. Cependant, ces anguilles font l'objet d'une forte demande en Asie, et en particulier en Chine et au Japon, où elles sont considérées comme un mets délicat, ce qui a fait grimper leur prix sur le marché noir.

Les réseaux criminels tirent parti de cette forte demande en exportant des anguilles en contrebande depuis l'Europe, souvent à travers des itinéraires complexes et difficiles à détecter pour les autorités. Ces opérations sont attractives car malgré le statut d'espèce en danger de l'anguille, les peines légales s'appliquant au trafic d'espèces sauvages sont souvent moins sévères que celles s'appliquant au trafic de stupéfiants ou à la traite des êtres humains. Le risque est donc relativement bas pour un profit élevé. Le trafic implique de dissimuler les anguilles dans des conteneurs remplis d'eau et de les déclarer faussement comme d'autres produits, ce qui ajoute un niveau de complexité et demande plus d'efforts de la part des autorités douanières et des organismes de gestion de la faune et de la flore sauvages.

Au sein de l'UE, ce trafic concerne principalement la France, le Portugal et l'Espagne.



©douane française



©AdobeStock

La criminalité environnementale devient un problème de plus en plus sérieux pour les autorités douanières de l'UE. L'enjeu va bien au-delà des préoccupations connues concernant le trafic de déchets et les violations de la CITES.

De nouvelles activités illégales font de surcroît leur apparition et représentent des menaces significatives. On citera le trafic illégal de réfrigérants comme les hydrofluorocarbones (HFC) ou les substances appauvrissant la couche d'ozone, qui font l'objet du règlement UE 573/2024. Ce trafic pose des risques environnementaux et montre également que les pouvoirs de coercition sont insuffisamment prévus par la réglementation.

De plus, les autorités douanières de l'UE font face à de nouveaux défis liés à l'introduction du Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF). Destiné à lutter contre les fuites de carbone, le MACF soumet les produits importés à une tarification relative à leur empreinte carbone. L'objectif est de s'assurer que les politiques climatiques de l'UE ne sont pas contournées par des sociétés délocalisant vers des territoires où les normes environnementales sont moins contraignantes. À mesure que le mécanisme évoluera, les autorités douanières devront faire face aux éventuelles stratégies d'évitement comme la falsification des données d'émissions de carbone ou la certification erronée de produits. Cela met en lumière l'importance croissante des autorités douanières dans la lutte contre la criminalité environnementale et dans l'application de la réglementation européenne en matière d'environnement et de climat.

Traduction française : centre de traduction des ministères économiques et financiers

Le document a été coordonné par la France et les thèmes ont été dirigés par



AVIS D'ÉDITION

Cette publication a été réalisée par le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne (SGC) et est destiné à des fins d'information uniquement. Ni les institutions de l'Union européenne ni les États membres n'assument toute responsabilité quant à son contenu. Pour de plus amples informations sur le Conseil européen et le Conseil de l'Union européenne, veuillez contacter le service d'information du secrétariat :

www.consilium.europa.eu/e/contact/

Ni le Conseil de l'Union européenne ni aucune personne agissant au nom du Conseil ne peuvent être tenus pour responsables de l'utilisation qui pourrait être faite des informations contenues dans cette publication.

Bien que nous fassions tous les efforts pour nous assurer que les liens dans cette publication sont exacts et à jour, le SGC ne peut pas prendre la responsabilité des liens qui ne fonctionnent pas correctement.

Imprimer : ISBN 978-92-850-0546-7 doi: 10.2860/0722391 QC-01-25-009-FR-C

Pdf : ISBN 978-92-850-0545-0 doi: 10.2860/2287358 QC-01-25-009-FR-N

La réutilisation est autorisée moyennant mention de la source. La politique de réutilisation du Conseil est mise en œuvre par la décision (UE) 2017/1842 du Conseil du 9 octobre 2017 relative à la politique du Conseil en matière de données ouvertes et la réutilisation des documents du Conseil (JO L 262 du 12.10.2017, p. 1).

Visitez notre site web : www.consilium.europa.eu

© Union européenne, 2025

Pour toute utilisation ou reproduction d'éléments qui ne sont pas la propriété de l'Union européenne, une autorisation peut être nécessaire à rechercher directement auprès des titulaires de droits respectifs.

Couverture : © AdobeStock

