

# TACHO MANIPULATION

Bei aus Deutschland  
importierten  
Fahrzeugen



Vereniging  
Aanpak Tellerfraude

**JULI  
2018**



JULI  
2018

# TACHO MANIPULATION

Bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen



RDW



Vereniging  
Aanpak Tellerfraude



# VORWORT

**Diese Untersuchung wurde von RDW (niederländische Kfz-Zulassungsbehörde) und der Vereniging Aanpak Tellerfraude (VAT) (dt. Verband gegen Tachomanipulation) in Auftrag gegeben. Folgende Parteien sind im VAT vertreten: BOVAG, RAI Vereniging, VNA und ANWB. Innerhalb des VAT arbeiten Branchenverbände mit RDW zusammen, um Tachomanipulation zu begrenzen und zu verhindern.**

Diese Untersuchung ist Teil des Schwerpunktplans der Zusammenarbeit zwischen den oben genannten Parteien. Die Untersuchung hat fast ein Jahr in Anspruch genommen. Während dieses Zeitraums wurden mehr als 5.000 Autos auf eine Tachomanipulation überprüft. Anschließend erfolgte eine nähere Untersuchung zu den „verdächtigen“ Fahrzeugen und Dutzende von Experten und Betroffenen wurden befragt und interviewt. Wir können zu Recht von einer „umfassenden“ Untersuchung sprechen,

Es gibt daher eine großer Bedeutung. Der Betrug durch Tachomanipulation kostete im Jahr 2017 den niederländischen Verbraucher 112 Millionen Euro. Insbesondere beim Import eines Fahrzeugs aus dem Ausland besteht für Betrüger die ultimative Gelegenheit, den Tachostand zu manipulieren. Die meisten Autos werden aus Deutschland importiert.

Die gute Nachricht dieser Untersuchung ist, dass die Fakten jetzt auf dem Tisch liegen. Das war das Ziel der Untersuchung und das wurde erreicht. Die schlechtere Nachricht ist, dass der Betrug wie erwartet umfangreich ist und keine kurzfristige Lösung in Sicht ist.

Wir freuen uns, die tatsächliche Situation mit dieser Untersuchung verdeutlichen zu können. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein niederländischer Käufer für ein aus Deutschland importiertes Auto zu viel bezahlt, ist achtmal größer als bei einem niederländischen Auto. Käufer erleiden durch eine Tachomanipulation erhebliche Nachteile. Der tatsächliche Wert des Fahrzeugs ist geringer als es mit einem manipulierten Tacho der Fall ist. Darüber hinaus fallen höhere Instandhaltungskosten für das Fahrzeug an.

Die Tachomanipulation ist sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden strafbar. Dennoch wurde bei mindestens einem von fünf aus Deutschland importieren Autos eine Tachomanipulation vorgenommen. Das sind Zahlen, gegen die unserer Meinung nach etwas unternommen werden muss.

Ein besonderer Dank gilt den Mitarbeitern der RDW-Prüfstellen, die mit großem Interesse und Leidenschaft an dieser Untersuchung mitgearbeitet haben. In einer bereits sehr arbeitsintensiven Zeit haben sie mehr als 5.000 Autos zusätzlich und intensiv auf eine Tachomanipulation überprüft. Sie haben die Grundlage für diese Untersuchung geschaffen.

**Martin Huisman**



**Paul Dietz**



# ANLASS

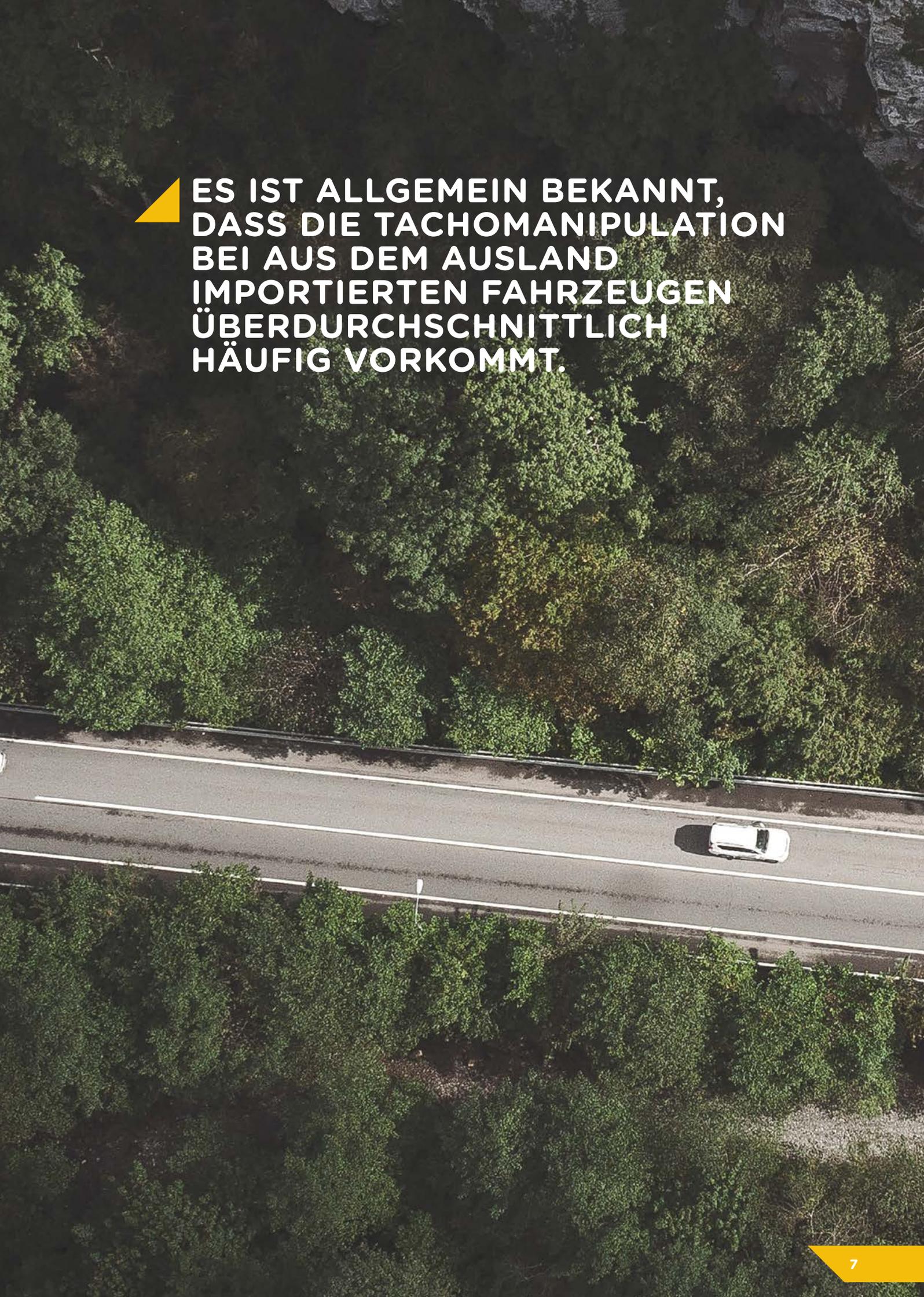
**Es ist allgemein bekannt, dass die Tachomanipulation bei grenzüberschreitender Verkehr (aus dem Ausland importierten Fahrzeugen) überdurchschnittlich häufig vorkommt. Die beiden Länder, in denen die meisten Niederländer ein Auto kaufen, sind Deutschland mit 60% und Belgien mit 20%. Die restlichen 20% verteilen sich auf unterschiedliche Länder. Man spricht in diesem Zusammenhang von der so genannten 80/20-Regel.**

Genau wie in den Niederlanden wird der Zählerstand bei Wartungsarbeiten und (TÜV-) Inspektionen in Belgien zentral registriert. Auf diese Weise können unlogische Zählerstände leichter erkannt werden. Mit Belgien wurden Vereinbarungen zum gegenseitigen Austausch von Zählerständen bei der Einfuhr von Fahrzeugen getroffen. Dies hat nachweislich zu einem Rückgang der Tachomanipulationen zwischen den beiden Ländern geführt.

In Deutschland gibt es noch keine vollständige zentrale Registrierung von Zählerständen. Es ist auch nicht genau bekannt, wie umfangreich die Tachomanipulation bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen ist. Schätzungen in Bezug auf die Tachomanipulation bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen variieren zwischen 10% und 50% (in den Niederlanden sind es 2,76%). Es wurde bisher jedoch noch keine repräsentative Untersuchung diesbezüglich durchgeführt. Darüber hinaus ist nicht bekannt, wie dieser Betrug zustande kommt. Unter dem Gesichtspunkt, den niederländischen Verbraucher vor Tachomanipulation zu schützen, lautet die oberste Priorität, eine größtmögliche Transparenz in Bezug auf Kilometerstände für aus Deutschland importierte Autos zu erreichen.

Der Anlass, eine Untersuchung in Bezug auf Tachomanipulationen bei aus Deutschland importierten Autos in Auftrag zu geben, entstand durch eine fehlende statistische Untermauerung und fehlende Hintergrundinformationen zum Ausmaß des Betrugs.



An aerial photograph of a two-lane asphalt road winding through a dense green forest. A white car is driving on the road, moving away from the viewer. The road has white lane markings and a guardrail on the right side. The surrounding area is filled with lush green trees and vegetation. In the top right corner, there is a yellow triangular graphic element.

**ES IST ALLGEMEIN BEKANNT,  
DASS DIE TACHOMANIPULATION  
BEI AUS DEM AUSLAND  
IMPORTIERTEN FAHRZEUGEN  
ÜBERDURCHSCHNITTLICH  
HÄUFIG VORKOMMT.**

# MANAGEMENT-ZUSAMMENFASSUNG

Ziel dieser Untersuchung war es, den Umfang der Tachomanipulationen bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen zu ermitteln. Darüber hinaus sollte untersucht werden, wie eine Tachomanipulation erfolgen kann und welche Schwierigkeiten bei der Bekämpfung von Tachomanipulationen bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen auftreten. Um dieses Ziel zu erreichen, haben VAT und RDW das Untersuchungsbüro Significant und das Forschungsbüro, International Security Partners (ISP) mit dieser Untersuchung beauftragt.

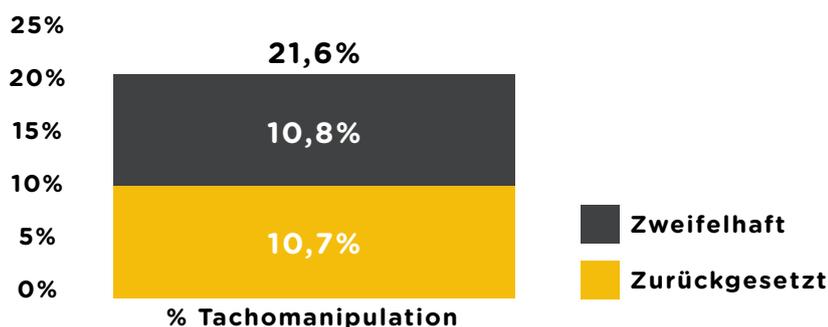
## UMFANG DER TACHOMANIPULATION

Im Stichprobenzeitraum wurden mehr als 5.000 aus Deutschland importierte Fahrzeuge an RDW-Prüfstellen überprüft. Anschließend wurden die Fahrzeuge, bei denen nach der Inspektion Zweifel an der Korrektheit des Zählerstandes bestanden, einer näheren Untersuchung unterzogen.

Die erste Schlussfolgerung war, dass eine Tachomanipulation am Fahrzeug selbst schwer zu ermitteln ist, selbst für Fachleute, die täglich mit Autos arbeiten. Für einen Verbraucher ist es praktisch unmöglich, eine Tachomanipulation bei einem sorgfältig zurückgesetzten Zählerstand mit Sicherheit festzustellen. Insbesondere zuvor registrierte Kilometerstände in externen Datenbanken des Fahrzeugs waren in dieser Untersuchung ausschlaggebend. Diese Zählerstände werden beispielsweise im Rahmen der Garantiebedingungen bei einem Importeur oder aufgrund einer Inspektion bei einer Behörde gespeichert.

Aufgrund der eingeschränkten Ermittlungsmethoden können nicht alle Tachomanipulationen nachgewiesen werden. Das bedeutet, dass die Schätzungen der Tachomanipulationen unter dem Wert der tatsächlichen Tachomanipulationen liegen, weil nicht jede Tachomanipulation erkannt wird.

Auf der Grundlage der Bewertungen während der Einfuhrkontrollen und der näheren Untersuchung ist die folgende Schätzung in Bezug auf den Anteil der Tachomanipulationen bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen statistisch repräsentativ:



Anteil der Tachomanipulationen bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen

Der Anteil der Tachomanipulationen bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen wird auf 21,6% geschätzt. Davon wurden 10,7% anhand von Zählerständen eindeutig festgestellt und bei 10,8% dieser Fahrzeuge bestehen begründete Zweifel an der Richtigkeit des Kilometerstandes.

## WIE ERFOLGT DIE TACHOMANIPULATION?

Die Tachomanipulation erfolgt auf zwei unterschiedliche Arten. Eine Möglichkeit ist eine Anzeige im Internet aufzugeben. Die andere Möglichkeit besteht darin, die Fahrzeuge von Autohändlern importieren zu lassen, die anschließend entweder selbst die Tachomanipulation vornehmen oder dies durch eine „feste“ Kontaktperson erledigen lassen. Letzteres kommt am häufigsten vor.

Die eigentlichen Täter sind im Allgemeinen nicht im Autohandel, sondern eher im Bereich Autoelektronik tätig. Die Täter besitzen in der Regel keine Autofirma und sind auch keinen Dachverbänden angeschlossen.

Das Zurücksetzen eines Kilometerstandes kann bereits für 50,- Euro pro Fahrzeug in Auftrag gegeben werden. Je nach Kundentyp (privat oder geschäftlich), Fahrzeugtyp und verwendete Geräte werden unterschiedliche Beträge für die Tachomanipulation verlangt. Es ist somit von einem Marktansatz die Rede. Die Höhe der Beträge variiert zwischen 50,- Euro und 400,- Euro. Der durch eine Tachomanipulation erzielte Gewinn liegt je nach Fahrzeugart und Marktwert zwischen 1.000,- bis 4.000,- Euro.

Informationen aus Interviews mit Fachleuten führen zu der Annahme, dass der Großteil der Tachomanipulationen bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen in den Niederlanden durchgeführt wird. Merkmale der (mutmaßlichen) Täter sind, dass sie häufig ihren Firmennamen, ihre Standortadresse und / oder den Geschäftsführer ändern. Die entsprechenden Firmen / Personen werden fast nie ausschließlich mit Tachomanipulationen in Verbindung gebracht. Bei den eigentlichen Tätern handelt es sich oft um Kleinkriminelle / kleinere Firmen. Vor allem die Auftraggeber dieser Täter sind von Interesse, da es sich dabei um Händler oder Privatpersonen handelt, die die Tachomanipulation in Auftrag geben. Darüber hinaus spielt der Zwischenhändler, der diese Autos kauft und weiterverkauft, eine Rolle. Manchmal wissen sie nichts von der Tachomanipulation und manchmal wissen sie ganz genau, dass der Kilometerstand gefälscht ist. Häufig sind sie jedoch bewusst-naiv; wenn sie einmal genauer nachdenken, wissen sie, dass etwas nicht stimmt. Ein solches Verhalten wird im Zusammenhang mit der Tachomanipulation häufiger wahrgenommen. Ein Handel mit diesen Fahrzeugen ist zwar nicht direkt strafbar, aber indirekt wird die Tachomanipulation auf diese Weise unterstützt. Auch deutsche Verkäufer gehören zu dieser Kategorie. Sie erhalten einen überdurchschnittlichen Preis für das Auto, das in die Niederlande exportiert werden soll, und eine Tachomanipulation ist der einzige wirklich plausible Grund dafür.

## FOLGEN

Die Wahrscheinlichkeit, dass jemand ein niederländisches Auto mit einem manipulierten Zählerstand kauft, ist in den Niederlanden auf **2,76%** zurückgegangen. Die aktuelle Untersuchung zeigt, dass bei mindestens **21,6%** der aus Deutschland importierten Autos eine Tachomanipulation vorgenommen wurde. Das bedeutet, dass die Wahrscheinlichkeit an ein Fahrzeug mit einem manipulierten Zählerstand zu gelangen acht Mal so groß ist, wenn man sich für ein aus Deutschland importiertes Fahrzeug entscheidet.

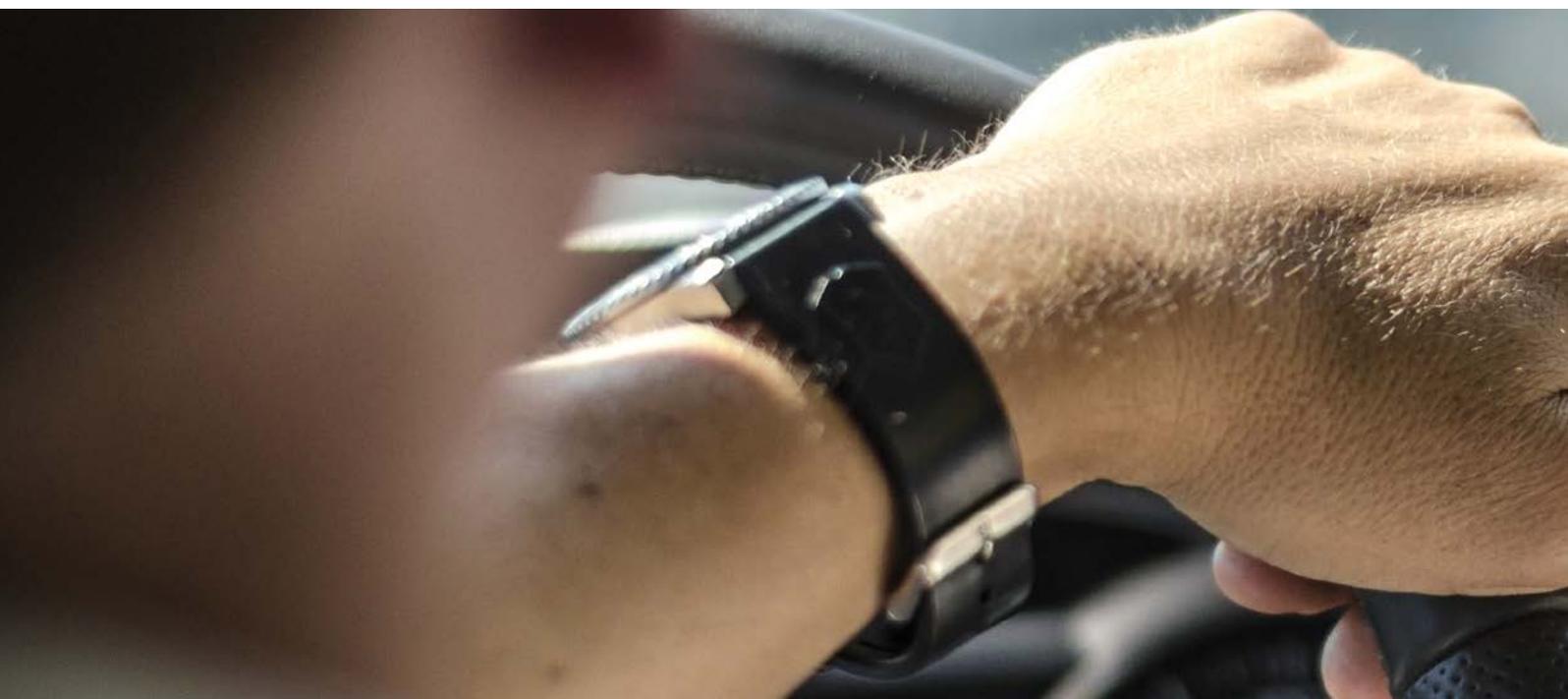
Eine frühere Untersuchung des VAT ergab, dass der Schaden pro Fahrzeug mit einem manipulierten Zählerstand im Durchschnitt bei 1.500 Euro liegt. Der Schaden, der dem niederländischen Verbraucher im Jahr 2017 durch aus Deutschland importierte Fahrzeuge entstanden ist, belief sich auf 42 Millionen Euro.

Um eine wirksame Vorgehensweise gegen Tachomanipulationen zu schaffen, müssen verschiedene Wege eingeschlagen werden. Es müssen nicht nur die „Täter“ zur Rechenschaft gezogen werden, sondern der niederländische Verbraucher muss über das Ausmaß der Tachomanipulation informiert werden. Darüber hinaus müssen sowohl Händler als auch Zwischenhändler überzeugt werden, keine Autos anzubieten, bei denen eine Tachomanipulation vorgenommen wurde. Dieser Ansatz ist in vollem Gange. Es ist jedoch von ausschlaggebender Bedeutung, dass Informationen aus Deutschland über die vergangenen Kilometerstände der importierten Autos zur Verfügung gestellt werden. Seit Oktober 2017 können TÜV-Prüfstellen / Werkstätten in Deutschland bei TÜV-Prüfungen Zählerstände in einer zentralen Datenbank registrieren, seit dem 20. Mai 2018 ist dies sogar Pflicht.<sup>1</sup> Es wird einige Zeit dauern, bis eine historische Übersicht der Zählerstände in der Datenbank aufgebaut ist. Die Pflicht zur Registrierung von Zählerständen gilt auch nur für Fahrzeuge, für die eine TÜV-Prüfung vorgeschrieben ist. In den ersten Jahren ist eine solche Prüfung nicht vorgeschrieben und ist die Registrierung von Zählerständen freiwillig.

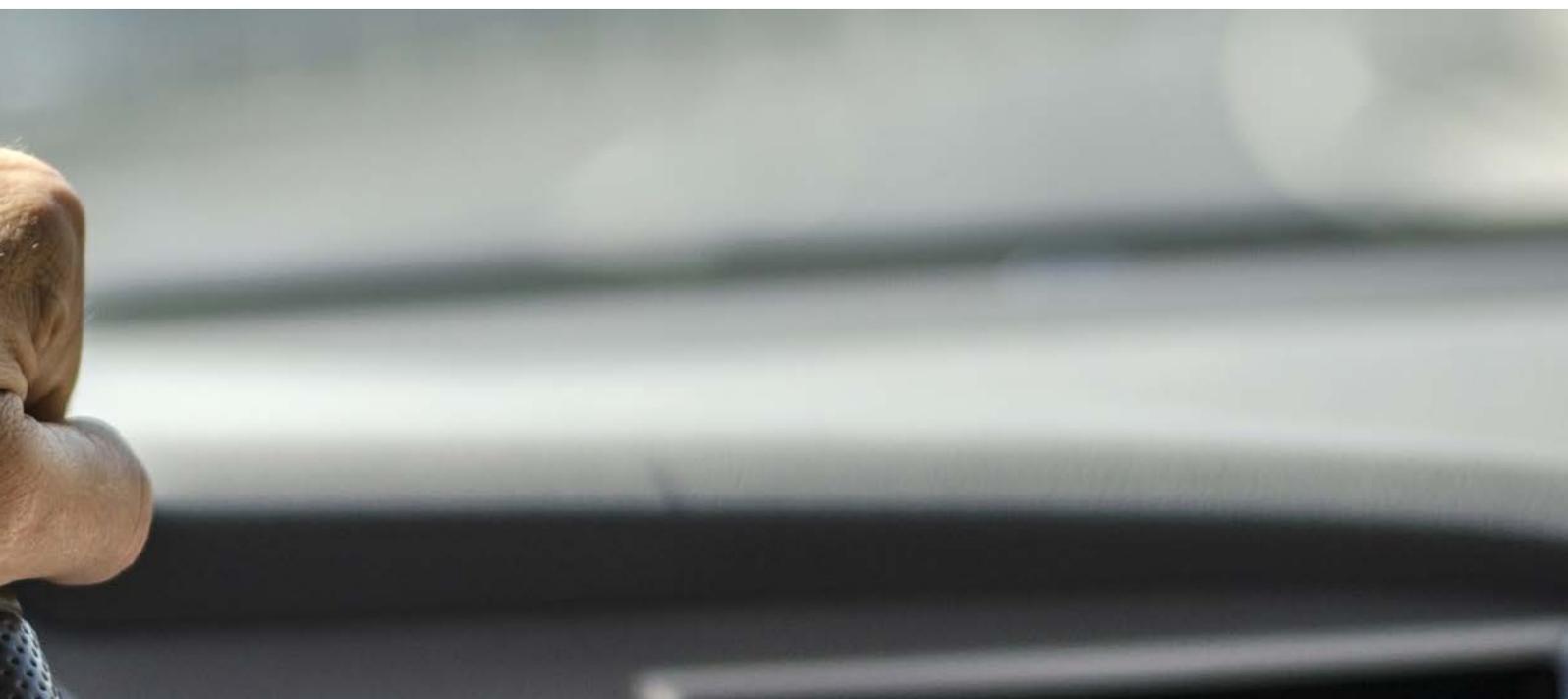
<sup>1</sup> Siehe Richtlinien 2014/45/EU und 2014/46/EU

# INHALT

<b>Einführung</b>	<b>13</b>
<b>Untersuchungskonzept</b>	<b>14</b>
<b>Teil A</b>	<b>19</b>
1. Indikatoren, Registrierung und Ergebnis der Bewertung der Prüfstellen	<b>19</b>
2. Nähere Untersuchung und Ergebnisse	<b>27</b>
3. Schätzung der Tachomanipulation und sonstige Schlussfolgerungen	<b>29</b>
<b>Teil B</b>	<b>35</b>
1. Modus operandi	<b>35</b>
2. Beteiligte und Täterprofil	<b>38</b>
3. Schlussfolgerungen	<b>41</b>
<b>Teil C</b>	<b>43</b>
1. Kennzahlen und Schlussfolgerungen	<b>43</b>
2. Allgemeine Schlussfolgerungen und Empfehlungen	<b>46</b>



<b>Anhang A 1</b> Teilnehmende Prüfstellen und Registrierung	<b>48</b>
<b>Anhang A 2</b> Registrierung	<b>49</b>
<b>Anhang A 3</b> Einteilung auf der Grundlage der Bewertung durch die Prüfstellen	<b>52</b>
<b>Anhang A 4</b> Schätzung der Tachomanipulation pro Marke und Fahrzeugtyp	<b>54</b>
<b>Anhang B 1</b> Untersuchungskonzept ISP	<b>57</b>
<b>Anhang B 2</b> Tachomanipulation und Betroffene	<b>59</b>
<b>Anhang B 3</b> Erforderliche Geräte	<b>63</b>
<b>Anhang B 4</b> Tachomanipulation Angebote	<b>64</b>
<b>Anhang B 5</b> Detailliertes Täterprofil	<b>66</b>
<b>Anhang B 6</b> Rechtliche Rahmenbedingungen und strafrechtliche Haftung	<b>69</b>





**▲ RUND 60% DER AUTOS,  
DIE IN DIE NIEDERLANDE  
IMPORTIERT WERDEN,  
STAMMEN AUS DEUTSCHLAND UND  
20% AUS BELGIEN (RDW, 2018).**

# 1

## EINFÜHRUNG

**Seit dem 1. Januar 2014 ist die Tachomanipulation von Fahrzeugen in den Niederlanden strafbar. Alle von RDW anerkannten Autofirmen sind seitdem gesetzlich verpflichtet, bei TÜV-Inspektionen sowie bei Wartungs- und Reparaturarbeiten Kilometerstände weiterzuleiten.**

RDW verwaltet die Datenbank mit Kilometerständen. Durch häufiges Registrieren der Kilometerstände werden die Abstände für die Anzahl der zurückgesetzten Kilometer bei Tachomanipulationen reduziert. Mithilfe der bereits registrierten Kilometerstände kann in einigen Fällen festgestellt werden, ob ein von den Autofirmen angegebener Kilometerstand logisch erscheint. Ist dies nicht der Fall, wird dies im Fahrzeugregister vermerkt. Jeder kann Informationen über den Status des Kilometerstands eines Fahrzeugs beantragen. Dadurch wird die Tachomanipulation zunehmend uninteressant. Der Prozentsatz von Autos mit manipulierten Zählerständen ist in den letzten Jahren bei niederländischen Fahrzeugen stark zurückgegangen. Im Jahr 2014 wurden noch mehr als 116.000 Fahrzeuge mit einem manipulierten Zählerstand entdeckt. Im Jahr 2017 lag die Zahl bei 70.000 Fahrzeugen.

Die Registrierung von Zählerständen ist in vielen Ländern noch nicht zwingend vorgeschrieben. Dies hat zur Folge, dass Fahrzeuge mit manipulierten Zählerständen in die Niederlande importiert werden können und niederländische Verbraucher und Unternehmen dadurch sowohl beim Kauf als auch bei der Wartung der Fahrzeuge einen wirtschaftlichen Schaden erleiden. Eine frühere Untersuchung der VAT ergab, dass der durchschnittliche wirtschaftliche Schaden 1.500 Euro pro Fahrzeug beträgt. Rund 60% der Autos, die in die Niederlande importiert werden, stammen aus Deutschland und 20% aus Belgien (RDW, 2018). Auf Regierungsebene wurden inzwischen Vereinbarungen mit Belgien getroffen, Tachomanipulationen durch den Austausch registrierter Zählerstände beim Import von Fahrzeugen zu verhindern. In Deutschland besteht noch keine vollständige zentrale Registrierungspflicht von Kilometerständen.

Käufer erleiden durch eine Tachomanipulation erhebliche Nachteile. Der tatsächliche Wert des Fahrzeugs ist geringer als es mit einem manipulierten Tacho der Fall ist. Darüber hinaus fallen höhere Instandhaltungskosten für das Fahrzeug an. Um die Bemühungen zur Reduzierung der Tachomanipulationen bei den aus Deutschland importierten Fahrzeugen effizient voranzutreiben und diesbezüglich möglichst gute Vereinbarungen mit den deutschen Behörden treffen zu können, ist es wichtig, eine genaue und zuverlässige Angabe der Anzahl der aus Deutschland importierten Fahrzeuge mit einem gefälschten Zählerstand zu erhalten. Darüber hinaus ist es wünschenswert, einen Einblick in die Struktur des Netzwerks bei Tachomanipulationen und die Profile der daran beteiligten Organisationen zu erhalten.

# UNTERSUCHUNGSKONZEPT

VAT und RDW haben im Rahmen dieser Untersuchung mit zwei Untersuchungsbüros zusammengearbeitet, Significant und International Security Partners (ISP). Significant hat eine Untersuchung von ca. 5000 aus Deutschland importierten Fahrzeugen durchgeführt, während ISP sich mit einer qualitativen Untersuchung der Tachomanipulation sowie Personen und Organisationen beschäftigte, die Tachomanipulationen durchführen.

Die Untersuchung verfolgte somit zwei Ziele:

- A.** Ein zuverlässiges und genaues Bild des Umfangs der aus Deutschland importierten Fahrzeuge (Pkw und Kleintransporter bis 3.500 Kilogramm) mit einem gefälschten Zählerstand zu schaffen
- B.** Einen Einblick in die Art und Weise, wie Tachomanipulationen durchgeführt werden sowie Informationen über die daran beteiligten Organisationen zu erhalten

Beide Untersuchungsziele erfordern einen unterschiedlichen Ansatz. Das erste Untersuchungsziel ist quantitativer Art und erfordert einen methodischen Ansatz. Das zweite Untersuchungsziel ist qualitativer Art und erfordert einen forschungsorientierten Ansatz. Aus diesem Grund wurde beschlossen, zwei Untersuchungsbüros zu beauftragen. Significant konzentriert sich auf die genaue und zuverlässige Ermittlung des Ausmaßes der Tachomanipulation bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen. Während ISP die Möglichkeiten zur Manipulation von Kilometerständen und Netzwerke von Organisationen untersucht, die an Tachomanipulationen beteiligt sind.





## UNTERSUCHUNG TEIL A

Im Hinblick auf das erste Untersuchungsziel haben Significant, RDW und ISP gemeinsam eine Methode zur indikativen Ermittlung von Tachomanipulationen durch RDW-Prüfer bei der Überprüfung von aus Deutschland importierten Fahrzeugen entwickelt. Diese ersten Einschätzungen der RDW-Prüfer wurden im Rahmen einer näheren Untersuchung stichprobenartig mit zentralen Registrierungen von Kilometerständen bei Händlern und / oder Importeuren verifiziert. Anhand der Ergebnisse dieser Stichprobe wird der Verdacht einer Tachomanipulation bestätigt (und in einigen Fällen auch widerlegt). Auf diese Weise konnte Einsicht in die Korrektheit der ersten Einschätzungen gewonnen werden. Diese Erkenntnisse haben wiederum zu einer statistischen Schätzung für die gesamte Anzahl der aus Deutschland importierten Fahrzeuge geführt. Die nähere Untersuchung wurde gemeinsam von VAT und Significant durchgeführt, wobei die endgültige Schätzung des Auftretens der Tachomanipulation von Significant vorgenommen und in diesen Bericht aufgenommen wurde.

Die Untersuchung wurde von einer Lenkungsgruppe unter der Leitung der Vereinigung Aanpak Tellerfraude betreut. Darüber hinaus haben im Auftrag von RDW Vertreter des Geschäftsbereichs Fahrzeugtechnik, des Geschäftsbereichs Registrierung und Information / der Abteilung Informationsversorgung sowie Vertreter beider Untersuchungsbüros an der Lenkungsgruppe teilgenommen.

Die Untersuchung wurde gemäß dem in Abbildung 1 auf der nächsten Seite dargestellten Ansatz durchgeführt. In der ersten Phase wurden Indikatoren zur Ermittlung von Tachomanipulation bei der Einfuhrkontrolle und ein Instrument zur Registrierung der Bewertung mittels dieser Indikatoren entwickelt. In 13 der 16 RDW-Prüfstellen, in denen eine größere Menge an Fahrzeugen aus Deutschland zur Einfuhrkontrolle angeboten wurde, haben die Prüfer eine Bewertung abgegeben. Auf diese Weise wurden 5.218 aus Deutschland importierte Fahrzeuge bewertet. Die Bewertung in Bezug auf den Zählerstand ist in vier Kategorien unterteilt:

- A. ein nicht logischer Zählerstand
- B. ein wahrscheinlich nicht logischer Zählerstand
- C. ein wahrscheinlich logischer Zählerstand
- D. ein logischer Zählerstand



Abbildung 1: Untersuchungskonzept

Nicht alle RDW-Prüfstellen sind an der Untersuchung beteiligt. Prüfstellen mit einem geringen Angebot an aus Deutschland importierten Fahrzeugen wurden außer Betracht gelassen, da bei der Bewertung von Tachomanipulationen kaum eine Routine aufgebaut werden kann, was der Qualität dieser Bewertungen nicht zugute kommt. In Anlage A 1 ist die Liste der Prüfstellen und die Anzahl der aus Deutschland zum Import angebotenen Fahrzeuge aufgeführt. Die Auswahl der Prüfstellen, die an der Untersuchung teilgenommen haben, wurde darin ebenfalls erläutert.

In der Kategorie „wahrscheinlich nicht logisch“ und „wahrscheinlich logisch“ wurde stichprobenartig bei insgesamt 673 Fahrzeugen näher untersucht, ob zuvor registrierte Kilometerstände bei Händlern und / oder Importeuren vorhanden sind. Für 304 Fahrzeuge konnten ehemalige Zählerstände ermittelt werden. Auf diese Weise konnte wiederum festgestellt werden, ob mit Sicherheit eine Tachomanipulation vorgenommen wurde oder begründete Zweifel an der Richtigkeit des Zählerstandes bestehen. Die Ergebnisse der Stichprobe haben anschließend zur Schätzung des Anteils der Tachomanipulation für alle von den RDW-Prüfern bewerteten Fahrzeuge geführt.



## TEIL ZWEI BESTAND AUS EINER OPEN-SOURCE- UNTERSUCHUNG

### UNTERSUCHUNG TEIL B

Um das zweite Untersuchungsziel zu erreichen, wurden zwei Arten von Untersuchungen angewandt. Der erste Teil bestand aus Interviews mit unter anderem Opfern von Tachomanipulation, Ermittlern und Mitarbeitern der RDW-Prüfstellen. Teil zwei bestand aus einer Open-Source-Untersuchung. In diesem Zusammenhang wurden Internetquellen konsultiert, in denen Tachomanipulationen und Geräte zur Manipulation von Zählerständen angeboten und die Vorgehensweise zum Zurücksetzen von Zählerständen beschrieben werden.

Um Einblick in die Hintergründe der Tachomanipulation bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen zu erhalten, wurden mehrere Untersuchungsschritte durchgeführt. Es wurden Gespräche mit Experten der relevanten RDW-Prüfstellen geführt, die einen großen Einblick in Händler und Fahrzeugeigentümer haben, die ihre Fahrzeuge zur RDW-Inspektion anbieten. Außer mit RDW-Mitarbeitern wurden auch Gespräche mit anderen relevanten Personen geführt wie beispielsweise mit Ermittlern, die an Untersuchungen zur Tachomanipulation beteiligt sind oder waren. Darüber hinaus wurden mehrere andere beteiligte Parteien befragt, darunter Importeure, Autofirmen und betroffene Autohändler.

Außer Interviews mit Personen, die sich in ihrer täglichen Praxis auf unterschiedliche Weise mit dem Thema beschäftigen, wurden auch umfangreiche Quellenrecherchen und Informationsanalysen durchgeführt. Es wurden beispielsweise eine Reihe von (anonymen) Fallbeispielen von betroffenen Verbrauchern vom LIV (Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit, dt. Landesweites Informationszentrum Fahrzeugkriminalität) zur Verfügung gestellt. Diese Meldungen wurden inhaltlich analysiert. Darüber hinaus wurden umfangreiche Recherchen zu Unternehmen durchgeführt, die in den Interviews erwähnt wurden und der Tachomanipulation verdächtigt werden und / oder in diesem Zusammenhang strafrechtlich verfolgt und / oder verurteilt wurden.

Darüber hinaus wurden Informationen von einem deutschen Partner-Untersuchungsbüro eingeholt. Dieses Untersuchungsbüro ist umfassend an Untersuchungen von Kfz-Kriminalität in Deutschland beteiligt. Die Untersuchungsschritte werden nachfolgend näher erläutert. In Anhang B 1 ist das Untersuchungskonzept detaillierter beschrieben. Darin wird unter anderem auf die Anonymität und Durchführung der Interviews und Open-Source-Untersuchung eingegangen.



**ES IST SEHR SCHWIERIG  
EINDEUTIG FESTZUSTELLEN,  
OB BEI EINEM FAHRZEUG  
EINE TACHOMANIPULATION  
VORGENOMMEN WURDE.**

# TEIL A

## UNTERSUCHUNG NACH DEM TATSÄCHLICHEN PROZENTSATZ VON TACHOMANIPULATIONEN (SIGNIFICANT)

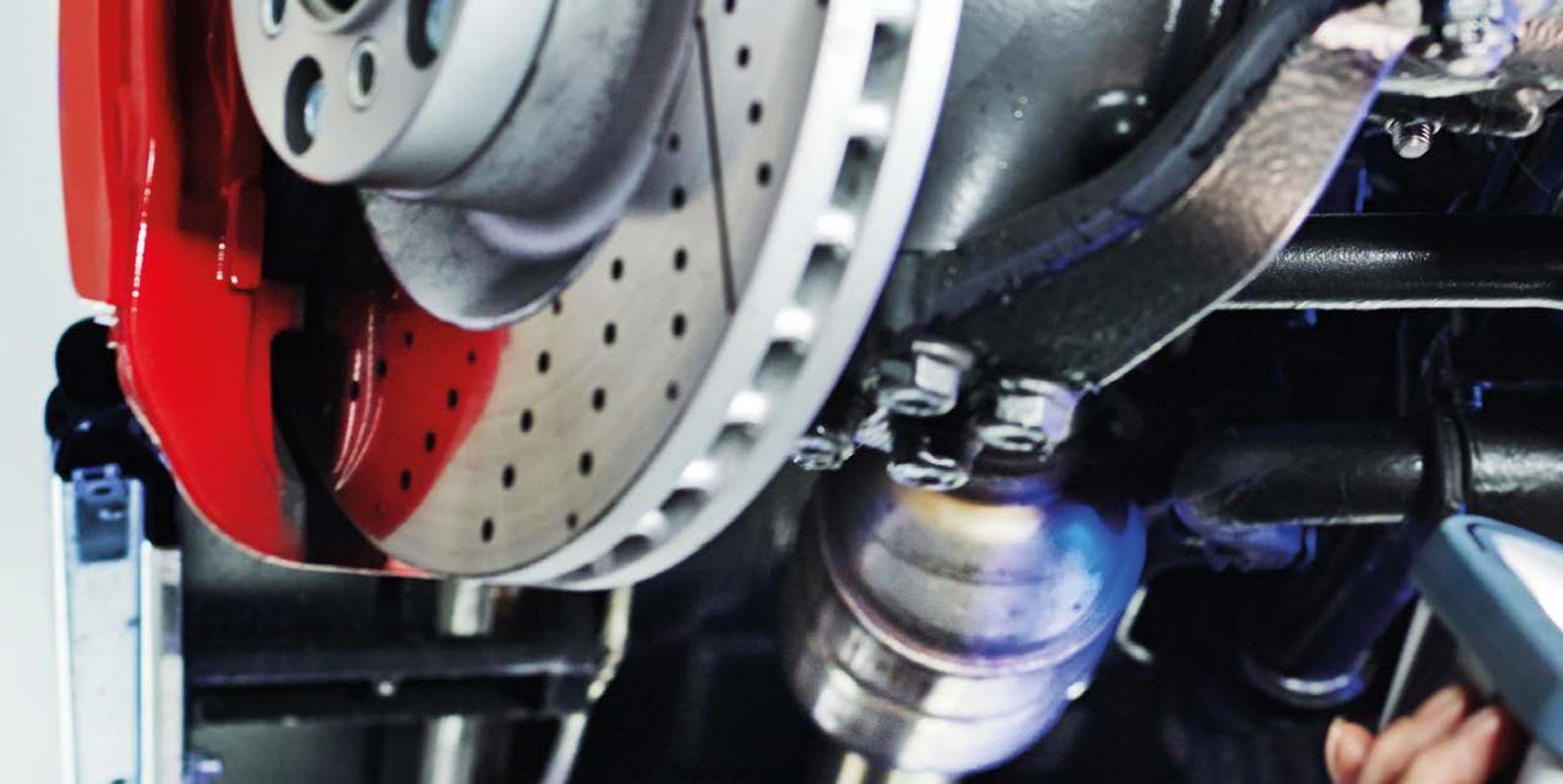
### 1. INDIKATOREN, REGISTRIERUNG UND ERGEBNIS DER BEWERTUNG DER PRÜFSTELLEN

#### 1.1 EINSCHRÄNKUNGEN BEI DER ERMITTLUNG VON TACHOMANIPULATION

Es ist sehr schwierig eindeutig festzustellen, ob bei einem Fahrzeug eine Tachomanipulation vorgenommen wurde. Moderne Fahrzeuge sind mit einem elektronischen Registrierungssystem ausgestattet. Die elektronische interne Registrierung des Fahrzeugs zeichnet reguläre Kilometerstände auf und registriert Fehlermeldungen und Vorfälle. Diese Registrierungen können mit speziellen Geräten ausgelesen werden. Auf diese Weise lässt sich eine eventuelle Tachomanipulation ermitteln. Diese Registrierungen werden jedoch nur in Fahrzeugen ab einem bestimmten Baujahr vorgenommen und die zur Verfügung stehenden Geräte können diese Registrierungen nicht bei allen Fahrzeugen auslesen, da die Auslesemethode markenabhängig ist. Darüber hinaus hat sich herausgestellt, dass diese elektronischen Zählerstände auf eine nicht nachweisbare Weise manipuliert werden können. Damit können diese Geräte derzeit nur eingeschränkt zur Ermittlung von Tachomanipulationen verwendet werden. Bei RDW läuft derzeit eine Ausschreibung für die Entwicklung und Lieferung von Geräten, die diesbezüglich mehr Möglichkeiten bieten sollen.

Außerdem kann ein registrierter Zählerstand in der Vergangenheit bei einem Vergleich mit dem aktuellen Zählerstand Aufschluss über eine Tachomanipulation geben. Wenn bei einer früheren Registrierung des Zählerstandes des Fahrzeugs, beispielsweise bei einer Inspektion oder einer Garantieleistung, ein höherer Zählerstand als der aktuell im Armaturenbrett angezeigte Zählerstand festgestellt wurde, liegt eindeutig eine Tachomanipulation vor. Für deutsche Fahrzeuge gibt es keine zentrale Verwaltung dieser Zählerstände, sodass eine solche Überprüfung nicht vollständig durchgeführt werden kann. Eine weitere Einschränkung dieser Methode besteht darin, dass, auch wenn ein höherer aktueller Zählerstand festgestellt wird, dennoch eine Tachomanipulation vorliegen kann. Wenn beispielsweise vor zwei Jahren ein Zählerstand registriert wurde, der um 10.000 Kilometer niedriger ist als der aktuell erfasste Zählerstand, hätte das Fahrzeug in diesen zwei Jahren 100.000 Kilometer fahren und der Zählerstand um 90.000 Kilometer zurückgesetzt werden können. Die Tachomanipulation kann auf diese Weise somit nicht in allen Fällen erkannt werden. Sie ist jedoch offensichtlich, wenn der aktuelle Zählerstand niedriger ist als ein zuvor registrierter Zählerstand.

In manchen Fällen kann auf der Grundlage anderer Informationen (stark) davon ausgegangen werden, dass eine Tachomanipulation vorliegt. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn für ein deutsches Fahrzeug ein deutscher TÜV-Bericht vorliegt, in dem ein höherer Zählerstand als der aktuelle Zählerstand eingetragen wurde. Ein vergleichbarer Hinweis kann eine Karte sein, in der ein Ölwechsel mit dem notierten Kilometerstand eingetragen ist. Manchmal werden Kilometerstände auch auf der Zahnriemenabdeckung notiert, wenn der Zahnriemen ersetzt wurde. Es ist auf diese Weise nur eingeschränkt möglich, eine Tachomanipulation nachzuweisen. Wenn ein deutscher TÜV-Bericht mit einem höheren Kilometerstand vorliegt, wird dieser bei der Einfuhrkontrolle in der Regel nicht im Fahrzeug gelassen. Das gilt auch für die Karten, auf denen ein Ölwechsel eingetragen ist. Es kommt nur noch selten vor, dass der Kilometerstand auf dem Zahnriemen notiert wird. Ein fehlender deutscher TÜV-Bericht für ein Fahrzeug, das noch



für einen bestimmten Zeitraum zugelassen ist, führt jedoch zu einem Verdacht auf Tachomanipulation, da dieser Zeitraum bei der niederländischen TÜV-Inspektion (APK-keuring) bei Vorlage dieses Berichts berücksichtigt wird. Der Anbieter hat daher normalerweise ein Interesse daran, einen deutschen TÜV-Bericht vorzulegen. Dies ist jedoch kein eindeutiger Hinweis auf eine Tachomanipulation, da der Bericht wirklich verloren gegangen sein könnte.

In allen anderen Fällen können verdächtige Umstände vorliegen, die zwar auf eine Tachomanipulation hinweisen, anhand der zu diesem Zeitpunkt verfügbaren Informationen jedoch nicht mit Sicherheit nachgewiesen werden können. Beispiele dafür sind Verschleißerscheinungen an Einstieg, Sitzbezügen, Lenkrad und Bremsscheiben, die nicht dem Zählerstand entsprechen, Anbieter, bei denen aufgrund früherer Verkäufe bereits ein Verdacht auf Tachomanipulationen besteht oder ein Zählerstand, der aufgrund des Baujahrs und der Art des Fahrzeugs nicht wahrscheinlich ist. Es ist klar, dass eine eindeutige Tachomanipulation auf diese Weise nicht festgestellt werden kann.

Im Untersuchungskonzept ist vorgesehen, dass die importierten Fahrzeuge zunächst anhand einer Beurteilung durch die RDW-Prüfer in die folgenden Kategorien der Tachomanipulation eingeteilt werden:

- A. ein nicht logischer Zählerstand
- B. ein wahrscheinlich nicht logischer Zählerstand
- C. ein wahrscheinlich logischer Zählerstand
- D. ein logischer Zählerstand



## 1.2 INDIKATOREN ZUR ERMITTLUNG VON TACHOMANIPULATION

In der ersten Untersuchungsphase haben Significant, ISP und RDW nach den Indikatoren gesucht, die bei einer Einfuhrkontrolle auf eine Tachomanipulation hinweisen können. Ausgangspunkt dabei war, dass die Prüfer in der Lage sein sollten, diese Indikatoren schnell und einfach zu bewerten. Darüber hinaus sollte der zusätzliche Aufwand für die Prüfer in Bezug auf die Beurteilung der Tachomanipulation so weit wie möglich minimiert werden. Die Untersuchung der Indikatoren musste daher in den regulären Ablauf einer Einfuhrkontrolle passen und durfte keine zusätzlichen technischen Maßnahmen erfordern.

Dies hat zu dem in Anhang A2 beschriebenen Registrierungssystem geführt. Die Registrierung betraf:

### A. Starke Indikatoren:

1. Ermittlung der Tachomanipulation auf elektronischem Weg
2. Ein deutscher TÜV-Bericht mit einem höheren Kilometerstand
3. Ein Wartungsbuch oder eine Karte nach einem Ölwechsel mit einem höheren Zählerstand

### B. Schwache Indikatoren:

1. Technische Indikatoren, wie Verschleiß an Lenkrad, Sitz/Sitzbezügen, Einstieg, Bremscheiben
2. Der deutsche TÜV-Bericht ist noch für einen gewissen Zeitraum gültig, der Bericht liegt jedoch nicht vor
3. Der Kilometerstand stimmt nicht mit dem Baujahr überein
4. Der Anbieter wurde bereits der Tachomanipulation verdächtigt

Der Prüfer wurde gebeten, neben der Registrierung dieser tatsächlichen Angaben sich auch ein eigenes Urteil darüber zu bilden, ob bei dem Fahrzeug eine Tachomanipulation vorgenommen wurde, und dieses Urteil zu vermerken.

Dieses Registrierungssystem wurde in einem Pilotversuch auf die Umsetzbarkeit und die Möglichkeit getestet, einen Einblick in die Tachomanipulation zu erhalten. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Verhaltensweise entwickelt, um Aggressionen von Anbietern, die während der Prüfung anwesend sind, zu vermeiden und in bestimmten Fällen zu begrenzen.

### **1.3 REGISTRIERUNGSTRUMENT UND VORBEREITUNG ZUR UNTERSUCHUNG AN DEN PRÜFSTELLEN**

Um den Zeitaufwand für die Beurteilung der Tachomanipulation zu begrenzen, wurde in Excel ein Registrierungsinstrument entwickelt, das während der regulären Verwaltungsarbeiten für die Einfuhrkontrolle leicht von den Prüfern ausgefüllt werden konnte. Dieses Instrument verwendete Barcodes zum Einlesen von Aktenzeichen und führte die eintragende Person strukturiert durch die Bewertungsfragen. Die auszufüllenden Felder leuchteten automatisch auf und es erfolgte eine direkte Kontrolle der Eingabe. Bei festgestellten Eingabefehlern folgte direkt eine Meldung mit der Bitte um Korrektur der fehlerhaften Eingabe. Die durchgeführten Registrierungen wurden beim Beenden des Programms automatisch an die Zentrale von Significant gesendet. In Anlage A 2 ist ein Beispiel für dieses Registrierungsinstrument aufgeführt.

Die Methode wurde in einem Meeting mit allen technischen Mitarbeitern der RDW-Prüfstellen erklärt. Sie haben ihre Kollegen (Prüfer) über die Arbeitsweise informiert. Darüber hinaus wurde an allen beteiligten Prüfstellen einen Tag lang Unterstützung angeboten, um Fragen und Probleme bei der Bewertung und Registrierung zu lösen. Die Untersuchung wurde im Zeitraum von Mitte Februar bis Ende März 2017 durchgeführt.

### **1.4 ERGEBNISSE AUF DER GRUNDLAGE DER UNTERSUCHUNG DER PRÜFSTELLEN**

Die Untersuchung lieferte nützliche Daten für 5.218 aus Deutschland importierte Pkws und Kleintransporter bis 3.500 kg. Abbildung 2 zeigt, dass die angestrebte Anzahl von 5.000 Fahrzeugen erreicht wurde. Die Anzahl der registrierten Fahrzeuge pro Woche ist in Abbildung 3 dargestellt und vermittelt ein recht stabiles Bild, das die Repräsentativität der Stichprobe untermauert. Die Menge ist am Ende etwas rückläufig, da einige Niederlassungen später mit der Untersuchung begonnen haben und diese zu einem späteren Zeitpunkt beenden. Die Zahlen schwanken aus statistischen Gründen je nach Standortebene etwas stärker, vor allem bei Prüfstellen, in denen im Durchschnitt kleine Mengen von aus Deutschland importierten Fahrzeugen geprüft werden.

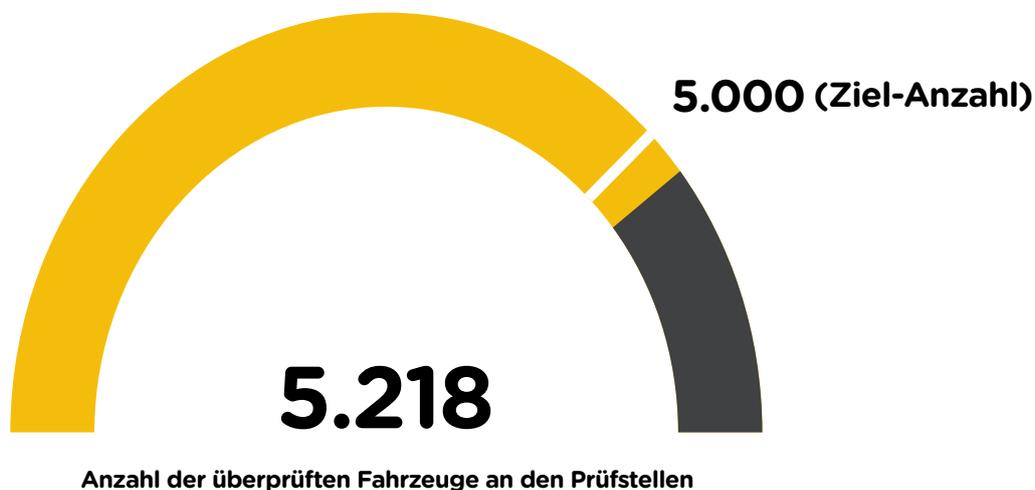


Abbildung 2: Anzahl der Fahrzeuge, die bei der Einfuhr aus Deutschland im Rahmen der Untersuchung überprüft wurden

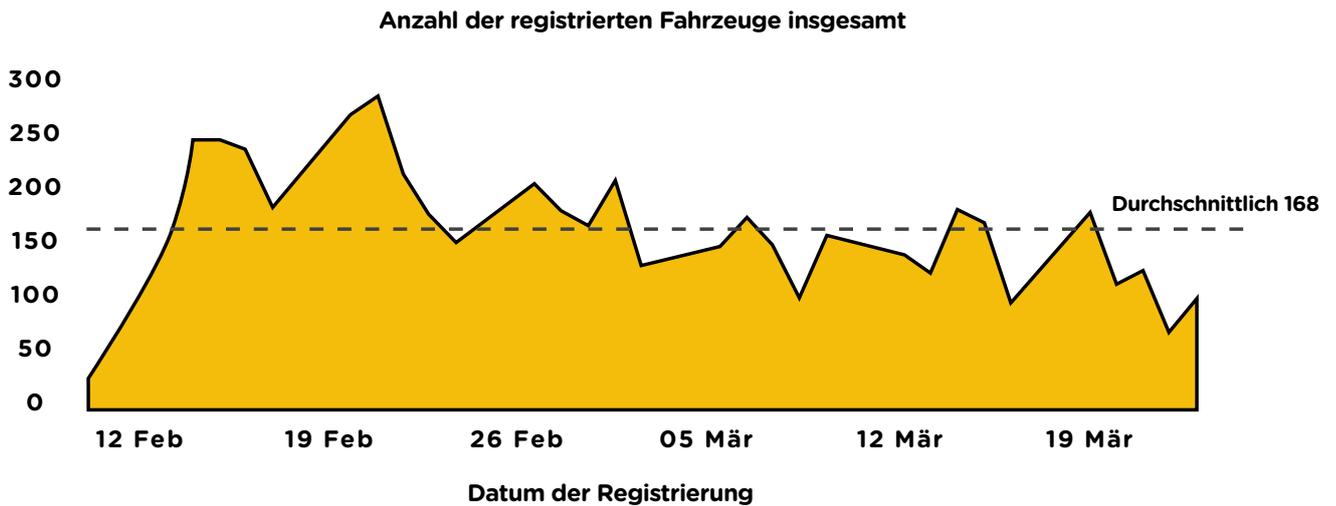


Abbildung 3: Anzahl der registrierten Fahrzeuge pro Woche während des Untersuchungszeitraums

### 1.4.1 MESSUNG UND VALIDIERUNG DER REPRÄSENTATIVITÄT

In der folgenden Abbildung 4 wird die Anzahl der bewerteten Fahrzeuge aus der Zielgruppe je Prüfstelle dargestellt. Diese Zahlen werden in erster Linie durch das wechselnde Angebot, aber auch durch die Anzahl der angebotenen Fahrzeuge bestimmt, die von den Prüfern tatsächlich bewertet wurden. Bei der Untersuchung zeigte sich, dass aufgrund der großen Arbeitsbelastung und zum Teil aufgrund der organisatorischen Abstimmung innerhalb der Prüfstelle nicht alle aus Deutschland angebotenen Fahrzeuge aus der Zielgruppe bewertet werden konnten. Dies führt zu einigen Unterschieden in der Anzahl der angebotenen Fahrzeuge, die überprüft wurden. Im Verlauf der Untersuchung wurde festgestellt, dass dies nicht zu selektiven Ausfällen geführt hat und sich daher nicht auf die Repräsentativität der Untersuchung auswirkt.

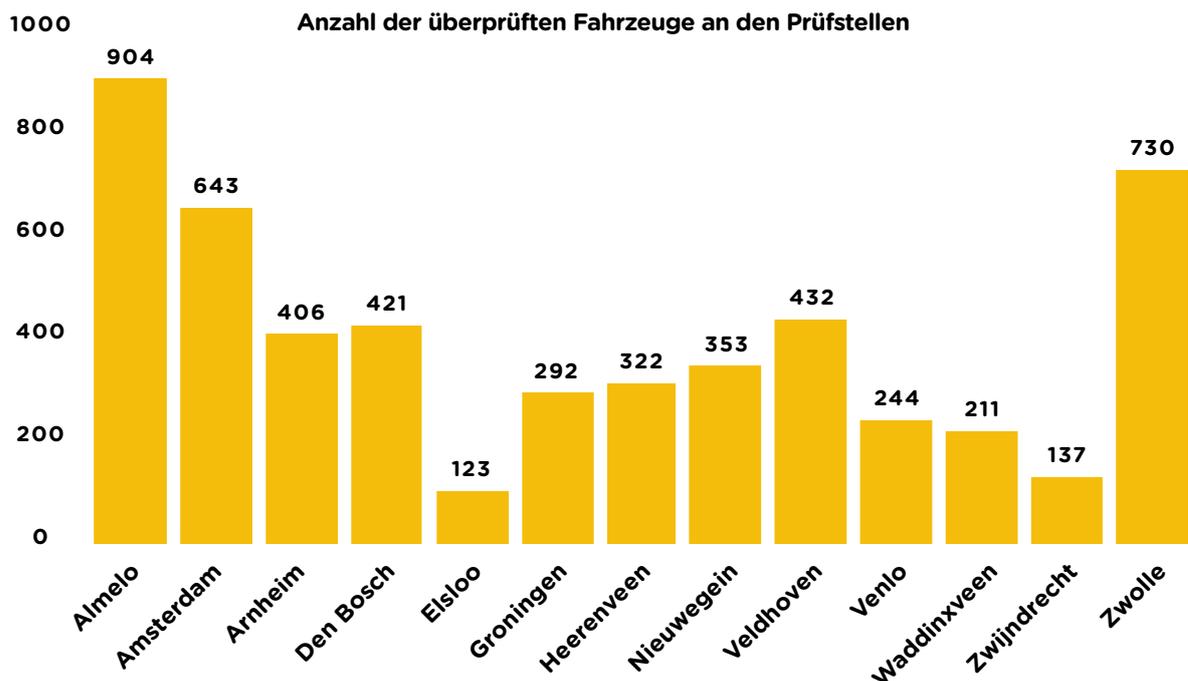


Abbildung 4: Anzahl der überprüften Fahrzeuge je Prüfstelle

In Abbildung 5 ist die Anzahl der Fahrzeuge je Prüfstelle dargestellt, ausgedrückt in der Anzahl der Wochen des durchschnittlichen Angebots für diese spezifische Prüfstelle. Daraus ist ersichtlich, dass sich die Anzahl der untersuchten Fahrzeuge unterscheidet, aber dennoch sehr substanziiell ist und abgesehen von einem Spitzenwert nach oben und unten ein stabiles Bild darstellt.

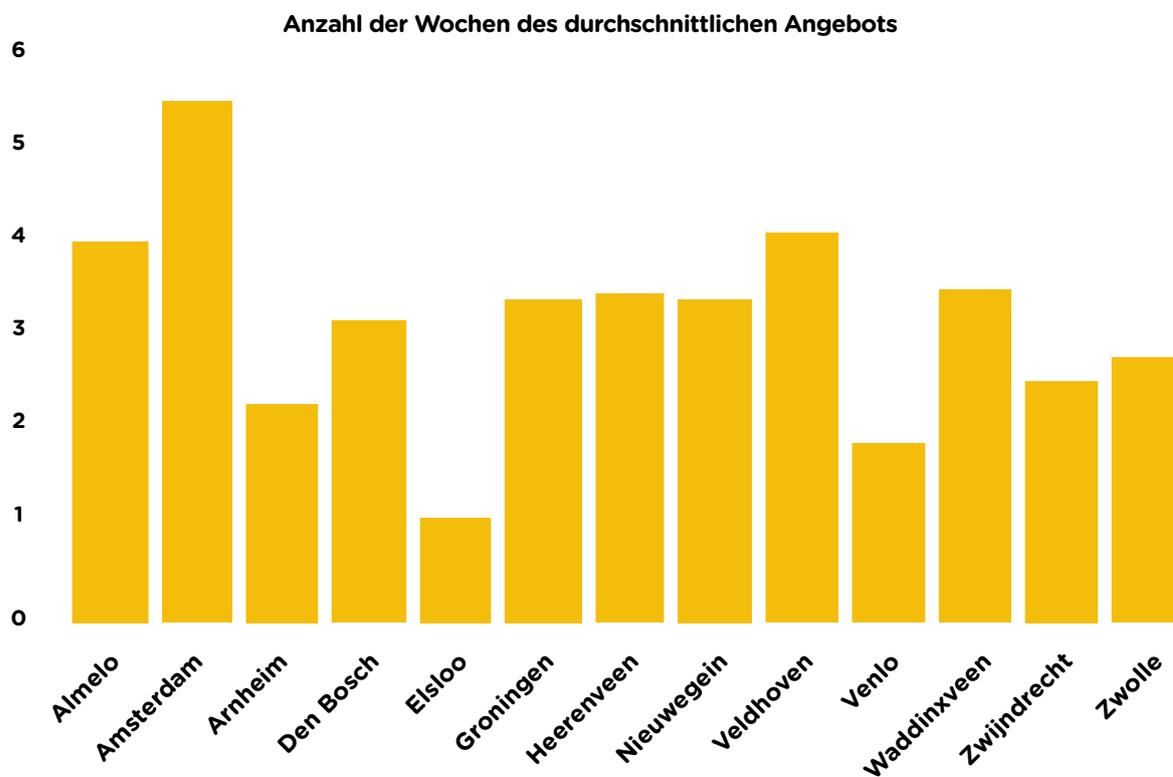
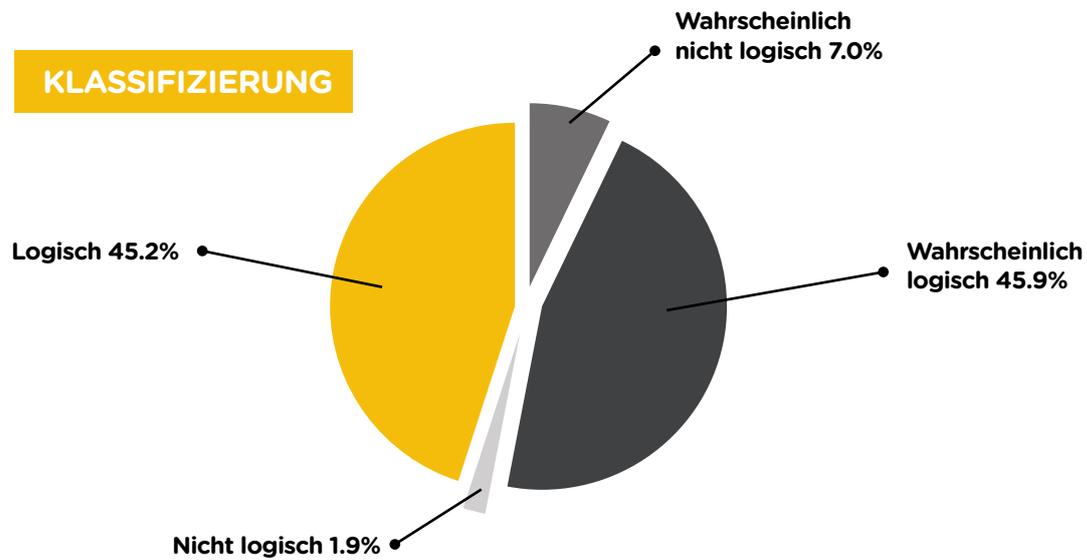


Abbildung 5: Untersuchte Fahrzeuge ausgedrückt in der Anzahl der Wochen des durchschnittlichen Angebots



## 1.4.2 EINTEILUNG IN KATEGORIEN

Auf der Grundlage der registrierten Beurteilungen wurden die überprüften Fahrzeuge anhand der in Anhang A 3 festgelegten Kriterien in vier Kategorien für den Zählerstand unterteilt. Dies führt zu folgender Klassifizierung für die untersuchten Fahrzeuge.



Diese Klassifizierung dient als Richtangabe. Anhand der Informationen aus der näheren Untersuchung können definitive Schätzungen in Bezug auf eine vorliegende Tachomanipulation gemacht werden.

Abbildung 6: Klassifizierung auf der Grundlage der Einschätzungen der RDW-Prüfer





## 2. NÄHERE UNTERSUCHUNG UND ERGEBNISSE

Die Ergebnisse der Bewertungen durch die RDW-Prüfer dienen als Richtangabe. Diese Bewertung fand während der Einfuhrkontrolle statt und beschränkte sich auf die leicht wahrnehmbaren Mengen. Aus diesem Grund wurde eine nähere Untersuchung durchgeführt, mit der eine aus statistischer Hinsicht bessere Schätzung von Tachomanipulationen vorgenommen werden kann. In diesem Kapitel wird die nähere Untersuchung beschrieben.

### 2.1 DURCHFÜHRUNG EINER NÄHEREN UNTERSUCHUNG

Das Ergebnis der Untersuchung an den Prüfstellen wird in die folgenden Kategorien eingeteilt: „nicht logisch“, „wahrscheinlich nicht logisch“, „wahrscheinlich logisch“ und „logisch“. Wenn ein Fahrzeug in die Kategorie „nicht logisch“ eingeteilt wurde, konnte eindeutig festgestellt werden, dass eine Tachomanipulation vorliegt. Diese Kategorie kann daher bei der näheren Untersuchung außer Betracht gelassen werden. In der Kategorie „logisch“ wurden keinerlei Hinweise auf eine Tachomanipulation gefunden. Daher kann auch diese Kategorie bei der näheren Untersuchung außer Betracht gelassen werden. Bei den restlichen Fahrzeugen wurden zwei Stichproben mit jeweils mehr als 300 Fahrzeugen in der Kategorie „wahrscheinlich logisch“ und „wahrscheinlich nicht logisch“ genommen.

Für diese Stichprobe wurde auf der Grundlage der Fahrzeugidentifikationsnummer (Voertuig Identificatie Nummer- VIN) bei Händlern und Importeuren überprüft, ob historische Zählerstände für dieses Fahrzeug vorliegen. Diese historischen Zählerstände können mit dem Zählerstand bei der Einfuhr der Fahrzeuge verglichen werden. Wenn ein historischer Zählerstand höher ist als der Zählerstand beim Import, liegt eine Tachomanipulation vor. Historische Zählerstände können zudem Aufschluss darüber geben, dass vor dem Import aus Deutschland eine Tachomanipulation vorgenommen wurde, wenn zu einem späteren Zeitpunkt ein niedriger Zählerstand angegeben wurde. Hier muss die in Abschnitt 2.1 vorgenommene Randbemerkung wiederholt werden. Ein monotoner Anstieg von Zählerständen bedeutet, dass keine Hinweise auf eine Tachomanipulation vorliegen. Das bedeutet jedoch nicht, dass keine Tachomanipulation stattgefunden hat. Bei vielen gefahrenen Kilometern zwischen zwei registrierten Zählerständen und nur einem geringen Anstieg des Zählerstandes wurde das Tacho in diesem Zeitraum zwar zurückgedreht, was aus den Zählerständen jedoch nicht ersichtlich ist.

In der Kategorie „wahrscheinlich logisch“ wurden 342 Fahrzeuge untersucht; für 150 dieser Fahrzeuge konnte eine historische Übersicht des Zählerstandes ermittelt werden. In der Kategorie „wahrscheinlich nicht logisch“ wurden 332 Fahrzeuge untersucht; für 154 dieser Fahrzeuge konnte eine historische Übersicht des Zählerstandes ermittelt werden. Dies bedeutet, dass für 304 Fahrzeuge eine nähere Untersuchung auf der Grundlage der historischen Zählerstände durchgeführt wurde. Wenn ein Zählerstand während der gesamten Zählerstandshistorie niedriger ist als der Zählerstand zu einem früheren Zeitpunkt, wird das Fahrzeug als Tachomanipulation eingestuft. Wenn seit dem letzten Zählerstand weniger als 10 Kilometer pro Tag im Vergleich zum Zählerstand beim Import gefahren wurden, ist dies als zweifelhaft einzustufen. Die übrigen Fahrzeuge wurden als „logisch“ eingestuft.



## 2.2 ERGEBNISSE DER NÄHEREN UNTERSUCHUNG

In der folgenden Tabelle 1 sind die Ergebnisse der näheren Untersuchung aufgeführt. Auffällig ist, dass von den überprüften Fahrzeugen in der Kategorie „wahrscheinlich logisch“ in 15% der Fälle eine Tachomanipulation festgestellt wurde und in 21% der Fälle Zweifel bestehen. Ebenso auffällig ist, dass in der Kategorie „wahrscheinlich nicht logisch“ 55% auf der Grundlage der näheren Untersuchung als logisch eingestuft wurden. Beide Kategorien scheinen damit einen eingeschränkten Hinweis auf eine Tachomanipulation zu geben, was mit den Ergebnissen der näheren Untersuchung korrigiert werden kann.

BEWERTUNG				
Kategorie	Logisch	Zurückgesetzt	Zweifelhaft	Gesamt
<b>Wahrscheinlich logisch</b>	<b>96</b>	<b>23</b>	<b>31</b>	<b>150</b>
	<b>64%</b>	<b>15%</b>	<b>21%</b>	<b>100%</b>
<b>Wahrscheinlich nicht logisch</b>	<b>84</b>	<b>40</b>	<b>30</b>	<b>154</b>
	<b>55%</b>	<b>26%</b>	<b>19%</b>	<b>100%</b>

Tabelle 1: Ergebnisse der näheren Untersuchung

Mit diesen Ergebnissen kann die Einstufung für alle von den RDW-Prüfern bewerteten Fahrzeuge erfolgen. Dabei wird ein Fahrzeug mit einem als „logisch“ qualifizierten Zählerstand als logisch eingestuft und ein Fahrzeug mit der Qualifikation „nicht logisch“ als Fahrzeug eingestuft, bei dem eine Tachomanipulation vorgenommen wurde. Darüber hinaus wird ein Fahrzeug mit der Qualifikation „wahrscheinlich logisch“ zu 15% als Fahrzeug mit einem gefälschten Zählerstand und zu 21% mit einem Verdacht auf Tachomanipulation eingestuft. Ein Fahrzeug mit der Qualifikation „wahrscheinlich nicht logisch“ wird zu 26% als Fahrzeug mit einem gefälschten Zählerstand und zu 19% mit einem Verdacht auf Tachomanipulation eingestuft. Die daraus resultierenden Ergebnisse werden im nächsten Kapitel vorgestellt.



### 3. SCHÄTZUNG DER TACHOMANIPULATION UND SONSTIGE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die in diesem Kapitel für die aus Deutschland importierten Fahrzeuge vorgestellten Ergebnisse der Tachomanipulation sind als Untergrenze für das tatsächliche Auftreten von Tachomanipulation zu verstehen. Dafür gibt es zwei Gründe:

- A.** Eine Tachomanipulation innerhalb der Spanne des zuletzt bekannten Zählerstandes vor dem Import kann nicht festgestellt werden
- B.** In der nicht näher untersuchten Kategorie „logisch“ können sich auch Fahrzeuge mit Tachomanipulation befinden

Beide Gründe rechtfertigen eine Analyse, bei der die aus der näheren Untersuchung resultierenden Anzeichen für Zweifelhaftigkeit berücksichtigt werden.

#### 3.1 SCHÄTZUNG DES UMFANGS DER TACHOMANIPULATION VON AUS DEUTSCHLAND IMPORTIERTEN FAHRZEUGEN

In Abbildung 7 ist die Schätzung des Umfangs der Tachomanipulation bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen dargestellt.

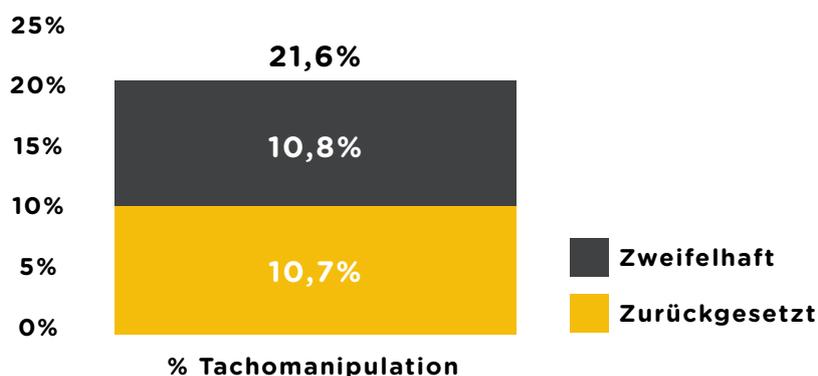


Abbildung 7: Schätzung in Bezug auf den Umfang der Tachomanipulation bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen

Die Anzahl der zurückgesetzten Kilometer kann auf der Grundlage historischer Zählerstände nicht ohne Weiteres ermittelt werden. Es kann festgestellt werden, dass der letzte Zählerstand niedriger ist als der vorherige. Der Kilometerunterschied zwischen diesen beiden Zählerständen stellt eine Untergrenze für die tatsächlich zurückgesetzte Anzahl der Kilometer dar. Die Anzahl der mit dem Fahrzeug gefahrenen Kilometer zwischen diesen beiden Daten muss noch hinzu addiert werden, diese ist jedoch nicht bekannt. In Abbildung 8 ist eine Übersicht über die Anzahl der mindestens zurückgesetzten Kilometer bei Fahrzeugen mit einem gefälschten Zählerstand dargestellt. Bei 20% der Fahrzeuge, bei denen eine Tachomanipulation festgestellt werden konnte, wurde der Kilometerstand um mindestens 50.000 Kilometer und bei 67% der Fahrzeuge um mehr als 10.000 Kilometer zurückgesetzt.

### Charakteristik Anzahl der mindestens zurückgesetzten Kilometer bei Tachomanipulation



Abbildung 8: Charakteristik für die Anzahl der mindestens zurückgesetzten Kilometer bei einer Tachomanipulation

In Abbildung 9 sind die zehn Marken mit den meisten Fahrzeugen in der Untersuchung dargestellt. Der Umfang der Tachomanipulation wird für jede Marke geschätzt und unterteilt in die Anzahl der Fahrzeuge, bei denen ein gefälschter Zählerstand nachgewiesen werden konnte und Fahrzeuge, bei denen begründete Zweifel an der Richtigkeit des Zählerstandes bestehen. Da es sich um eine Stichprobe handelt, ist die Schätzung des Umfangs der Tachomanipulation statistisch ungenau. In der Abbildung stellen die dunkel orangen Linien eine Ober- und Untergrenze für diese statistische Ungenauigkeit dar. Wenn diese Linien für eine Marke näher beieinander liegen, weist die Schätzung eine höhere Genauigkeit auf. Die Tachomanipulation kommt bei den großen Marken am häufigsten bei Toyota, Citroën, Ford und Renault vor.

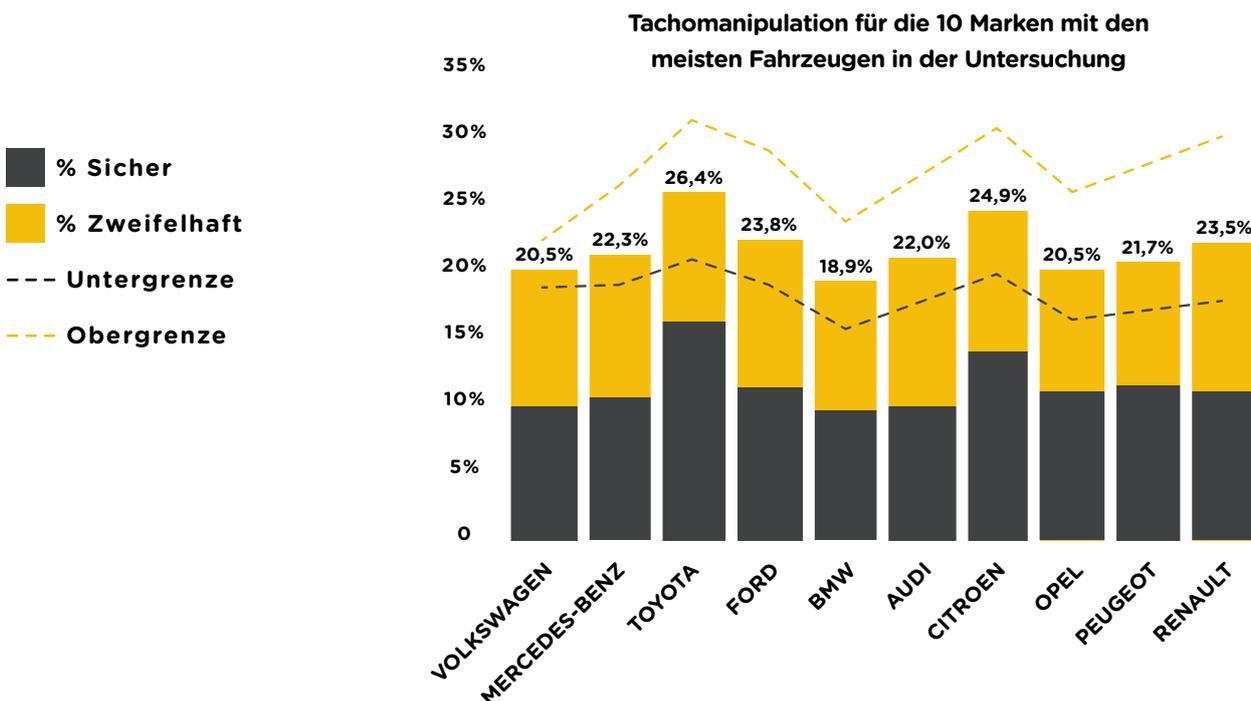


Abbildung 9: Schätzung der Tachomanipulation für die 10 Marken mit den meisten Fahrzeugen in der Stichprobe

Die Top-10-Marken mit der größten geschätzten Tachomanipulation sind in Abbildung 10 dargestellt. Dabei wurden Marken mit mindestens 100 Fahrzeugen für die Stichproben ausgewählt, sodass die statistische Genauigkeit groß genug ist, um den Schätzungen eine Bedeutung beizumessen. Aus Abbildung 10 geht hervor, dass die Schätzungen der Tachomanipulation für Toyota, Citroën, Ford und Renault am höchsten sind. Aus der Abbildung geht ebenfalls hervor, dass es in den Top 10 bereits drei Marken gibt, bei denen die Schätzungen der Tachomanipulation unter dem Durchschnitt für die gesamte Anzahl liegen. Mit anderen Worten: Die Unterschiede der Tachomanipulation sind auf Markenebene sehr gering. In Anhang A 4 sind die Ergebnisse für alle Marken dargestellt.

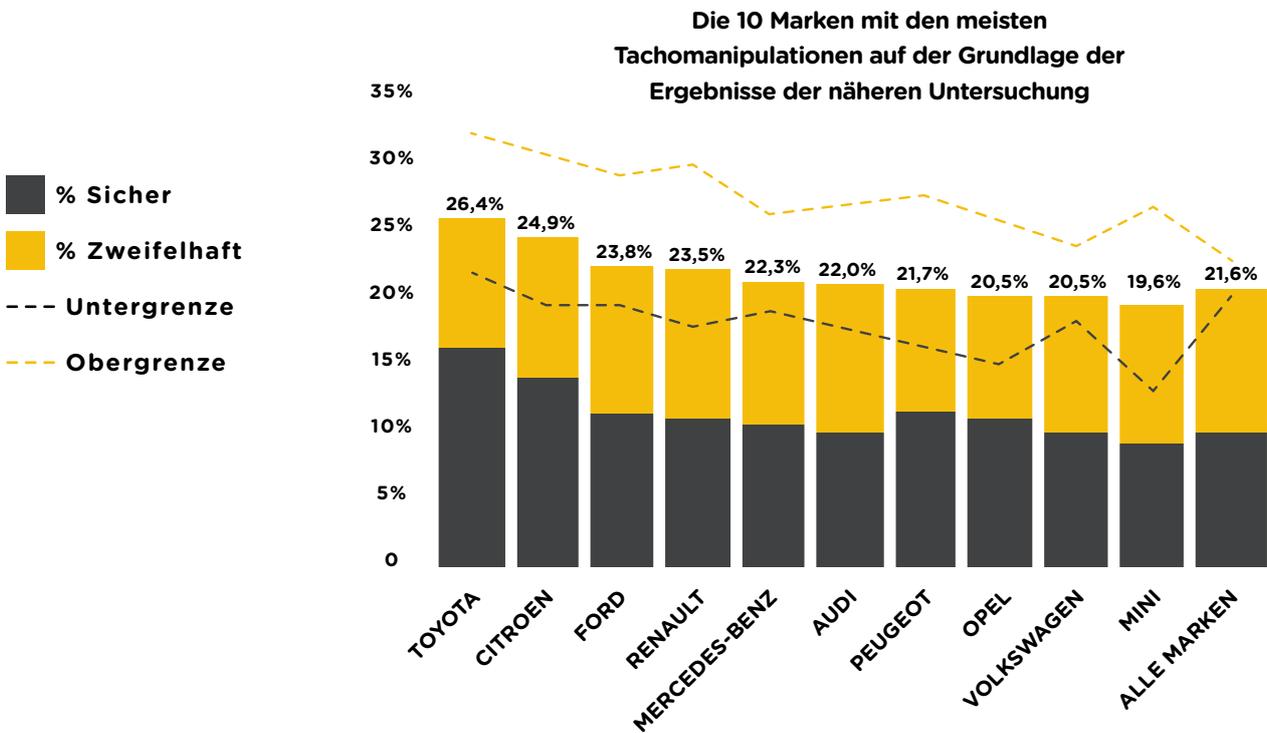


Abbildung 10: Schätzung der Tachomanipulation für die 10 Marken mit der höchsten Schätzung

Im Hinblick auf die Fahrzeugtypen ist ein deutlicherer Unterschied zwischen den Schätzungen der Tachomanipulation zu beobachten. Die Anzahl der getesteten Fahrzeugtypen ist jedoch kleiner als die Anzahl pro Marke, was zu größeren statistischen Ungenauigkeiten führt. Unter den Top-10-Fahrzeugtypen mit der höchsten Schätzung wurden Fahrzeugtypen mit mindestens 30 Fahrzeugen in der Untersuchung ausgewählt. In Abbildung 11 auf der nächsten Seite werden die zehn Fahrzeugtypen mit der am höchsten geschätzten Tachomanipulation dargestellt. Der Toyota Aygo ist bei weitem der Fahrzeugtyp mit den meisten Tachomanipulationen. Die Anzahl der nachgewiesenen Tachomanipulationen ist bei diesem Fahrzeugtyp ebenfalls am größten (25%). Für den Peugeot 107, den Citroën C1 und den Ford Focus sind die Schätzungen relativ zuverlässig und erscheint die Tachomanipulation ebenfalls als relativ hoch. Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Tachomanipulation sicherlich auch bei kleineren Autos vorkommt. Bei allen Fahrzeugtypen in dieser Top 10 liegt eine Schätzung für die Tachomanipulation vor, die höher ist als die Schätzung für den nationalen Durchschnitt.

**Top 10 der Fahrzeugtypen mit Tachomanipulation auf der Grundlage der Ergebnisse einer näheren Untersuchung (Fahrzeugtypen mit mehr als 30 Fahrzeugen in der Untersuchung)**

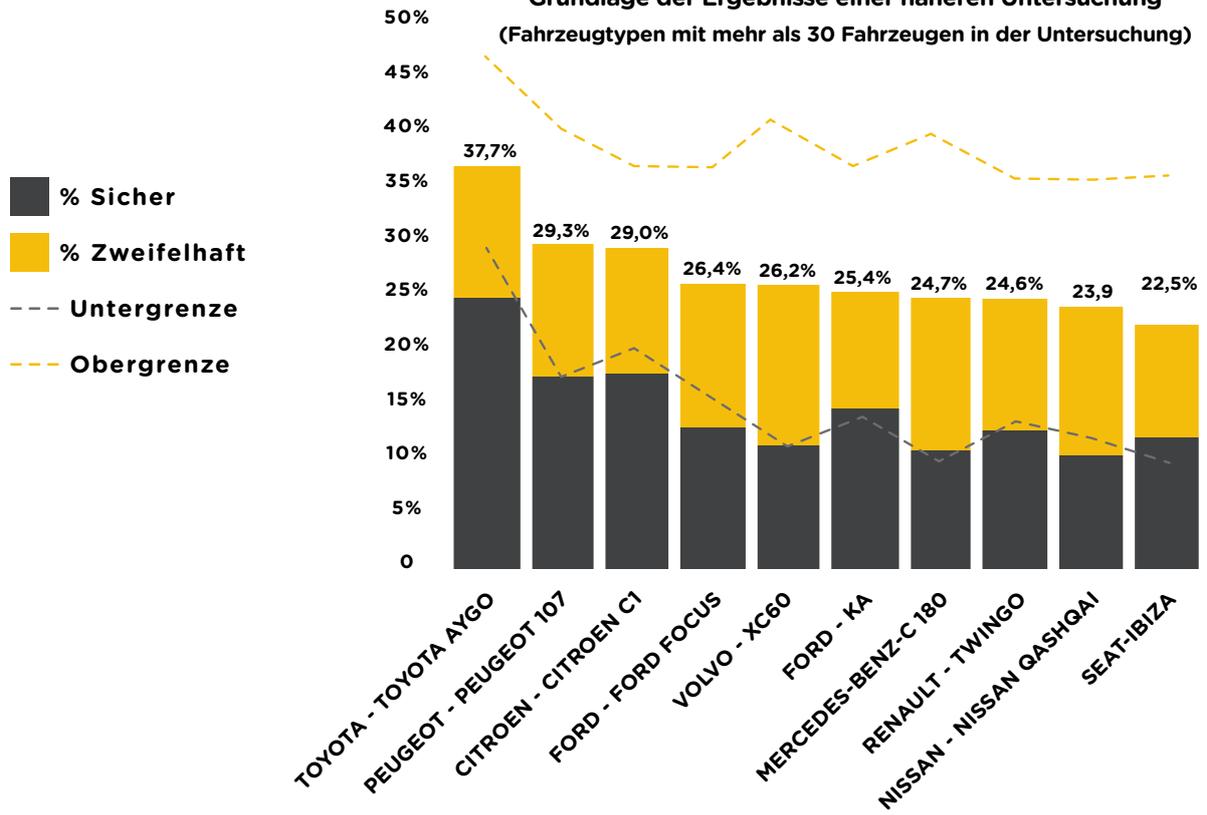


Abbildung 11: Top 10 der Fahrzeugtypen mit Tachomanipulation auf der Grundlage der Ergebnisse einschließlich einer näheren Untersuchung



In Abbildung 12 ist eine Übersicht über den Anteil der Tachomanipulation an Standorten dargestellt, an denen die Fahrzeuge zur Einfuhrkontrolle angeboten wurden. Dabei fällt der relativ hohe Anteil von Fahrzeugen mit Tachomanipulation auf, die in Zwolle angeboten werden. Da die hier angebotene Anzahl an Fahrzeugen ebenfalls bedeutend ist (730 in der Untersuchung), konnte der Umfang der Tachomanipulationen genau bestimmt werden. Der relativ hohe Anteil der in Zwijndrecht angebotenen Fahrzeuge lässt sich möglicherweise durch die geringere Anzahl der überprüften Fahrzeuge erklären. Auch die Anzahl der Tachomanipulationen der in Waddinxveen und Elsloo angebotenen Fahrzeuge ist aufgrund der geringeren Menge ungenauer. In Heerenveen und vor allem Almelo kommen Tachomanipulationen bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen relativ selten vor.

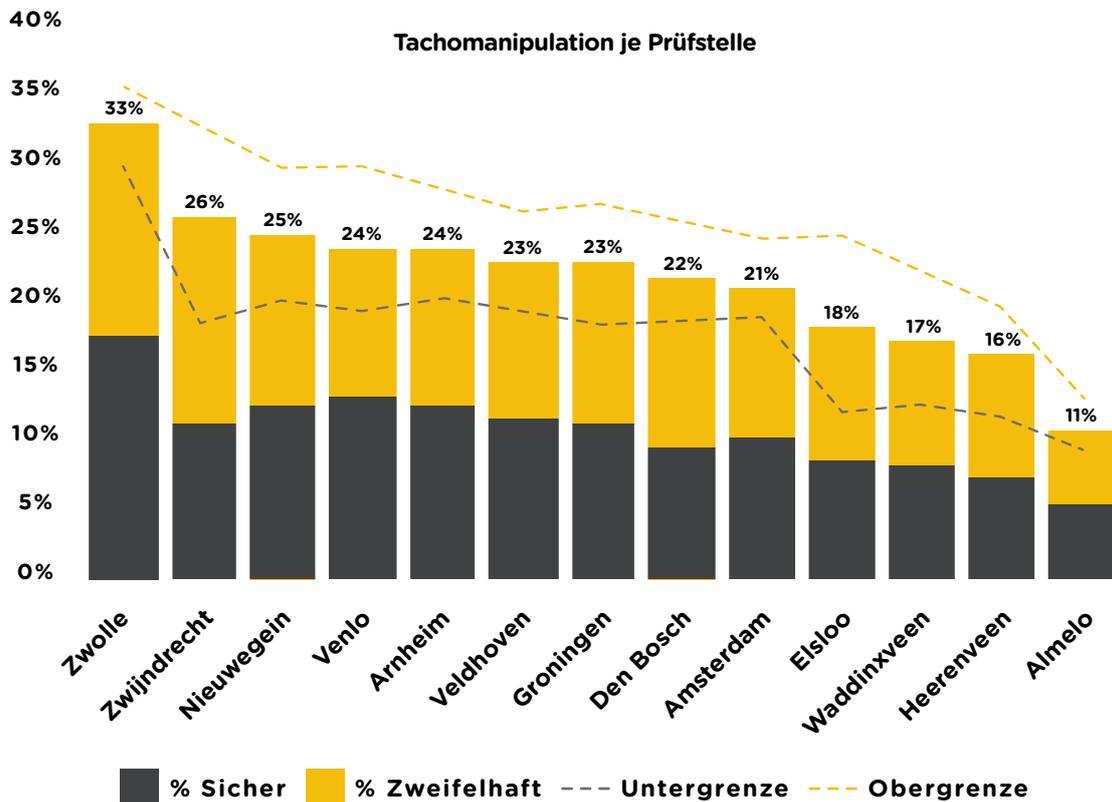


Abbildung 12: Tachomanipulation bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen je RDW-Prüfstelle, an denen sie zur Einfuhrkontrolle angeboten werden

### 3.2 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Anteil der Tachomanipulationen bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen wird auf 21,6% geschätzt. Davon wurden 10,7% anhand von Zählerständen eindeutig festgestellt und bei 10,8% dieser Fahrzeuge bestehen begründete Zweifel an der Richtigkeit des Kilometerstandes.

Die Tachomanipulation kommt relativ häufiger bei den Marken Toyota, Citroën, Ford und Renault vor. Bei anderen Marken ist ebenfalls eine hohe Anzahl an Tachomanipulationen zu beobachten. Die statistische Genauigkeit ist diesbezüglich jedoch zu gering, um daraus Schlüsse ziehen zu können. Für die Fahrzeugtypen Toyota Aygo, Peugeot 107, Citroën C1 und Ford Focus sind die Schätzungen der Tachomanipulationen am höchsten. Es fällt auf, dass dies vor allem kleinere Autos betrifft. Auch hier gibt es mehr Fahrzeugtypen mit einem relativ hohen Anteil an Tachomanipulationen. Aufgrund der geringen Anzahl können jedoch keine statistischen Schlussfolgerungen gezogen werden. In der Prüfstelle in Zwolle werden überdurchschnittlich viele Autos aus Deutschland mit Tachomanipulation zur Prüfung angeboten, während die Anzahl in der Prüfstation Almelo relativ gering ist.



# TEIL B

## UNTERSUCHUNG NACH DEN HINTERGRÜNDE ZUR TACHOMANIPULATION (ISP)

### 1. MODUS OPERANDI

Diese Untersuchung hat gezeigt, dass es unterschiedliche Vorgehensweisen zur Tachomanipulation gibt (modus operandi).

#### 1.1 WIE TACHOMANIPULATIONEN Vorgenommen werden

Früher wurden Autos mit analogen Kilometerzählern ausgestattet. Diese wurden mit einer Akkubohrmaschine zurückgesetzt oder die Zahlen wurden mit einem Schraubenzieher bewegt. Heutzutage erfolgt die Manipulation eines Tachos hauptsächlich digital, mit Hilfe von speziellen Geräten und spezieller Software. Die Untersuchung hat keine Unterschiede zwischen dem Zurücksetzen der Kilometerstände von aus Deutschland importierten Fahrzeugen und anderen Fahrzeugen ergeben. In Anhang B 3 wird erläutert, welche Ausrüstung für die Manipulation eines Tachos erforderlich ist.

Die Manipulation eines digitalen Tachos dauert oft nur 10 bis 20 Minuten. Ein Laptop oder „Auslesegerät“ wird an den OBD-Anschluss im Fahrzeug angeschlossen, woraufhin ein neuer Zählerstand eingegeben wird. Aus der Untersuchung geht hervor, dass dies auf unterschiedliche Art erfolgen kann: beim Kunden zuhause, in einer Garage, auf einem Parkplatz oder in einer Firma. Die erforderliche Stromversorgung wird vom Fahrzeug bereitgestellt, so dass keine externe Stromversorgung erforderlich ist.<sup>2</sup> Mit anderen Worten: Eine Tachomanipulation kann überall stattfinden.

#### DIE TACHOMANIPULATION BEI AUS DEUTSCHLAND IMPORTIERTEN FAHRZEUGEN

Aus den Interviews mit Experten, die auf Untersuchungsergebnissen und Erfahrungen basieren, geht hervor, dass die Tachomanipulation bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen folgendermaßen vorgenommen wird:

- Schritt 1:** Autos werden von einem Händler in Deutschland gekauft und mit einem Anhänger in die Niederlande transportiert
- Schritt 2:** Bei der Firma werden die Kilometerstände manipuliert
- Schritt 3:** Das Fahrzeug wird verkauft
- Schritt 4:** Nachdem das Fahrzeug verkauft wurde, wird es von RDW registriert

Es gibt verschiedene Hinweise darauf, dass Zählerstände hauptsächlich in den Niederlanden manipuliert werden. Aus polizeilichen Ermittlungen von Unternehmen, die viele Fahrzeuge mit falschem Zählerstand verkauft haben, geht hervor, dass bei den Unternehmen in Deutschland, wo die Fahrzeuge gekauft wurden, keine Fahrzeuge mit manipulierten Zählerständen angetroffen wurden. Darüber hinaus machen Geschichten die Runde, dass deutsche Verkäufer fragen, ob der niederländische Käufer den Zählerstand auf der Rechnung vermerkt haben möchte, weil ihnen bekannt ist, dass niederländische Käufer es manchmal vorziehen, den Zählerstand nicht notieren zu lassen.

<sup>2</sup> Polizeiliche Ermittlungen haben jedoch ergeben, dass die Täter der Tachomanipulation eine geschützte Umgebung bevorzugen: eine geschlossene Garage, einen abgelegenen Parkplatz usw.

Während der Untersuchung wurde ein ehemaliger Mitarbeiter einer Autofirma interviewt. Diese Person gab an, dass fast alle zum Verkauf angebotenen Fahrzeuge (importierte Fahrzeuge, Handelswert zwischen 5.000 Euro und 10.000 Euro), zu einer Chiptuning-Firma gebracht wurden, wo der Zählerstand für 50 Euro pro Fahrzeug zurückgesetzt wurde. In diesem Zusammenhang erwähnte er, dass trotz des geringen Betrags fortgeschrittene und teure Software verwendet wurde.

Die befragte Person schätzte, dass die Chiptuning-Firma bei etwa 30 Fahrzeugen pro Woche eine Tachomanipulation vornahm. Ihm zufolge ist die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, sehr gering, weil die Zählerstände auf ein Niveau zurückgesetzt werden, das kaum über einem möglicherweise zuvor registrierten Zählerstand liegt. Laut dieser Person ist eine Tachomanipulation auf diese Weise fast nicht festzustellen. Darüber hinaus erklärte diese Person, dass seiner Meinung nach, große namhafte Autofirmen nicht daran beteiligt sind, sondern vor allem die kleinen Händler. Davon geht er aus, weil diverse Firmen gleicher Größe ihre Fahrzeuge bei der selben Chiptuning-Firma anbieten und sie sich dort trafen. Der Zweck der Tachomanipulation besteht darin, zusätzlich zur Wertsteigerung des Fahrzeugs den Wechsel des Betriebsvorrats anzukurbeln.

In Anhang B 2 werden die Schwierigkeiten bei der Ermittlung von Tachomanipulationen beschrieben, außerdem werden Erfahrungen von Opfern von Tachomanipulation beschrieben.

## **1.2 WIE TACHOMANIPULATIONEN ANGEBOTEN WERDEN**

Diese Untersuchung hat gezeigt, dass es verschiedene Möglichkeiten gibt, die „Dienstleistung“ Tachomanipulation anzubieten. Außer einem festen Ansprechpartner bei einem Autohändler gibt es auch Beispiele, in denen die Tachomanipulation öffentlich im Internet angeboten wird. Der Inserent scheint sich an zufällige Verbraucher und in geringerem Maße an Unternehmen zu wenden, die Zählerstände zurücksetzen lassen möchten. Wir konnten den Umfang dieses Marktes in dieser Untersuchung nicht bestimmen. In Anhang B 4 sind Beispiele aufgeführt, wie Tachomanipulationen im Internet angeboten werden. Tachomanipulationen werden dort hin und wieder schon für bereits unter 100 Euro angeboten.



### 1.3 FAHRZEUGE

In den letzten Jahren ist der Import von Autos aus Deutschland um 15 bis 20% pro Jahr gestiegen. Der Grund dafür ist, dass bestimmte beliebte Angebote in den Niederlanden in geringerer Zahl verfügbar sind als in Deutschland. Die beliebtesten Fahrzeugtypen sind kleinere Fahrzeuge, für die geringere Kfz-Steuern gezahlt werden müssen. Dazu gehören Fahrzeuge wie der Citroën C1, der Toyota Aygo, der Toyota Yaris, der Volkswagen Up und der Kia Picanto. Diese Fahrzeugtypen werden häufig mit einem Kilometerstand zwischen 50.000 und 80.000 Kilometern und manchmal sogar weniger angeboten. Unabhängig davon geht aus Untersuchungen in Foren und Interviews hervor, dass Tachomanipulationen bei allen Marken und Fahrzeugtypen stattfinden.

### 1.4 SCHWIERIGKEITEN

Zählerstände bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen können problemlos unbemerkt manipuliert werden. Wenn Hinweise darauf hindeuten, dass bei einem Fahrzeug eine Tachomanipulation vorliegt, kann sich die Vorgehensweise als schwierig gestalten. In Anhang B 6 werden diese Schwierigkeiten erläutert.

Zusätzlich zu den Schwierigkeiten aus juristischer Sicht wird die Tachomanipulation bei deutschen Fahrzeugen erleichtert, da in Europa und in Deutschland keine Verpflichtung zum Informationsaustausch besteht und vorhandene Informationen für RDW zudem nicht verfügbar sind, wenn das Fahrzeug in den Niederlanden auf den Markt gebracht wird.



## 2. BETEILIGTE UND TÄTERPROFIL

Ein weiteres Ziel der Untersuchung war es herauszufinden, welche Parteien für die Tachomanipulation verantwortlich sind, wer daran beteiligt ist und ob gewisse Netzwerke involviert sind. Alle Interviews fanden unter der Bedingung statt, dass die Informationen in anonymer Form verarbeitet werden. Daher werden in diesem Untersuchungsbericht keine Namen von Personen und / oder Unternehmen genannt.

Die beteiligten Personen können in unterschiedliche Kategorien eingeteilt werden. Die weniger professionellen Autohändler, die professionellen Autohändler und der offizielle Markenkanal.

Gespräche mit RDW-Mitarbeitern, Polizeibeamten, Händlern und Importeuren und Hintergrundrecherchen in öffentlichen Internetquellen haben verschiedene Firmennamen ergeben, die mit Tachomanipulationen in Zusammenhang stehen. Auffällig dabei war, dass diverse Male die gleichen Firmen von sowohl Polizei, RDW-Mitarbeitern als auch anderen Personen sowie im Internet erwähnt wurden. Diese Gruppe ist als weniger professionelle Autohändler zu betrachten.

### 2.1 BETEILIGTE: WENIGER PROFESSIONELLE AUTOHÄNDLER

Diese Unternehmen erleiden keine Nachteile durch Tachomanipulationen, sie machen häufig sogar davon Gebrauch.

Diese Firmen haben bei der Polizei, Kollegen und in Internetforen einen weniger guten Ruf und werden direkt mit Tachomanipulationen in Zusammenhang gebracht. Das Phänomen der Tachomanipulation taucht hier fast immer an der Oberfläche auf. Weitere Eigenschaften dieser untersuchten Unternehmen:

- Es wird ein schlechter oder gar kein Service angeboten
- Fahrzeuge werden ohne Garantie verkauft
- Die Unternehmen haben sich nicht der Branchenorganisation BOVAG angeschlossen
- Es liegen keine Wartungshefte oder andere Dokumente vor, die etwas über die Fahrzeughistorie aussagen
- Das Unternehmen bietet Interessenten keine Möglichkeit, eine Probefahrt zu machen
- Kennzeichen sind in den Anzeigen auf der Unternehmenswebsite oder anderen Verkaufsseiten nicht sichtbar
- Es werden Versprechen gemacht, die nicht eingehalten werden
- Jahreszahlen in den Verkaufsanzeigen sind nicht korrekt
- Der Käufer unterzeichnet beim Kauf eine Klausel, die ein Bußgeld vorsieht<sup>3</sup>, wenn er das Fahrzeug am Tag nach dem Kauf zurückgeben möchte

Ein detailliertes Täterprofil ist in Anhang B 5 beschrieben.

### 2.2 BETEILIGTE PERSONEN: PROFESSIONELLE HÄNDLER

Professionelle Händler leiden unter dem Phänomen der Tachomanipulation. Einige von ihnen sind als bewusst naiv einzustufen. Die meisten von ihnen sind jedoch selbst auch hin und wieder überrascht von der Tachomanipulation. Das folgende Zitat spricht Bände:

---

<sup>3</sup> In dieser Klausel sind Beträge von 10-15% des Kaufbetrages aufgeführt.



Einer der Händler von importierten Fahrzeugen gab an, vor einiger Zeit von einem ausländischen Zwischenhändler betrogen worden zu sein. Er hatte diesen Zwischenhändler zwischen seiner Firma und der verkaufenden Firma beauftragt. Dieser betrogene Händler erklärte, dass dies das erste Mal war, dass er mit einem Zwischenhändler arbeitete und er es in Zukunft nicht mehr tun würde. In seinem Fall handelte es sich um 100 Autos (kleine Toyotas), wobei bei 75 Fahrzeugen eine Tachomanipulation vorgenommen wurde. Der Schaden wurde, obwohl dieser schwer zu ermitteln ist, auf mehrere zehntausend Euro geschätzt.

- Zitat aus einem Interview mit Hans aus Apeldoorn (Autohändler)

### 2.3 BETEILIGTE: AUTOHÄNDLER

Aus Interviews mit großen, renommierten Importeuren und Autohändlern geht hervor, dass die Tachomanipulation bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen bei ihnen kaum vorkommt und sie keine Nachteile dadurch erleiden. Der Grund dafür ist, dass ausschließlich Geschäfte mit festen Parteien abgewickelt werden und die Fahrzeughistorie einschließlich der Zählerstände eingesehen werden kann. Für den Handel mit Autos in den Niederlanden ist die Tachomanipulation laut dem befragten Autohändler praktisch kein Thema, weil die Fahrzeughistorie dieser Fahrzeuge problemlos überprüft werden kann.

Die Untersuchung hat in keinster Weise gezeigt, dass renommierte Händler oder Importeure an Tachomanipulationen beteiligt sind. Gründe dafür sind, dass diese Unternehmen:

- zuverlässige Organisationen sind, die einen guten Ruf haben
- von Transparenz und einem positiven Image in der Branche profitieren
- nicht in dem Segment handeln, in dem Zählerstände manipuliert werden: Es werden neuere Fahrzeuge über feste Einkaufskanäle verkauft und Kunden wird eine Garantie geboten

### 2.4 AUFTRAGGEBER

Die Untersuchung zeigt keine klare Trennlinie bzw. Rollenverteilung zwischen Auftraggebern und Auftragnehmern. Es hat sich herausgestellt, dass die beteiligten Unternehmen die Tachomanipulation durch einen Dritten durchführen lassen und es gibt Beispiele, dass Händler sowohl den Kauf (einschließlich der Abholung der Fahrzeuge aus Deutschland mit einem Anhänger), die Tachomanipulation als auch den Verkauf der Fahrzeuge übernehmen.

In gewissem Maße kann der Privatkunde auch als „unbewusster“ Auftraggeber betrachtet werden. Einige beteiligte Unternehmen sind aufgrund ihrer eigenen Handelsweise sehr wettbewerbsfähig. Dadurch werden Fahrzeuge mit einem niedrigen Kilometerstand zu einem günstigen Preis angeboten. Verschiedene beteiligte Unternehmen haben angegeben, dass interessierte Käufer aus dem ganzen Land kommen, um ein Auto zu kaufen.<sup>45</sup> Infolge dieses Zulaufs entsteht eine zunehmende Angebot / Nachfrage-Spirale. Das Besondere ist, dass einige Unternehmen diese Anziehungskraft haben und behalten, trotz der schlechten Bewertungen, die im Internet über sie zu finden sind.<sup>6</sup> Darüber hinaus gibt es Beispiele für Privatkunden, die eine Autofirma um ein Fahrzeug zu einem bestimmten Preis mit einer maximalen gefahrenen Kilometerzahl bitten. Das angefragte Fahrzeug wird dann von der Autofirma aus Deutschland importiert und der Kilometerstand ohne Kenntnis des Verbrauchers korrigiert.

Die Beispiele, in denen Tachomanipulationen (oft wird die harmlosere Formulierung Tachooanpassung verwendet) im Internet angeboten werden, zeigen einen klaren Zusammenhang zwischen Auftraggebern und Tätern als Auftragnehmer. Auftraggeber sind hier jedoch vermutlich Privatkunden, die ihre Zählerstände für ein paar Euro anpassen lassen möchten.

### 2.3 TÄTER UND NETZWERKE

Die Untersuchung hat keine Hinweise auf organisierte Netzwerke von Tätern, Auftraggebern, Frontmännern und dergleichen ergeben. Aus der Feldforschung und Interviews mit Ermittlern und Fachleuten aus der Automobilindustrie geht hervor, dass es sich hauptsächlich um kleine, zwielichtige Unternehmen handelt. Eine Liste der ermittelten Firmen und Personen wurde der Arbeitsgruppe „Handhaving van het VAT-RDW collectief“ übergeben.

Aufgrund der niederschweligen Art bei der Durchführung von Tachomanipulationen ist es nicht erforderlich, diese in einem kriminellen Kontext oder in (komplexen) kriminellen Netzwerken durchzuführen. Es sind kaum spezifische Kenntnisse oder finanzielle Ressourcen erforderlich, um eine Tachomanipulation durchführen zu können. Die Ausrüstung zur Durchführung der Tachomanipulation ist weit verbreitet und nicht teuer in der Anschaffung. Außerdem ist kein umfassendes Wissen erforderlich und die Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, ist sehr gering.



**Ich habe nicht den Eindruck, dass es sich um organisierte Netzwerke handelt. Bei den Tätern handelt es sich auch nicht um erfahrene Super-Kriminelle, die aus hoch entwickelten Netzwerken heraus operieren. Bei den Tätern liegen zu Hause keine großen Geldbeträge; sie leben von Tag zu Tag, es handelt sich um kleine Händler und das Geld ist schnell wieder weg.**

**- Zitat Interview Polizei**

**4** Im Internet gibt es Beispiele von Personen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch verschiedene Provinzen reisen, auf der Suche nach einem günstigen Angebot.

**5** Da der lokale Ruf eines Autohändlers nach Aussage der Befragten ein wichtiger Indikator für die Zuverlässigkeit eines Unternehmens ist, sind diese „zwielichtigen“ Unternehmen auf Kunden außerhalb der Region angewiesen.

**6** Dies zeigt, dass Käufer oft leichtsinnig beim Kauf eines Autos vorgehen, geblendet werden, keine Nachforschungen betreiben oder einfach auf ein gutes Auto setzen.

### 3. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Aufgrund der Untersuchung kann geschlussfolgert werden, dass:

viele unterschiedliche Geräte verwendet werden: Einige Geräte setzen nur den Zählerstand auf dem Display zurück, während andere fortschrittlichere Geräte mehrere digitale Zählerstände im Motormanagement eines Fahrzeugs anpassen. Die Geräte sind im Internet frei erhältlich.

Informationen aus Interviews mit Fachleuten führen zu der Annahme, dass der Großteil der Tachomanipulationen bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen erst nach der Einfuhr in den Niederlanden durchgeführt wird.

Das Zurücksetzen eines Kilometerstandes kann bereits für 50 Euro pro Fahrzeug in Auftrag gegeben werden. Je nach Kundentyp (privat oder geschäftlich), Fahrzeugtyp und verwendete Geräte werden unterschiedliche Beträge für die Tachomanipulation verlangt. Die Höhe der Beträge variiert zwischen 50 Euro und 400 Euro.

Die Wahrscheinlichkeit, bei der Tachomanipulation eines aus Deutschland importierten Autos erwischt zu werden, ist gering. Dies liegt daran, dass es in Deutschland erst seit Kurzem vorgeschrieben ist, Zählerstände bei TÜV-Prüfungen in einer zentralen Datenbank zu registrieren. Es wird einige Zeit dauern, bis eine historische Übersicht der Zählerstände in der Datenbank aufgebaut ist. Die Pflicht zur Registrierung von Zählerständen gilt auch nur für Fahrzeuge, für die eine TÜV-Prüfung vorgeschrieben ist. In den ersten Jahren ist eine solche Prüfung nicht vorgeschrieben und ist die Registrierung von Zählerständen freiwillig. Es ist wichtig, dass die Zählerstände vor allem in den ersten Jahren häufiger aufgezeichnet werden. Dazu sollten die Zählerstände nicht nur bei der TÜV-Prüfung, sondern auch zu anderen Zeitpunkten registriert werden. Auf der Grundlage des EUCARIS-Vertrags können in Deutschland registrierte Zählerstände genau wie in Belgien bereits mit niederländischen Organisationen wie der RDW geteilt werden. Einen Überblick über bisherige in Deutschland registrierte Zählerstände und damit verbundene eventuelle Trendänderungen gibt es derzeit nicht.

In der Praxis ist es nicht einfach, bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen mit Sicherheit festzustellen, ob tatsächlich eine Tachomanipulation vorliegt. Aus diesem Grund ist die Wahrscheinlichkeit, den Täter zu schnappen sehr gering.

Die Tachomanipulation gehört nicht zu den Prioritäten der Polizei. Die fragmentierte Aufmerksamkeit und die diesbezüglichen Kenntnisse innerhalb der Polizei für dieses Vergehen führen dazu, dass die Täter sich sicher fühlen. Die Polizei ist nur eingeschränkt in der Lage, Tachomanipulationen auf wirksame Weise zu bekämpfen. Aufgrund mangelnder Kenntnisse werden Anzeigen nicht ausreichend verfolgt, so dass spezifische Untersuchungen ausbleiben. Es gibt jedoch kein organisiertes Netzwerk.

Die Tachomanipulation erfolgt auf zwei unterschiedliche Arten. Eine Möglichkeit ist eine Anzeige im Internet aufzugeben. Die andere Möglichkeit besteht darin, die Fahrzeuge selbst von beteiligten Autohändlern zu importieren, die dann entweder selbst die Tachomanipulation vornehmen oder dies durch eine „feste“ Kontaktperson erledigen lassen.

Außer den Verbrauchern sind auch professionelle Händler von Tachomanipulationen betroffen. Ihnen werden Autos mit manipulierten Zählerständen angeboten, wobei nicht immer ersichtlich ist, dass die Zählerstände manipuliert wurden.

A close-up, slightly blurred photograph of a car's speedometer. The speedometer is dark with white markings and numbers. The needle is red and points to the 200 mark. The numbers visible are 120, 140, 160, 180, 200, 230, 260, 290, and 320. The background is dark and out of focus.

**▲ WENN EIN AUS DEUTSCHLAND  
IMPORTIERTES FAHRZEUG GEKAUFT  
WIRD, IST DIE WAHRSCHEINLICHKEIT  
ACHT MAL SO GROSS EIN FAHRZEUG  
MIT EINEM MANIPULIERTEN  
ZÄHLERSTAND ZU GELANGEN.**

# TEIL C

## 1. KENNZAHLEN UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Im letzten Teil der Untersuchung werden die wichtigsten Kennzahlen in Bezug auf Tachomanipulationen erläutert. Darüber hinaus werden Informationen aus früheren Teilen dieser Untersuchung ausgewertet. Abschließend folgen einige Schlussfolgerungen.

### 1.1 SITUATION IN DEN NIEDERLANDEN

Seit ihrer Gründung im Jahr 1991 hat die private Stiftung NAP (eine Initiative von Branchenparteien in der Automobilbranche) das Phänomen der Tachomanipulation auf die Tagesordnung gesetzt. Darüber hinaus hat NAP den Grundstein für das aktuelle System zur Erfassung von Zählerständen und zur Bewertung der registrierten Zählerstände gelegt. Seitdem wurde die Anzahl der Fahrzeuge mit zurückgesetztem Zählerstand von 48% im Jahr 1991 auf weniger als 5% im Jahr 2014 reduziert.

Seit dem 1. Januar 2014 ist die Tachomanipulation von Fahrzeugen in den Niederlanden strafbar. VAT und RDW kooperieren seit Anfang 2014 aktiv bei der Bekämpfung von Tachomanipulationen (VAT ist die ehemalige NAP). Ab diesem Zeitpunkt ist der Anteil der Fahrzeuge mit einem gefälschten Zählerstand in den Niederlanden weiter gesunken.

Zählerstände werden zu festen Zeiten registriert. Dies trug auch dazu bei, die Zahl der Neufahrzeuge mit manipuliertem Zählerstand zu reduzieren. 2014 lag die Zahl neuer Trendänderungen bei 116.000. Im Jahr 2017 waren es 70.000 (RDW, 2018).

Die Gesamtzahl der niederländischen Fahrzeuge, bei denen eine Tachomanipulation vorgenommen wurde, wurde 2017 auf 264.220 festgelegt (RDW, 2017). Derzeit haben 2,76% der Fahrzeuge in den Niederlanden einen gefälschten Kilometerstand. Diese Zahl ist eine Kombination aus der Anzahl der Fahrzeuge, bei denen seit 2014 eine Trendwende festgestellt wurde, und der Anzahl der Fahrzeuge, die von der Stiftung NAP als „unlogisch“ eingestuft wurden.

### 1.2 SITUATION IN DEUTSCHLAND

In Deutschland ist die zentrale Registrierung von Zählerständen erst seit dem 20. Mai 2018 vorgeschrieben. Dadurch können Trendwenden zurzeit noch nicht so einfach erkannt werden. Es gibt keine anderen öffentlichen Quellen, die ein potenzieller Käufer eines Fahrzeugs konsultieren kann. Kilometerdaten werden zwar oft beim Händler gespeichert, zum Beispiel in Garantiesystemen. Man ist jedoch auf die Zusammenarbeit von diesen Parteien angewiesen. Letzteres hilft auch nur, wenn das Auto auch bei diesen Parteien gewartet wurde. Dies macht es für Betrüger interessanter, Tachos beim Import von deutschen Autos in die Niederlande zu manipulieren.

Von den 2017 insgesamt in die Niederlande importierten Fahrzeugen stammen 58% aus Deutschland (RDW, 2018). Diese Untersuchung hat gezeigt, dass bei 21,6% der aus Deutschland importierten Fahrzeuge eine Tachomanipulation vorgenommen wurde. Aus Tabelle 1 geht hervor, dass es sich dabei um 27.871 Fahrzeuge handelt. Diese Untersuchung hat gezeigt, dass dieser Prozentsatz eine Unterschätzung ist und die Anzahl der Fahrzeuge mit einem manipulierten Zählerstand in Wirklichkeit höher ist.

2017	Anzahl der Fahrzeuge
<b>Insgesamt in die Niederlande importiert</b>	<b>221.895</b>
<b>Importiert aus D</b>	<b>129.036</b>
<b>Importiert aus D mit manipuliertem Zählerstand</b>	<b>27.871</b>

Tabelle 1: Anzahl der in die Niederlande importierten Fahrzeuge, Anteil aus Deutschland (D) und Anteil mit manipuliertem Zählerstand aus D. (Quelle: RDW, 2018)

Aus Tabelle 1 kann abgeleitet werden, dass die Wahrscheinlichkeit, ein Auto mit einem manipulierten Zählerstand zu kaufen:

- 21,6% beträgt, wenn ein aus Deutschland importiertes Auto gekauft wird
- 2,76% beträgt, wenn ein Auto in den Niederlanden gekauft wird

Das bedeutet, dass die Wahrscheinlichkeit an ein Fahrzeug mit einem manipulierten Zählerstand zu gelangen acht Mal so groß ist, wenn man sich für ein aus Deutschland importiertes Fahrzeug entscheidet.

### 1.3 SCHADEN IM VERHÄLTNIS

Eine frühere Untersuchung der VAT ergab, dass der Schaden pro Fahrzeug mit einem manipulierten Zählerstand im Durchschnitt 1.500 Euro beträgt. Tabelle 2 zeigt die Höhe des 2017 erlittenen Schadens durch Tachomanipulation von niederländischen Autos gegenüber importierten Autos.

Kennzahlen	Anzahl Autos insgesamt	Anzahl neuer Fahrzeuge mit manipulierten Zählerständen	Schaden 2017
<b>Schaden (€) durch Fahrzeuge mit manipuliertem Zählerstand in den Niederlanden</b>	<b>9.576.362</b>	<b>0,37%</b>	<b>53 Millionen</b>
<b>Schaden (€) durch Import von Fahrzeugen</b>	<b>221.895</b>	<b>17,6%</b>	<b>58,8 Millionen</b>
<b>Gesamt</b>	<b>9.798.257</b>		<b>111,8 Millionen</b>

Tabelle 2: Schaden (€) bei Fahrzeugen mit manipulierten Zählerständen.

Obwohl der Schaden fast gleich ist, sind die relativen Auswirkungen durch importierte Autos enorm.

Kennzahlen	Anzahl Autos insgesamt (Quelle: RDW, 2018)	Anzahl Fahrzeuge mit manipulierten Zählerständen	Schaden 2017
Schaden (€) durch Import von Fahrzeugen aus D	129.036	21,6%	42 Millionen
Schaden (€) durch Import von Fahrzeugen aus B	41.669	2,2% (Bron: RDW, 2018)	1,4 Millionen
Schaden (€) durch Import von Fahrzeugen aus sonstigen Ländern	51.190	20%	15,4 Millionen
<b>Gesamt</b>	<b>221.895</b>		<b>58,8 Millionen</b>

Tabelle 3: Schaden (€) bei Fahrzeugen mit manipulierten Zählerständen aus Deutschland (D), Belgien (B) und sonstigen Ländern.

Tabelle 3 zeigt, dass der Import von deutschen Autos von allen importierten Fahrzeugen in den Niederlanden den größten Schaden verursacht. Die größten Probleme im Bereich der Tachomanipulation in der niederländischen Fahrzeugflotte verursachen aus Deutschland importierte Autos.



## 2. ALLGEMEINE SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Diese Untersuchung wurde mit den folgenden zwei Zielen durchgeführt:

- A. Ein zuverlässiges und genaues Bild des Umfangs der aus Deutschland importierten Fahrzeuge (Pkw und Kleintransporter bis 3.500 Kilogramm) mit einem gefälschten Zählerstand zu schaffen
- B. Einen Einblick in die Art und Weise, wie Tachomanipulationen durchgeführt werden sowie Informationen über die daran beteiligten Organisationen zu erhalten

- A.
  - Der Anteil der Tachomanipulationen bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen wird auf mindestens 21,6% geschätzt. Bei 10,7% dieser Fahrzeuge wurde eine Tachomanipulation mit Sicherheit festgestellt, bei 10,8% bestehen begründete Zweifel am Zählerstand. Dieser Prozentsatz ist eine Unterschätzung.
  - In dieser Untersuchung fiel auf, dass auch bei vielen kleineren Autos ein manipulierter Zählerstand angetroffen wurde.
  - Die Wahrscheinlichkeit, dass ein niederländischer Verbraucher mit einer Tachomanipulation konfrontiert wird, ist achtmal so groß, wenn das Auto aus Deutschland importiert wurde.
  - Jedes Jahr verursachen die aus Deutschland importierten Fahrzeuge für die niederländischen Verbraucher einen Verlust von 42 Millionen Euro.
  - Die niederländische Fahrzeugflotte ist durch aus Deutschland importierte Fahrzeuge mit einem manipulierten Zählerstand von Tachomanipulationen betroffen. (Im Jahr 2017 waren 0,4% der in den Niederlanden angeschafften Neufahrzeuge von einer Tachomanipulation betroffen gegenüber 21,6% von aus Deutschland importierten Neufahrzeugen).
  - Händler und Verkäufer, die Autos aus Deutschland importieren, Qualitätsprüfungen durchführen, und nur mit Autos handeln, deren Zählerstände nicht manipuliert wurden, erleiden Nachteile durch Tachomanipulationen.
  - Es ist sehr schwer, eine Tachomanipulation bei einem aus Deutschland importierten Auto festzustellen. Dies gestaltet sich sogar für Experten als schwierig:
    - » Zählermanipulationen sind am Fahrzeug nicht sichtbar, sofern sie vom Täter sorgfältig vorgenommen wurden
    - » Selbst fortgeschrittene Auslesegeräte können keine sorgfältig ausgeführte Tachomanipulation feststellen
    - » Quellen wie Garantiesysteme von Importeuren und Systeme von Händlern sind nur eingeschränkt zugänglich
    - » Selbst wenn dieser Zugang verfügbar ist, kann das Fahrzeug möglicherweise außerhalb des Markenkanals gewartet worden sein

- B.
  - Bei den Tätern handelt es sich oft um kleine Unternehmen und Einzelpersonen, die nicht in Netzwerken organisiert sind
  - Es handelt sich dabei um zwielichtige, unprofessionelle Händler, von denen zu erwarten ist, dass sie Autos mit manipulierten Zählerständen anbieten. Die 21,6% der manipulierten Autos aus Deutschland repräsentieren jedoch nicht diese Tätergruppe.
  - Die manipulierten Autos werden privat oder über den Zwischenhandel verkauft.
  - Sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden sind Personen und Unternehmen involviert, die die Tachomanipulation nicht selbst vornehmen und diese auch nicht in Auftrag gegeben haben, aber dennoch wissen können, dass eine solche vorgenommen wurde (bewusst naiv).
  - Wenn der Verdacht besteht, dass der Zählerstand eines Fahrzeugs zurückgesetzt wurde, ist es oft schwierig, dies nachzuweisen. Wenn es Hinweise auf eine Tachomanipulation gibt, gestaltet sich die Vorgehensweise als schwierig. Dies ist auf mangelnde Kenntnisse von Justiz und



Polizei, die lange Durchlaufzeit und letztlich die geringe Wahrscheinlichkeit, der oder die Täter zu erwischen, zurückzuführen.

- Von einem Verbraucher kann nicht erwartet werden, dass er erkennt, ob bei einem aus Deutschland importierten Auto eine Tachomanipulation vorliegt oder nicht. Es können höchstens Nachweise wie Wartungshefte verlangt werden.

## **DURCH VEREINBARUNGEN ÜBER DIE VOLLSTÄNDIGERE REGISTRIERUNG UND DEN AUSTAUSCH VON ZÄHLERSTÄNDEN KANN DIE TACHOMANIPULATION REDUZIERT WERDEN.**

### **EMPFEHLUNGEN**

In den Niederlanden ist der Betrug mit Zählerständen von 48% im Jahr 1991 auf 5% im Jahr 2014 und auf 2,76% im Jahr 2018 zurückgegangen. Der einzige Grund für diesen Rückgang ist die kontinuierliche Aufmerksamkeit und das Streben nach einer möglichst reinen Datenbank mit Informationen, auf die die Verbraucher zurückgreifen können. Diese Untersuchung zeigt, dass ergänzende Vereinbarungen mit Deutschland notwendig sind. Durch Vereinbarungen über die vollständige Registrierung und den Austausch von Zählerständen kann die Tachomanipulation reduziert werden. Der EUCARIS-Vertrag bietet diesbezüglich eine Möglichkeit.

Registrierungssysteme für Wartungsarbeiten und Garantieleistungen von Händlern, Importeuren und Herstellern bieten zudem Möglichkeiten zur Erkennung von Tachomanipulationen während des Imports. Mehr Transparenz könnte durch einen offeneren Zugang erreicht werden.

# ANHANG A 1

## TEILNEHMENDE PRÜFSTELLEN UND REGISTRIERUNG

Auf der Grundlage von Tabelle 1 über die Anzahl der aus Deutschland zur Einfuhrkontrolle angebotenen Fahrzeuge, wurde eine Auswahl der Prüfstellen getroffen, die in die Untersuchung einbezogen wurden. Die Prüfstellen Waddinxveen und Zwijndrecht wurden aufgrund des dort stattfindenden Pilotprojekts mit der Ausrüstung zur Auslesung der Fahrzeugelektronik ausgewählt. Diese Ausrüstung ermöglicht eine zuverlässigere Beurteilung in Bezug auf Tachomanipulationen, ist jedoch nicht immer aussagekräftig.

Standort Prüfstelle	Angebot (1. Jan - 14. Okt 2016)	Durchschnittlich pro Woche	Zur Untersuchung ausgewählt
Almelo	9.245	225	Ja
Amsterdam	4.722	115	Ja
Arnheim	7.678	187	Ja
Den Bosch	5.536	135	Ja
Elsloo	4.751	116	Ja
Groningen	3.605	88	Ja
Heerenveen	3.924	96	Ja
Lelystad	14	0	Nein
Nieuwegein	4.388	107	Ja
Rijen	2.449	60	Nein
Roosendaal	1.911	47	Nein
Schiedam	2.482	61	Nein
Veldhoven	4.294	105	Ja
Venlo	5.327	130	Ja
Waddinxveen	2.571	63	Ja (crashcube)
Zwijndrecht	2.247	55	Ja (crashcube)
Zwolle	10.821	264	Ja
<b>GESAMT</b>	<b>75.965</b>	<b>1.854</b>	
<b>GESAMT (Auswahl)</b>	<b>69.109</b>	<b>1.686</b>	

Tabelle 1: Übersicht der zur Einfuhrkontrolle angebotenen Fahrzeuge je Prüfstelle und zur Untersuchung ausgewählt

# ANHANG A 2

## REGISTRIERUNG

Für die Registrierung aller Daten der Bewertung durch einen RDW-Prüfer wurde eine Excel-Anwendung entwickelt, die in Abbildung 1 unten dargestellt wird.

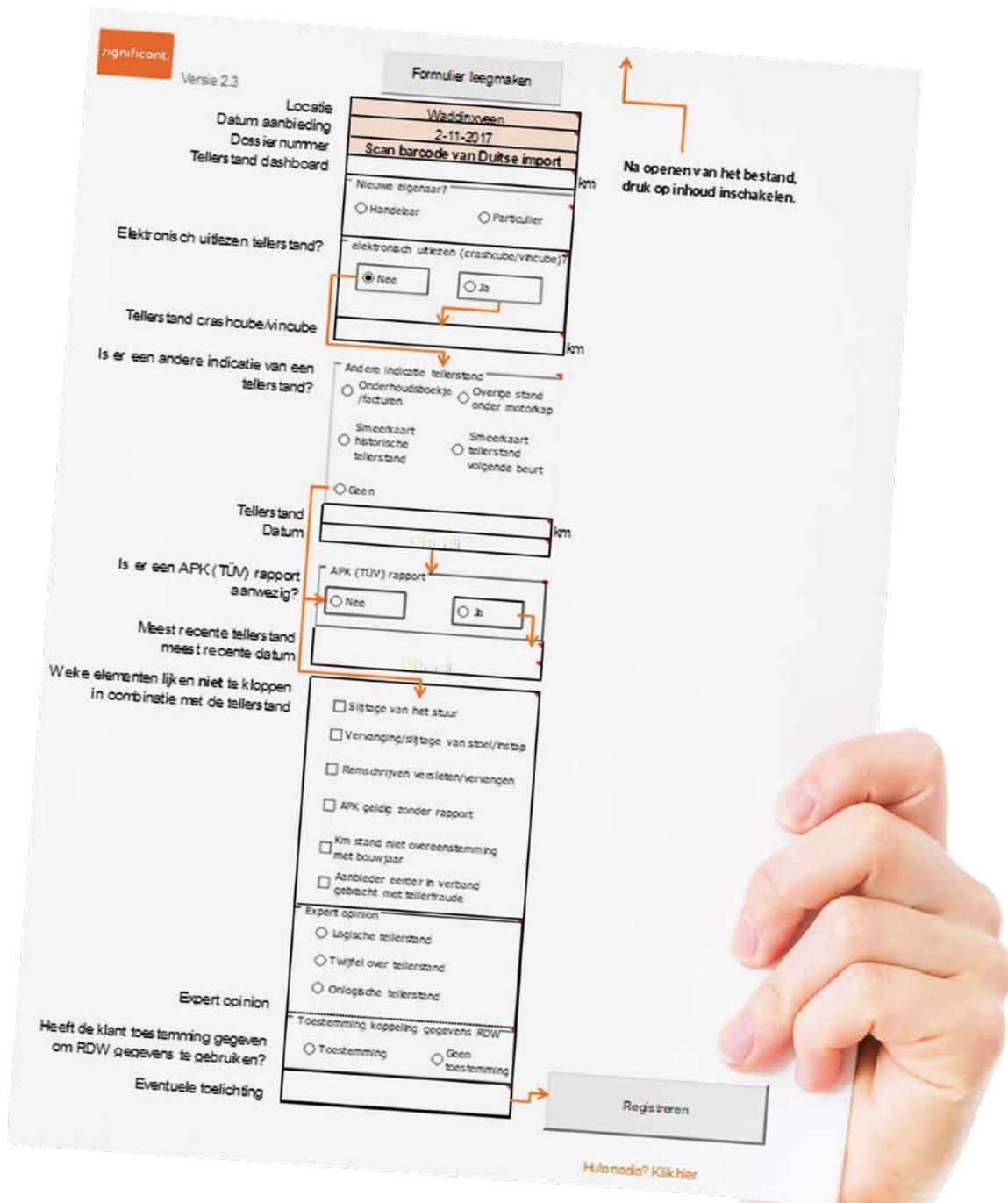


Abbildung 1: Registrierungsformular Beurteilung Tachomanipulation

Dieses Formular wurde von den Prüfern verwendet, um während der Einfuhrkontrolle spezifische Daten für die Bewertung der Tachomanipulation zu registrieren. Dabei handelt es sich um ein interaktives Formular, bei dem die eintragende Person Schritt für Schritt durch die Registrierung geführt wird. Die einzutragenden Felder leuchten auf, es sind Erklärungen angegeben und es erfolgt eine automatische Kontrolle der eingetragenen Felder. Nachdem das Formular vollständig ausgefüllt wurde, werden die registrierten Daten zunächst lokal in einem gesicherten Arbeitsblatt gespeichert und anschließend automatisch per E-Mail an Significant gesendet.

Aus Datenschutzgründen erfolgt die Identifizierung des Fahrzeugs anhand der Aktennummer der Einfuhrkontrolle, wodurch keine direkten personenbezogenen Daten erfasst und versendet werden. Die Aktennummer wird mit dem auf der Akte angegebenen Barcode eingelesen. In der nachfolgenden Tabelle 2 werden die verschiedenen Felder angezeigt, die beim Ausfüllen des Formulars auf dem Bildschirm erscheinen.

Invoerveld	Toelichting
<b>Standort</b>	<p><b>Anweisung:</b> Tragen Sie hier den RDW-Standort ein, an dem das aus Deutschland importierte Fahrzeug angeboten wird.</p> <p><b>Technisch:</b> Dieses Feld wird nach dem Speichern der Registrierung nicht gelöscht.</p>
<b>Datum, an dem das Fahrzeug angeboten wird</b>	<p><b>Anweisung:</b> Tragen Sie hier das Datum ein, an dem das aus Deutschland importierte Fahrzeug angeboten wird.</p> <p><b>Technisch:</b> Das Datum ist automatisch auf das heutige Datum eingestellt.</p>
<b>Aktennummer</b>	<p><b>Anweisung:</b> Klicken Sie dieses Feld an und scannen Sie den Barcode auf Ihrem Arbeitsauftrag.</p> <p><b>Technisch:</b> Nach dem „Registrieren“ oder „Löschen“ des Formulars wird dieses Feld automatisch ausgewählt. Dies ist ein Pflichtfeld.</p>
<b>Zählerstand Armaturenbrett</b>	<p><b>Anweisung:</b> Tragen Sie hier den Zählerstand ein, der im Armaturenbrett angezeigt wird.</p> <p><b>Technisch:</b> Dieses Pflichtfeld wird nach dem Scannen des Barcodes angezeigt.</p>
<b>Neuer Eigentümer</b>	<p><b>Anweisung:</b> Tragen Sie hier ein, ob der neue Eigentümer ein Händler oder eine Privatperson ist. Wenn es sich um einen bekannten „betrügerischen“ Händler handelt, können Sie dies vermerken.</p> <p><b>Technisch:</b> Dies ist ein Pflichtfeld.</p>
<b>Elektronische Auslesung des Zählerstandes?</b>	<p><b>Anweisung:</b> Waddinxveen und Alphen führen einen Test in Bezug auf die elektronische Auslesung von Fahrzeugen durch. Wählen Sie „Ja“, wenn der Crashcube oder Vincube verwendet wurde.</p> <p><b>Technisch:</b> Diese Auswahl ist standardmäßig auf „Nein“ eingestellt.</p>
<b>Zählerstand Crashcube/ Vincube</b>	<p><b>Anweisung:</b> Tragen Sie hier den zuverlässigsten Zählerstand ein, der mittels Crashcube / Vincube abgelesen wurde.</p> <p><b>Ausnahmen:</b></p> <p><b>(1)</b> wenn eine Auslesung nicht möglich ist, bitte registrieren: nicht zutreffend</p> <p><b>(2)</b> Wurde ein Zählerstand mit „0000“ ausgelesen, registrieren Sie diese Auslesung bitte.</p> <p><b>Technisch:</b> Das Feld kann zur Registrierung eines Zählerstandes mit „0000“ und von nicht zutreffend verwendet werden.</p>
<b>Gibt es einen anderen Hinweis auf einen Zählerstand?</b>	<p><b>Anweisung:</b> Tragen Sie hier einen Zählerstand ein, den Sie in dem aus Deutschland importierten Fahrzeug gefunden haben. Wenn mehr Zählerstände verfügbar sind, registrieren Sie den zuverlässigsten Zählerstand.</p> <p>Wählen Sie „sonstiger Stand unter der Motorhaube“, wenn z. B. ein schriftlicher Zählerstand auf dem Zahnriemen oder der Bremsflüssigkeit gefunden wurde.</p> <p>Wählen Sie „keine“, wenn keine weiteren Hinweise auf einen Zählerstand vorliegen.</p> <p><b>Technisch:</b> Dies ist ein Pflichtfeld.</p>

Tabelle 2: Felder und Erläuterung/Anweisung im Registrierungsformular

Invoerveld	Toelichting
<b>Datum</b>	<p><b>Anweisung:</b> Tragen Sie hier das Datum ein, das mit dem (anderen) Zählerstand übereinstimmt, falls verfügbar.</p> <p><b>Technisch:</b> Das Feld kann leer gelassen werden, wenn das Datum nicht bekannt ist.</p>
<b>Ist ein (deutscher) TÜV-Bericht vorhanden?</b>	<p><b>Anweisung:</b> Ankreuzen, ob ein (deutscher) TÜV-Bericht für das Fahrzeug vorhanden ist.</p>
<b>Aktuellster Zählerstand</b>	<p><b>Anweisung:</b> Tragen Sie hier den Zählerstand des (deutschen) TÜV-Berichts ein.</p> <p><b>Technisch:</b> Wenn der Zählerstand nicht aus dem Bericht abgeleitet werden kann, kann dieses Feld leer gelassen werden.</p>
<b>Aktuellster Zählerstand</b>	<p><b>Anweisung:</b> Tragen Sie hier das Datum ein, das in dem (deutschen) TÜV-Bericht angegeben wird.</p> <p><b>Technisch:</b> Das Feld kann leer gelassen werden, wenn das Datum nicht bekannt ist.</p>
<b>Welche Elemente stimmen nicht mit dem Zählerstand überein?</b>	<p><b>Anweisung:</b> Kreuzen Sie hier die Elemente an, die nicht mit dem Zählerstand des Armaturenbretts übereinstimmen.</p> <p><b>Technisch:</b> Mehrere Optionen sind möglich.</p>
<b>Meinung des Experten</b>	<p><b>Anweisung:</b> Geben Sie hier Ihre eigene professionelle Meinung über den im Armaturenbrett angezeigten Zählerstand ein:</p> <p>„Logischer Zählerstand“: wenn ein Zählerstand im Armaturenbrett mit dem Erscheinungsbild des Fahrzeugs übereinstimmt, ohne eindeutige Signale einer Tachomanipulation</p> <p>„Zweifel am Zählerstand“: wenn es Gründe für Zweifel am Zählerstand im Armaturenbrett gibt, ohne eindeutige Signale einer Tachomanipulation</p> <p>„Unlogischer Zählerstand“ wenn klare Signale auf eine Tachomanipulation hinweisen.</p> <p>Berücksichtigen Sie bei Ihrer Einschätzung außer den oben genannten tatsächlichen Indikatoren auch Ihr Bauchgefühl und besondere Umstände und vermerken Sie diese im Kommentarfeld.</p> <p><b>Technisch:</b> Dies ist ein Pflichtfeld.</p>
<b>Hat der Kunde die Erlaubnis zur Verwendung von RDW-Daten erteilt?</b>	<p><b>Anweisung:</b> Der Kunde hat am Empfangsschalter angegeben, ob er die Verwendung der RDW-Daten für diese Untersuchung genehmigt hat. Seine Wahl wird mit einem Stift auf der Akte vermerkt.</p> <p>Genehmigung: Die Angaben in diesem Tool werden später mit Hilfe der Aktennummer mit anderen RDW-Daten verknüpft.</p> <p>Keine Erlaubnis: Die obigen Daten werden anonym für die Stichprobe verwendet, ohne die RDW-Daten.</p> <p><b>Technisch:</b> Das Feld ist ein Pflichtfeld.</p> <p>Fragen zur Genehmigung: Wir kommunizieren nicht aktiv mit dem Kunden über den Inhalt dieser Untersuchung. Wenn der Kunde Fragen zur Untersuchung hat, beantworten Sie diese bitte ehrlich. Bitte beachten Sie jedoch, dass die Untersuchung nicht dazu dient, Einzelfälle zu verfolgen.</p>
<b>Eventuelle Erläuterung</b>	<p><b>Anweisung:</b> Tragen Sie hier Informationen ein, die Sie bisher nicht im Formular vermerken konnten.</p> <p>Beispiele dafür sind ein bekannter „betrügerischer“ Händler oder ein Händler mit stets demselben Zählerstand usw.</p> <p><b>Technisch:</b> Dieses Feld kennt keine Einschränkungen und kann frei genutzt werden. Es ist kein Pflichtfeld.</p>

# ANHANG A 3

## EINTEILUNG AUF DER GRUNDLAGE DER BEWERTUNG DURCH DIE PRÜFSTELLEN

Die Einteilung in Kategorien erfolgte auf der Grundlage folgender registrierter Größen:

- A. Expertenurteil
- B. Deutscher TÜV-Bericht oder elektronische Auslesung
- C. Karte nach Ölwechsel oder Wartungsbuch
- D. Andere schwache Indikatoren (Verschleiß Lenkrad / Sitz / Bremscheiben, gültiger TÜV ohne Bericht usw.)

Auf der Grundlage der Punktzahl für diese Größen wurde ein Wert hinzugefügt, der zu jedem bewerteten Fahrzeug hinzuaddiert wird. In der nachfolgenden Tabelle 3 sind diese Werte aufgeführt.

Bewertete Größe	Einteilungswert
<b>Expertenurteil</b>	<b>Logisch:</b> 1000 <b>Zweifel:</b> 2000 <b>Nicht logisch:</b> 3000
<b>TÜV oder elektronisch</b>	<b>Logisch:</b> 100 <b>Nicht logisch:</b> 200 <b>Kein Hinweis:</b> 300
<b>Karte nach Ölwechsel oder Wartungsbuch</b>	<b>Logisch:</b> 10 <b>Nicht logisch:</b> 20 <b>Kein Hinweis:</b> 30
<b>Sonstige schwache Indikatoren</b>	<b>Kein Indikator angegeben:</b> 1 <b>Einer oder mehr Indikatoren angegeben:</b> 2

Tabelle 3: Einteilungswerte gemäß den bewerteten Größen

Anhand dieser Einteilungswerte kann jedem bewerteten Fahrzeug ein Code zugeordnet werden, der gemäß Tabelle 4 zu einer Kategorisierung führt: nicht logisch, wahrscheinlich nicht logisch, wahrscheinlich logisch und logisch. Wenn in dieser Tabelle in einer Zeile unter einem Indikator keine Punktzahl angegeben ist, ist diese für die abschließende Bewertung unter Berücksichtigung der Punktzahl in den vorherigen Spalten nicht relevant.

Expert- enmeinung	TÜV oder elektronisch	Karte nach Ölwechsel, Wartungsbuch	Schwache Indikatoren	Einteilung	Codierung
<b>Logisch</b>	Logisch			Logisch	11xx
<b>Logisch</b>	Nicht logisch			Wahrscheinlich logisch	12xx
<b>Logisch</b>	Geen indicatie	Logisch		Logisch	131x
<b>Logisch</b>	Geen indicatie	Nicht logisch		Wahrscheinlich logisch	132x
<b>Logisch</b>	Geen indicatie	Kein Indikator	Logisch	Logisch	1331
<b>Logisch</b>	Geen indicatie	Kein Indikator	Nicht logisch	Wahrscheinlich logisch	1332
<b>Zweifel</b>	Logisch			Wahrscheinlich logisch	21xx
<b>Zweifel</b>	Nicht logisch			Wahrscheinlich nicht logisch	22xx
<b>Zweifel</b>	Kein Indikator	Logisch		Wahrscheinlich logisch	231x
<b>Zweifel</b>	Kein Indikator	Nicht logisch		Wahrscheinlich nicht logisch	232x
<b>Zweifel</b>	Kein Indikator	Kein Indikator	Logisch	Wahrscheinlich logisch	2331
<b>Zweifel</b>	Kein Indikator	Kein Indikator	Nicht logisch	Wahrscheinlich nicht logisch	2332
<b>Nicht logisch</b>	Logisch			Wahrscheinlich nicht logisch	31xx
<b>Nicht logisch</b>	Nicht logisch			Nicht logisch	32xx
<b>Nicht logisch</b>	Kein Indikator	Logisch		Wahrscheinlich nicht logisch	331x
<b>Nicht logisch</b>	Kein Indikator	Nicht logisch		Nicht logisch	332x
<b>Nicht logisch</b>	Kein Indikator	Kein Indikator	Logisch	Wahrscheinlich nicht logisch	3331
<b>Nicht logisch</b>	Kein Indikator	Kein Indikator	Nicht logisch	Nicht logisch	3332

Tabelle 4: Zusammenfassende Übersicht der Kategorisierung auf der Grundlage der Indikatoren

# ANHANG A 4

## SCHÄTZUNG DER TACHOMANIPULATION PRO MARKE UND FAHRZEUGTYP

In der nachfolgenden Tabelle sind für alle in der Untersuchung vorkommenden Marken Schätzungen zur Tachomanipulation aufgeführt.

Marke	Anzahl der Marke	Schätzung Tachomanipulation			Ungenauigkeit	
		%sicher	%Zweifel	%gesamt	Untergrenze	Obergrenze
ADRIA	1	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	100,0%
ADRIA MOBIL	1	26,0%	19,5%	<b>45,5%</b>	0,0%	100,0%
ALFA ROMEO	27	18,1%	12,1%	<b>30,1%</b>	12,8%	47,5%
ALPINA	3	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	90,3%
ASTON-MARTIN	2	7,7%	10,3%	<b>18,0%</b>	0,0%	71,2%
AUDI	285	10,0%	12,0%	<b>22,0%</b>	17,2%	26,8%
BAVARIA	1	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	100,0%
BENTLEY	3	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	90,3%
BMW	373	8,7%	10,3%	<b>18,9%</b>	15,0%	22,9%
BUERSTNER	8	11,5%	15,5%	<b>27,0%</b>	0,0%	57,8%
CADILLAC	1	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	100,0%
CAPRON	3	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	90,3%
CHALLENGER	1	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	100,0%
CHEVROLET	28	10,4%	12,4%	<b>22,9%</b>	7,3%	38,4%
CHRYSLER	1	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	100,0%
CITROEN	225	13,8%	11,0%	<b>24,9%</b>	19,2%	30,5%
DACIA	10	7,7%	10,3%	<b>18,0%</b>	0,0%	41,8%
DAEWOO	3	13,8%	13,4%	<b>27,2%</b>	0,0%	77,5%
DAF	1	0,0%	0,0%	<b>0,0%</b>	0,0%	0,0%
DAIHATSU	24	14,6%	12,8%	<b>27,5%</b>	9,6%	45,3%
DAIMLERCHRYSLER	3	18,9%	20,3%	<b>39,2%</b>	0,0%	94,4%

Tabelle 5: Schätzung der Tachomanipulation pro Marke und Fahrzeugtyp

Marke	Anzahl der Marke	Schätzung Tachomanipulation			Ungenauigkeit	
		%sicher	%Zweifel	%gesamt	Untergrenze	Obergrenze
DETHLEFFS	6	12,8%	17,2%	<b>30,0%</b>	0,0%	66,7%
FERRARI	1	0,0%	0,0%	<b>0,0%</b>	0,0%	0,0%
FIAT	185	8,9%	8,5%	<b>17,4%</b>	12,0%	22,9%
FORD	283	11,6%	12,2%	<b>23,8%</b>	18,9%	28,8%
HONDA	34	7,2%	9,7%	<b>16,9%</b>	4,3%	29,6%
HYMER	10	6,1%	8,3%	<b>14,4%</b>	0,0%	36,2%
HYUNDAI	82	7,7%	8,4%	<b>16,1%</b>	8,1%	24,0%
INFINITI	1	0,0%	0,0%	<b>0,0%</b>	0,0%	0,0%
ISUZU	1	0,0%	0,0%	<b>0,0%</b>	0,0%	0,0%
IVECO	5	9,2%	12,4%	<b>21,6%</b>	0,0%	57,7%
JAGUAR	5	29,2%	12,4%	<b>41,6%</b>	0,0%	84,8%
JAGUAR CARS	2	7,7%	10,3%	<b>18,0%</b>	0,0%	71,2%
JAGUAR LAND ROVER	4	11,5%	15,5%	<b>27,0%</b>	0,0%	70,5%
JEEP	2	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	100,0%
KARMANN MOBIL	1	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	100,0%
KIA	61	12,4%	10,7%	<b>23,1%</b>	12,5%	33,7%
KNAUS	3	10,2%	13,8%	<b>24,0%</b>	0,0%	72,3%
LADA	1	0,0%	0,0%	<b>0,0%</b>	0,0%	0,0%
LANCIA	3	13,8%	13,4%	<b>27,2%</b>	0,0%	77,5%
LAND ROVER	26	7,5%	9,5%	<b>17,0%</b>	2,5%	31,4%
LEXUS	2	0,0%	0,0%	<b>0,0%</b>	0,0%	0,0%
LMC	1	0,0%	0,0%	<b>0,0%</b>	0,0%	0,0%
MASERATI	4	11,5%	15,5%	<b>27,0%</b>	0,0%	70,5%
MAZDA	63	9,2%	9,5%	<b>18,6%</b>	9,0%	28,2%
MERCEDES-AMG	4	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	83,0%

Marke	Anzahl der Marke	Schätzung Tachomanipulation			Ungenauigkeit	
		%sicher	%Zweifel	%gesamt	Untergrenze	Obergrenze
MERCEDES-BENZ	424	10,6%	11,6%	<b>22,3%</b>	18,3%	26,2%
MINI	117	9,1%	10,6%	<b>19,6%</b>	12,4%	26,8%
MITSUBISHI	24	11,7%	14,5%	<b>26,3%</b>	8,7%	43,9%
NISSAN	96	10,1%	12,2%	<b>22,3%</b>	13,9%	30,6%
OPEL	224	11,1%	9,4%	<b>20,5%</b>	15,2%	25,8%
PEUGEOT	206	11,8%	9,9%	<b>21,7%</b>	16,0%	27,3%
POESSL	7	4,4%	5,9%	<b>10,3%</b>	0,0%	32,8%
PORSCHE	33	10,1%	13,1%	<b>23,2%</b>	8,8%	37,6%
POSSL	1	0,0%	0,0%	<b>0,0%</b>	0,0%	0,0%
RENAULT	161	11,0%	12,5%	<b>23,5%</b>	16,9%	30,0%
ROLLS ROYCE	1	0,0%	0,0%	<b>0,0%</b>	0,0%	0,0%
ROVER	1	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	100,0%
SAAB	6	9,4%	10,1%	<b>19,6%</b>	0,0%	51,3%
SEAT	98	11,2%	9,8%	<b>21,0%</b>	12,9%	29,1%
SKODA	37	9,7%	12,2%	<b>21,9%</b>	8,6%	35,2%
SMART	6	7,7%	10,3%	<b>18,0%</b>	0,0%	48,7%
SUBARU	3	10,2%	13,8%	<b>24,0%</b>	0,0%	72,3%
SUZUKI	94	9,9%	9,1%	<b>19,0%</b>	11,1%	27,0%
TOYOTA	251	16,2%	10,2%	<b>26,4%</b>	20,9%	31,8%
VOLKSWAGEN	946	10,1%	10,4%	<b>20,5%</b>	17,9%	23,1%
VOLVO	113	8,5%	10,9%	<b>19,4%</b>	12,2%	26,7%
WEINSBERG	1	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	100,0%
WESTFALIA	3	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	90,3%
WESTFALIA VAN CONVERSION	1	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	100,0%
WIESMANN	1	15,3%	20,7%	<b>36,0%</b>	0,0%	100,0%

# ANHANG B 1

## UNTERSUCHUNGSKONZEPT ISP

### INTERVIEWS MIT MITARBEITERN DER RDW-PRÜFSTELLEN

Ziel der Interviews war es, die Erfahrungen und Beobachtungen, die RDW-Mitarbeiter während der statistischen Untersuchung in der ersten Untersuchungsphase (siehe Kapitel 1 Einleitung) gemacht haben, in die Folgeuntersuchung zu Art und Hintergrund der Tachomanipulation einfließen zu lassen. Darüber hinaus stehen wir über das Netzwerk aus Fachleuten innerhalb RDW mit anderen relevanten Informationsquellen in Kontakt. Beispiele hierfür sind Polizeiermittler, die im Rahmen strafrechtlicher Ermittlungen Kontakte geknüpft haben und Informationen bei den örtlichen RDW-Prüfstellen angefordert haben.

Es wurden Interviews mit den Managern und technischen Mitarbeitern einiger Prüfstellen durchgeführt, die zur statistischen Untersuchung beigetragen haben. Im Rahmen dieser statistischen Untersuchung wurden an 13 RDW-Prüfstellen die Zählerstände von aus Deutschland importierten Fahrzeugen mittels zuvor festgelegter Indikatoren bewertet. Diese Indikatoren zur Tachomanipulation wurden nach verschiedenen Interviews mit RDW-Mitarbeitern erstellt.

### INTERVIEWS MIT SONSTIGEN BETEILIGTEN

Außer Interviews mit RDW-Experten wurden ausführliche Interviews mit Vertretern anderer relevanter Parteien geführt:

- Verschiedene Polizeibeamte, wie:
  - » Operationeel Specialisten Tactische Opsporing (dt. Ermittlungsbeamte)
  - » Rechercheur Finec (Financieel Economische Criminaliteit) (dt. Ermittler im Bereich Wirtschaftskriminalität)
  - » Operationeel Specialist Team Digitale Opsporing (dt. Ermittlungsbeamte für Internetkriminalität)
  - » Teamleiter Regionale Recherche (dt. Kriminalpolizei)
- Vertreter des Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV) (Landesweites Informationszentrum zur Fahrzeugkriminalität)
- Vertreter zweier großer Auto-Importeure
- Ein landesweit tätiger Autohändler

### OPEN-SOURCE-UNTERSUCHUNG

Es wurde eine umfangreiche Open-Source-Untersuchung durchgeführt, im Rahmen deren Internetquellen konsultiert wurden in Bezug auf:

- Das Anbieten von Tachomanipulationen durch Täter im Internet
- Geräte, die zur Tachomanipulation verwendet werden
- Die Vorgehensweise bei Tachomanipulation
- Meldungen von Privatpersonen (auf der Grundlage anonymisierter Meldungen von Privatpersonen, die vom LIV bereitgestellt wurden)
- Das aus den Interviews entstandene Profil von Unternehmen, die (möglicherweise) an Tachomanipulationen beteiligt sind<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Diese juristischen Personen werden im Untersuchungsbericht nicht erwähnt, da diese Informationen von den Befragten vertraulich zur Verfügung gestellt wurden und nicht Teil des Untersuchungsziels sind.

## **ANALYSE DER DURCH DAS DEUTSCHE UNTERSUCHUNGSBÜRO DETEKTEI KURTZ BEREITGESTELLTEN INFORMATIONEN**

Es wurde ein deutsches Untersuchungsbüro konsultiert, dessen übermittelte Informationen in diesem Untersuchungsbericht analysiert und verarbeitet wurden. Die zur Verfügung gestellten Informationen beziehen sich hauptsächlich auf Rechtsvorschriften, Erfahrungen mit Tachomanipulationen in Deutschland, für diesen Zweck verwendete Geräte und möglicherweise daran beteiligte Parteien. Darüber hinaus wurde auch über Kosten gesprochen, die für eine Tachomanipulation verlangt werden.

## **ANONYMITÄT DER INTERVIEWTEN UND (POTENTIELL) BETEILIGTEN PERSONEN**

Es haben mehrere beteiligte Personen einen Beitrag zur Untersuchung geleistet, indem sie Informationen erteilt und sich für Interviews zur Verfügung gestellt haben. Bei den Personen handelt es sich um RDW-Mitarbeiter, Polizisten, Importeure und Autohändler. Alle Personen wurden unter der strikten Bedingung interviewt, dass ihre Anonymität und die Anonymität der in den Interviews genannten Unternehmen und Personen gewährleistet bleiben. Aus diesem Grund werden in diesem Bericht keine Namen von Quellen oder Namen von (vermutlich)<sup>8</sup> beteiligten Firmen / Personen genannt.

---

**8** Damit sind Parteien / Personen / Unternehmen gemeint, die mit Tachomanipulationen in Verbindung gebracht werden, die untersucht wurden bzw. werden, ohne, dass eine Verurteilung stattgefunden hat, weil die Tachomanipulation nicht nachgewiesen werden konnte oder weil die Untersuchung noch nicht abgeschlossen ist.

# ANHANG B 2

## TACHOMANIPULATION UND BETROFFENE

### 1. TACHOMANIPULATION UND BETROFFENE

Die Opfer von Tachomanipulationen sind in erster Linie private Käufer, die in gutem Glauben ein Fahrzeug kaufen, ohne zu wissen, dass das Fahrzeug weit mehr Kilometer gefahren ist als im Armaturenbrett angezeigt wird. Der dadurch verursachte Schaden wirkt sich wie folgt aus:

- Reduzierter Wert des Fahrzeugs, da die Anzahl der gefahrenen Kilometer weitgehend den Preis des Fahrzeugs bestimmt
- Höherer Verschleiß von Fahrzeugteilen. Dadurch fallen für das Fahrzeug schneller Reparaturen an, die mit höheren Kosten verbunden sind
- Erhöhtes Risiko in Bezug auf die Sicherheit im Straßenverkehr: Der Zustand des Fahrzeugs kann durch die tatsächlich gefahrenen Kilometer erheblich von dem Zustand eines Fahrzeugs mit dem im Tacho angezeigten Kilometerstand abweichen

Aus Meldungen<sup>9</sup> und Nachforschungen über Beiträge in Internetforen geht hervor, dass die betroffenen privaten Käufer hauptsächlich in folgende Profile eingeteilt werden können:

- **Der naive Käufer:** unwissende Käufer, die sich der Missstände in der Branche nicht bewusst sind und daher keine Nachforschungen in Bezug auf Namen und Ruf des Autohändlers anstellen
- **Der geblendete Käufer:** Käufer, die durch den attraktiven niedrigen Preis des gewünschten Fahrzeugs geblendet werden und daher alles akzeptieren, um dieses eine Fahrzeug zu erwerben
- **Der Schnäppchenjäger:** bewusste Käufer, denen bewusst ist, dass sie ein Risiko eingehen, indem sie ein Fahrzeug zu einem niedrigen Preis von einem bestimmten Händler kaufen und keine weiteren Erwartungen an die Qualität des Fahrzeugs haben
- **Der unwissende Käufer:** Käufer, die sorgfältig vorgehen und sich über die Firma informieren, von der sie ein Fahrzeug kaufen möchten und dennoch ein Fahrzeug mit einem manipulierten Zählerstand kaufen, was am Fahrzeug selbst kaum zu ermitteln ist

Untersuchungen in öffentlichen Quellen und Interviews mit betroffenen Personen haben gezeigt, dass Verbraucher unterschiedlich mit dem Risiko umgehen, Opfer von Tachomanipulationen zu werden bzw. zu sein. Einige Verbraucher kaufen trotzdem ein Fahrzeug bei einem Händler oder Importeur, der einen schlechten Ruf in Bezug auf zuverlässige Zählerstände hat und dies auch im Internet nachzulesen ist.

Darüber hinaus hat die Polizei die Erfahrung gemacht, dass selbst wenn im Rahmen einer strafrechtlichen Untersuchung festgestellt wurde, dass Verbraucher betrogen wurden und sie persönlich aufgefordert wurden, Anzeige zu erstatten, die Bereitschaft zu einer Anzeige eher gering war, was häufig auf die angebliche Gefahr von Repressalien zurückzuführen ist. Außerdem wurde an RDW-Prüfstellen die Erfahrung gemacht, dass Verbraucher gelassen reagieren, wenn sie erfahren, dass das von ihnen zur Einfuhrkontrolle angebotene Fahrzeug einen falschen Zählerstand aufweist.

<sup>9</sup> Dies betrifft Meldungen von Privatpersonen, die vom LIV zur Verfügung gestellt wurden.

Es sind jedoch auch Situationen bekannt, in denen betroffene Verbraucher es nicht dabei belassen, wenn sie von der Tachomanipulation erfahren. Es liegen mehrere Beispiele vor, in denen es zu Gerichtsverfahren kam, in denen betroffene Verbraucher (unabhängig davon, ob sie durch eine Interessenorganisation vertreten werden oder nicht) alle Möglichkeiten nutzen, um ihre Rechte einzuklagen. In diesem Zusammenhang wurden jedoch auch Beispiele genannt, in denen Verbraucher sich an die Polizei gewandt haben und dort zu hören bekamen, dass es sich um eine zivilrechtliche Angelegenheit handelt, für die die Polizei nicht zuständig ist. Nach Angaben der befragten Polizeibeamten wird Letzteres durch mangelnde Kenntnisse am Schalter zu diesem Thema verursacht.

Für Fahrzeugbesitzer gibt es verschiedene Möglichkeiten zur Überprüfung historischer Zählerstände. Eine der Möglichkeiten ist der NAP-Bericht, in dem RDW Zählerablesungen einführt, bei:

- Registrierung eines Fahrzeugs
- TÜV-Abmeldung
- Wartung oder Reparatur durch RDW-Lizenzinhaber, ab 150 Euro
- Aufnahme in den Betriebsvorrat
- Export
- Demontage
- Erneuter Registrierung

”

Im Dezember 2013 habe ich einen Renault Kangoo 1.36 16V Privilege gekauft. Das Auto erhielt im November 2013 ein niederländisches Nummernschild, der Zählerstand betrug damals 61.460. Ich erhielt sogar ein Wartungsbuch. Unter der Motorhaube war ein Aufkleber angebracht, auf dem notiert war, dass der Zahnriemen bei 40.000 km ersetzt wurde. Das Seltsame war, dass dies nicht im Wartungsbuch notiert war, also habe ich nachgefragt. Als ich die im Wartungsbuch aufgeführte Werkstatt kontaktierte, stellte sich heraus, dass das Auto dort nie zur Inspektion angeboten wurde. Das Wartungsbuch und der Aufkleber waren gefälscht. Als ich in derselben Werkstatt nach der Kilometerhistorie fragte, fand ich heraus, dass der Kilometerstand im Februar 2013 noch 102.858 betrug. Und natürlich war der Verkäufer auf keinerlei Weise mehr zu ermitteln.

**- Interview mit Peter aus Utrecht (Verbraucher)**

”

Als ich ein Auto aus Deutschland kaufte, habe ich bewusst darauf geachtet, dass Wartungspapiere beigelegt wurden, weil ich keine Probleme haben wollte. Es sah (auf den ersten Blick) prima aus. Als ich zum ersten Mal meine eigene Werkstatt besuchte, wurde sofort klar, dass der Verdacht bestand, dass der Zählerstand zurückgesetzt worden war. Das war an dem Verschleiß der Bremscheiben zu erkennen. Diese waren total abgenutzt, obwohl dies bei diesem Kilometerstand noch nicht der Fall hätte sein dürfen. Nachdem ich sofort die Werkstatt kontaktiert hatte, in der ich das Auto gekauft hatte, wurde mir gesagt, dass dies nicht möglich sei. Ich wurde auf die ausgehändigten Papiere hingewiesen, die dies belegen sollten. Nach großem Hin und Her und Kontakt mit der deutschen Polizei konnte ich den Kauf glücklicherweise noch rückgängig machen. Absolute Betrüger.

**- Interview mit Janine aus Nimwegen (Verbraucher)**



Ich habe 2014 einen Aygo mit einem Zählerstand von 40.000 km gekauft. Der äußerliche Verschleiß stimmte mit dem Kilometerstand überein. Der Rost, eine bekannte Erscheinung bei dem Modell, erschien mir nicht ungewöhnlich. Das Wartungsbuch sah echt aus. Die Adresse, in der die Wartung durchgeführt wurde, konnten wir nicht ermitteln, aber damals sind so viele Firmen in Konkurs gegangen, dass bei mir nicht direkt die Alarmglocken läuteten. Nach kurzer Zeit fing das Auto dauerhaft an zu quietschen. Als ich dies in meiner Werkstatt überprüfen ließ, stellte sich heraus, dass der Verschleiß des Autos (Bremsscheiben, die fast kaputt waren) nicht mit dem niedrigen Zählerstand übereinstimmte. Nach Recherchen, für die ich den vielen Händlern in Deutschland, Toyota Deutschland, der Landespolizei und einigen Leuten verschiedener TÜV-Stellen noch immer sehr dankbar bin, stellte sich heraus, dass der Zählerstand um 75.000 km zurückgesetzt wurde. Der Händler war schließlich gezwungen, das Fahrzeug mit großer Unhöflichkeit und Unverschämtheit zurückzunehmen.

- Interview mit Henk Jan aus Heerhugowaard (Verbraucher)

## 2. IMPORTVERFAHREN VON FAHRZEUGEN AUS DEUTSCHLAND

Wenn ein Fahrzeug aus Deutschland importiert wird, werden folgende Phasen durchlaufen:

- Das Fahrzeug wird von einem Importeur oder einem niederländischen Autohändler in Deutschland gekauft
- Wenn das Fahrzeug in Deutschland von einem Händler gewartet wurde, wurden die historischen Zählerstände in markenspezifische Händler-Systeme eingetragen. Wenn das Fahrzeug in Deutschland nicht von einem Händler gewartet wurde, werden in einem solchen System keine bzw. kaum Zählerstände zu finden sein
- Wenn das importierte Fahrzeug in den Niederlanden bei RDW zugelassen werden soll, wird das Nummernschild abgelesen und registriert. Dies ist der erste bekannte Zählerstand des Fahrzeugs in den Niederlanden. Eine Ausnahme liegt vor, wenn das Fahrzeug bereits zuvor in den Niederlanden zugelassen wurde (ein sogenanntes wieder eingeführtes Fahrzeug)

## 3. INDIKATOREN UND ERMITTLUNG VON TACHOMANIPULATION

Indikatoren zur Ermittlung von Tachomanipulationen sind Merkmale, anhand deren Tachomanipulationen vermutet und nachgewiesen werden können. Obwohl die Tachomanipulation sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland strafbar ist, kann nicht immer problemlos festgestellt werden, ob ein falscher Zählerstand vorliegt. Da die heutigen Fahrzeuge häufig mit einem elektronisch auslesbaren Motormanagementsystem ausgestattet sind, können mit der richtigen Ausrüstung historische Zählerstände des Fahrzeugs ausgelesen werden. Dies ist jedoch bei einer sorgfältig vorgenommenen Tachomanipulation nicht sichtbar. Darüber hinaus gibt es mehrere markenbezogene Datenbanken, in denen historische Zählerstände des Fahrzeugs gespeichert sind. Diese sind jedoch nicht frei zugänglich. Wenn historische Daten jedoch abgerufen werden können, wird eine Tachomanipulation durch eine sogenannte Trendwende sichtbar. Das bedeutet, dass in der Vergangenheit ein höherer Zählerstand als der aktuellere Zählerstand registriert wurde.

Bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen wird die Feststellung der Korrektheit eines Zählerstandes durch die folgenden Gründe erschwert:

- In Deutschland ist es nur vorgeschrieben, Zählerstände bei TÜV-Untersuchungen in einem zentralen Registrierungssystem zu registrieren<sup>10</sup>
- Die Registrierung ist in Deutschland erst seit Mai 2018 vorgeschrieben
- Mit Ausnahme des Markenhändlers haben andere keinen Zugang zu Datenbanken markenspezifischer Händler / Hersteller, in denen Zählerstände registriert wurden
- Es besteht für RDW keine rechtliche Grundlage zur Kontrolle der Zählerstände der angebotenen Fahrzeuge

<sup>10</sup> Eine zentrale Übersicht über die Zählerstände in Deutschland wird dadurch erschwert, dass es in Deutschland im Gegensatz zu den Niederlanden mehrere Prüfstellen gibt.

- Gemäß dem EUCARIS-Vertrag können Zählerstände nur zu Registrierungszwecken mit dem RDW ausgetauscht werden. Vorregistrierungskontrollen fallen nicht unter diese Rechtsgrundlage.



Die meisten „Nerds“ können eine digitale Tachomanipulation vornehmen, aber dann muss man ein ganz „fachkundiger Nerd“ sein. Die ganz fachkundigen Nerds können ein Fahrzeug komplett digital manipulieren und hinterlassen keine Spuren. Aber die Realität ist, dass die Manipulation von ganz „normalen Nerds“ oft an einem oder mehreren Orten erfolgt, und wir in 80% der Fälle feststellen können, dass eine digitale Manipulation vorgenommen wurde.

**- Zitat Mitarbeiter RDW**

Es gibt mehrere Indikatoren, die mehr Klarheit über den Zählerstand des importierten Fahrzeugs verschaffen können. Beispiele dafür sind:

- Ein Zählerstand auf der Rechnung aus Deutschland
- Karten nach Ölwechsel oder Wartungsbücher
- In Deutschland erstellte TÜV-Berichte geben Aufschluss über den Zählerstand
- Informationen aus Wartungsbüchern

Hinweise auf einen möglicherweise gefälschten Zählerstand können sein:

- Gebrauchsspuren im Verhältnis zum relativ niedrigen Kilometerstand auf dem Tacho, wie Verschleißspuren an Lenkrad, Sitz und Polsterung des Fahrzeugs
- Eine auffällig geringe Kilometeranzahl im Vergleich zum Alter des Fahrzeugs
- Eine Reihe von Fahrzeugen, die bei RDW mit demselben Zählerstand durch den gleichen Händler zur Überprüfung angeboten werden

## **KOMPLIKATIONEN BEI DER FESTSTELLUNG VON TACHOMANIPULATION**

Aus Interviews mit den involvierten Experten geht hervor, dass es aus folgenden Gründen schwierig sein kann, einen realistischen Zählerstand außer durch die elektronische Auslesung oder anhand von Herstellerinformationen aus einer Datenbank zu ermitteln:

- Verschleißspuren eines Fahrzeugs sind je nach Fahrer und Verwendungszweck des Fahrzeugs unterschiedlich. Zum Beispiel weisen Fahrzeuge, die kommerziell für geringere Entfernungen mit vielen Ein- und Aussteigmomenten genutzt werden, relativ starke Verschleißerscheinungen auf. Über solche Umstände ist bei aus Deutschland importierten Fahrzeugen selten etwas bekannt
- Die Materialien von Fahrzeugen aus einem billigeren Segment haben oft eine schlechtere Qualität. Dies ist beispielsweise an Abnutzungsspuren der Polsterung eines Fahrzeugs zu erkennen
- Einige verschleißempfindliche Teile können einfach ausgetauscht werden
- Regelmäßig geführte Wartungsbücher fehlen
- Es besteht ein Handel mit Wartungsheften, diese werden beispielsweise bei Testfahrten von Autos gestohlen und gefälscht
- Obwohl das Fehlen von Wartungsheften ein Indikator für einen gefälschten Zählerstand sein kann, müssen solche Dokumente bei der Registrierung eines Fahrzeugs nicht vorgelegt werden. Es hat sich herausgestellt, dass verschiedene Werkstätten die Dokumente speichern, bis das Fahrzeug tatsächlich verkauft wird
- Ein Prüfbericht eines importierten Fahrzeugs ist nicht immer vorhanden, da die Werkstätten in den Niederlanden Fahrzeuge standardmäßig mit neuem TÜV liefern. Daher hat es keinen Mehrwert, den Prüfungsbericht aus Deutschland beizulegen, da der verbleibende gültige TÜV-Zeitraum nicht übernommen werden muss<sup>11</sup>

<sup>11</sup> In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, den Original-TÜV-Bericht bei der RDW-Registrierung vorzulegen.

# ANHANG B 3

## ERFORDERLICHE GERÄTE

Heutzutage sind fast alle Autos mit digitalen Kilometerzählern ausgestattet. Darüber hinaus werden im Fahrzeug an vielen Stellen Informationen über das Fahrzeug gespeichert, einschließlich Zählerständen, abhängig vom Fahrzeug.

Diese Untersuchung zeigt, dass die digitale Manipulation eines Zählerstandes nicht immer schwieriger ist als es in Zeiten der analogen Zählerstände der Fall war. Obwohl heute weniger physisch und eher elektronisch vorgegangen wird, sind verschiedene Arten von Geräten verfügbar, mit denen Zählerstände angepasst werden können. Die Preise für solche Geräte sind sehr unterschiedlich, siehe Abbildungen unten. Der Qualitätsunterschied besteht beispielsweise darin, inwiefern die Zählerstände im Fahrzeug angepasst werden können (denken Sie dabei an Airbags, Schlüssel usw.).

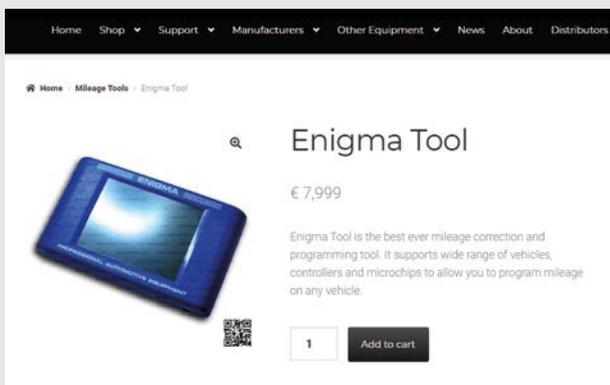


Abbildung links: ENIGMA-Tool. Auf dieser Website erhältlich für 7.009,77 Euro.  
Abbildung rechts: der Autel Maxiscan MS509. Hier erhältlich für 45,00 Euro.<sup>12</sup>

Beide Geräte - und das sind nur einige Beispiele - sind frei verfügbar und können über das Internet bestellt werden. Spezielle Kenntnisse werden kaum benötigt, weil sich die Geräte anhand eines übersichtlichen Menüs bedienen lassen. Falls nötig, bieten Hersteller Anleitungen zur Verwendung auf ihren Websites an und es gibt Demofilme auf Plattformen wie YouTube.

Die billigeren Geräte sind jedoch bestenfalls für den persönlichen Gebrauch geeignet. Das Risiko, Zählerstände von externen Parteien (Kunden) gegen Bezahlung mit einem preiswerten Gerät zu manipulieren, ist zu groß. Um eine Tachomanipulation in „größerem Umfang“ vornehmen zu können, wird nach Aussagen das ENIGMA-Tool benötigt. Dieses Werkzeug wird diverse Male von Leuten genannt, die Erfahrung im Bereich Tachomanipulation haben.



Einer der vielen Youtube-Filme, in denen die Verwendung des Enigmatool demonstriert wird.

<sup>12</sup> Dies ist ein Gerät, das von der Polizei im Rahmen einer strafrechtlichen Untersuchung gefunden und beschlagnahmt wurde.

# ANHANG B 4

## TACHOMANIPULATION ANGEBOTE

Im Internet wird die Tachomanipulation öffentlich angeboten, siehe die folgenden Beispiele:



Abbildung 1: Anzeige auf der Website Marktplaats, in der die Anpassung eines Zählerstandes angeboten wird.<sup>13</sup>

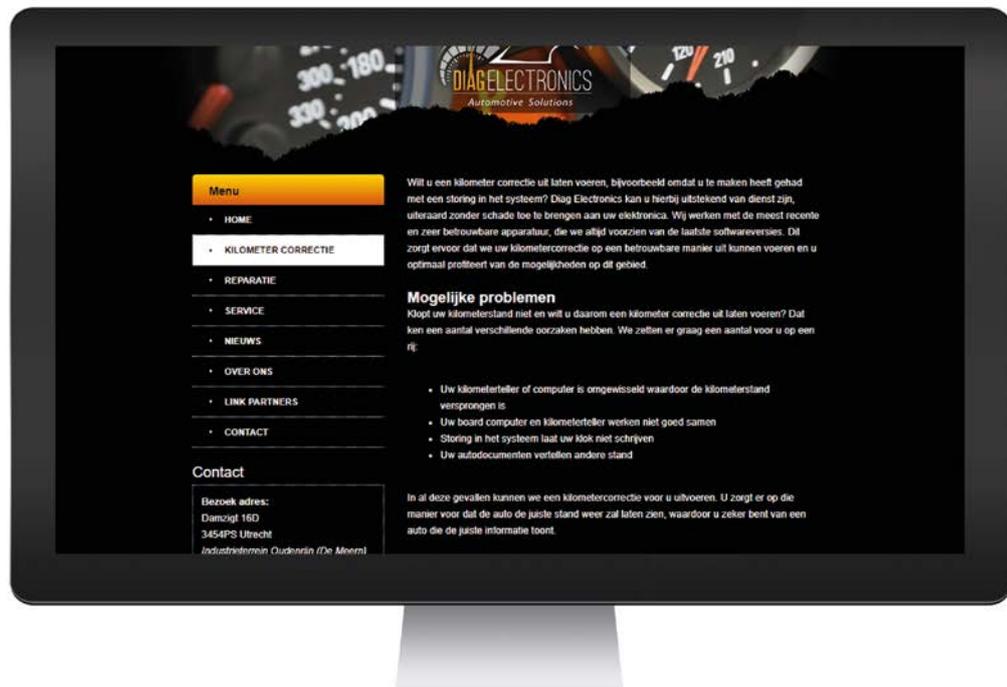


Abbildung 2: Es wird eine Kilometerkorrektur angeboten, wobei sich der Anbieter auf der Seite von jeglicher Haftung befreit.

<sup>13</sup> Die sichtbare Telefonnummer in dieser Anzeige wird im Internet mit Chiptuning in Verbindung gebracht und führt zudem zu einem neun Sekunden langen YouTube-Video, in dem zu sehen ist, wie ein Zählerstand in einem Armaturenbrett von 156.147 auf 141.001 Kilometer zurückspringt (<https://www.youtube.com/watch?v=oW6sXSoHE1E>).



Abbildung 3: www.kilometercorrectie.nl

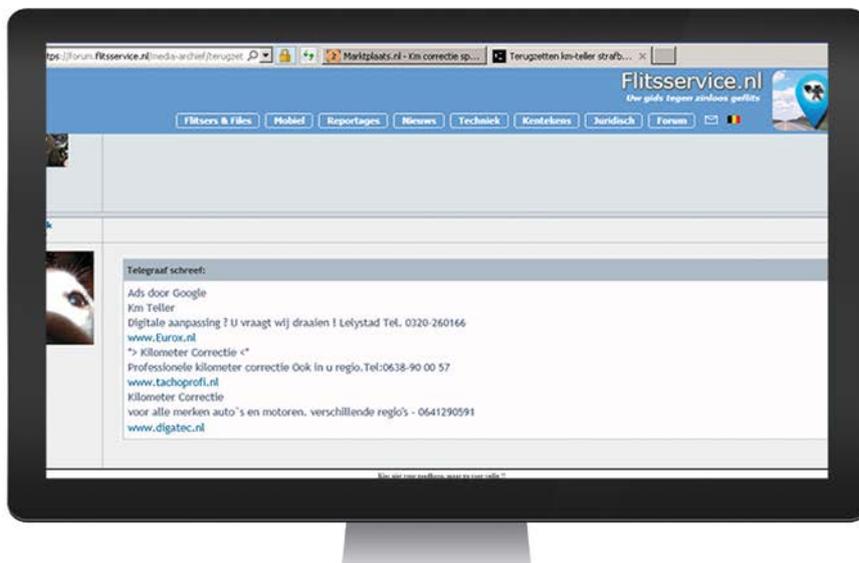


Abbildung 4: Angebot Tachomanipulation in Lelystad: „Sie fragen, wir setzen zurück!“

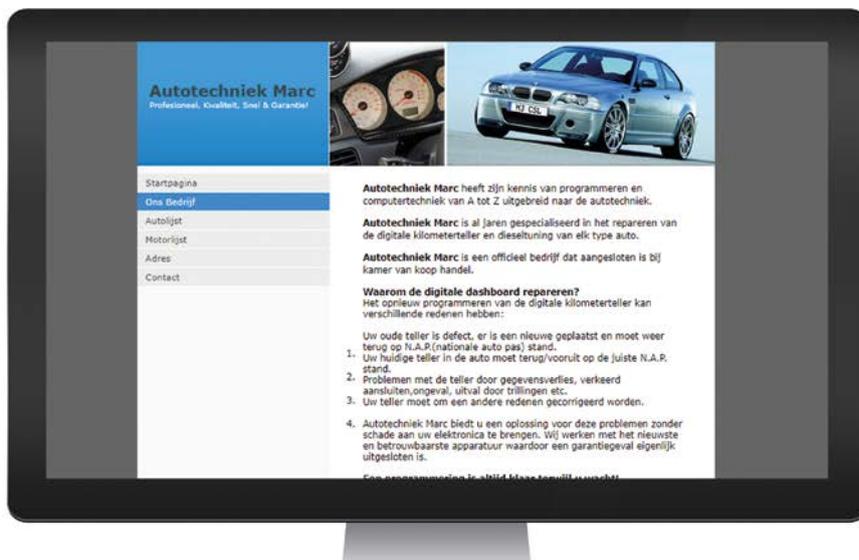


Abbildung 5: ‚die erneute Programmierung des digitalen Kilometerzählers‘ laut der Website <http://www.autotechniek-marc.nl/>.

# ANHANG B 5

## DETAILLIERTES TÄTERPROFIL

Bei den analysierten Unternehmen, haben Hintergrundrecherchen zu folgenden Punkten stattgefunden:

- **Firmenprofil:** Gründungsdatum, Handelsnamen, Anzahl der Mitarbeiter und Eigentümer
- **Angebot von Fahrzeugen:** Art der Fahrzeuge und Umfang des Vorrats
- **Ruf im Internet:** Foren und Erfahrungen

Hintergrundrecherchen zu den genannten Unternehmen, die sich mit Tachomanipulation beschäftigen, haben ergeben, dass:

- Es sich tatsächlich um weniger unterschiedliche Unternehmen handelt, als in Foren und von interviewten Personen genannt wurde. Es werden beispielsweise verschiedene Firmennamen genannt, die sich oft auf dieselbe Firma beziehen. Diese Firmen haben jedoch regelmäßig ihren Firmennamen geändert. Die betroffenen Unternehmen ändern häufig den Namen (jedes Jahr / alle zwei Jahre); tatsächlich steckt jedoch immer derselbe Besitzer dahinter. Auf diese Weise konnten etwa 35 genannte Handelsnamen mit 15 verschiedenen Eigentümern in Verbindung gebracht werden.
- Es hat sich herausgestellt, dass verschiedene Unternehmen nicht mehr existieren (sie wurden bei der Handelskammer abgemeldet) oder sind noch registriert, aber deren Website ist offline.<sup>14</sup>
- Es handelt sich häufig um Unternehmen, die sich mit dem An- und Verkauf von Gebrauchtwagen, Autowäsche und Fahrzeugreparaturen beschäftigen.
- Die Unternehmen handhaben eine undurchsichtige Geschäftsstruktur.
- Die Unternehmen ändern neben dem Namen auch ihren Standort und die Geschäftsführer. Dadurch wird es erschwert, die Unternehmensgeschichte zu ermitteln.
- Es konnte keine Verbindung zwischen den einzelnen identifizierten Unternehmen festgestellt werden. Aus diesem Grund kann man nicht von einem organisierten Netzwerk sprechen.
- Die meisten der genannten Unternehmen sind im Osten des Landes ansässig. So wird beispielsweise die Region Apeldoorn häufig erwähnt, auch von interviewten Personen, die in anderen Regionen des Landes tätig sind.

### UMFANG UNTERNEHMEN

Für die meisten der genannten Unternehmen ist bei der Industrie- und Handelskammer nur ein Angestellter registriert. Entsprechende Firmenwebsites weisen darauf hin, dass es sich hauptsächlich um Unternehmen mit einem Vorrat aus 25 bis 50 Fahrzeuge handelt. Ein einzelnes Unternehmen hat einen größeren Vorratsbestand. Aus Forenberichten geht hervor, dass Betroffene häufig mit diversen Personen eines Unternehmens Kontakt hatten, wodurch der Verdacht besteht, dass dort in der Praxis mehr Personen arbeiten, als bei der Industrie- und Handelskammer registriert sind. Dieses Bild wird durch Interviews mit Polizeibeamten bestätigt, die an Untersuchungen beteiligt sind oder waren.

<sup>14</sup> Diese Faktoren machen es schwierig festzustellen, gegen wen ermittelt werden kann und es ist fast unmöglich einzuschätzen, ob eine solche Ermittlung letztendlich etwas bewirkt.

In der Untersuchung wurde kein Unterschied zwischen Unternehmen gemacht, die importierte und nicht importierte Fahrzeuge zum Verkauf anbieten. Der Grund dafür ist, dass:

- Die interviewten Personen oft nicht wissen, ob es sich um niederländische oder importierte Fahrzeuge handelt
- Forenberichte zeigen, dass die genannten Unternehmen oft sowohl importierte als auch nicht importierte Fahrzeuge anbieten und dabei selbst keinen Unterschied machen

## **PROFIL UNTERNEHMENSEIGENTÜMER**

Das Profil der Betreiber der genannten Unternehmen wurde ebenfalls untersucht. Die Untersuchung hat nicht ergeben, dass sich große Organisationen dahinter verbergen. Die Untersuchung hat gezeigt, dass:

- Die meisten Unternehmer in der Nähe des Unternehmensstandortes geboren und aufgewachsen sind.
- Die meisten Unternehmer Niederländer sind.
- Von den 15 identifizierten Unternehmern besitzen nur zwei Personen eine eigene registrierte Immobilie. Dabei handelt es sich um bescheidene Wohnungen mit einem Kaufpreis zwischen 160.000 und 190.000 Euro. Darüber hinaus konnte ein Unternehmer ermittelt werden, der eine Immobilie besitzt, die auf den Namen seines Unternehmens ausgestellt ist. Die übrigen 12 Unternehmer besitzen keine registrierten Immobilien.
- 10 von 15 Unternehmern leben in einer Mietwohnung einer lokalen Wohnungsbaugesellschaft.<sup>15</sup>
- Einige registrierte Unternehmer sind sehr jung (manchmal erst 20 Jahre alt).
- Bei zwei Unternehmern wurde festgestellt, dass die Adresse, unter der die Firma registriert ist, einen Wohnwagenpark betrifft. Für diese Wohnungen wurde kein Darlehen abgeschlossen.
- Einige der Unternehmer, die in einer Mietwohnung der lokalen Wohnungsbaugesellschaft wohnen, haben eine (familiäre) Bindung zu den Unternehmern, die in einem Wohnwagenpark leben. Dies geht aus Angaben zu den wechselnden Geschäftsführern in der Unternehmenshistorie bestimmter Unternehmen hervor.

## **UNTERSUCHUNG OFFENER INTERNETQUELLEN**

Recherchen im Internet, die vor allem auf Informationen über das Image und den Ruf der genannten Unternehmen ausgerichtet waren, haben gezeigt, dass die Unternehmen selten ausschließlich mit Tachomanipulation in Verbindung gebracht werden. Die Unternehmen sind fast alle im selben Segment tätig: ältere Fahrzeuge zu (relativ) niedrigen Preisen. Das ist gleichzeitig auch ihr Unternehmensmerkmal: Gebrauchtwagen im Gegensatz zur Konkurrenz zu Bodenpreisen anbieten. Die Nachforschungen in Bezug auf die Unternehmen ergeben ein zwiespältiges Bild, das durch folgende Umstände untermauert wird:

- Es wird ein schlechter oder gar kein Service angeboten
- Fahrzeuge werden ohne Garantie verkauft
- Die Unternehmen haben sich nicht der Branchenorganisation BOVAG angeschlossen
- Es liegen keine Wartungshefte oder andere Dokumente vor, die etwas über die Fahrzeughistorie aussagen
- Das Unternehmen bietet Interessenten keine Möglichkeit, eine Probefahrt zu machen
- Kennzeichen sind in den Anzeigen auf der Unternehmenswebsite oder anderen Verkaufsseiten nicht sichtbar

---

<sup>15</sup> Dies kann sich möglicherweise auf den Regressanspruch in juristischen Verfahren auswirken, die von Betroffenen eingeleitet werden. Die Möglichkeiten für einen Regress sind in vielen Fällen sehr gering.

- Es werden Versprechen gemacht, die nicht eingehalten werden
- Jahreszahlen in den Verkaufsanzeigen sind nicht korrekt
- Der Käufer unterzeichnet beim Kauf eine Klausel, die ein Bußgeld vorsieht<sup>16</sup>, wenn er das Fahrzeug am Tag nach dem Kauf zurückgeben möchte
- Bei kritischen Fragen oder wenn die Käufer nach dem Kauf des Autos zurückkommen und auf Mängel des Fahrzeugs hinweisen, werden sie vom Händler des Geländes verwiesen und unverschämt behandelt.
- Nachdem der Kaufvertrag unterschrieben wurde, wird ein Stempel mit der Information angebracht, dass der Käufer sich damit einverstanden erklärt, dass das Fahrzeug Mängel aufweisen kann und möglicherweise einen falschen Zählerstand hat.

Die Ergebnisse der Hintergrundrecherchen stimmen stark mit den Informationen der befragten Personen überein. In den Interviews wurden hauptsächlich folgende Merkmale erwähnt:

- Unternehmen, die offiziell wenig oder kein Personal beschäftigen
- Der Handel besteht aus einigen Dutzend Fahrzeugen
- Erwecken Angst durch asoziales und aggressives Verhalten<sup>17</sup>
- Leute mit einem lockeren Mundwerk: nett und freundlich bis der Verkauf abgeschlossen ist. Wenn ein Kunde sich im Anschluss an den Verkauf beschwert, wird er des Geländes „verwiesen“
- Die Personen - die häufig in einem Wohnwagenpark wohnen - wissen genau, was sie tun müssen, um Probleme zu vermeiden, wie zum Beispiel die häufige Änderung des Firmennamens
- Zu beschreiben als schwarze Schafe, die immer in allen möglichen Arten von Geschäften beteiligt sind (Beispiele sind der Handel mit altem Eisen oder Gebrauchtwarengeschäfte)

<sup>16</sup> In dieser Klausel sind Beträge von 10-15% des Kaufbetrages aufgeführt.

<sup>17</sup> Sowohl gegenüber Kunden als auch der Polizei.

# ANHANG B 6

## RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN UND STRAFRECHTLICHE HAFTUNG

Die Tachomanipulation ist sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden strafbar.

### STRAFRECHTLICHE HAFTUNG IN DEN NIEDERLANDEN

In den Niederlanden ist die Tachomanipulation seit dem 1. Januar 2014 strafbar. In Artikel 70m der Straßenverkehrsordnung ist Folgendes festgelegt:

„Es ist jedem verboten, den Zählerstand von Kraftfahrzeugen zu ändern bzw. ändern zu lassen, die aufgrund einer Verordnung registriert werden müssen oder die Funktion des Kilometerzählers so zu beeinflussen bzw. beeinflussen zu lassen, dass die auf dem Zähler angezeigten gefahrenen Kilometer nicht dem Wert der tatsächlich gefahrenen Kilometer des Kraftfahrzeugs entsprechen. „

#### **Ein Verstoß gegen das Verbot ist laut Artikel 176 strafbar (Straftat)<sup>18</sup>:**

„Der Verstoß gegen Artikel 70m wird mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder einer Geldbuße der vierten Kategorie bestraft.“

### STRAFRECHTLICHE HAFTUNG IN DEUTSCHLAND

In Deutschland ist die Tachomanipulation seit dem 18. August 2005 auf Initiative des Automobilclubs ADAC gesetzlich verboten.<sup>19</sup> Verstöße dagegen werden mit einer Freiheitsstrafe von einem Jahr oder einer Geldstrafe gehandhabt<sup>20</sup> Voraussetzung für die strafrechtliche Handlung ist, dass die Manipulation vorsätzlich erfolgt ist und sich dies auf die Transaktion zwischen Verkäufer und Käufer ausgewirkt hat. In der Praxis richtet sich die vereinbarte Transaktion häufig weitgehend nach dem Zählerstand des Fahrzeugs.

Die Programmierung von Computersoftware zur Durchführung dieser Manipulation ist in Deutschland ebenfalls strafbar.

Verbraucher, die von einer Tachomanipulation betroffen sind, können den Kaufvertrag mit dem Verkäufer bis zu drei Jahre nach dem Kauf anfechten. Bei Gebrauchtfahrzeugen gilt die Besonderheit, dass der Verkäufer lediglich bis zu einem Jahr nach dem Kauf für Schäden haftbar gemacht werden kann, was zu einer Annullierung des Kaufvertrages oder einer Anpassung der Bedingungen (Preis) führen kann.

In den vorherigen Kapiteln wurde dargestellt, wie schwierig es ist, einen gefälschten Zählerstand eines Fahrzeugs zu ermitteln, insbesondere wenn es sich dabei um ein aus Deutschland importiertes Fahrzeug handelt. Wenn klar ist, dass der Zählerstand eines Fahrzeugs manipuliert wurde, gibt es eine Reihe von Optionen, wie diesbezüglich vorgegangen werden kann. Beispiele dafür sind:

- Strafrechtlicher Ansatz
- Zivilrechtlicher Ansatz
- Administrativer Ansatz

<sup>18</sup> Siehe Artikel 178 Straßenverkehrsgesetz 1994

<sup>19</sup> Artikel 263 des deutschen Strafgesetzbuches

<sup>20</sup> § 22b StVG Straßenverkehrsgesetz

## 1. STRAFRECHTLICHER ANSATZ

Obwohl Tachomanipulationen strafbar sind, wird in den Niederlanden seitens Polizei und Justiz wenig Aufmerksamkeit auf das Thema gelenkt. Dadurch kommt es zu mangelnden Kenntnissen und Erfahrungen auf diesem Gebiet, was wiederum dazu führt, dass Anzeigen nicht angemessen aufgenommen und die Straftat oft als zivilrechtliche Angelegenheit betrachtet wird.<sup>21</sup> Darüber hinaus gibt es keinen koordinierten Ansatz zur Bekämpfung von Tachomanipulationen durch Polizei und Justiz, wodurch die seltenen Untersuchungen zur Tachomanipulation der einzelnen Regionen auf unterschiedliche Fachbereiche verteilt werden (Tactische Recherche, Financieel Economische Criminaliteit oder Team Digitale Opsporing).

Wenn eine Anzeige in Bezug auf eine Tachomanipulation erstattet wird, ist die Wahrscheinlichkeit aus verschiedenen Gründen sehr gering, dass die Polizei angemessene Nachforschungen anstellt.

In einer internen Meldung der Polizei in Bezug auf die Möglichkeiten zu einer strafrechtlichen Untersuchung hinsichtlich einer Tachomanipulation, die im Rahmen der Untersuchung zur Verfügung gestellt wurde, heißt es:

**„Sollte es einen Verdacht auf einen Verstoß gegen Artikel 70m des Straßenverkehrsgesetzes von 1994 geben, sind die Möglichkeiten zur Aufklärung begrenzt“**

## POLIZEILICHE UNTERSUCHUNG

Da es zu diesem Thema keine einheitliche Vorgehensweise gibt und soweit uns bekannt nur wenige Untersuchungen in Bezug auf Tachomanipulationen vorgenommen werden, gibt es nur wenige Spezialisten bei der Polizei in diesem Bereich. Polizeibeamte sammeln Kenntnisse, indem sie an einer einzelnen Untersuchung beteiligt sind bzw. waren. Die Wahrscheinlichkeit ist jedoch sehr gering, dass diese gesammelten Kenntnisse für zukünftige Untersuchungen genutzt werden. Die Chancen auf eine Untersuchung werden erhöht, wenn die Tachomanipulation Teil einer umfangreicheren Untersuchung ist, in denen es um andere, schwerwiegendere Straftaten<sup>22</sup> eines bestimmten Täters oder einer bestimmten Tätergruppe geht, wodurch die Nachforschungen zur Tachomanipulation als Bestandteil der umfangreicheren Untersuchung betrachtet werden müssen.

<sup>21</sup> Dadurch kann nicht ausgeschlossen werden, dass von einer hohen Dunkelziffer hinsichtlich des Umfangs der Tachomanipulation ausgegangen werden muss.

<sup>22</sup> Beispiele hierfür sind Untersuchungen im Bereich Geldwäsche, Fälschungen, Teilnahme an einer kriminellen Vereinigung usw.

## **KOMPLIKATIONEN BEI POLIZEILICHEN ERMITTLUNGEN IN BEZUG AUF TACHOMANIPULATIONEN**

Bei polizeilichen Ermittlungen in Bezug auf Tachomanipulationen wird die Polizei häufig mit folgenden erschwerenden Faktoren konfrontiert:

- Rechnungen über den An- und Verkauf, TÜV-Berichte und Wartungshefte von Firmen, die der Tachomanipulation verdächtig werden, sind häufig nicht vorhanden. Diese Informationen sind oft entscheidend, um eine Tachomanipulation nachweisen zu können.
- Tachomanipulationen werden aufgrund des Maßes der strafrechtlichen Haftung als zu leichte Straftat betrachtet, um bestimmte Nachforschungen anzustellen. Dies ist anders, wenn die Untersuchung zur Tachomanipulation Bestandteil einer Untersuchung im Zusammenhang mit schwereren Straftaten ist.
- Die Untersuchungen zur Tachomanipulation sind häufig sehr langwierig, insbesondere wenn es sich dabei um aus Deutschland importierte Fahrzeuge handelt. Dies ist beispielsweise auf die ausländischen Reaktionen auf internationale Rechtshilfeersuchen zurückzuführen<sup>23</sup>
- Das Fahrzeugregistrierungssystem in den Niederlanden bietet die Möglichkeit, dass eine Person, die in der Praxis Eigentümer eines bestimmten Fahrzeugs ist bzw. war, verwaltungstechnisch nicht mit dem Fahrzeug in Verbindung gebracht werden kann. In den Niederlanden ist es nämlich nicht zwingend vorgeschrieben, dass ein Fahrzeug zwischen dem Import und dem Verkauf im Betriebsvorrat registriert wird.<sup>24</sup>Somit ist es möglich, dass ein Fahrzeug nach dem Import in den Niederlanden mehrfach gehandelt wurde, ohne dass die Besitzer registriert wurden. Dadurch ist es möglich, dass der Zählerstand manipuliert wurde. Der eigentliche Täter der Tachomanipulation kann jedoch niemals als (ehemaliger) Besitzer mit dem Fahrzeug in Verbindung gebracht werden.

### **2. ZIVILRECHTLICHER ANSATZ**

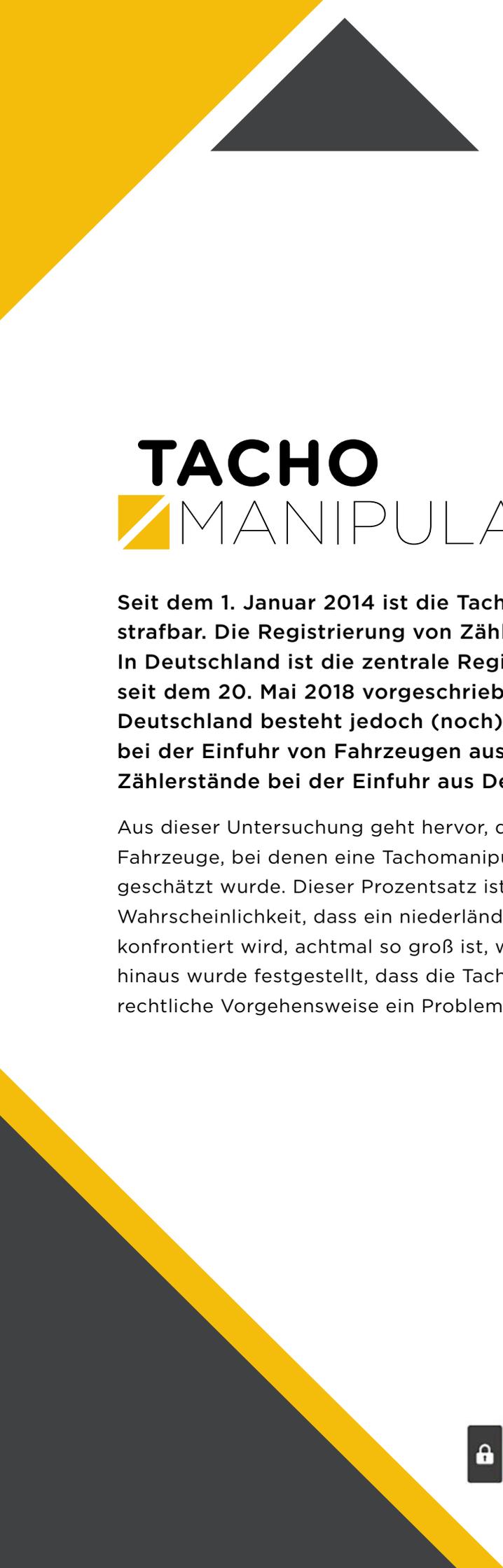
Eine andere Möglichkeit, gegen Täter von Tachomanipulationen vorzugehen ist ein zivilrechtliches Verfahren. Auf diese Weise konnten in der Vergangenheit mehrere Erfolge erzielt werden, wodurch dieser Ansatz vielversprechend sein kann. Bei solchen Verfahren ist die Wahrscheinlichkeit recht hoch, dass eine betroffene Partei letztendlich entschädigt wird. Gleichzeitig haben solche Verfahren eine lange Laufzeit und erfordern daher viel Energie, Bemühungen und Geduld auf der Seite der Geschädigten.

### **3. ADMINISTRATIVER ANSATZ**

In der internen Meldung von Polizei / Staatsanwaltschaft wird zudem auf einen administrativen Ansatz als Mittel hingewiesen. Darin ist angegeben, dass für jeden Fall abgewogen werden muss, ob von einem strafrechtlichen oder administrativen Ansatz Gebrauch gemacht wird. Ein Beispiel für einen administrativen Ansatz ist die intensive Kontrolle der genannten Unternehmen bzw. diese auf den statistischen Unterschied anzusprechen.

<sup>23</sup> Im Falle eines internationalen Rechtshilfeersuchens muss eine Reaktionszeit auf eine Anfrage zwischen neun Monaten und einem Jahr berücksichtigt werden.

<sup>24</sup> Wenn ein Fahrzeug als Betriebsmittel eingesetzt wird, ist eine Registrierung und Meldung erforderlich und wird der Besitzer des Fahrzeugs bekannt.



# TACHO MANIPULATION

**Seit dem 1. Januar 2014 ist die Tachomanipulation in den Niederlanden strafbar. Die Registrierung von Zählerständen ist seitdem Pflicht. In Deutschland ist die zentrale Registrierung von Zählerständen erst seit dem 20. Mai 2018 vorgeschrieben. Zwischen den Niederlanden und Deutschland besteht jedoch (noch) kein Austausch von Zählerständen bei der Einfuhr von Fahrzeugen aus Deutschland. Dadurch ist es möglich, Zählerstände bei der Einfuhr aus Deutschland zu manipulieren.**

Aus dieser Untersuchung geht hervor, dass der Anteil der aus Deutschland importierten Fahrzeuge, bei denen eine Tachomanipulation vorgenommen wurde, auf mindestens 21,6% geschätzt wurde. Dieser Prozentsatz ist eine Unterschätzung. Man kann sagen, dass die Wahrscheinlichkeit, dass ein niederländischer Verbraucher mit einer Tachomanipulation konfrontiert wird, achtmal so groß ist, wenn das Auto aus Deutschland stammt. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass die Tachomanipulation schwierig festzustellen ist und die rechtliche Vorgehensweise ein Problem darstellt.