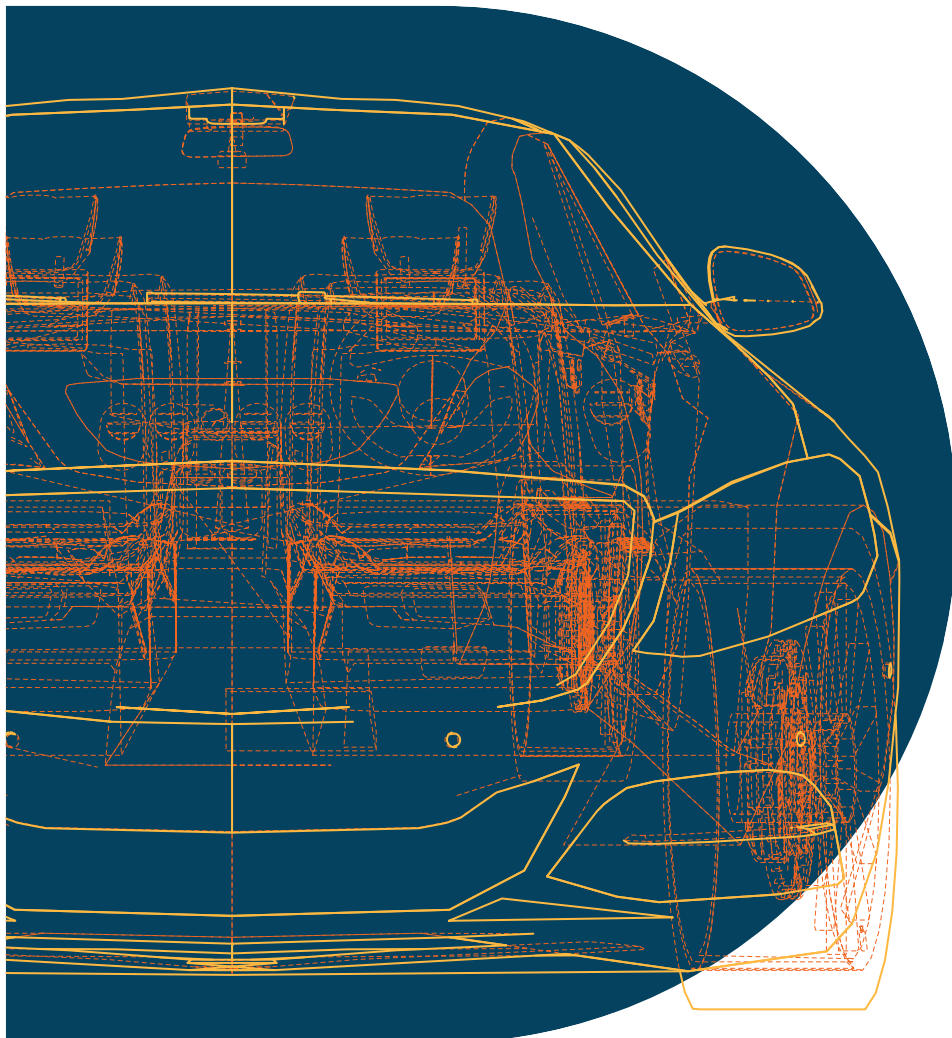


Round Table: „Geldwäscheprävention in der Automobil-branche“

In Kooperation mit Ankura & Akademie Heidelberg

31. März 2022



Digital
Intelligence

BAE SYSTEMS

Der Round Table zum Thema „Geldwäscheprävention in der Automobilbranche“ fand am 31.03.2022 von 10.00-11.00 Uhr mit 32 Teilnehmern virtuell via Zoom statt. Die Zielsetzung des Roundtables war es ein Forum für Banken des Automobilsektors zu schaffen und den Austausch mit der Unternehmensberatung Ankura und dem Compliance-Softwareanbieter BAE Systems Applied Intelligence zu schaffen. Der Roundtable wurde durch die Akademie Heidelberg ausgerichtet und moderiert von Michael Peters, Senior Managing Director bei der Unternehmensberatung Ankura. Der Teilnehmerkreis setzte sich aus Mitarbeitenden verschiedener Automobilbanken zusammen. Wie bereits im Vorfeld angekündigt wurde, wurden die Beiträge der Teilnehmenden in diesem Dokument anonymisiert.

Einführung:

Zu Beginn des Workshops betont Michael Peters die Wichtigkeit der Thematik und zitiert einen Abschnitt aus der ersten Nationalen Risikoanalyse:

„Im Rahmen der Nationalen Risikoanalyse ergaben sich zudem Hinweise, dass gerade in der jüngeren Vergangenheit Angehörige der Organisierten Kriminalität (insbesondere aus dem sogenannten Clan-Milieu) häufiger auf einen Erwerb von hochwertigen Gütern verzichteten, stattdessen wurden diese Güter dauerhaft gemietet bzw. geleast. Im Wesentlichen handelt es sich bei diesen Gütern um Kraftfahrzeuge sowie um Schmuck (etwa Uhren und Ketten).“¹

Zudem sei auch die Unterlage des Kraftfahrzeuggewerbes aus 2019 „Bekämpfung von Geldwäsche im Kfz-Gewerbe - Anwendung des Geldwäschegesetzes (GwG)“ für den Teilnehmerkreis relevant (Punkt 4.5.1.4 und 4.5.1.7).²

Im Anschluss an die Einführung erfolgt ein reger Austausch zwischen den Teilnehmenden zu unterschiedlichen Thematiken aus der Automobilbranche in Bezug auf Geldwäsche. Dieser wird mit Fragen des Moderators geleitet.

Michael Peters: Welche aktuellen Phänomene/Sachverhalte haben Sie in den letzten zwei Jahren beobachtet?

- Laut Aussage eines Teilnehmenden sind die Phänomene seit 10 Jahren unverändert. Jedoch hat sich über die Jahre die Art und Weise, wie die einzelnen Sachverhalte aufgespürt werden verändert. Die Täter nehmen sich mehr Zeit für die Vorbereitung ihrer Tat und organisieren diese mit viel Vorlauf. Dadurch wird es immer schwerer für die Automobilbanken die Täter aufzuspüren.
- Zudem gestaltet sich die Gesamtschau der Verträge problematisch. Es ist eine große Herausforderung die „schlechten“ 1 % herauszufiltern. Früher waren es Dinge, wie gefälschte Verdienstnachweise, inzwischen ist man jedoch konfrontiert mit hochkomplexen Vorbereitungen über Jahre hinweg, die für die Bank nur schwer zu durchschauen sind.
- Oft geschehen die Vorfälle in Kombination mit einem GmbH-Mantelbetrug: Über Jahre hinweg wird der Kauf von einer GmbH vorbereitet und der Index bei der Creditreform gepimpt. Im Anschluss wird auf unterschiedliche Autohersteller zugegangen und es kommt zum Abschluss von Finanzierungsverträgen. Es werden von den Tätern hohe Anzahlungen geleistet, um die eigene Bonität besser darzustellen. Bei den Geldwäsche-Nachforschungen ergibt sich dann häufig eine unbekannte Mittelherkunft.
- Es wird betont, dass die Zusammenarbeit mit der Creditreform im Vorfeld sehr wichtig sei. Insbesondere der „Anfragezähler“, der ein Indikator für die Kreditnachfrageaktivität darstellt, sei von Relevanz.
- Die Strafverfolgungsbehörden haben aus Sicht der Teilnehmer in den letzten Jahren umgedacht, greifen jedoch oftmals nur anlassbezogen ein.
- In der Regel liegt laut Aussage eines Teilnehmenden eine Kombination von Geldwäsche und Betrug vor. Dabei liegt das Betrugsthema (Unterschlagung, Verkauf der Fahrzeuge, etc.) bei den Automobilbanken und die Geldwäsche-Thematik dagegen häufig bei den Geschäftsbanken.

¹ Erste Nationale Risikoanalyse 2018/2019, https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/2019-10-19-erste-nationale-risikoanalyse_2018-2019.pdf?__blob=publicationFile&v=7, S. 107.

² https://www.kfz-sh.de/fileadmin/user_upload/Management/Broschuere-GwG_02-2019_Gesamt__1__1_.pdf

Beispiele:

- Ein Teilnehmender berichtet, dass die Automobilbank nicht von der Geschäftsbank informiert wurde, dass diese eine Geldwäscheverdachtsmeldung wegen des Verdachts auf Clankriminalität für den gemeinsamen Kunden abgegeben haben. Dieses Beispiel verdeutlicht, dass die Geschäftsbanken weiter sensibilisiert werden müssen und sich der gemeinsame Austausch verbessern muss.
- Allgemein scheint die Berliner Postleitzahl (1...) sehr häufig in Verbindung mit Betrugsfällen aufzutauchen.
- Ein weiterer Teilnehmer berichtet von dubiosen Vermittlern, die an Autohäuser herantreten und die Unterlagen/ Ausweisdokumente der Käufer liefern. Somit erfolgt keine Identifizierung durch das Autohaus selbst.
- Daraufhin erfolgt der Hinweis eines Teilnehmers, dass dessen Bank vertragliche Vereinbarungen mit den Händlern trifft. Die müssen das Originalausweisdokument entgegennehmen und den Kunden vor Ort identifizieren. Verstößt der Autohändler gegen die Regelungen des GwG, werden die entstehenden Schäden per vertraglich vereinbartem Regressprozess beim Händler geltend gemacht.

Michael Peters: Wie sieht der Informationsaustausch zwischen Portalen aus?

- Automobilbanken sind darauf angewiesen, dass Kunden vor Ort identifiziert werden. Die Händler müssen verpflichtend unterschreiben, dass sie den Kunden identifiziert haben. Falls dies nicht erfolgt ist, liegt ein Vertragsbruch vor. Wenn Mängel bei der Identifizierung des Kunden vorliegen, muss die Automobilbank diese Lücken schließen, denn auch hier obliegt die GwG-Pflicht der Automobilbank.

Michael Peters: Wie sieht es mit dem Phänomen Leasing aus, bei dem Kraftfahrzeuge abhandeln kommen und ein Schaden entsteht. Ist das immer noch ein Modethema?

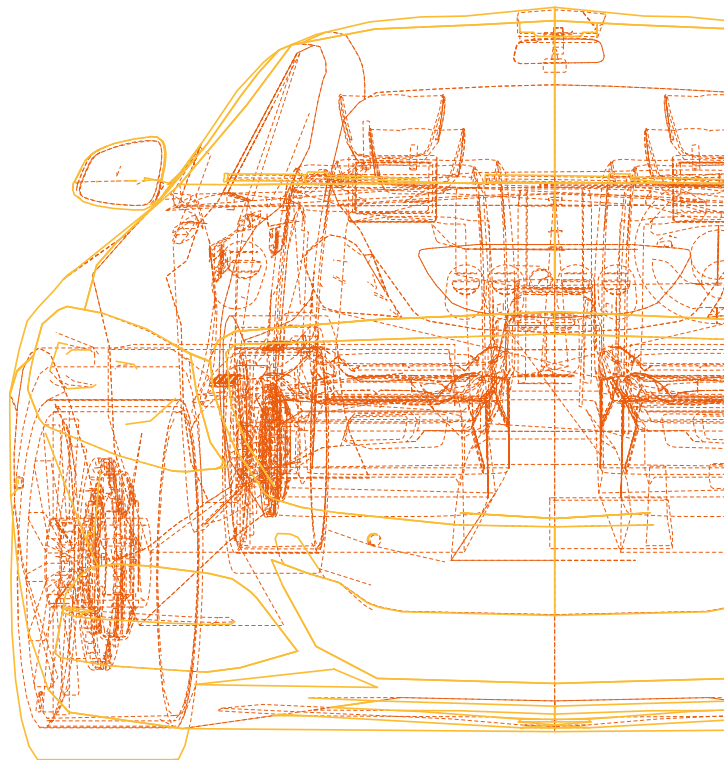
- Laut einem Teilnehmer ist die Unterschlagung der erste Ansatzpunkt. In der Regel entsteht ein Rückstand und der Vertrag wird durch Forderungsmanagement gekündigt. Dann folgt der Sicherstellungsprozess. Die Sicherstellung scheitert und Straftat der Unterschlagung liegt vor.
- Für die Automobilbank ist es nicht möglich herauszufinden oder zu beweisen, ob beispielsweise ein Mantelbetrug vorliegt.
- Ein Teilnehmer berichtet, dass bei ihnen Ortungsprozesse eingeführt wurden (Geofencing). Dementsprechend wurden die Datenschutzklauseln in den Verträgen angepasst. Es erfolgt eine Zusammenarbeit mit Ermittlungsbehörden weltweit, um gestohlene Fahrzeuge wiederzufinden. Wenn allerdings die Batterie im Auto abgeklemmt wird, besteht keine Möglichkeit die Ortungsprozesse einzusetzen.
- Es wurde der Wunsch nach Prävention statt Repression geäußert.

Michael Peters: Wie gut funktioniert Zusammenarbeit mit Strafverfolgungsbehörden?

- Die Teilnehmenden berichten, dass die Strafverfolgungsbehörden anlassbezogen auf sie zukommen und die Bank nur informieren, wenn diese direkt betroffen ist.
- Automobilbanken erreichen viele Auskunftersuchen. Ein Teilnehmender berichtet beispielsweise von vielen Anfragen seitens der Grenzpolizei.
- In Österreich schickt das BKA Warnmeldungen herum, denen Namenslisten beigelegt sind. Ein vergleichbares Vorgehen würden sich auch die Teilnehmenden in Deutschland wünschen.

Michael Peters: Barzahlung Gebrauchtwarenhändler: Wagentausch auf Händler Beispiel, wenn Geschäfte abgelehnt werden, erfolgt Information an andere? Austausch zwischen Güterhändlern und Finanzierungspartnern vorhanden?

- Ein Teilnehmer berichtet von seiner Erfahrung aus Sicht einer Non-Captive. Diese können sich nicht auf ihre Vertragshändler verlassen. Es ist stark von der Größe des jeweiligen Händlers abhängig, inwieweit diese sich an Vereinbarungen halten. Die Bank muss dafür Sorge tragen, dass sie Sachen selbst identifizieren.



Frage aus dem Teilnehmerkreis: Bestehen Erfahrungen mit dem Umgang von gestohlenen Blankodokumente ZB2-Dokumente in Zulassungsbehörden?

- Es wird ausgeführt, dass mit gefälschten Dokumenten gestohlene Autos verkauft werden. Daraufhin kann der Käufer das Auto bei der Zulassungsbehörde nicht anmelden. Im Zweifel ist jedoch ein gutgläubiger Erwerb erfolgt und die Bank verliert das Eigentum an dem Auto. Dadurch entsteht der Automobilbank ein hoher Schaden.
- Die gestohlenen Dokumentennummern sind den Behörden bekannt.
- Ein Teilnehmender empfiehlt die Nutzung des Tools: „Elektronisches Verkehrsblatt“.³
- Ein weiterer Teilnehmender rät, dass ein gutgläubiger Erwerb nur möglich sein sollte, wenn die entsprechende Nummer vorher vom Kunden in der öffentlichen Datenbank gegengeprüft wurde.

Wishlist:

- Ein Teilnehmender sieht Verbesserungspotenzial im elektronischen Transparenzregister, denn da dieses keine Schnittstelle für einen automatischen Austausch besitzt, ist die manuelle Abfrage sehr zeitintensiv.

Frage von Kooperationspartner BAE Systems: Wie ermitteln sie die wirtschaftlich Berechtigten?

- Außer der Nutzung des Transparenzregisters nutzen die Banken auch Dienstleister, wie Creditreform, um den wirtschaftlich Berechtigten zu ermitteln.

Michael Peters: Wie sieht es mit Sanktionsabgleichen, auch in Hinblick auf die Sanktionen gegen Russland aus?

- Zunächst werden laut Aussage eines Teilnehmenden die Gesellschafter- und Kontrollstrukturen ermittelt.
- B2B-Geschäfte verlängern die Ankaufszeit jedoch immens. Es stelle sich daher manchmal die Frage, ob das in einem Kosten/Nutzen-Verhältnis steht. Gewisse Geschäfte werden aus diesen Gründen abgelehnt.
- Die Möglichkeit des fiktiven wB wird ebenfalls von einem Teilnehmenden betont. Im Regelfall enden die Nachforschungen bei einer gewissen Ebene (Gesetzeskonformität sei dabei gegeben). Ein Problem stellen insbesondere die Tochtergesellschaften russischer Konzerne und Oligarchen dar. Zudem sei vor allem die Auslegung der Sanktionsregime das Problem für Automobilbanken.

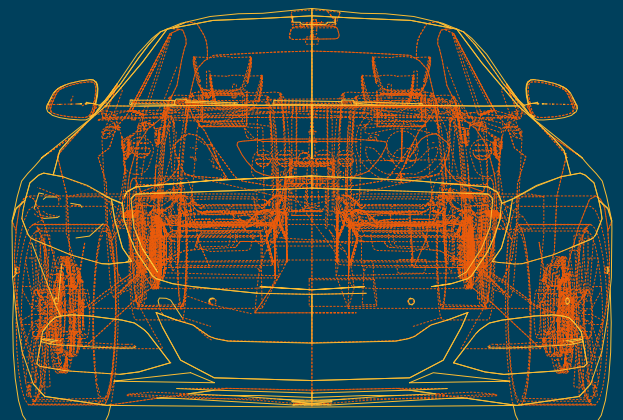
Michael Peters: Wie sieht die Praxis bzgl. der Zulieferanten im Sinne von zum Beispiel Gas – und Stromlieferanten aus, wird hier auch durchgängig geprüft?

- Die Mehrheit der Teilnehmenden ist der Meinung, dass es Branchenstandard ist, ALLE Zulieferer zu prüfen. Der entscheidende Part sei dabei die Bezahlung der Rechnung.

Am Ende der Veranstaltung wird betont, dass die wettbewerbsrechtliche Thematik zwischen den Automobilbanken sehr wichtig ist und daher eine schriftliche Darlegung der besprochenen Inhalte essenziell sei. Die Teilnehmenden sprechen sich für eine Fortsetzung des Formats aus.

Ein herzliches Dankeschön an alle Teilnehmer für ihre Mitwirkung. Ich persönlich habe heute viel gelernt, es war interessant, die verschiedenen Typologien und die Anforderungen von Autobanken zu erfahren. Wir würden einen weiteren Dialog mit Ihnen begrüßen, um Ideen und insbesondere den Einsatz von Technologien zur Minimierung von False-Positives bei gleichzeitiger Verbesserung der Alert-Qualität auszutauschen.

Paul Hamilton
BAE Systems Digital Intelligence



³ <https://www.verkehrsblatt.de/docs/aufbietungen>



We are Digital Intelligence

BAE Systems Digital Intelligence is home to 4,800 digital, cyber and intelligence experts. We work collaboratively across 16 countries to collect, connect and understand complex data, so that governments, nation states, armed forces and commercial businesses can unlock digital advantage in the most demanding environments. Launched in 2022, Digital Intelligence is part of BAE Systems, and has a rich heritage in helping to defend nations and businesses around the world from advanced threats.

Paul Hamilton Sales Manager

BAE Systems Digital Intelligence
Grosse Gallusstrasse 16-18
60312 Frankfurt am Main
T: +49.162.9705.369

BAE Systems, Surrey
Research Park, Guildford,
Surrey, GU2 7RQ, UK

E: learn@baesystems.com

W: baesystems.com/digital



linkedin.com/company/baesystemsdigital



twitter.com/BAES_digital

Copyright © BAE Systems plc 2022. All rights reserved.

BAE SYSTEMS, the BAE SYSTEMS Logo and the product names referenced herein are trademarks of BAE Systems plc.

BAE Systems Applied Intelligence Limited registered in England & Wales (No.1337451) with its registered office at Surrey Research Park, Guildford, England, GU2 7RQ.

No part of this document may be copied, reproduced, adapted or redistributed in any form or by any means without the express prior written consent of BAE Systems Digital Intelligence.

BAE SYSTEMS