

kb+ Exporte nach Russland

Das erste Opfer ist immer der seriöse Händler

09.08.2024 · Von RA Andreas Glotz, Geschäftsführer Deutsche Gesellschaft für Geldwäscheprävention (DGGWP); BA Tetiana Yurkiv, DGGWP · 8 min Lesedauer · 

Wer es sich in Russland leisten kann, kauft teure Premium-SUVs aus Deutschland. Dubiose Zwischenhändler sorgen dafür, dass die Autos trotz EU-Sanktionen einen Weg dorthin finden. Deutsche Händler sollten aufpassen, hier nicht in eine Falle zu tappen.



BMW



BMW X4

Год выпуска: 2020, Германия
Дизель, полный привод
Цена в России:
5 154 000 рублей

[ЗАКАЗАТЬ](#)



BMW X3

Год выпуска: 2020, Германия
Дизель, полный привод
Цена в России:
4 388 000 рублей

[ЗАКАЗАТЬ](#)



BMW X5

Год выпуска: 2020, Германия
Дизель, полный привод
Цена в России:
6 716 000 рублей

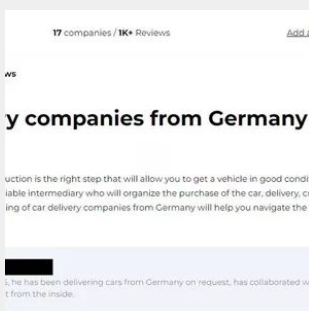
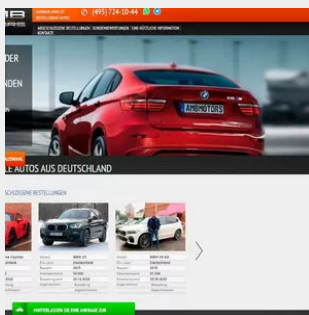
[ЗАКАЗАТЬ](#)

BMW-X-Modelle aus Deutschland in russischen Fahrzeuganzeigen: Die Fotos stammen aus den Showrooms deutscher Händler. Die wissen bestimmt nicht, dass ihre Fahrzeuge in einem Land mit Export-Sanktion angeboten werden. (Bild: auto-na-zakaz.ru)

Wer es sich in Russland leisten kann, möchte nicht auf Luxusgüter verzichten. Auch nicht auf Premiumfahrzeuge deutscher Hersteller. Und so hat sich ganz offensichtlich ein Geschäftszweig entwickelt, der – trotz EU-Sanktionen gegen Russland – floriert: Auf russischen Websites werden Fahrzeuge angeboten, an denen noch die Nummernschildverstärker deutscher Händler zu sehen sind, und es gibt Anleitungen, wie man dieses (oder ein vergleichbares) Fahrzeug in Moskau in Empfang nehmen kann.

Es sind jedoch nicht die deutschen Händler, die an Exportverboten vorbeimanövrieren. Vielmehr fallen sie auf unseriöse Auf- und Wiederverkäufer oder Vermittler herein. Sie machen sich zunutze, dass die Behördenzuständigkeiten schwierig zu durchschauen sind und es teilweise unterschiedliche gesetzliche Vorschriften gibt. Der seriöse deutsche (Vertrags-)Händler ist das Opfer. Während die Kriminellen enormen Profit aus solchen Geschäften ziehen, muss der Händler mit empfindlichen Bußgeldern von bis zu 500.000 Euro rechnen.

BILDERGALERIE



So kommen deutsche SUV „schlüsselfertig“ nach Russland

Auf russischen Internetseiten finden sich neue und gebrauchte Fahrzeuge zuhauf. Meistens handelt es sich um höherwertige Marken; besonders beliebt scheinen hochmotorisierte SUV

zu sein. Zu sehen sind Angebote mit deutscher Preisangabe. Die Fotos stammen aus den Showrooms deutscher Händler, und es gibt detaillierte Fahrzeug- und Ausstattungsbeschreibungen. Bei Neufahrzeugen oder sehr jungen Gebrauchtwagen werden regelmäßig Preisauflschläge von 100 bis 150 Prozent auf die deutschen Händlerpreise verlangt.

Das „verbotene“ Geschäft ist lukrativ für die kriminellen Vermittler. Bei jungen hochwertigen Gebrauchtfahrzeugen mit niedriger Laufleistung dient als „Orientierungspunkt“ für den russischen Käufer häufig der deutsche Angebotspreis des Händlers. Der tatsächliche Verkaufspreis in Russland inklusive Transportkosten und Zollgebühren lässt sich oft nicht klar ermitteln. Es gibt aber Anhaltspunkte dafür, dass die „Vermittlungsprovision“ zwischen 50 und 75 Prozent des Fahrzeugpreises liegt. Die Angebote an russische Kunden lauten generell auf „schlüsselfertige“ Lieferung. Das bedeutet: Der zahlungskräftige Käufer wählt nur das gewünschte Modell aus, zahlt und wartet auf die Auslieferung. Der Transportfahrer erhält ein Honorar von 300 bis 400 Euro nebst Spesen; die Zollgebühren werden mit etwa 2.000 Euro angegeben.

In entsprechenden russischen Foren finden sich detaillierte Handlungsanweisungen, wie der Zwischenhändler am besten Händler und Zoll austrickst. Dazu zählt, wie er sich dem deutschen Händler präsentieren sollte, welche Hintergründe er darstellen soll und was der Fahrer bei der Abholung des Fahrzeugs auf keinen Fall erwähnen darf. Alles zielt darauf ab, das Exportverbot nach Russland zu verschleiern.

DAS SIND INDIZIEN FÜR EINE SANKTIONSUMGEHUNG

Die folgenden Indizien geben Händlern einen Anhaltspunkt, dass Export-Sanktionen nach Russland umgangen werden sollen. Diese Indizien sind vergleichbar mit denen beim Geldwäscherecht. Die deutsche Financial Intelligence Unit (FIU) hat ein Typologiepapier zur Sanktionsumgehung durch den Kfz-Handel herausgegeben. Dort registrierte Geldwäschebeauftragte können es herunterladen; allerdings ist es nur bedingt hilfreich.

Indizien können sein:

- Ist die „Legende“ eines angeblichen Wiederverkäufers stimmig? Zum Beispiel: Der Wiederverkäufer behauptet, das Fahrzeug nach Polen exportieren zu

wollen. Das Transportfahrzeug hat aber belarussische Kennzeichen oder taucht dann bei einer baltischen Zollstelle auf.

- Sind die Angaben des Wiederverkäufers widersprüchlich?
- Gab es eine Preisverhandlung, oder hat der Wiederverkäufer den Angebotspreis anstandslos akzeptiert?
- Oder bietet der Aufkäufer sogar einen Aufpreis an? Zum Beispiel: Das Fahrzeug wurde für 98.000 Euro angeboten, der Kaufinteressent bot aber von vornherein einen Kaufpreis von 105.000 Euro an. Das könnte ein Hinweis auf eine Auftragsbestellung sein.
- Stimmen die Angaben des Käufers mit später vorgelegten Exportdokumenten überein?
- Handelt es sich um einen professionellen Weiterverkäufer mit eigenen Geschäftsräumen, Internetauftritt etc? Oder lässt bereits ein einfacher Blick in Google Street View daran zweifeln? Zum Beispiel: Seltsam ist, wenn ein Friseur

aus einem Anrainerstaat mehrere Luxusfahrzeuge kauft. Das lässt eine Strohmantätigkeit vermuten.

- Welche Handelsdokumente oder Verbringungsnachweise werden vorgelegt?
- Gibt es die Anschriften wirklich? Sind sie nachprüfbar?
- Kann ein guter Online-Übersetzungsdienst (z. B. DeepL) weiterhelfen, wenn dort die Dokumente eingelesen werden?
- Sind Abgleiche in Datenbanken erfolgt? Zum Beispiel: Eine Person, die auf Sanktionslisten geführt wird, hat Fahrzeugersatzteile und Accessoires gekauft; mit Lieferung an eine zypriotische Adresse.
- Sind Kaufvertragspartner und Zahler identisch?
- Ergeben sich Abweichungen, möglicherweise bei Teil- oder Anzahlungen?
- Wie plausibel werden solche Abweichungen erklärt? Zum Beispiel: Der Käufer leistet eine Anzahlung, die Restzahlung erfolgt von einem Dritten über ein ausländisches Institut oder über einen Zahlungsverkehrsdienstleister; dieser

Dritte lässt sich allerdings nicht oder nur schwer ermitteln. Die Umsatzsteuerkaution soll auf ein abweichendes Konto geleistet werden.

- Welche Angaben macht der Fahrer beziehungsweise der Transporteur?
- Sind die Angaben des Fahrers/Transporteurs deckungsgleich mit den Angaben des Käufers?
- Tritt der Fahrer als Bote auf, muss er ohnehin geldwäscherechtlich identifiziert werden.
- Um zumindest nachgelagert Ermittlungen zu ermöglichen, kann es sinnvoll sein, neben der Ausweiskopie des Fahrers auch das Nummernschild des transportierenden Fahrzeugs fotografisch zu dokumentieren.

Professionelle kriminelle Energie wird für einen Autohändler immer schwer aufzudecken sein. Aber dem Wildwuchs krimineller Zwischenhändler kann der Handel begegnen, indem er die Angaben des Käufers gründlich prüft und nicht nur nach der Provision schießt. Diese gründlichen Prüfungen sollten auf jeden Fall vor Abschluss des Kaufvertrags durchgeführt werden. Es gibt viele seriöse Händler aus Polen, Belarus oder den baltischen Staaten; durch die Vorabprüfung wird ihnen nicht unterstellt, krumme Geschäfte treiben zu wollen. Allerdings zeigt eine Vielzahl von Fällen, dass sich schwarze Schafe immer wieder unter in Russland geborenen Deutschen finden.

Natürlich dient die Prüfung der Angaben auch dem Eigenschutz des deutschen Händlers – schließlich verhängen die deutschen Behörden in solchen Fällen empfindliche Bußgelder. Ein Händler ist gut beraten, ähnlich den Vorgaben des Geldwäschegesetzes zu agieren und auf sein Bauchgefühl zu vertrauen.

Die Sanktionsinhalte sind nicht einheitlich

Besonders heikel und daher Einfallschneise für kriminelle Machenschaften sind die unterschiedlichen Sanktionsregelwerke. Die für Russland selbst sind eindeutig und klar; aber diejenigen für Exporte nach Belarus weichen stark davon ab. Während die Russland-

Embargo-VO (EU) 833/2014 den Export von Fahrzeugen und Ersatzteilen generell verbietet, legt die Belarus-VO (EG) 765/2006 den Schwerpunkt darauf, den Handel mit sanktionierten Personen oder Unternehmen zu unterbinden. Wieder andere Regelungen gelten für mit Russland „befreundete“ Länder wie Kirgisien oder Aserbeidschan.

Die vielen Händlern bekannte Wertgrenze von 50.000 Euro ist weggefallen. Aufgrund von Art. 3k i.V.m. Anhang XXIII der Russland-Embargo-VO (EU) 833/2014 gilt eine Hubraumbegrenzung von > 1.900 cm³ bei Verbrennerfahrzeugen und generell bei Elektrofahrzeugen. Es wird nicht zwischen Gebraucht- und Neufahrzeugen unterschieden.

Das Ziel der EU, den Handel mit Russland unmöglich zu machen beziehungsweise massiv zu erschweren, hat einen blühenden Schwarzmarkt über unseriöse Zwischenhändler hervorgebracht. Die Krux liegt aber darin, dass die Sanktionen nur bei einem direkten Export nach Russland anwendbar sind. Sie gelten ausdrücklich nicht, wenn das Fahrzeug in einen Anrainerstaat wie Belarus oder Kasachstan exportiert werden soll. Welche natürlichen Personen sich aufgrund der Belarus-VO auf Sanktionslisten finden, ergibt sich aus qualifizierten Datenbanken (www.gwg24.de □).

Es drohen Bußgelder bis zu 500.000 Euro

Selbst wenn den deutschen Zollbehörden ein Fahrzeug „durchrutscht“, erzielen Grenzkontrollen in Polen oder in den baltischen Staaten immer wieder Ermittlungserfolge. Über Kontrollmitteilungen kann somit auch der deutsche Händler in den Ermittlungsfokus geraten. Daher ist eine gründliche Dokumentation durchgeführter Recherchen, Datenbankabfragen, Ausweispapiere sowie Transport- und Verbringungsdokumente sinnvoll. Auch sollten die Gründe dokumentiert sein, weshalb von einer Verdachtsmeldung abgesehen wurde. Letztendlich können Bußgelder in Höhe von bis zu 500.000 Euro drohen.

Sowohl die rechtlichen Rahmenbedingungen als auch die behördlichen Zuständigkeiten stellen Händler vor Probleme. Schwierig ist auch, Tätervorgehen und -verhalten mit dem Ziel einer Sanktionsumgehung zu erkennen.

Andererseits bieten den Händlern die Vorgaben des Geldwäschegesetzes an dieser Stelle eine gute Orientierung. Die Typologiepapiere der FIU und die Abgabe einer Verdachtsmeldung sollten dem Handel bekannt sein. Generell gilt: Datenbanknutzung, gründliche Recherche und abschließende Dokumentation eines Verkaufsvorgangs mindern das Risiko für Händler deutlich, in dubiose Exportpraktiken einbezogen zu werden.

BEHÖRDENWIRRWARR: WELCHE BEHÖRDE IST IN DEUTSCHLAND WANN ZUSTÄNDIG?

Für Händler ist bereits das gesetzliche Wirrwarr zu den Sanktionsvorschriften schwer zu durchschauen. Verschärfend kommt hinzu, dass auch noch unterschiedliche deutsche Behörden zuständig sind.

• Zentralstelle für Sanktionsdurchsetzung (ZfS)

Der Zentralstelle für Sanktionsdurchsetzung (ZfS) sind gemäß § 10 SanktDG natürliche oder juristische Personen zu melden, die sich als Aus- oder Inländer gemäß § 2 Abs. 5 und 15 AWG auf den Sanktionslisten der EU befinden. Hier handelt es sich um den klassischen Fall von Wohnsitzen beispielsweise an den bayrischen Seen oder die Luxusjacht in einem deutschen Hafen. Zu melden wäre etwa der auf Sanktionslisten befindliche Auftraggeber für die Veredlung eines in Deutschland zugelassenen Fahrzeugs.

Der ZfS geht es um eine Vermögenserfassung (Gelder oder wirtschaftliche Ressourcen) in Deutschland ansässiger, sanktionierter Personen. Diese Personen sollen nicht in den Genuss möglicher finanzieller Ressourcen kommen. Die Abgabe einer solchen Meldung ist weitgehend formlos per [Mail](#) abzugeben.

• Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)

Dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle sind Vorgänge zu melden, bei denen der Verdacht einer Sanktionsumgehung besteht. Im Unterschied zur Zuständigkeit des ZfS geht es hier um den klassischen Export und nicht um die Erfassung inländischen Vermögens. Die Verdachtsschwelle ist hier höher als die für Geldwäscheverdachtsmeldungen. Daher sollte ein gewisses Maß an Konkretisierung gegeben sein. Die operative Verantwortlichkeit für Ermittlungen liegt dann bei den Zollkriminalämtern.

• Zentralstelle für Finanztransaktionsuntersuchungen/Financial Intelligence Unit (FIU)

Die meisten Händler kennen die Verdachtsmeldung bei der Financial Intelligence Unit (FIU) nach dem Geldwäschegesetz. Die kommt in Betracht, wenn der Verdacht besteht, dass für den Fahrzeugkauf Gelder aus einer Straftat verwendet werden. Die von der FIU erstellten Typologiepapiere, die sich eigentlich auf die

Geldwäsche beziehen, sind auch hinsichtlich der Sanktionsumgehung sehr hilfreich.

Ob für einen Fahrzeugkauf mit vermuteter Sanktionsumgehung Geld aus einem kriminellen Hintergrund verwendet wird, ist ein rein juristisches Problem. Händler, die auf Nummer sicher gehen wollen, müssten dann bis zu drei Meldungen bei den oben angeführten Instanzen abgeben. Das brächte sie aber in die Situation, knifflige juristische Vorprüfungen und Einschätzungen vorzunehmen. Diese gesetzliche Konstellation ist sehr unglücklich.

Die Empfehlung für Händler lautet, zumindest eine Verdachtsmeldung nach dem GwG abzugeben. Die Folge davon ist – anders als bei den anderen beiden in Betracht kommenden Meldungen – die „Freistellung von der Verantwortlichkeit“ gemäß § 48 GwG. Mit dieser Haftungsfreistellung ist eine zivil- oder strafrechtliche Verantwortung des Händlers weitgehend ausgeschlossen.

Das Folgeproblem, sich bei einer nachträglich aufwendigen Dokumentenprüfung nicht mehr an die dreitägige Meldefrist halten zu können, wurde von der FIU bislang selten gerügt. Eine Dokumentenprüfung ist vor allem zwingend notwendig, wenn bei Vorlage der Exportdokumente oder Erstattung der Umsatzsteuerkaution Auffälligkeiten entstehen.

(ID:50108171)

Jetzt Newsletter abonnieren

Verpassen Sie nicht unsere besten Inhalte

Geschäftliche E-Mail

Mit Klick auf „Newsletter abonnieren“ erkläre ich mich mit der Verarbeitung und Nutzung meiner Daten gemäß **Einwilligungserklärung (bitte aufklappen für Details)** einverstanden und akzeptiere die Nutzungsbedingungen. Weitere Informationen finde ich in unserer Datenschutzerklärung.

Aufklappen für Details zu Ihrer Einwilligung

