

Bvfk e.V. – Reuterstraße 241 – 53113 Bonn

Bundesministerium der Finanzen
Wilhelmstraße 97
11016 Berlin

Bonn, den 13.02.2016

Positionspapier zu Obergrenzen bei Bargeldgeschäften

Sehr geehrte Damen und Herren,

Grund unseres Schreibens sind die Bestrebungen der Regierung Obergrenzen bei Bargeldgeschäften einzuführen.

Als Interessenvertreter von 800 Mitgliedsunternehmen aus dem freien Kfz-Handel repräsentieren wir die Meinung einer Vielzahl von betroffenen Unternehmern und bitten insoweit um Kenntnisnahme unseres Positionspapiers

Mit freundlichen Grüßen



Ansgar Klein

Geschäftsführender Vorstand

Anlage:

- Bvfk-Positionspapier zu Obergrenzen bei Bargeldgeschäften

BVfK-Positionspapier zu Obergrenzen bei Bargeldgeschäften

Der Bundesverband freier Kfz-Händler e.V. sieht die Überlegungen zu Bargeldobergrenzen äußerst kritisch. Der Geschäftsverkehr bei Autohändlern wird deutlich erschwert und die Abhängigkeit zu Bankunternehmen wird erhöht, ohne einen Mehrwert zur Geldwäschebekämpfung zu leisten.

Die Bargeldzahlung stellt im Autohandel die bedeutendste Zahlungsmethode dar, nicht nur im B2C-, sondern auch im B2B-Bereich. Unsere Umfrage hat ergeben, dass 94 % unserer Mitglieder eine Bargeldobergrenze als erheblichen Eingriff in den Geschäftsablauf werten. Der Anteil der Bargeldgeschäfte liegt laut unserer Umfrage bei 67 %, wovon wiederum gut 76 % der Bargeldgeschäfte von einer Obergrenze von 5.000,- € betroffen wären. Die Dimension der Veränderung im Fahrzeughandel durch eine Obergrenze wäre dementsprechend enorm.

Auch gibt es derzeit noch kein Zahlungsmittel, welche die Sicherungsinteressen der beteiligten Personen ausreichend berücksichtigt. Als Alternative zur Barzahlung hat der Käufer lediglich folgende Möglichkeiten:

Möglichkeit 1: Der Käufer zahlt mit Scheck.

Von dieser Zahlungsmöglichkeit raten wir den Händlern grundsätzlich ab. Der Scheck ist das wohl unsicherste Zahlungsmittel, da nicht vor Ort geprüft werden kann, ob der Scheck auch gedeckt ist.

Möglichkeit 2: Der Käufer zahlt mit Kredit-/ Bankkarte.

Voraussetzung hierfür ist zunächst, dass eine Infrastruktur zur Kartenzahlung bei dem Betrieb überhaupt besteht. Dies ist vielfach nicht der Fall.

Darüber hinaus besteht bei Bankkarten regelmäßig das Problem, dass Banken aus Sicherheits- und Haftungsgründen eine Zahlungsgrenze bis 1000 € eingerichtet haben. Es kann bezweifelt werden, dass Banken und Verbraucher bereit sind, diese Grenze deutlich zu erhöhen. Hierbei wäre zu berücksichtigen, dass laut DAT-Report 2016 der durchschnittliche Gebrauchtwagenpreis bei 10.620,- € und der durchschnittliche Neuwagenpreis bei 28.590,- € liegt.

Auch die Zahlung mit Kreditkarte stellt keine ausreichende Alternative dar. Sie ist auf beiden Seiten ein sehr unbeliebtes Zahlungsmittel. Der Händler muss im Regelfall 3 bis 5 % der Kaufsumme an das Kreditkartenunternehmen abgeben, was den Gewinn des Verkaufs deutlich schmälert. Auch der deutsche Verbraucher zahlt ungern mit Kreditkarte, wie Studien ergeben haben.

Möglichkeit 3: Der Käufer überweist das Geld.

Diese Zahlungsmöglichkeit ist im Fahrzeughandel nicht interessengerecht, da es dem Sicherheitsbedürfnis beider Seiten widerspricht. Der Verkäufer wird das Fahrzeug nicht übergeben, bevor das Geld auf seinem Konto ist. Der Käufer wird das Geld nicht überweisen, bevor er das Fahrzeug hat. Ein Leistungsaustausch Zug-um-Zug ist in diesem Szenario nicht möglich. Insofern führt die Einführung einer Bargeldobergrenze zu Problemen in der alltäglichen Kaufvertragsabwicklung. Es gibt keine ausreichend flexible Zahlungsart, die den Interessen der Beteiligten entspricht.

Des Weiteren führen Bargeldobergrenzen zu einer weiteren negativen Verschiebung der Kräfteverhältnisse zwischen Real- und Finanzwirtschaft. Wie einige unserer Mitglieder zutreffend ausgeführt haben, ist *„Bargeld nicht nur ein Zahlungsmittel, sondern bedeutet auch Selbstbestimmung und Unabhängigkeit.“* Die notwendige Zwischenschaltung eines Bankinstituts zur Zahlung führt letztendlich zu einer größeren Abhängigkeit von Bankinstituten, obwohl nach der Finanzkrise eigentlich eine andere Entwicklung für gesellschaftlich erstrebenswert befunden wurde. In diesem Sinne war es nahezu allgemeiner Konsens, weitere Machtbestrebungen der Banken zu unterbinden. Dass Bankunternehmen nach unseren Informationen eine treibende Kraft einer Regulierung von Obergrenzen sind, spricht in diesem Zusammenhang für sich. Hinzu kommt, dass bei zukünftig vermehrt zu erwartenden s.g. „Negativzinsen“ bisher unberücksichtigte Kosten für erzwungene Banktransaktionen zu erwarten sind.

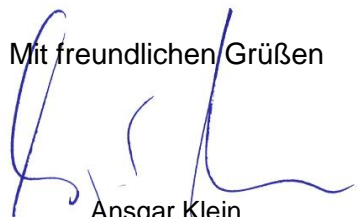
Darüber hinaus wird diesseits bezweifelt, dass die Bargeldobergrenze eine wirksame Methode zur Bekämpfung der Geldwäsche darstellt, da bekanntermaßen die vom Gesetzgeber immer wieder unterschätzte kriminelle Fantasie schnell zu alternativen Lösungen führen wird. Zudem wird bezweifelt, dass der Kfz-Handel tatsächlich in nennenswertem Umfang zur Geldwäsche genutzt wird und die tatsächlich vorkommenden Fälle durch eine Bargeldobergrenze vermieden werden.

Abschließend möchten wir auf die Verhältnismäßigkeit zwischen geringer Wirkung einerseits, sowie Einschränkungen, Belastungen und Kosten andererseits verweisen. In Deutschland werden pro Jahr gut 3,2 Millionen Neu- und 7,3 Millionen Gebrauchtwagen verkauft. Während auf Seiten des Handels 100% der Neuwagengeschäfte von der Bargeldobergrenze betroffen wären, würde diese immerhin 61% der Gebrauchtwagentransaktionen betreffen, die vom Handel getätigt werden. Insgesamt würden sich die Belastungen im gewerblichen Bereich also auf ca. 7 Millionen Geschäftsvorfälle im Kfz-Handel auswirken. Hierbei sind geschätzte 700.000 Fahrzeugkäufe unterhalb der Bargeldobergrenze berücksichtigt.

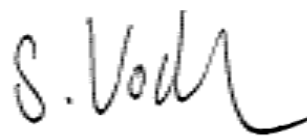
Insgesamt wird die momentane Gesetzeslage als ausreichend und weitaus zweckmäßiger erachtet. Die Dokumentationspflicht bei Bargeldgeschäften nach dem Geldwäschegesetz versetzt die zuständigen Behörden nicht nur in die Lage, Geldgeschäfte zu kontrollieren, sondern auch den Geldfluss nachzuvollziehen. Demgegenüber wird die Bargeldobergrenze mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass die Kontrolle von Geldflüssen erschwert wird. So ist nicht damit zu rechnen, dass Geldwäsche unterbunden, sondern vielmehr auf weniger kontrollierbaren Wegen erfolgen wird.

Der Bundesverband freier Kfz-Händler lehnt daher die Einführung einer Bargeldobergrenze ab.

Mit freundlichen Grüßen



Ansgar Klein
Geschäftsführender Vorstand



Simon Vondrik
Bvfk-Rechtsabteilung