

TELLER MANIPULATIE

Bij voertuigen
geïmporteerd
uit Duitsland

JULI
2018

TELLER MANIPULATIE

Bij voertuigen geïmporteerd uit Duitsland



RDW



Vereniging
Aanpak Tellerfraude



VOORWOORD

Dit onderzoek is geïnitieerd door RDW en de Vereniging Aanpak Tellerfraude (VAT). In VAT zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: BOVAG, RAI Vereniging, VNA en ANWB. In VAT werken branchepartijen samen met RDW om tellerfraude te beperken en te voorkomen.

Dit onderzoek is onderdeel van het speerpuntenplan van de samenwerking tussen bovenstaande partijen. Het onderzoek heeft bijna een jaar in beslag genomen en er zijn meer dan 5.000 auto's fysiek gecontroleerd. Vervolgens is er nader onderzoek gedaan naar de "verdachte" auto's en zijn er tientallen experts en betrokkenen bevroegd en geïnterviewd. Met recht kunnen we spreken over een 'groot' onderzoek.

Er is dan ook een groot belang. De fraude door tellermanipulatie in 2017 kostte de Nederlandse consument 112 miljoen euro. Met name bij cross-borderverkeer is er een ultieme gelegenheid voor fraudeurs om de tellerstand te manipuleren. Duitsland is het land waarvandaan de meeste auto's worden geïmporteerd.

Het goede nieuws van dit onderzoek is dat de feiten nu op tafel liggen. Dit was de doelstelling en deze is gehaald. Het minder goede nieuws is dat de fraude zoals verwacht omvangrijk is en dat er geen kortetermijnoplossing voorhanden is.

Wij zijn verheugd met dit onderzoek een feitelijke situatie duidelijk te kunnen maken. De kans dat een Nederlandse koper te veel betaalt bij een uit Duitsland geïmporteerde auto is achtmaal groter dan bij een Nederlandse auto. Door tellermanipulatie worden kopers van voertuigen ernstig benadeeld. In de eerste plaats is de werkelijke waarde van het voertuig lager dan de waarde met een teruggedraaide tellerstand, maar ook de onderhoudskosten zullen hoger uitvallen.

Zowel in Nederland als in Duitsland is het manipuleren van tellers strafbaar. Toch heeft zeker één op de vijf auto's uit Duitsland een teruggedraaide kilometerteller. Dit zijn enorme cijfers en hier moet wat ons betreft actie op genomen worden.

Een extra woord van dank gaat uit naar de medewerkers op RDW-keuringsstations die met buitengewoon veel interesse en passie meegewerkt hebben aan dit onderzoek. In een toch al zeer drukke periode hebben zij meer dan 5.000 auto's extra en intensief gecontroleerd op tellerfraude. Zij hebben gezorgd voor de basis van dit onderzoek.

Martin Huisman



Paul Dietz



AANLEIDING

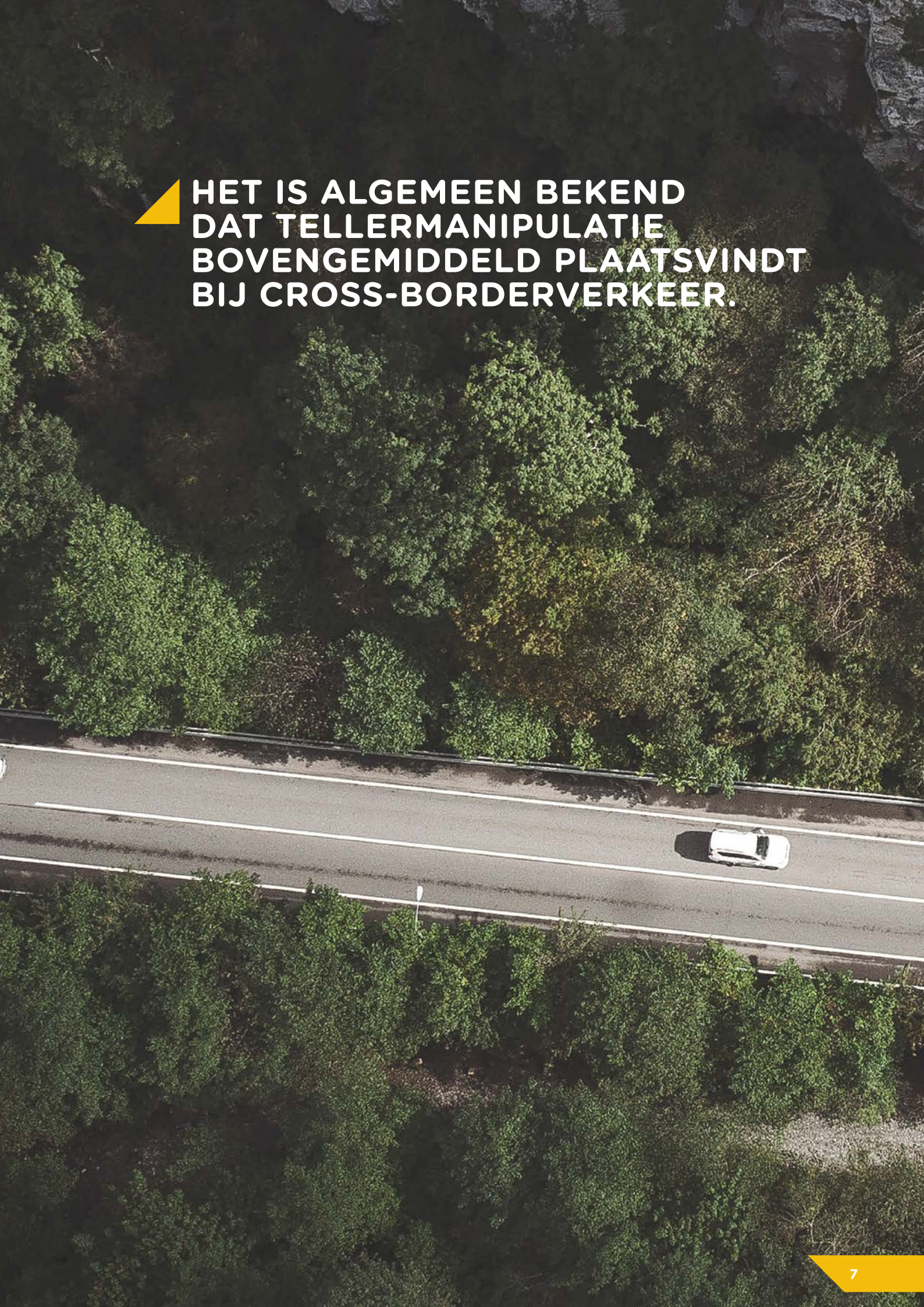
Het is algemeen bekend dat tellermanipulatie bovengemiddeld plaatsvindt bij cross-borderverkeer, (lees: geïmporteerde voertuigen). De twee landen waar de meeste Nederlanders een auto aanschaffen zijn Duitsland met 60% en België met 20%. Daarna is er een versnippering van verschillende landen waarvandaan geïmporteerd wordt, de zogenaamde 80/20-regel is hier van toepassing.

Net als in Nederland, wordt in België de tellerstand bij onderhoud en (APK-)keuringen centraal geregistreerd. Dit biedt de mogelijkheid om onlogische tellerstanden gemakkelijker te detecteren. Met België zijn afspraken gemaakt om wederzijds bij import van voertuigen tellerstanden uit te wisselen. Dit heeft aantoonbaar geleid tot een reductie van het aantal tellermanipulaties tussen de twee landen.

In Duitsland is er nog geen volledige centrale registratie van tellerstanden. Het is ook niet bekend hoe groot de exacte omvang is van de tellermanipulatie bij cross-borderverkeer. Schattingen van tellermanipulatie bij de uit Duitsland geïmporteerde voertuigen lopen uiteen tussen 10% en 50% (in Nederland is dit 2,76%). Hier is echter nooit een representatief onderzoek naar gedaan. Verder is niet bekend hoe deze fraude tot stand komt. Vanuit het oogpunt van het beschermen van de Nederlandse consument tegen tellermanipulatie is het prioriteit nummer één om zoveel mogelijk transparantie te bewerkstelligen op het gebied van kilometerstanden voor auto's die afkomstig zijn uit Duitsland.

De aanleiding om dit onderzoek naar tellermanipulatie bij auto's geïmporteerd uit Duitsland te starten, kwam voort uit de ontbrekende statistische onderbouwing en ontbrekende achtergrond van de omvang van de fraude.



An aerial photograph of a two-lane asphalt road winding through a dense green forest. A white car is driving on the road. The text is overlaid in the upper left quadrant.

**HET IS ALGEMEEN BEKEND
DAT TELLERMANIPULATIE
BOVENGEMIDDELD PLAATSVINDT
BIJ CROSS-BORDERVERKEER.**

MANAGEMENTSAMENVATTING

Dit onderzoek had tot doel vast te stellen wat de omvang is van uit Duitsland geïmporteerde voertuigen met teruggedraaide tellers. Daarnaast was het doel om te onderzoeken hoe tellermanipulatie plaats kan vinden en wat de knelpunten zijn bij het bestrijden van tellermanipulatie bij geïmporteerde voertuigen uit Duitsland. Om dit doel te bereiken, hebben VAT en RDW een onderzoek laten uitvoeren door een onderzoeksbureau, Significant, en een recherchebureau, International Security Partners (ISP).

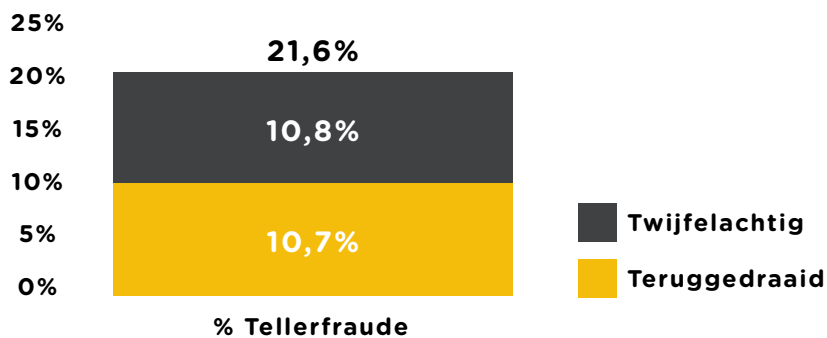
OMVANG VAN TELLERMANIPULATIE

Er zijn in de steekproefperiode meer dan 5.000 uit Duitsland geïmporteerde voertuigen onderzocht bij RDW-keuringsstations. Vervolgens zijn de auto's nader onderzocht, waarover op grond van de keuring twijfel bestond over de juistheid van de tellerstand.

De eerste conclusie was dat tellermanipulatie aan de hand van de auto zelf moeilijk vast te stellen is, zelfs voor professionals die dagelijks met auto's werken. Voor een consument is het met zekerheid vaststellen van tellermanipulatie bij een zorgvuldig teruggedraaide auto vrijwel onmogelijk. Met name eerder geregistreerde kilometerstanden in externe databases van het voertuig gaven in dit onderzoek de doorslag. Deze standen zijn opgeslagen, bijvoorbeeld in een garantiesysteem bij een importeur of bij een overheidsinstantie vanwege een keuring.

Vanwege de beperkingen van de detectiemethoden zijn niet alle tellermanipulaties detecteerbaar. Dat betekent dat de ramingen van tellermanipulatie een onderschatting opleveren van de werkelijke tellermanipulatie, simpelweg omdat niet iedere tellermanipulatie te herkennen is.

Op basis van de beoordelingen tijdens de importkeuringen en het nader onderzoek is de volgende raming voor het aandeel tellermanipulatie met uit Duitsland geïmporteerde voertuigen statistisch representatief vastgesteld:



Aandeel tellermanipulatie bij uit Duitsland geïmporteerde auto's

Tellermanipulatie bij uit Duitsland geïmporteerde voertuigen wordt geraamd op 21,6%. Daarvan is 10,7% eenduidig vastgesteld op basis van tellerstand en voor 10,8% van die voertuigen bestaat gereede twijfel over de juistheid van de tellerstand.

HOE VINDT TELLERMANIPULATIE PLAATS

Tellermanipulatie wordt op twee manieren aan de man gebracht. De ene manier is het adverteren op internet. De andere manier is het zelf importeren van voertuigen door betrokken autohandelaren, die vervolgens zelf de tellerstand terugzetten of dit door een 'vaste' contactpersoon laten uitvoeren. Dit laatste komt het meeste voor.

De feitelijke daders houden zich over het algemeen zelf niet bezig met autohandel, maar bevinden zich in de hoek van de auto-elektronica. De daders bezitten veelal geen autobedrijf en zijn ook niet aangesloten bij overkoepelende organisaties.

Het terugdraaien van tellerstanden kan al uitgevoerd worden voor bedragen vanaf **€ 50,-** per voertuig. Voor het terugdraaien van een tellerstand worden verschillende bedragen genoemd, afhankelijk van het type klant (particulier of handel), soort auto en gebruikte apparatuur. Er is dus sprake van een feitelijke marktwerking. De scope van de bedragen varieert tussen de **€ 50,-** en **€ 400,-**. Het profijt van de terugdraaiactie ligt tussen de **€ 1.000,-** en **€ 4.000,-** afhankelijk van het soort auto en de marktwaarde.

Op basis van informatie die is verkregen uit interviews met deskundigen blijkt dat het grootste deel van de kilometertellers van de uit Duitsland geïmporteerde voertuigen in Nederland wordt teruggedraaid. Kenmerken van de (vermoedelijke) daders zijn dat vaak van bedrijfsnaam, vestigingsadres en/of bestuurders gewisseld wordt. De betrokken bedrijven/personen worden nagenoeg nooit alleen met tellermanipulatie in verband gebracht. De feitelijke daders zijn vaak 'kleine' meer criminele personen/bedrijven. Met name de opdrachtgevers van deze daders zijn interessant, dit zijn de handelaren of particulieren die deze opdracht geven.

Verder speelt de tussenhandel die deze auto's koopt en doorverkoopt een rol. Zij zijn soms onwetend en soms heel bewust van de niet-kloppende teller. Vaak echter zijn zij bewust-naïef; als zij goed nadenken, weten ze dat het niet klopt. Dit is een hardnekkige houding die bij het fenomeen tellerfraude vaker waargenomen wordt. Het is niet direct strafbaar om deze voertuigen te verhandelen. Echter, er wordt indirect wel meegewerkt aan tellerfraude. Ook Duitse verkopende partijen bevinden zich in deze categorie. Zij krijgen een bovengemiddelde prijs voor de naar Nederland te exporteren auto en tellerfraude is de enige echt plausible reden.

GEVOLGEN

De kans dat iemand een Nederlandse auto aankoopt met een teruggedraaide teller is teruggebracht naar **2,76%** in Nederland. Uit het huidige onderzoek bleek dat minimaal **21,6%** van het aantal auto's dat geïmporteerd wordt vanuit Duitsland een teruggedraaide teller heeft. Dit betekent dat de kans achtmaal zo groot is een auto met een teruggedraaide teller te kopen als er gekozen wordt voor een geïmporteerde auto uit Duitsland.

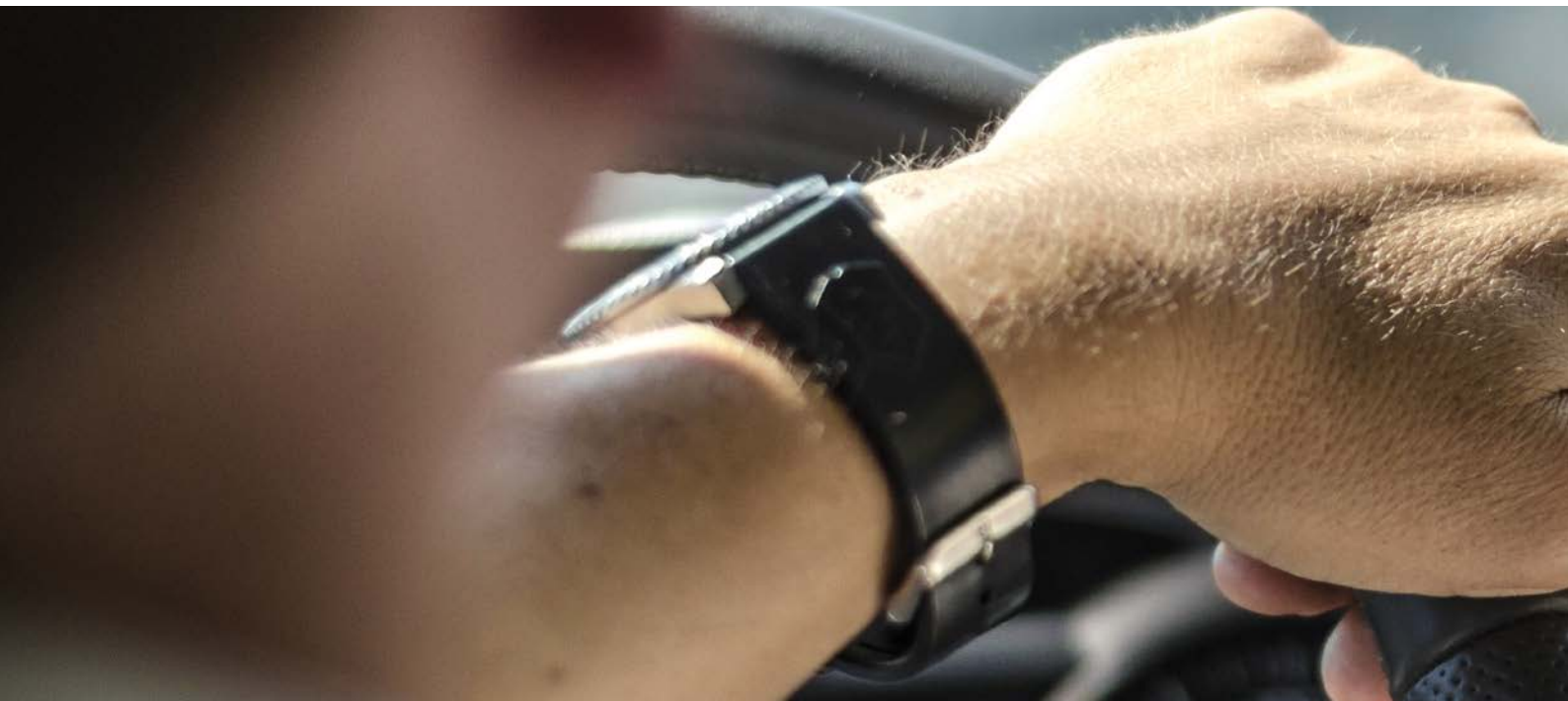
Een eerder onderzoek van VAT toonde aan dat de schade per voertuig met teruggedraaide teller gemiddeld **€ 1.500,-** bedraagt. De schade voor de Nederlandse consument in 2017 veroorzaakt door uit Duitsland geïmporteerde voertuigen kwam neer op **42 miljoen** euro.

Om daadwerkelijk te komen tot een effectieve aanpak van tellermanipulatie moeten er diverse wegen bewandeld worden. Naast het daadwerkelijk oppakken van de 'daders', moet de Nederlandse consument geïnformeerd worden over de omvang van tellermanipulatie en moet de handel en tussenhandel beïnvloed worden tot het niet meewerken aan het verhandelen van een auto met teruggedraaide teller. Deze aanpak is in volle gang. Cruciaal is echter dat er informatie uit Duitsland beschikbaar komt over de historische kilometerstanden van de geïmporteerde auto's. Sinds oktober 2017 kunnen APK-keuringsstations/garages in Duitsland tijdens de APK-controles tellerstanden registreren in een centrale database, sinds 20 mei 2018 is dit zelfs verplicht.¹ Het zal enige tijd duren voordat een historisch overzicht van tellerstanden in de database is opgebouwd. Ook geldt de verplichting om tellerstanden te registreren alleen voor voertuigen die een APK-verplichting hebben. In de eerste jaren geldt deze verplichting niet en is de registratie van tellerstanden vrijblijvend.

¹ Zie richtlijnen 2014/45/EU en 2014/46/EU

INHOUD

Inleiding	13
Onderzoeksopzet	14
Deel A	19
1. Indicatoren, registratie en resultaat beoordeling keuringsstations	19
2. Nader onderzoek en resultaten	27
3. Raming tellermanipulatie en overige conclusies	29
Deel B	35
1. Modus operandi	35
2. Betrokkenen en daderprofiel	38
3. Conclusies	41
Deel C	43
1. Kengetallen en conclusies	43
2. Overall conclusies en aanbevelingen	46



Bijlage A 1 Deelnemende keuringsstations en registratie	48
Bijlage A 2 Registratie	49
Bijlage A 3 Indeling op basis van beoordeling keuringsstations	52
Bijlage A 4 Raming tellermanipulatie per merk en per type	54
Bijlage B 1 Onderzoeksopzet ISP	57
Bijlage B 2 Tellermanipulatie en benadeelden	59
Bijlage B 3 Benodigde apparatuur	63
Bijlage B 4 Tellermanipulatie-aanbiedingen	64
Bijlage B 5 Gedetailleerd daderprofiel	66
Bijlage B 6 Juridische kaders en strafbaarstelling	69





▲ **ONGEVEER 60% VAN DE IN NEDERLAND GEÏMPORTEERDE AUTO'S KOMT UIT DUITSLAND EN 20% UIT BELGIË (RDW, 2018).**

INLEIDING

Per 1 januari 2014 is het in Nederland wettelijk strafbaar gesteld om te frauderen met kilometertellers van voertuigen. Alle door RDW erkende autobedrijven zijn vanaf dat moment wettelijk verplicht tellerstanden door te geven bij APK-keuringen en bij onderhouds- en reparatiewerkzaamheden.

RDW beheert de database met tellerstanden. Door de tellerstand vaker te registreren, wordt de ruimte om de tellerstand terug te draaien kleiner. Met behulp van de reeks tellerstanden kan in sommige gevallen worden vastgesteld of een door de autobedrijven aangegeven tellerstand logisch is. Als dat niet het geval is, wordt hiervan een aantekening in het voertuigregister gemaakt. Het is voor iedereen mogelijk de status van de tellerstand van een voertuig op te vragen. Hierdoor wordt het bijzonder oninteressant om kilometertellers van voertuigen te manipuleren. Het percentage auto's met teruggedraaide tellers is hierdoor de laatste jaren voor Nederlandse voertuigen sterk teruggedrongen. Waar in 2014 nog ruim 116.000 voertuigen ontdekt werden met een teruggedraaide teller, was dit in 2017 teruggedrongen naar 70.000 voertuigen.

In veel landen is het registreren van tellerstanden nog niet verplicht. Het gevolg is dat het mogelijk is om voertuigen met gemanipuleerde tellers naar Nederland te importeren. Dit leidt tot een schadepost voor Nederlandse consumenten en bedrijven, zowel bij aanschaf als bij onderhoud. Een eerder onderzoek van VAT toonde aan dat de gemiddelde schadepost **€ 1.500,-** per voertuig bedraagt. Ongeveer 60% van de in Nederland geïmporteerde auto's komt uit Duitsland en 20% uit België (RDW, 2018). Op overheidsniveau zijn met België inmiddels afspraken gemaakt om tellermanipulatie tegen te gaan door uitwisseling van geregistreerde tellerstanden bij import. In Duitsland bestaat nog geen verplichting tot een volledige centrale registratie van tellerstanden.

Door tellermanipulatie worden kopers van voertuigen ernstig benadeeld. In de eerste plaats is de werkelijke waarde van het voertuig lager dan de waarde met een teruggedraaide tellerstand, maar ook de onderhoudskosten kunnen hoger uitvallen dan verwacht. Om beleid tot het terugdringen van tellermanipulatie met uit Duitsland geïmporteerde voertuigen efficiënt in te kunnen richten en zo mogelijk samen met de Duitse overheid goede aanvullende afspraken daarover te maken, is het van belang een nauwkeurige en betrouwbare indicatie te krijgen van het aantal auto's dat geïmporteerd wordt vanuit Duitsland met een teruggedraaide teller. Daarnaast is het wenselijk inzicht te krijgen in de structuur van het tellermanipulatiernetwerk en de profielen van de organisaties die zich hiermee bezighouden.

ONDERZOEKSOPZET

VAT en RDW hebben in dit onderzoek samengewerkt met twee onderzoeksbureaus, Significant en International Security Partners (ISP). Waar Significant een onderzoek uitvoerde op ruim 5.000 voertuigen die geïmporteerd werden uit Duitsland, voerde ISP een kwalitatief onderzoek uit naar tellermanipulatie en de personen en organisaties die tellermanipulatie uitvoeren.

Het doel van het onderzoek is dan ook tweeledig:

- A.** Het geven van een betrouwbaar en nauwkeurig beeld van het aandeel van teruggedraaide voertuigen bij import uit Duitsland (personenwagens en kleine bestelvoertuigen tot 3.500 kilogram)
- B.** Het verschaffen van inzicht in de manier waarop tellermanipulatie wordt uitgevoerd en inzicht in organisaties die erbij betrokken zijn

Beide onderzoeksdoelstellingen vragen een verschillende aanpak. De eerste onderzoeksdoelstelling is kwantitatief en vraagt een methodologische benadering. De tweede onderzoeksdoelstelling is kwalitatief en vraagt een rechercheaanpak. Om die reden is dan ook besloten de opdracht aan twee bureaus te verstrekken. Significant richt zich op het nauwkeurig en betrouwbaar vaststellen van de omvang van tellermanipulatie met uit Duitsland geïmporteerde voertuigen. ISP onderzoekt de manier waarop tellers worden gemanipuleerd en onderzoekt netwerken van organisaties die betrokken zijn bij tellermanipulatie.





ONDERZOEK DEEL A

Voor de eerste onderzoeksdoelstelling hebben Significant, RDW en ISP samen een methode ontwikkeld voor het indicatief vaststellen van tellermanipulatie door RDW-keurmeesters tijdens de keuring van uit Duitsland te importeren voertuigen. Deze initiële beoordelingen door RDW-keurmeesters zijn voor een steekproef in een nader onderzoek geverifieerd met centrale registraties van kilometerstanden bij dealers en/of importeurs. Met de resultaten van deze steekproef worden vermoedens van tellermanipulatie bevestigd (en in sommige gevallen ook ontkend). Op die manier is inzicht verworven in de juistheid van de initiële beoordelingen en is een statistische vertaling naar de gehele populatie uit Duitsland geïmporteerde voertuigen gemaakt. Het nader onderzoek is gezamenlijk uitgevoerd door VAT en Significant, waarbij de uiteindelijke raming van het optreden van tellermanipulatie door Significant is uitgevoerd en opgenomen in deze rapportage.

Het onderzoek is begeleid door een stuurgroep die is voorgezeten door de Vereniging Aanpak Tellerfraude. Daarnaast namen namens RDW vertegenwoordigers van de divisie Voertuigtechniek en de divisie Registratie en Informatie/afdeling Informatievoorziening deel aan de stuurgroep, evenals vertegenwoordigers van de beide onderzoeksbureaus.

Het onderzoek is uitgevoerd conform de aanpak als weergegeven in de Figuur 1 op de volgende bladzijde. In de eerste fase zijn indicatoren ontwikkeld voor het vaststellen van tellermanipulatie bij importkeuring en is een registratie-instrument ontwikkeld om de beoordeling op die indicatoren te registreren. Op 13 van de 16 RDW-keuringsstations met substantiële volumes uit Duitsland voor keuring aangeboden voertuigen, is tijdens de importkeuring door de keurmeesters een beoordeling uitgevoerd. Op deze wijze zijn 5.218 uit Duitsland geïmporteerde voertuigen beoordeeld. De beoordeling is vertaald naar vier categorieën voor de tellerstand:

- A. een niet-logische tellerstand
- B. een waarschijnlijk niet-logische tellerstand
- C. een waarschijnlijk logische tellerstand
- D. een logische tellerstand



Figuur 1: Onderzoeksaanpak

Niet alle RDW-keuringsstations zijn in het onderzoek betrokken. Keuringsstations met een laag aanbod van uit Duitsland geïmporteerde voertuigen zijn buiten beschouwing gelaten, omdat door het incidentele karakter van de beoordeling op tellermanipulatie nauwelijks of geen routine kan worden opgebouwd, wat de kwaliteit van die beoordelingen niet ten goede komt. In Bijlage A 1 is de lijst met keuringsstations en het aantal voor import uit Duitsland aangeboden voertuigen weergegeven. Daarin is ook de selectie toegelicht van keuringsstations die hebben deelgenomen aan het onderzoek.

Voor een steekproef van de voertuigen in de categorie “waarschijnlijk niet-logisch” en “waarschijnlijk logisch” is nader onderzoek uitgevoerd voor in totaal 673 voertuigen op de beschikbaarheid van tellerstandhistorie bij dealers en/of importeurs. Voor 304 voertuigen kon de tellerstandhistorie worden achterhaald en worden vastgesteld of er met zekerheid sprake is van tellermanipulatie of gerede twijfel bestaat over de juistheid van de tellerstand. De resultaten van de steekproef zijn vervolgens op de gehele populatie door RDW-keurmeesters beoordeelde voertuigen toegepast en hebben geleid tot de ramingen van het aandeel tellermanipulatie.



**DEEL B WAS EEN
KWALITATIEF
ONDERZOEK.**

ONDERZOEK DEEL B

Om te komen tot de tweede onderzoeksdoelstelling zijn twee vormen van onderzoek toegepast. Deel één bestond uit het uitvoeren van interviews met onder andere benadeelden van tellermanipulatie, rechercheurs en met medewerkers van de RDW-keuringsstations. Deel twee was een openbronnenonderzoek. Hierbij werden internetbronnen geraadpleegd op het aanbieden van tellermanipulatie, apparatuur dat gebruikt wordt om tellerstanden te manipuleren en de werkwijze van het terugdraaien van tellerstanden.

Om inzicht te krijgen in de achtergronden van tellermanipulatie bij uit Duitsland geïmporteerde voertuigen zijn verschillende onderzoekstappen uitgevoerd. Zo is er gesproken met experts vanuit de betrokken RDW-stations, die veel zicht hebben op handelaren en voertuigeigenaren die hun voertuigen ter keuring aanbieden bij RDW. Vanuit het netwerk van RDW-medewerkers zijn er ook andere relevante personen gesproken, zoals rechercheurs die bij onderzoeken naar tellermanipulatie betrokken zijn of zijn geweest. Daarnaast zijn verschillende andere betrokken partijen geïnterviewd, zoals importeurs, autobedrijven en een benadeelde autohandelaar.

Behalve interviews met mensen die vanuit hun dagelijkse praktijk op verschillende manieren bij het onderwerp betrokken zijn, heeft er ook uitgebreid bronnenonderzoek en informatieanalyse plaatsgevonden. Zo is er een aantal (geanonimiseerde) voorbeeldmeldingen van gedupeerde consumenten beschikbaar gesteld door het LIV (Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit). Deze meldingen zijn inhoudelijk geanalyseerd. Daarnaast heeft er uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar de bedrijven die genoemd zijn in de interviews en in verband gebracht worden en/of vervolgd en/of veroordeeld zijn vanwege betrokkenheid bij tellermanipulatie.

Daarnaast is er informatie ingewonnen vanuit een Duits collega-onderzoeksbureau. Dit onderzoeksbureau is vanwege zijn onderzoeksactiviteiten nauw betrokken bij allerlei voertuigcriminaliteit in Duitsland. De onderzoekstappen worden hierna verder toegelicht. In Bijlage B 1 is de onderzoeksopzet gedetailleerder beschreven, hier wordt onder andere ingegaan op anonimiteit en het uitvoeren van de interviews en het openbronnenonderzoek.



**▲ HET MET ZEKERHEID VASTSTELLEN
VAN TELLERMANIPULATIE BIJ EEN
VOERTUIG IS HEEL MOEILIK.**

DEEL A

ONDERZOEK NAAR HET FEITELIJK TERUGDRAAIERPERCENTAGE (SIGNIFICANT)

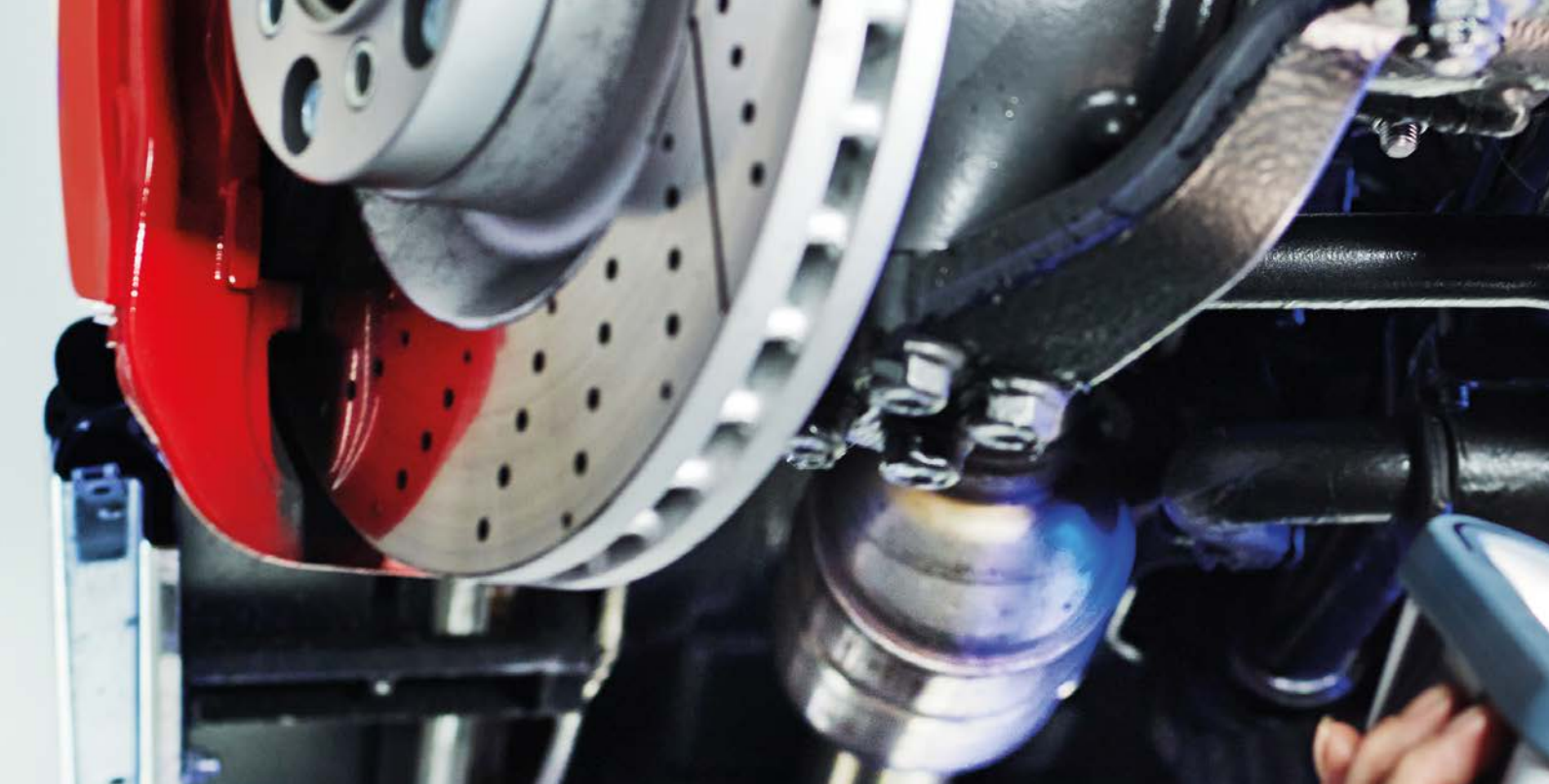
1. INDICATOREN, REGISTRATIE EN RESULTAAT BEOORDELING KEURINGSSTATIONS

1.1 BEPERKINGEN BIJ HET VASTSTELLEN VAN TELLERMANIPULATIE

Het met zekerheid vaststellen van tellermanipulatie bij een voertuig is heel moeilijk. Moderne voertuigen zijn voorzien van een elektronisch registratiesysteem. De elektronische interne registratie van het voertuig legt reguliere standen vast en registreert foutmeldingen en incidenten. Deze registraties kunnen worden uitgelezen met speciale apparatuur, waarmee eventuele tellermanipulatie kan worden vastgesteld. Deze registraties vinden alleen in voertuigen vanaf een bepaald bouwjaar plaats en de beschikbare apparatuur is niet in staat voor alle voertuigen de registraties uit te lezen omdat de uitleesmethode merkafhankelijk is. Daarnaast is niet-detecteerbare manipulatie van deze elektronische tellerstand mogelijk gebleken. Daarmee is dit op dit moment nog een beperkt toepasbaar instrument voor het vaststellen van tellermanipulatie. Bij RDW loopt op dit moment een aanbesteding naar ontwikkeling en levering van apparatuur die meer mogelijkheden hiervoor moet bieden.

Tevens kan een geregistreerde tellerstand in het verleden in vergelijking met de actuele tellerstand van het voertuig tellermanipulatie aantonen. Als bij een eerdere registratie van de tellerstand van het voertuig, bijvoorbeeld een onderhoudsbeurt of een garantiereparatie, een hogere tellerstand is geconstateerd dan de actuele tellerstand op het dashboard, dan is ook eenduidig sprake van tellermanipulatie. Voor Duitse voertuigen is geen centrale administratie van deze tellerstanden beschikbaar, waardoor deze controle niet op volledige basis is uit te voeren. Een andere beperking van deze methode is dat wanneer een hogere actuele tellerstand wordt geconstateerd, wel degelijk toch sprake kan zijn van tellermanipulatie. Als bijvoorbeeld twee jaar geleden een tellerstand is geregistreerd die 10.000 kilometer lager lag dan de actueel geconstateerde tellerstand, kan wel degelijk met het voertuig in die twee jaar 100.000 kilometer zijn gereden en de tellerstand dus 90.000 kilometer zijn teruggedraaid. Tellermanipulatie is dus niet voor alle gevallen op deze wijze te detecteren, maar wel eenduidig aan te tonen als de actuele tellerstand lager is dan een eerder geregistreerde tellerstand.

Soms kan op grond van andere informatie een (sterke) indicatie worden verkregen van tellermanipulatie. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer voor een Duits voertuig een Duits APK-rapport bij het voertuig beschikbaar is waarop een hogere tellerstand dan de actuele tellerstand is genoteerd. Een vergelijkbare indicatie kan worden afgeleid uit een kaart waarop de smeerbeurten of olie vervanging met daarbij genoteerde kilometerstanden beschikbaar is. Soms worden ook kilometerstanden op de distributiebehuizing geschreven wanneer de distributieriem is vervangen. Het op deze wijze vaststellen van tellermanipulatie is beperkt mogelijk. Als een Duits APK-rapport met een hogere tellerstand bestaat, wordt deze veelal niet bij de keuring in het voertuig gelaten. Dat geldt ook voor smeerbeurtkaarten/olievervanging. Op de distributieriem geschreven kilometerstanden komen zelden meer voor.



Een ontbrekend Duits APK-rapport bij een voertuig dat nog voor een bepaalde periode geldig is, levert wel een verdenking van tellermanipulatie op omdat bij overleggen van dat rapport deze periode voor de APK-keuring wordt overgenomen. De aanbieder heeft daarom belang bij het overleggen van een Duits APK-rapport. Dit kan echter niet met zekerheid als tellermanipulatie worden aangemerkt, omdat het rapport ook bij eerdere transacties kan zijn zoekgeraakt.

In alle andere gevallen is sprake van het al dan niet aanwezig zijn van verdachte omstandigheden die een indicatie voor tellermanipulatie zijn, maar daarover op grond van de op dat moment beschikbare informatie geen zekerheid bieden. Te denken valt hierbij aan slijtage van instap, bekleding en stuur die niet in overeenstemming is met de tellerstand, slijtage aan remschijven die niet in overeenstemming is met de tellerstand, aanbieders die op grond van eerdere transacties een verdenking op zich hebben geladen van tellermanipulatie of een tellerstand die gegeven het bouwjaar en het type van de auto niet waarschijnlijk is. Het is duidelijk dat op deze gronden niet eenduidig tellermanipulatie kan worden vastgesteld.

In de onderzoeksopzet is daarom gekozen voor het in eerste instantie indelen van het ingevoerde voertuig aan de hand van een beoordeling door keurmeesters van RDW naar de volgende categorieën voor tellermanipulatie:

- A. een niet-logische tellerstand
- B. een waarschijnlijk niet-logische tellerstand
- C. een waarschijnlijk logische tellerstand
- D. een logische tellerstand



1.2 VASTSTELLEN TELLERMANIPULATIE INDICATOREN

In de eerste fase van het onderzoek is door Significant, ISP en RDW gezocht naar de indicatoren die tijdens een importkeuring kunnen worden gebruikt voor het vaststellen van een indicatie van tellermanipulatie. Uitgangspunt daarbij was dat de keurmeesters deze indicatoren snel en eenvoudig moesten kunnen beoordelen. Daarbij is veel aandacht besteed aan het minimaliseren van de extra werkzaamheden voor de keurmeesters bij het beoordelen van de tellermanipulatie. Het onderzoek naar de indicatoren moest daarom in het reguliere verloop van een importkeuring passen en geen extra technische handelingen noodzakelijk maken.

Dit heeft geleid tot de in Bijlage A2 beschreven registratiesystematiek. De registratie betrof:

A. Harde indicatoren:

1. Vaststelling tellermanipulatie langs elektronische weg
2. Een Duits APK-rapport met een hogere tellerstand
3. Een onderhoudsboekje of smeerkaart met een hogere tellerstand

B. Zachte indicatoren:

1. Technische indicatoren, zoals slijtage aan het stuur, stoel/bekleding, instap, remschijven
2. De Duitse APK-keuring is nog een periode geldig, maar rapport is niet aanwezig
3. De kilometerstand is niet in overeenstemming met het bouwjaar
4. De aanbieder is eerder in verband gebracht met tellermanipulatie

Naast de registratie van deze feitelijke gegevens is de keurmeester ook gevraagd een eigen oordeel te vormen of bij het voertuig sprake is van tellermanipulatie en dat oordeel te registreren.

Deze registratiesystematiek is in een pilot getest op uitvoerbaarheid en de mogelijkheid om inzicht in tellermanipulatie te verkrijgen. Daarbij is ook een gedragslijn ontwikkeld om agressie van aanbieders die bij de keuring aanwezig zijn te voorkomen en in voorkomende gevallen te beperken.

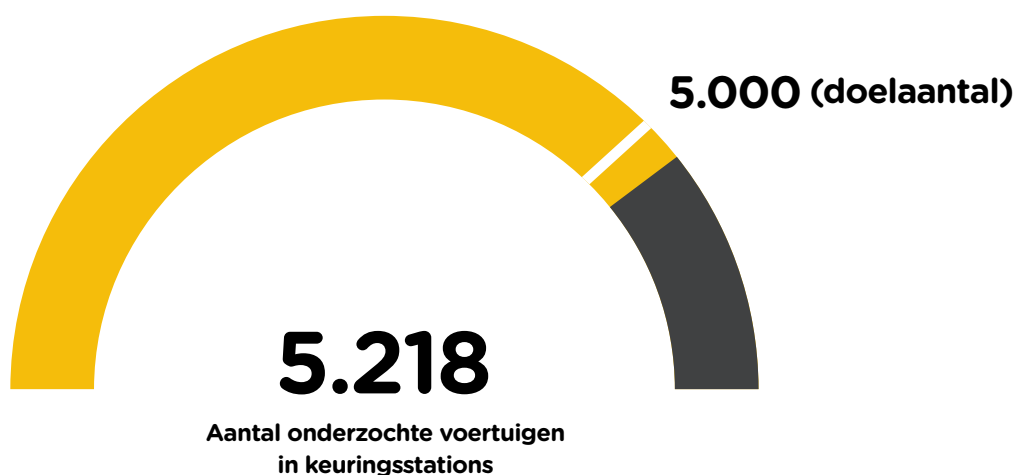
1.3 REGISTRATIE-INSTRUMENT EN VOORBEREIDING ONDERZOEK KEURINGSSTATIONS

Om de tijdsbesteding voor de tellermanipulatiebeoordeling te beperken, is een registratie-instrument ontwikkeld in Excel dat door de keurmeesters eenvoudig tijdens de reguliere administratieve werkzaamheden voor de importkeuring kon worden ingevuld. Dit instrument maakte gebruik van barcodes om dossiernummers in te lezen en leidde de invuller gestructureerd door de beoordelingsvragen. De in te vullen velden lichtten automatisch op en er vond directe controle op de invoer plaats. In geval van gedetecteerde invoerfouten, volgde direct een melding met een verzoek tot correctie in het geval van fouten. De uitgevoerde registraties werden bij het afsluiten van het programma automatisch naar een centraal verwerkingspunt bij Significant verzonden. In Bijlage A 2 is een voorbeeld van dit registratie-instrument weergegeven.

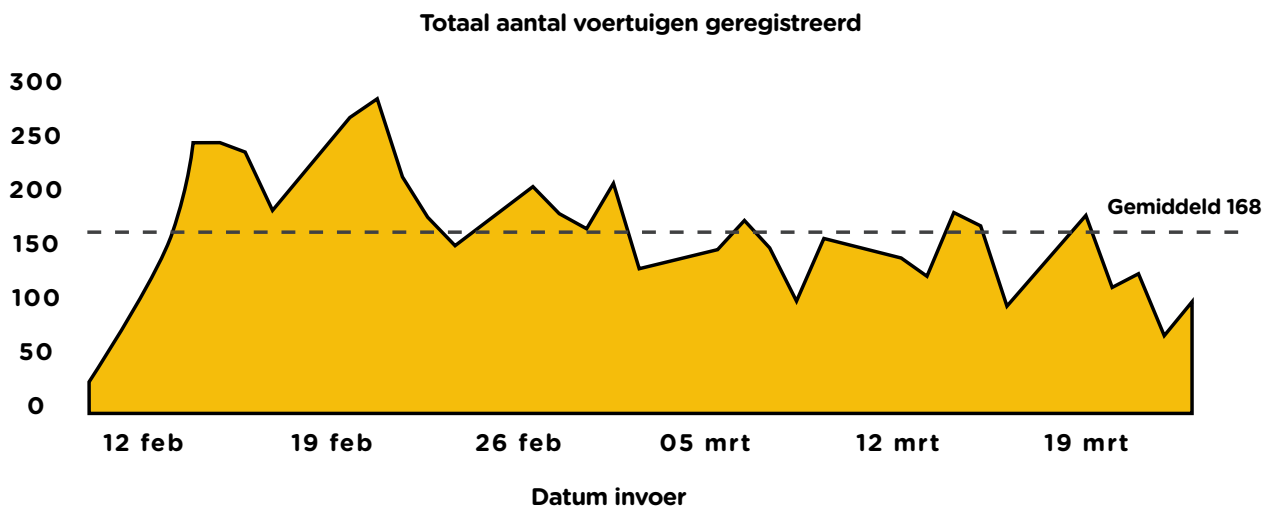
De methode is toegelicht in een bijeenkomst met alle Technisch Medewerkers Specialist van de keuringsstations van RDW. Zij hebben hun collega-Technisch Medewerkers (keurmeesters) geïnformeerd over de werkwijze. Daarnaast is op alle betrokken keuringsstations een dag ondersteuning vanuit het project geleverd om vragen en problemen tijdens de beoordeling en registratie op te lossen. Het onderzoek is uitgevoerd in de periode van half februari tot eind maart 2017.

1.4 RESULTATEN OP BASIS VAN ONDERZOEK KEURINGSSTATIONS

Het onderzoek heeft bruikbare gegevens opgeleverd voor 5.218 uit Duitsland geïmporteerde personenvoertuigen en kleine bestelvoertuigen tot 3.500 kg. In onderstaande Figuur 2 is weergegeven dat hiermee het beoogde aantal van 5.000 ruim is gehaald. De aantallen geregistreerde voertuigen per week zijn in Figuur 3 aangegeven, wat een redelijk stabiel beeld oplevert en daarmee de representativiteit van de steekproef onderbouwt. De volumes aan het einde nemen wat af omdat sommige vestigingen later zijn begonnen en dus ook later eindigen. Op vestigingsniveau fluctueren deze aantallen iets sterker om statistische redenen, vooral voor de keuringsvestigingen die gemiddeld kleine volumes uit Duitsland geïmporteerde voertuigen keuren.



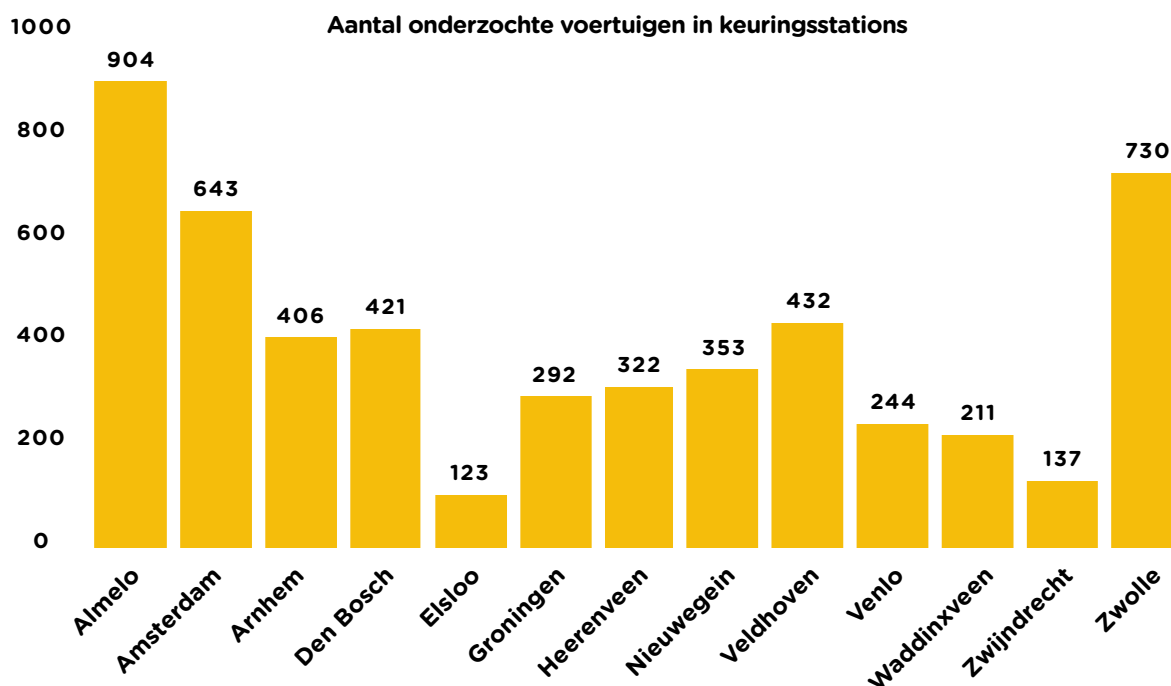
Figuur 2: Aantal onderzochte voor keuring bij import uit Duitsland aangeboden voertuigen in het onderzoek



Figuur 3: Aantal geregistreerde voertuigen per week gedurende de onderzoeksperiode

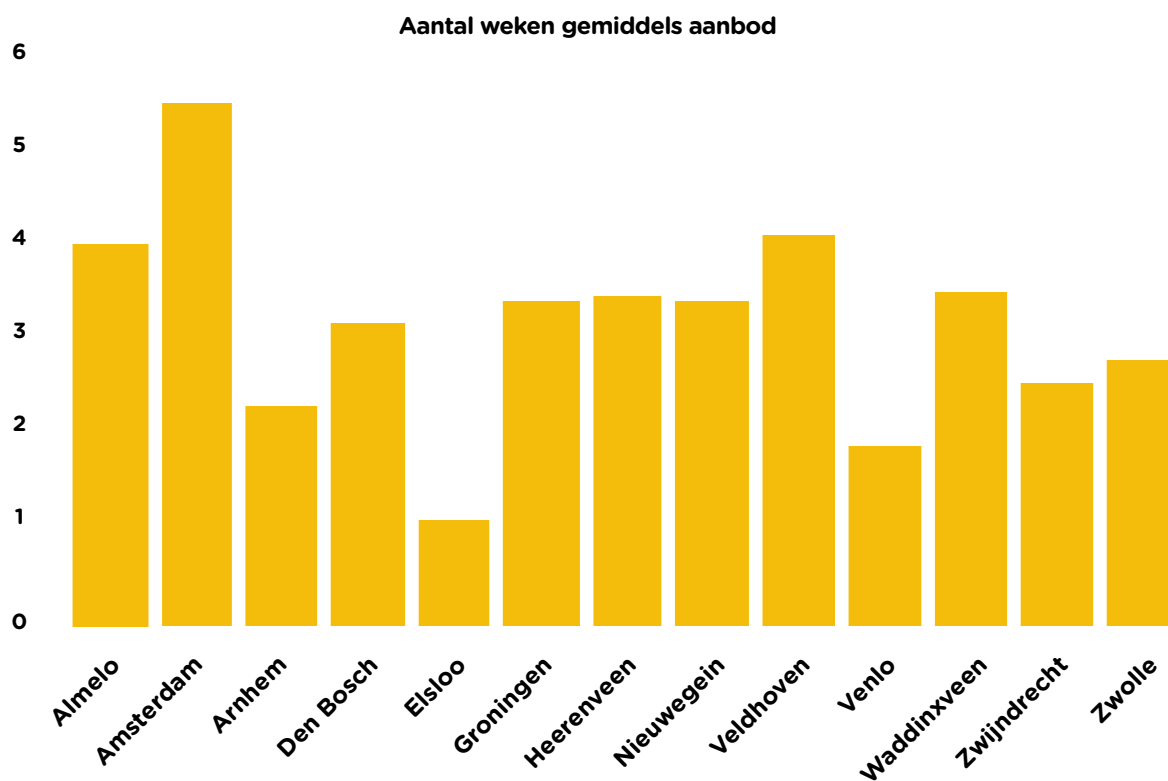
1.4.1 METING EN VALIDATIE REPRESENTATIVITEIT

In onderstaande Figuur 4 is het aantal beoordeelde voertuigen uit de doelgroep per keuringsstation weergegeven. Deze aantallen worden primair bepaald door het wisselende aanbod maar ook door het aandeel van de aangeboden voertuigen dat daadwerkelijk door de keurmeesters is beoordeeld. Tijdens het onderzoek bleek dat door grote werkdrukke en soms ook de organisatorische afstemming binnen het keuringsstation niet alle uit Duitsland aangeboden voertuigen uit de doelgroep konden worden beoordeeld. Dit leidt tot wat verschillen in het aandeel van de aangeboden voertuigen dat is beoordeeld, maar bij het volgen van de onderzoeksvoortgang is gebleken dat dit niet tot selectieve uitval heeft geleid en daarom niet van invloed is op de representativiteit.



Figuur 4: Aantal onderzochte voertuigen per keuringsstation

In onderstaande Figuur 5 is het aantal voertuigen per keuringsstation uitgedrukt in het aantal weken gemiddeld aanbod voor dat specifieke keuringsstation. Hieruit is te zien dat de aandelen onderzochte voertuigen verschillen, maar nog steeds zeer substantieel zijn en op een uitschieter naar boven en beneden na een stabiel beeld geven.

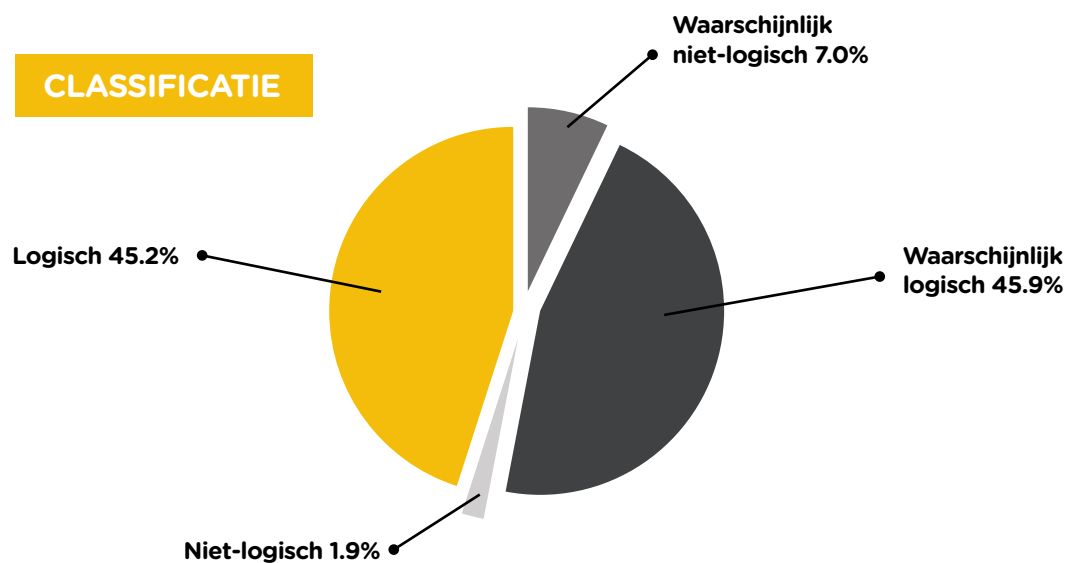


Figuur 5: Onderzochte voertuigen uitgedrukt in het aantal weken gemiddeld aanbod



1.4.2 INDELING IN CATEGORIEËN

Op grond van de geregistreerde beoordelingen zijn de onderzochte voertuigen ingedeeld in vier categorieën voor de tellerstand op basis van de in Bijlage A 3 aangegeven criteria. Dit leidt voor de voertuigen in het onderzoek tot de volgende indeling.



Deze indeling is indicatief en door informatie uit het nader onderzoek kan een definitieve raming voor het optreden van tellermanipulatie worden opgesteld.

Figuur 6: Indeling op grond van de beoordelingen van de RDW-keurmeesters





2. NADER ONDERZOEK EN RESULTATEN

De resultaten van de beoordelingen door de RDW-keurmeesters zijn indicatief. Deze beoordeling heeft tijdens de importkeuring plaatsgevonden en heeft zich beperkt tot de eenvoudig waarneembare grootheden. Daarom is een aanvullend nader onderzoek uitgevoerd, waarmee op statistische basis een beter onderbouwde raming van het optreden van tellermanipulatie kan worden gegeven. In dit hoofdstuk wordt dat nader onderzoek beschreven.

2.1 UITVOERING NADER ONDERZOEK

De uitkomst van het onderzoek bij de keuringsstations is gecategoriseerd naar de klassen: "niet-logisch", "waarschijnlijk niet-logisch", "waarschijnlijk logisch" en "logisch". Als voor een voertuig de categorie "niet-logisch" resulteerde, is eenduidig vastgesteld dat er sprake is van tellermanipulatie. Deze categorie kan daarom bij het nader onderzoek buiten beschouwing blijven. Bij de categorie "logisch" is geen enkele aanwijzing gevonden dat er sprake is van tellermanipulatie en deze is daarom eveneens buiten het nader onderzoek gelaten. Uit de resterende voertuigen zijn twee steekproeven getrokken met ieder ruim 300 voertuigen in de categorie "waarschijnlijk logisch" en "waarschijnlijk onlogisch".

Voor deze steekproef van voertuigen is op basis van het Voertuig Identificatie Nummer (VIN) bij dealers en importeurs nagegaan of er voor dat voertuig historische tellerstanden bekend zijn. Met deze historische tellerstanden kan een vergelijking worden gemaakt met de tellerstand bij import. Als een historische tellerstand hoger is dan de tellerstand bij import is sprake van tellermanipulatie. Uit de historische tellerstanden kan ook blijken dat vóór import uit Duitsland tellermanipulatie heeft plaatsgevonden door een lagere tellerstand op een latere datum in de reeks. Hierbij moet de in 2.1 gemaakte kanttekening worden herhaald. Een monotoon oplopende reeks van tellerstanden betekent dat uit deze tellerstanden geen tellermanipulatie kan worden vastgesteld, maar dat betekent niet dat geen tellermanipulatie heeft plaatsgevonden. Bij veel afgelegde kilometers tussen twee geregistreerde tellerstanden en maar een kleine stijging van de tellerstand is de teller wel degelijk teruggedraaid in die periode, maar dit is niet uit de tellerstanden af te leiden.

In de categorie "waarschijnlijk logisch" zijn 342 voertuigen onderzocht; voor 150 van deze voertuigen kon een historisch tellerstandenoverzicht worden achterhaald. Voor de categorie "waarschijnlijk niet logisch" zijn 332 voertuigen onderzocht, waarvan voor 154 een historisch tellerstandenoverzicht is achterhaald. Daarmee is voor 304 voertuigen een nader onderzoek op basis van de historische tellerstanden uitgevoerd. Wanneer een tellerstand gedurende de gehele tellerstandhistorie lager is dan de tellerstand op een eerdere datum is het voertuig gemarkeerd als tellerstand teruggedraaid. Wanneer sinds de laatste tellerstand minder dan 10 kilometer per dag is gereden in vergelijking met de tellerstand bij import is deze als twijfelachtig aangemerkt. De overige voertuigen zijn als "logisch" aangeduid.



2.2 UITKOMSTEN NADER ONDERZOEK

In de hiernavolgende Tabel 1 zijn de resultaten van het nader onderzoek in beeld gebracht. Opvallend is dat van de onderzochte voertuigen in de categorie “waarschijnlijk logisch” bij 15% tellermanipulatie is geconstateerd en voor 21% sprake is van twijfel. Evenzo is in de categorie “waarschijnlijk niet logisch” 55% als logisch aan te duiden op grond van het nader onderzoek. Beide categoriseringën blijken daarmee een beperkte aanduiding voor tellermanipulatie op te leveren, wat met de resultaten van het nader onderzoek kan worden gecorrigeerd.

BEOORDELING				
Categorie	Logisch	Teruggedraaid	Twijfelachtig	Totaal
Waarschijnlijk logisch	96	23	31	150
	64%	15%	21%	100%
Waarschijnlijk niet-logisch	84	40	30	154
	55%	26%	19%	100%

Tabel 1: Resultaten van het nader onderzoek

Met deze resultaten kan de kwalificatie voor alle door de RDW-keurmeesters beoordeelde voertuigen worden gewogen. Daarbij wordt een voertuig met een als “logisch” gekwalificeerde tellerstand als logisch bestempeld en een voertuig met de kwalificatie “niet-logisch” als tellermanipulatie. Daarnaast wordt een voertuig met de kwalificatie “waarschijnlijk logisch” voor 15% als tellermanipulatie bestempeld en voor 21% als twijfelachtig voor tellermanipulatie. Evenzo wordt een voertuig met de kwalificatie “waarschijnlijk niet-logisch” voor 26% als tellermanipulatie meegeteld en voor 19% als twijfelachtig voor tellermanipulatie. De daaruit voortvloeiende resultaten zijn in het volgende hoofdstuk gepresenteerd.



3. RAMING TELLERMANIPULATIE EN OVERIGE CONCLUSIES

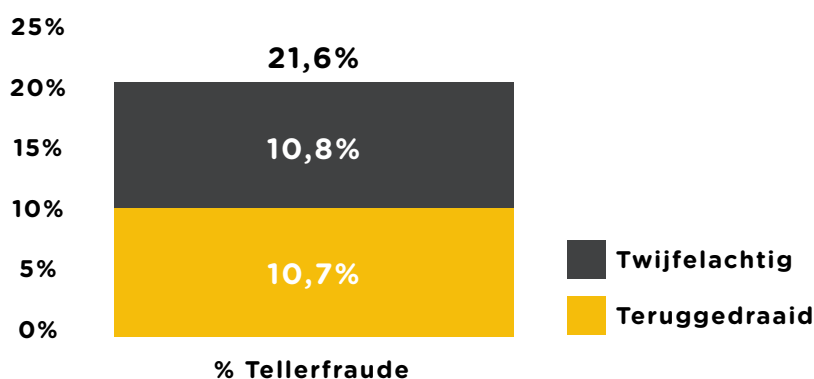
De in dit hoofdstuk gepresenteerde resultaten voor tellermanipulatie bij uit Duitsland geïmporteerde voertuigen moeten als ondergrens voor het feitelijk optreden van tellermanipulatie worden geïnterpreteerd. Daarvoor zijn twee redenen aan te geven:

- A.** Tellermanipulatie binnen de marge van de laatst bekende tellerstand vóór import is niet detecteerbaar
- B.** In de niet nader onderzochte categorie “logisch” kunnen ook voertuigen met tellermanipulatie voorkomen

Beide redenen rechtvaardigen een analyse, waarbij de uit het nader onderzoek voortvloeiende aanduiding twijfelachtig wordt meegenomen.

3.1 RAMING OMVANG TELLERMANIPULATIE UIT DUITSLAND GEÏMPORTEERDE VOERTUIGEN

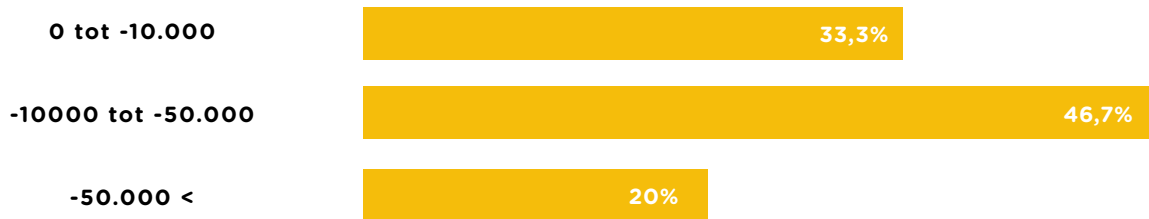
In de onderstaande figuur 7 is de raming weergegeven voor het aandeel tellermanipulatie met uit Duitsland geïmporteerde voertuigen.



Figuur 7: Raming aandeel tellermanipulatie met uit Duitsland geïmporteerde voertuigen

Het aantal teruggedraaide kilometers is op grond van historische tellerstanden niet goed vast te stellen. Er kan worden geconstateerd dat de laatste tellerstand lager is dan de voorgaande. Het verschil in kilometers tussen deze twee tellerstanden is een ondergrens voor het feitelijk aantal teruggedraaide kilometers. Het aantal met het voertuig gereden kilometers tussen die twee data moet daarbij nog worden opgeteld, maar is niet bekend. In Figuur 8 is een overzicht gegeven van het aantal ten minste teruggedraaide kilometers voor voertuigen met tellermanipulatie. Bij 20% van de voertuigen waarvoor dit kon worden vastgesteld is de teller ten minste 50.000 kilometer teruggedraaid en bij 67% meer dan 10.000 kilometer.

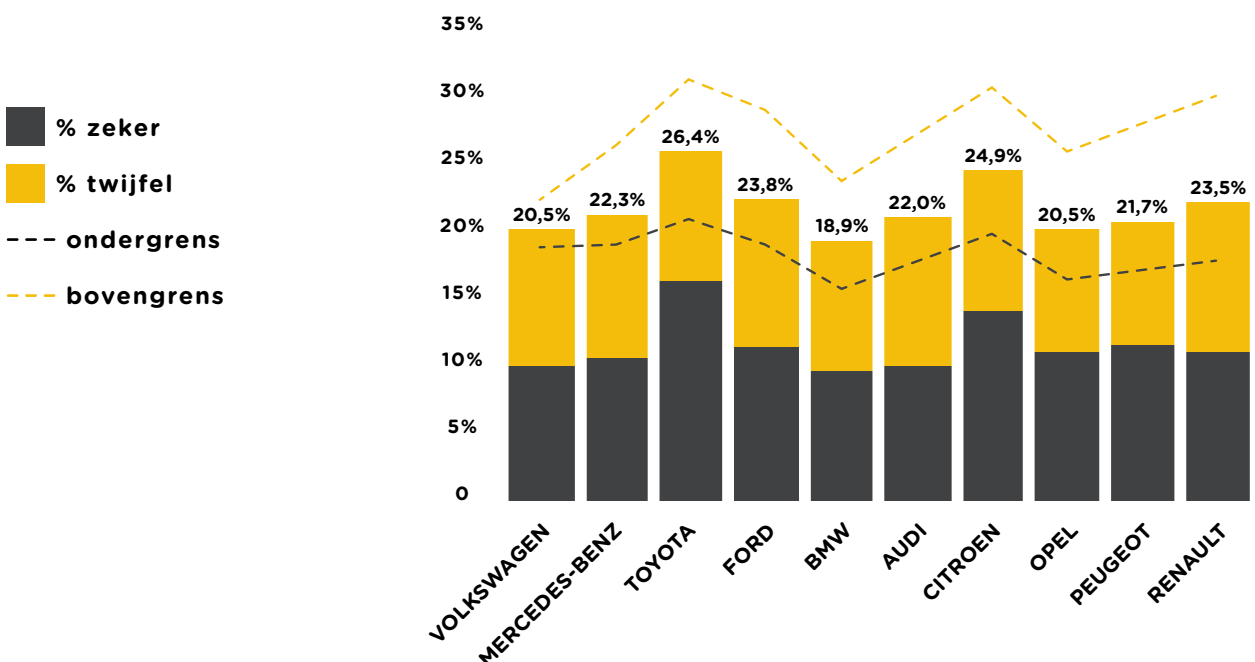
Karakteristiek aantal ten minste teruggedraaide kilometers bij tellerfraude



Figuur 8: Karakteristiek van het aantal ten minste teruggedraaide kilometers bij tellermanipulatie

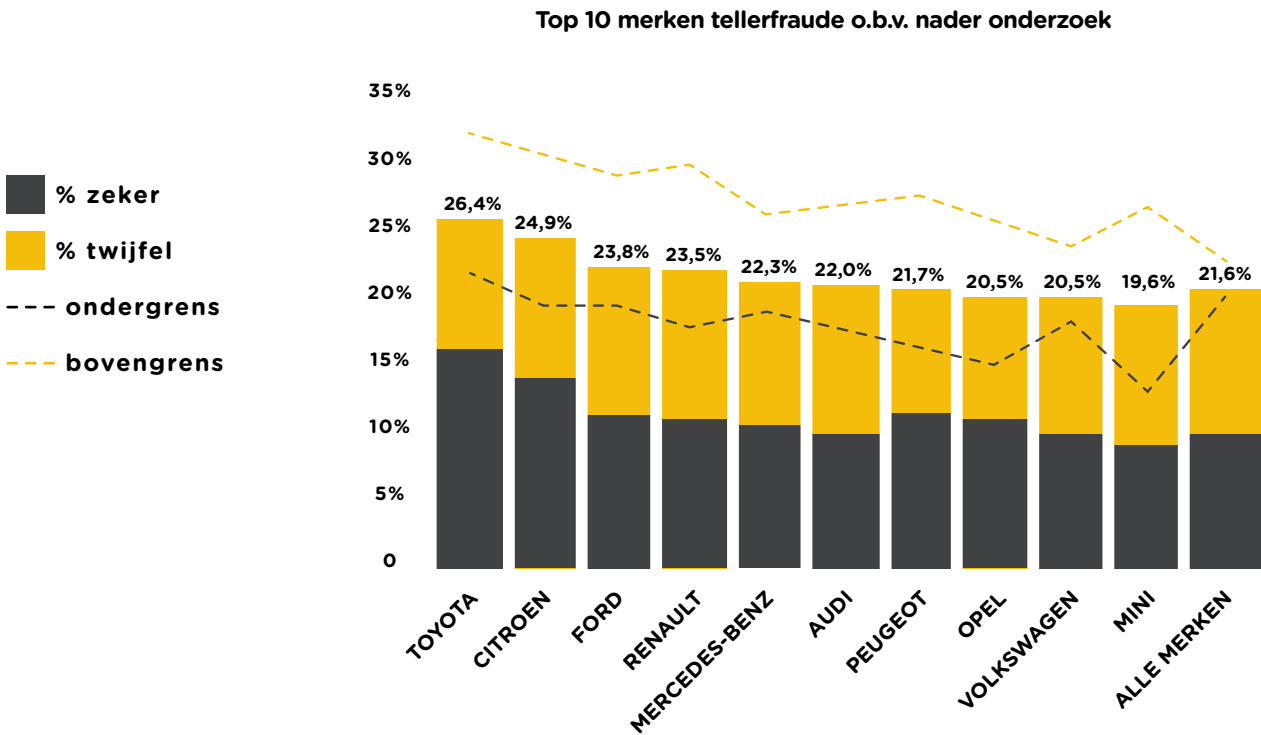
In onderstaande Figuur 9 zijn de tien merken met het grootste volume voertuigen in het onderzoek weergegeven. Voor ieder merk is het aandeel tellermanipulatie geraamd, gesplitst in het aandeel waarvoor dat met zekerheid is vastgesteld en het aandeel waarvoor gereede twijfel bestaat. Omdat het om een steekproef gaat, kent de raming van het aandeel tellermanipulatie een statistische onnauwkeurigheid. In de figuur is door de bovenste en onderste donkeroranje lijn een bovengrens en ondergrens voor deze statistische onnauwkeurigheid gegeven. Wanneer deze lijnen voor een merk dichter bij elkaar liggen, is de nauwkeurigheid van de raming groter. De tellermanipulatie komt voor de grote merken het meest voor bij de merken Toyota, Citroën, Ford en Renault.

Tellerfraude naar top 10 importvolume in onderzoek



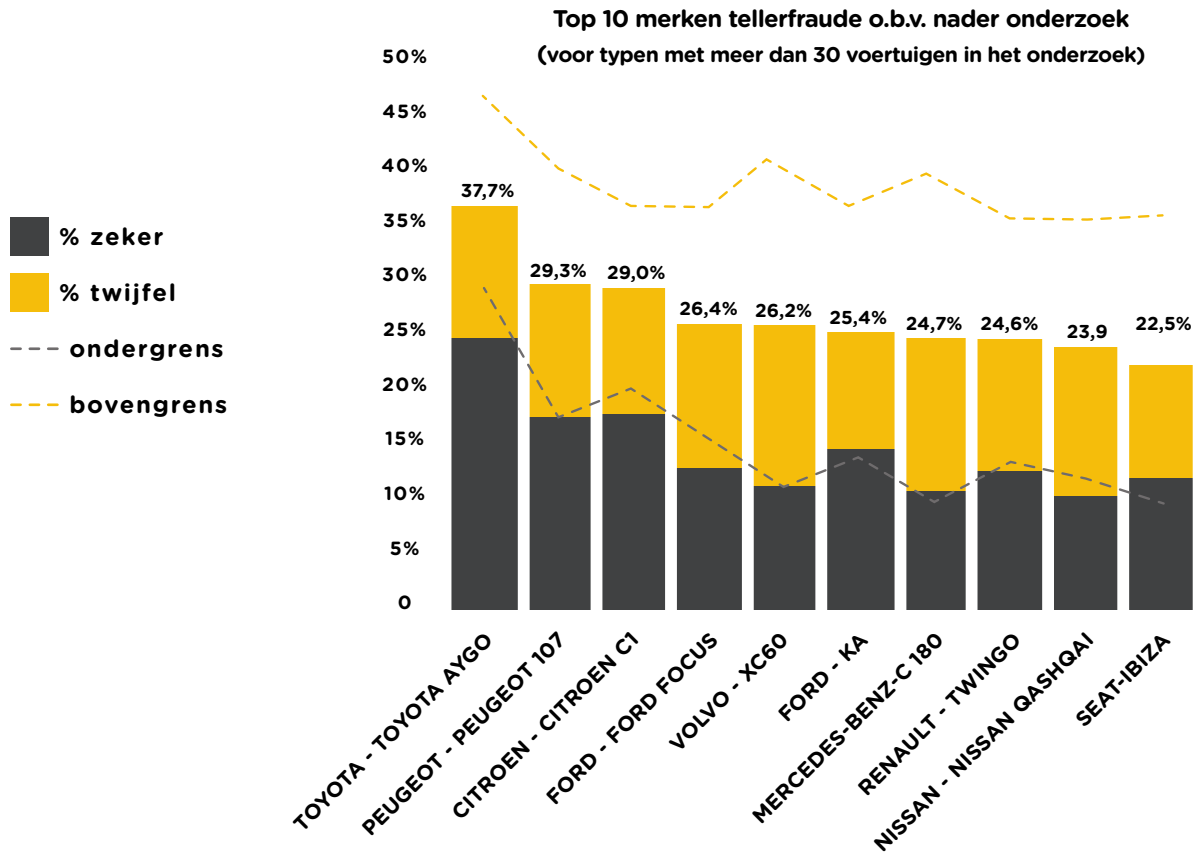
Figuur 9: Raming tellermanipulatie voor de 10 merken met het meeste voertuigen in de steekproefonderzoek

De top 10 van merken met de grootste geraamde tellermanipulatie is weergegeven in Figuur 10. Daarbij is een selectie toegepast voor merken met ten minste 100 voertuigen in de steekproef, zodat de statistische nauwkeurigheid groot genoeg is om de ramingen betekenis te geven. Uit figuur 10 blijkt dan ook weer dat de ramingen van tellermanipulatie voor Toyota, Citroën, Ford en Renault het hoogste zijn. Tevens blijkt dat bij de top 10 al drie merken zitten met een raming voor tellermanipulatie onder het gemiddelde voor de hele populatie. Met andere woorden: op merkenniveau is het onderscheid voor het optreden van tellermanipulatie zeer beperkt. In Bijlage A 4 zijn de uitkomsten voor alle merken weergegeven.



Figuur 10: Raming tellermanipulatie voor de top 10 merken met de hoogste raming

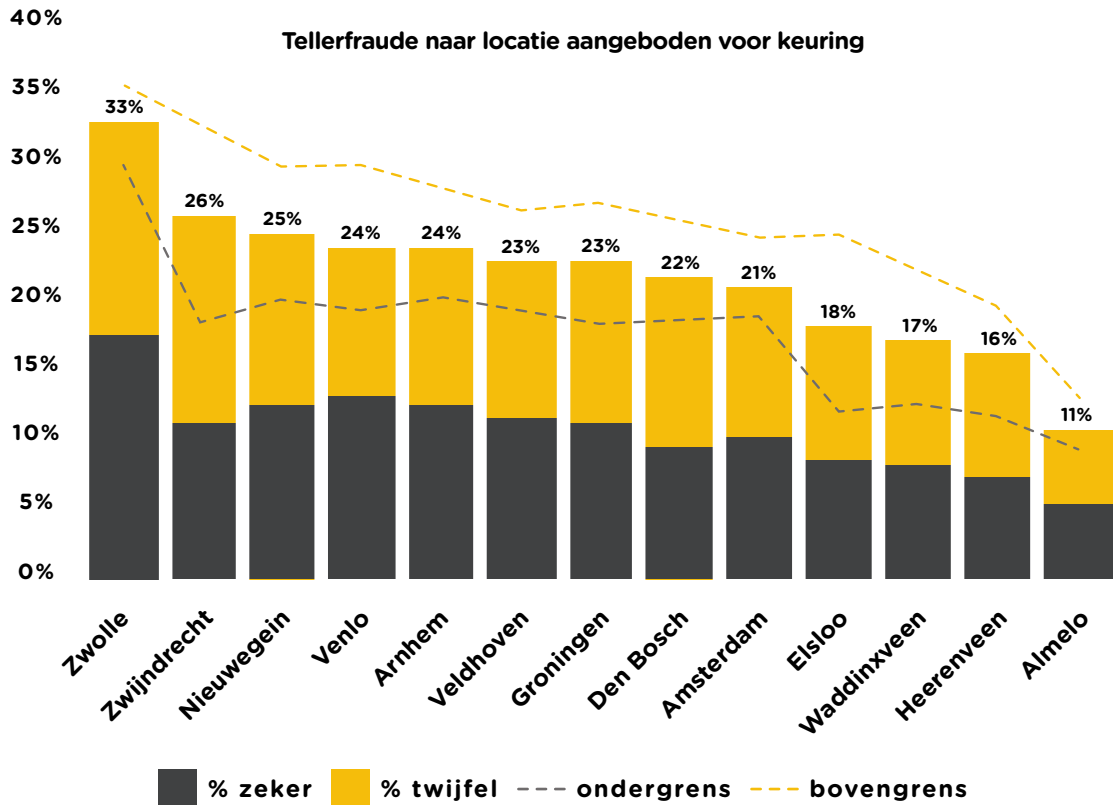
Op typeniveau is een duidelijker onderscheid waar te nemen tussen de ramingen voor tellermanipulatie. Het aantal onderzochte voertuigen per type is echter kleiner dan het aantal per merk, wat grotere statistische onnauwkeurigheden oplevert. Bij de top tien typen met de hoogste raming tellermanipulatie is geselecteerd op typen met ten minste 30 voertuigen in het onderzoek. In Figuur 11 op de volgende bladzijde zijn de tien typen weergegeven met de hoogste geraamde tellermanipulatie. De Toyota Aygo is met afstand het type met de meeste tellermanipulatie. Ook het aandeel zeker tellermanipulatie is voor dit type het grootst (25%). Voor de Peugeot 107, de Citroën C1 en de Ford Focus zijn de ramingen relatief betrouwbaar en blijkt tellermanipulatie ook relatief hoog. Deze resultaten duiden erop dat tellermanipulatie zeker ook bij kleinere auto's voorkomt. Alle typen in deze top 10 hebben een raming voor tellermanipulatie die hoger ligt dan de raming voor het landelijk gemiddelde.



Figuur 11: Top 10 typen met tellermanipulatie op basis van resultaten inclusief nader onderzoek



In Figuur 12 is een overzicht weergegeven van het aandeel tellermanipulatie naar de locatie waar het voertuig is aangeboden voor importkeuring. Daarbij springt het relatief hoge percentage in Zwolle aangeboden voertuigen met tellermanipulatie in het oog. Omdat de aangeboden aantallen hier ook aanzienlijk zijn (730 in het onderzoek) is het aandeel tellermanipulatie nauwkeurig vastgesteld. Het relatief hoge aandeel van de in Zwijndrecht aangeboden voertuigen kan mogelijk worden verklaard uit het kleinere aantal beoordeelde voertuigen. Ook de aandelen tellermanipulatie aangeboden in Waddinxveen en Elsloo zijn vanwege de kleinere aantallen minder nauwkeurig. In Heerenveen en vooral Almelo komt tellermanipulatie relatief weinig voor bij voertuigen die voor importkeuring uit Duitsland worden aangeboden.



Figuur 12: Tellermanipulatie bij uit Duitsland geïmporteerde voertuigen naar RDW-locatie waar deze worden aangeboden

3.2 CONCLUSIES

Het voorkomen van tellermanipulatie voor uit Duitsland geïmporteerde voertuigen wordt geraamd op 21,6%. Daarvan is 10,7% eenduidig vastgesteld op basis van tellerstand en voor 10,8% van die voertuigen bestaat gerede twijfel over de juistheid van de tellerstand.

Tellermanipulatie komt relatief vaker voor bij de merken Toyota, Citroën, Ford en Renault. Bij andere merken worden ook hoge aandelen tellermanipulatie waargenomen, maar de statistische nauwkeurigheid daarvan is te laag om daar conclusies aan te verbinden. De typen waarvoor de hoogste tellermanipulatie wordt geraamd zijn de Toyota Aygo, de Peugeot 107, de Citroën C1 en de Ford Focus. Het is opvallend dat dit juist kleinere auto's betreft. Ook hier geldt dat er meer typen zijn met een relatief groot aandeel tellermanipulatie maar door de kleine aantallen kan daar statistisch geen conclusie aan worden verbonden. Op het keuringsstation Zwolle blijken opvallend meer dan gemiddeld uit Duitsland geïmporteerde auto's met tellermanipulatie voor keuring te worden aangeboden, terwijl op het keuringsstation Almelo dat aandeel juist relatief laag ligt.



DEEL B

ONDERZOEK NAAR ACHTERGRONDEN TELLERMANIPULATIE (ISP)

1. MODUS OPERANDI

Uit dit onderzoek zijn verschillende werkwijzen gebleken hoe tellermanipulatie wordt uitgevoerd (modus operandi).

1.1 HOE TELLERMANIPULATIE WORDT UITGEVOERD

Voorheen waren auto's voorzien van analoge kilometertellers. Deze werden met een accutool teruggedraaid of de cijfers kregen een 'tik' met een schroevendraaier. Tegenwoordig gebeurt het manipuleren van een teller voornamelijk digitaal, met behulp van speciale apparatuur en software. Er zijn uit het onderzoek geen verschillen gebleken tussen het terugdraaien van kilometerstanden van uit Duitsland geïmporteerde voertuigen en andere auto's. In Bijlage B 3 wordt ingegaan op de apparatuur die benodigd is om kilometertellers terug te draaien.

Het manipuleren van een digitale kilometerteller hoeft maar 10 tot 20 minuten tijd te kosten. Hierbij wordt een laptop of het 'uitleesapparaatje' aan de EOBD-aansluiting in het voertuig aangesloten, waarna een nieuwe tellerstand wordt ingevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat dit op verschillende manieren kan gebeuren: bij de klant thuis, in een garagebox of op een parkeerplaats, of bij een bedrijf. De benodigde stroomvoorziening wordt geleverd door het voertuig, waardoor het niet noodzakelijk is om over een externe stroomvoorziening te beschikken.² Met andere woorden: het manipuleren van een tellerstand kan overal plaatsvinden.

HET TERUGDRAAIEN VAN TELLERSTANDEN BIJ UIT DUITSLAND GEÏMPORTEERDE VOERTUIGEN

Uit de interviews met experts, waarbij men zich baseert op resultaten uit onderzoeken en ervaringen, blijkt dat het terugdraaien van tellerstanden bij voertuigen die uit Duitsland zijn geïmporteerd als volgt in zijn werk gaat:

Stap 1: Auto's worden door een handelaar gekocht in Duitsland en met behulp van een autoambulance naar Nederland getransporteerd

Stap 2: Bij het bedrijf worden de tellerstanden gemanipuleerd

Stap 3: Het voertuig wordt verkocht

Stap 4: Nadat het voertuig is verkocht, wordt deze geregistreerd door RDW

Er zijn verschillende indicaties die erop kunnen duiden dat tellerstanden voornamelijk in Nederland worden gemanipuleerd. Uit politieonderzoek naar bedrijven die veel voertuigen verkochten met een onjuiste tellerstand, bleek dat bij de bedrijven in Duitsland waar de voertuigen gekocht waren geen voertuigen werden aangetroffen met een gemanipuleerde tellerstand. Ook gaan er verhalen rond dat Duitse verkopers vragen of de Nederlandse koper de tellerstand op de aankoopfactuur wil hebben, omdat bij hen bekend is dat Nederlandse kopers dit soms liever niet willen.

² Wel is gebleken uit politieonderzoeken dat de plegers van tellermanipulatie zorgen voor een afgeschermd omgeving: een afgesloten garagebox, een afgelegen parkeerplaats etc.

Tijdens het onderzoek heeft er een interview plaatsgevonden met een oud-medewerker van een autobedrijf. Deze persoon verklaarde dat nagenoeg alle voertuigen die verhandeld werden (geïmporteerde voertuigen, handelswaarde tussen **€ 5.000,-** en **€ 10.000,-**) naar een chiptuningbedrijf werden gebracht, waar de tellerstand voor **€ 50,-** per voertuig werd teruggedraaid. Hierbij merkte hij op dat ondanks het geringe bedrag, hiervoor geavanceerde en kostbare software werd gebruikt.

De geïnterviewde persoon schatte dat er ongeveer 30 voertuigen per week werden teruggedraaid door het chiptuningbedrijf. Volgens hem is de pakkans erg klein, omdat de tellersstanden teruggedraaid worden tot een niveau net boven een eventueel eerder geregistreerde tellerstand. Volgens deze persoon is het terugdraaien van tellersstanden op deze manier nagenoeg niet vast te stellen. Daarnaast verklaarde deze persoon dat volgens hem grote gerenommeerde autobedrijven zich hier niet mee bezighouden, maar vooral de 'rommelaars', kleine handelaren. Dit denkt hij omdat diverse bedrijven van gelijke omvang hun voertuigen aanboden bij hetzelfde chiptuningbedrijf en zij elkaar daar troffen. Het doel van het terug laten zetten van de tellersstanden is behalve de waardevermeerdering van het voertuig, het aanjagen van de doorloop van de bedrijfsvoorraad.

In Bijlage B 2 zijn de knelpunten beschreven in het detecteren van tellermanipulatie, ook zijn ervaringen van benadeelden van tellermanipulatie beschreven.

1.2 HOE TELLERMANIPULATIE AAN DE MAN WORDT GEBRACHT

Uit dit onderzoek is gebleken dat er verschillende manieren zijn om de 'dienst' tellermanipulatie aan de man te brengen. Naast een vast contact met een autohandelaar, zijn er ook voorbeelden waarbij het terugdraaien van een tellerstand openlijk wordt aangeboden op het internet. Hierbij lijkt de adverteerder zich te richten op willekeurige consumenten en in mindere mate op bedrijven die tellersstanden terug willen laten zetten. De omvang van deze markt hebben we in dit onderzoek niet kunnen vaststellen. In Bijlage B 4 worden voorbeelden gegeven hoe tellermanipulatie wordt aangeboden op internet. Tellermanipulatie wordt daar soms al aangeboden voor bedragen lager dan **€ 100,-**.



1.3 VOERTUIGEN

In de afgelopen jaren is de import van auto's uit Duitsland toegenomen met 15 tot 20% per jaar. Reden hiervoor is dat bepaalde gewilde occasions in Nederland in lage aantallen te verkrijgen zijn, terwijl het aanbod vanuit Duitsland groot is. De voornaamste voertuigtypen zijn de kleinere voertuigen, die goedkoop zijn in de wegenbelasting. Hierbij moet gedacht worden aan voertuigen zoals de Citroën C1, Toyota Aygo, Toyota Yaris, Volkswagen Up en Kia Picanto. Vaak worden dit soort voertuigen aangeboden met een kilometerstand tussen de 50.000 en 80.000 kilometer en soms nog minder. Los hiervan blijkt uit onderzoek op forums en interviews dat tellermanipulatie plaatsvindt bij allerlei merken en type auto's.

1.4 KNELPUNTEN

Het is eenvoudig om ongemerkt tellerstandten te manipuleren bij uit Duitsland geïmporteerde voertuigen. Als er bewijzen worden gevonden dat een voertuig een teruggedraaide teller heeft, dan kan de aanpak van tellermanipulatie een knelpunt zijn. In Bijlage B 6 wordt ingegaan op deze knelpunten.

Naast de knelpunten in het juridische orgaan, wordt tellermanipulatie bij Duitse voertuigen vergemakkelijkt doordat er in Europa en dan ook in Duitsland geen verplichting is om informatie te delen en bestaande informatie is tevens niet beschikbaar voor RDW wanneer het voertuig in Nederland op de markt komt.



2. BETROKKENEN EN DADERPROFIEL

Een volgend doel van het onderzoek was om in kaart te brengen welke partijen verantwoordelijk zijn voor het plegen van tellermanipulatie, wie er betrokken zijn en of hierbij sprake is van eventuele netwerken. Alle interviews hebben plaatsgevonden onder de voorwaarde dat informatie geanonimiseerd verwerkt wordt. Daarom worden er geen namen van personen en/of bedrijven genoemd in dit onderzoeksrapport.

Als we kijken naar betrokkenen, dan zijn er verschillende categorieën. De minder professionele autohandelaren, de professionele autohandelaren en het officiële merkkanaal.

Uit de gesprekken met medewerkers van RDW, politiefunctionarissen, dealers en importeurs en achtergrondonderzoek in openbare internetbronnen zijn verschillende bedrijfsnamen naar voren gekomen die in verband worden gebracht met het terugdraaien van tellerstand. Opvallend was hierbij dat diverse keren dezelfde bedrijven werden genoemd door zowel politie, medewerkers van RDW als andere personen en deze tevens terugkomen in posts op internet. Deze groep is te categoriseren als de minder professionele autohandelaren.

2.1 BETROKKENEN: MINDER PROFESSIONELE AUTOHANDELAREN

Deze bedrijven hebben geen last van tellermanipulatie, vaak wordt er juist gebruik van gemaakt.

Deze bedrijven staan bij politie, collega's en op internetfora minder goed bekend en worden direct in verband gebracht met tellermanipulatie. Het fenomeen tellerfraude komt hier vrijwel altijd aan de oppervlakte. Een aantal extra kenmerken van deze onderzochte bedrijven:

- Er wordt slechte of geen service verleend
- Voertuigen worden verkocht zonder garantie
- De bedrijven zijn niet aangesloten bij de BOVAG
- Er zijn geen onderhoudsboekjes aanwezig of andere documenten die iets zeggen over de voertuighistorie
- Het bedrijf biedt geïnteresseerden geen mogelijkheid om een proefrit te maken
- Kentekens zijn niet zichtbaar in de advertenties op de bedrijfswebsite of andere verkoopsites
- Beloften worden volop gedaan maar niet nagekomen
- Jaartallen in de verkoopadvertenties kloppen niet
- Bij de aankoop wordt er door de koper een clausule ondertekend waarmee de koper akkoord gaat met een boete³ wanneer hij daags na de aankoop besluit de auto toch niet te kopen

Een gedetailleerd daderprofiel is beschreven in Bijlage B 5.

2.2 BETROKKENEN: PROFESSIONELE HANDELAREN

De professionele handelaren hebben last van het fenomeen tellermanipulatie, een aantal zal als bewust-naïef gekwalificeerd kunnen worden. Echter, het overgrote deel is zelf ook wel eens verrast door tellerfraude. Het volgende citaat spreekt boekdelen:

³ Hierin worden bedragen van 10-15% van het aankoopbedrag genoemd.



Een van de handelaren in geïmporteerde voertuigen verklaarde enige tijd terug gedupeerd te zijn door een buitenlandse tussenhandelaar. Deze tussenhandelaar had hij tussen zijn bedrijf en het verkopende bedrijf geplaatst. Deze gedupeerde handelaar verklaarde hierover dat dit de eerste keer was dat hij met een tussenhandelaar werkte en hij dat in de toekomst niet weer ging doen. Het ging in zijn geval om een partij van 100 auto's (kleine Toyota's), waarvan bij 75 voertuigen de tellerstand teruggedraaid bleek te zijn. De schade werd, hoewel lastig te bepalen, geraamd op 'tienduizenden euro's'.

- Citaat uit interview met Hans uit Apeldoorn (autohandelaar)

2.3 BETROKKENEN: AUTODEALERS

Uit interviews met grote, gerenommeerde importeurs en autodealers blijkt dat tellermanipulatie bij uit Duitsland geïmporteerde voertuigen nagenoeg geen onderwerp is en dat geen nadeel wordt ondervonden door tellermanipulatie. Reden hiervoor is dat uitsluitend zaken wordt gedaan met vaste partijen en er inzage is in de voertuighistorie, waaronder de tellerstanden. Voor de handel in auto's binnen Nederland is tellermanipulatie vrijwel geen issue volgens de geïnterviewde autodealer, omdat het bij die voertuigen eenvoudig is de voertuighistorie te controleren.

Uit het onderzoek is op geen enkele manier gebleken dat gerenommeerde dealers of importeurs zich bezighouden met tellermanipulatie. Redenen hiervoor zijn dat deze bedrijven:

- betrouwbare organisaties zijn met een positieve reputatie
- baat hebben bij transparantie en een positief imago van de branche
- niet in het segment handelen waarin gesjoemeld wordt met voertuigen: er worden jongere voertuigen verhandeld, via vaste inkoopkanalen en de bedrijven bieden klanten garantie

2.4 OPDRACHTGEVERS

Uit het onderzoek blijkt geen overduidelijke scheidslijn of rolverdeling tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers. Zo is gebleken dat betrokken bedrijven het terugdraaien van tellerstanden laten uitvoeren door een derde en zijn er voorbeelden waaruit blijkt dat handelaren zowel de inkoop (inclusief het uit Duitsland ophalen van de voertuigen op een trailer), het terugdraaien van de tellerstanden als de verkoop van het voertuig voor hun rekening nemen.

In zekere zin kan ook de particuliere klant gezien worden als ‘onbewuste’ opdrachtgever. Sommige betrokken bedrijven zijn door eigen handelen zeer concurrerend. Hierdoor worden voertuigen met een lage tellerstand aangeboden voor een lage prijs. Van verschillende betrokken bedrijven blijkt dat geïnteresseerde kopers vanuit het hele land komen om een auto te kopen.^{4,5} Door deze toeloop ontstaat er een toenemende vraag/aanbod-spiraal. Bijzonder is hierbij overigens dat sommige bedrijven deze aantrekkingskracht hebben en houden, ondanks het slechte track-record dat op internet volop te vinden is.⁶ Daarnaast zijn er voorbeelden van particuliere klanten die bij een autobedrijf vragen om een voertuig voor een bepaalde prijs, met een maximaal aantal gereden kilometers. Vervolgens wordt het gevraagde voertuig door het autobedrijf uit Duitsland geïmporteerd en de kilometerstand kloppend gemaakt, dit buiten het medeweten van de consument om.

De voorbeelden waarbij met tellermanipulatie (vaak omzichtiger geformuleerd zoals telleraanpassing) geadverteerd wordt op internet, zijn voorbeelden van een duidelijker verband tussen opdrachtgevers en daders als opdrachtnemer. Opdrachtgevers zijn hier echter vermoedelijk de particuliere klant, die voor een paar tientjes zijn tellerstand aangepast wil hebben.

2.3 DADERS EN NETWERKEN

Uit het onderzoek is niet gebleken dat er sprake is van georganiseerde netwerken van daders, opdrachtgevers, stromannen en dergelijke. Uit het veldonderzoek, interviews met chercheurs en professionals uit de autobranche, blijkt dat het voornamelijk kleinschalige louche bedrijven betreft. Een lijst van gevonden bedrijven en personen is overhandigd aan de werkgroep Handhaving van het VAT-RDW collectief.

Gezien de laagdrempelige aard van het plegen van tellermanipulatie, is het niet noodzakelijk om dit uit te voeren in crimineel verband of vanuit (complexe) criminele netwerken. Er is nauwelijks specifieke kennis of financiële slagkracht nodig om tellermanipulatie te kunnen uitvoeren. De apparatuur om manipulatie mee te plegen is breed voorhanden en niet duur in aanschaf. Daarnaast is de vereiste kennis minimaal en de pakkans erg klein.



Ik heb niet de indruk dat het om georganiseerde netwerken gaat. Het zijn ook geen doorgewinterde supercriminelen die opereren vanuit geraffineerde netwerken. Bij de daders liggen thuis ook geen grote bergen geld; ze leven bij de dag, het zijn rommelaars en het geld gaat even snel weer op.

- Citaat interview Politie

- 4** Op internet zijn er voorbeelden van personen die met het openbaar vervoer door verschillende provincies reizen om goedkoop een occasion te kunnen kopen.
- 5** Omdat de lokale reputatie van een autobedrijf volgens respondenten een belangrijke indicator is voor de betrouwbaarheid van een bedrijf, moeten deze ‘louche’ bedrijven het juist hebben van klanten van buiten de lokale regio.
- 6** Hieruit blijkt dat kopers vaak roekeloos te werk gaan in het kopen van een auto, verblind zijn, geen research doen of de gok op een goede auto bewust wagen.

3. CONCLUSIES

Op grond van het onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

Er is een groot verschil in apparatuur: sommige apparaten passen alleen de tellerstand op het display aan, andere meer geavanceerde apparaten passen meer digitale tellerstanden in het motormanagement van een voertuig aan. De apparatuur is vrij verkrijgbaar op het internet.

Op basis van informatie die is verkregen uit interviews met deskundigen lijkt het er op dat het grootste deel van de kilometertellers van de uit Duitsland geïmporteerde voertuigen pas ná import in Nederland wordt teruggedraaid.

Het terugdraaien van tellerstanden kan al uitgevoerd worden voor bedragen vanaf **€ 50,-** per voertuig. Voor het terugdraaien van een tellerstand worden verschillende bedragen genoemd, afhankelijk van het type klant (particulier of handel), soort auto en gebruikte apparatuur. De scope van de bedragen varieert tussen de **€ 50,-** en **€ 400,-**.

De kans op ontdekking van tellermanipulatie is klein wanneer een auto uit Duitsland wordt geïmporteerd. Dat komt doordat in Duitsland de registratie van tellerstanden bij APK-controles in een centrale database pas recentelijk verplicht is geworden. Het zal dan ook enige tijd duren voordat een historisch overzicht van tellerstanden in de database is opgebouwd. Ook geldt de verplichting om tellerstanden te registreren alleen voor voertuigen die een APK-verplichting hebben. In de eerste jaren geldt deze verplichting niet en is de registratie van tellerstanden vrijblijvend. Belangrijk is dat vooral de eerste jaren de tellerstanden vaker worden vastgelegd. Hiervoor is het noodzakelijk om niet allen bij de APK maar op meerdere momenten de tellerstanden te registreren. Op basis van het EUCARIS-verdrag kunnen tellerstanden die in Duitsland geregistreerd zijn, net als in België, nu al gedeeld worden met Nederlandse organisaties, zoals de RDW. Er is op dit moment nog geen zicht op eerdere in Duitsland geregistreerde tellerstanden en daarmee op een eventuele trendbreuk.

In de praktijk is het niet eenvoudig om bij uit Duitsland geïmporteerde voertuigen met zekerheid vast te stellen of er daadwerkelijk sprake is van tellermanipulatie. Derhalve is de pakkans van de dader en daarmee het risico erg klein.

Tellermanipulatie behoort binnen de politie niet tot een van de prioriteiten. De gefragmenteerde aandacht en kennis binnen de politie voor dit delict leidt tot een situatie dat daders zich veilig wanen. De politieorganisatie is beperkt in staat om tellermanipulatie op een effectieve wijze te bestrijden. Door gebrek aan kennis worden aangiftes niet adequaat opgepakt waardoor gericht onderzoek uitblijft. Er is echter geen sprake van georganiseerde netwerken.

Tellermanipulatie wordt op twee manieren aan de man gebracht. De ene manier is het adverteren op internet. De andere manier is het zelf importeren van voertuigen door betrokken autohandelaren, die vervolgens zelf de tellerstand terugzetten of dit door een 'vast' persoon laten uitvoeren.

Naast consumenten worden ook professionele handelaren gedupeerd door het manipuleren van tellers. Zij krijgen teruggedraaide auto's aangeboden waarvan niet altijd zichtbaar is dat de tellers gemanipuleerd zijn.

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.

▲ ALS ER GEKOZEN WORDT VOOR EEN GEÏMPORTEERDE AUTO UIT DUITSLAND, IS DE KANS ACHT MAAL ZO GROOT EEN AUTO MET EEN TERUGGEDRAAIDE TELLER TE KOPEN.

DEEL C

1. KENGETALLEN EN CONCLUSIES

In dit laatste deel van het onderzoek worden de kengetallen uiteengezet inzake tellerfraude. Verder worden er een aantal interpretaties gegeven op de verkregen informatie uit de eerdere delen van dit onderzoek. Tot slot volgt een aantal conclusies.

1.1 SITUATIE NEDERLAND

Sinds de oprichting in 1991 heeft de private stichting NAP (een initiatief van automotieve branchepartijen) het fenomeen tellermanipulatie op de agenda gezet. Daarnaast heeft NAP de basis gelegd voor de huidige systematiek van het registreren van tellerstanden en het beoordelen van de reeks van tellerstanden. Sinds die tijd is het aantal voertuigen met een teruggedraaide tellerstand teruggebracht van 48% in 1991 tot minder dan 5% in 2014.

Sinds 1 januari 2014 is het in Nederland wettelijk strafbaar gesteld tellerstanden te manipuleren. VAT en RDW werken sinds begin 2014 actief samen in het bestrijden van tellermanipulatie (VAT is het vroegere NAP). Vanaf die periode is het aandeel voertuigen met een teruggedraaide teller nog verder afgenomen in Nederland.

Tellerstanden worden op vaste momenten verplicht geregistreerd. Dit zorgde er mede voor dat het aantal nieuwe voertuigen waarvan de teller is gemanipuleerd daalde. Waar het aantal nieuwe trendbreuken in 2014 lag op 116.000, lag dit aantal in 2017 op 70.000 trendbreuken (RDW, 2018).

Het totaal aantal Nederlandse voertuigen dat teruggedraaid is, werd in 2017 vastgesteld op 264.220 (RDW, 2017). Op dit moment heeft 2,76% van het wagenpark in Nederland een teruggedraaide teller. Dit aantal is een combinatie van het aantal voertuigen waarbij sinds 2014 een trendbreuk is ontdekt en het aantal voertuigen dat van de stichting NAP het oordeel 'onlogisch' kreeg.

1.2 SITUATIE DUITSLAND

Duitsland kent pas sinds 20 mei 2018 een verplichting tot centrale tellerregistratie. Dit zorgt ervoor dat het op dit moment nog minder gemakkelijk is om trendbreuken te detecteren. Er zijn geen andere openbare bronnen die je als potentiële koper van de auto kan raadplegen. Kilometerdata wordt wel vaak opgeslagen bij de dealer, bijvoorbeeld in garantiesystemen. Je bent dan echter afhankelijk van de medewerking van deze partijen en dat werkt ook alleen als de auto bij deze kanalen in onderhoud geweest is. Deze situatie maakt het voor fraudeurs interessanter om tellers te manipuleren bij het importeren van Duitse auto's naar Nederland.

Van het totaal aantal voertuigen dat in Nederland werd geïmporteerd in 2017, is 58% afkomstig uit Duitsland (RDW, 2018). In dit onderzoek kwam naar voren dat 21,6% van de voertuigen geïmporteerd uit Duitsland een teruggedraaide teller heeft. In tabel 1 is te zien dat dit neerkomt op 27.871 voertuigen. Uit dit onderzoek bleek dat dit percentage een onderschatting is en het aantal voertuigen met een teruggedraaide teller in werkelijkheid hoger zal liggen.

2017	Aantal voertuigen
Totaal geïmporteerd naar Nederland	221.895
Geïmporteerd uit DLD	129.036
Geïmporteerd uit DLD met teruggedraaide teller	27.871

Tabel 1: Aantal voertuigen geïmporteerd naar Nederland, aandeel uit Duitsland (DLD) en aandeel met teruggedraaide teller uit DLD. (Bron: RDW, 2018)

Uit tabel 1 kan gesteld worden dat de kans op het aankopen van een auto met een teruggedraaide teller:

- 21,6 % is als een uit Duitsland geïmporteerde auto wordt gekocht
- 2,76 % is als er gekozen wordt voor een Nederlandse auto

Bovenstaande betekent dat de kans achtmaal zo groot is een auto met een teruggedraaide teller te kopen als er gekozen wordt voor een geïmporteerde auto uit Duitsland.

1.3 SCHADEBEDRAG IN VERHOUDING

Uit eerder onderzoek van VAT bleek dat de schade per voertuig met een teruggedraaide teller gemiddeld **€ 1.500,-** bedraagt. In onderstaande tabel 2 is het schadebedrag te zien in 2017 voor tellermanipulatie van Nederlandse auto's versus geïmporteerde auto's.

Kengetallen	Aantal auto's totaal	Aandeel nieuwe teruggedraaide auto's	Schadebedrag 2017
Schade (€) door voertuigen teruggedraaid in NL	9.576.362	0,37%	53 miljoen
Schade (€) door import van voertuigen	221.895	17,6%	58,8 miljoen
Totaal	9.798.257		111,8 miljoen

Tabel 2: Schadebedrag (€) door voertuigen met teruggedraaide tellers.

De schadebedragen liggen weliswaar vrijwel gelijk, echter de relatieve impact van geïmporteerde auto's is enorm.

Kengetallen	Aantal auto's totaal (Bron: RDW, 2018)	Aandeel nieuwe teruggedraaide auto's	Schadebedrag 2017
Schade (€) door import van teruggedraaide voertuigen uit DLD	129.036	21,6%	42 miljoen
Schade (€) door import van teruggedraaide voertuigen uit BE	41.669	2,2% (Bron: RDW, 2018)	1,4 miljoen
Schade (€) door import van teruggedraaide voertuigen overige landen	51.190	20%	15,4 miljoen
Totaal	221.895		58,8 miljoen

Tabel 3: Schadebedrag (€) door voertuigen met teruggedraaide tellers afkomstig uit Duitsland (DLD), België (BE) en overig.

Bovenstaande tabel 3 laat zien dat van alle geïmporteerde auto's in Nederland, de import van Duitse auto's de grootste schadepost vormt. De grootste vervuiling op het gebied van tellermanipulatie in het Nederlandse wagenpark treedt op door auto's geïmporteerd uit Duitsland.



2. OVERALL CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Dit onderzoek is uitgevoerd met de twee onderstaande doelstellingen:

- A. Het geven van een betrouwbaar en nauwkeurig beeld van tellermanipulatie met uit Duitsland geïmporteerde voertuigen (personenwagens en kleine bestelvoertuigen tot 3.500 kilogram)
- B. Het verschaffen van inzicht hoe tellermanipulatie wordt uitgevoerd en inzicht in het netwerk van de betrokken organisaties

- A.
 - Het aandeel uit Duitsland geïmporteerde voertuigen met tellermanipulatie wordt geraamd op ten minste 21,6%. Voor 10,7% van deze voertuigen is dat met zekerheid vastgesteld, voor 10,8% bestaat gereede twijfel over de tellerstand. Dit percentage is een onderschatting.
 - In dit onderzoek viel op dat juist ook veel kleinere auto's een teruggedraaide teller hadden.
 - De kans dat een Nederlandse consument te maken krijgt met tellermanipulatie is achtmaal zo groot als de auto een Duitse afkomst heeft.
 - Jaarlijks vertegenwoordigen de auto's afkomstig uit Duitsland een schadepost voor de Nederlandse consument van 42 miljoen euro.
 - Op het gebied van tellerfraude wordt het Nederlands wagenpark "vervuild" met gemanipuleerde uit Duitsland geïmporteerde auto's (In 2017 0,4% nieuwe voertuigen waarvan de teller is gemanipuleerd in Nederland tegenover 21,6% nieuwe gemanipuleerde auto's op de Nederlandse weg uit Duitsland).
 - De handelaren en dealers die auto's uit Duitsland importeren die kwaliteitscontroles uitvoeren en allen handelen in auto's die niet gemanipuleerd zijn, worden gedupeerd door de tellermanipulatie.
 - Het met zekerheid vaststellen van tellermanipulatie bij een uit Duitsland geïmporteerde auto is gecompliceerd. Het vaststellen van tellermanipulatie is zelfs voor deskundigen moeilijk:
 - » Aan de auto is tellermanipulatie, mits goed verborgen door de dader, niet zichtbaar
 - » Ook geavanceerde uitleesapparatuur kan goed uitgevoerde manipulatie niet achterhalen
 - » Er is beperkt toegang tot bronnen als garantesystemen van importeurs en systemen van dealers
 - » Zelfs als die toegang er wel is, kan de auto buiten het merkkanaal in onderhoud geweest zijn

- B.
 - De daders zijn niet in netwerken georganiseerd en zijn vaak kleine bedrijven of individuen.
 - Er zijn louche onprofessionele handelaren waarvan men kan weten dat er auto's met gemanipuleerde tellers verhandeld worden. Dit is echter nooit het volume dat de 21,6% van de gemanipuleerde auto's uit Duitsland vertegenwoordigt.
 - De gemanipuleerde auto's worden particulier verkocht of verhandeld in de tussenhandel.
 - Er zijn zowel in Duitsland als in Nederland mensen en bedrijven betrokken die zelf niet teruggedraaien en hier ook geen opdracht toe gegeven hebben maar wel kunnen weten dat dit gebeurd is (bewust-naïef).
 - Als er vermoedens zijn dat de teller van een voertuig is teruggedraaid, is het vaak lastig dit aan te tonen aan de hand van bewijs. Indien er wel bewijs is van tellermanipulatie, blijkt de aanpak ervan een knelpunt. Dit komt door de afwezigheid van kennis bij justitie en politie, de lange doorlooptijd en uiteindelijk een lage kans van slagen.
 - Van een consument kan niet verwacht worden te doorzien of een auto uit Duitsland geïmporteerde teruggedraaid is of niet. Hoogstens kan er om bewijsvoering gevraagd worden zoals onderhoudsboekjes.



DOOR AFSPRAKEN TE MAKEN OVER REGISTRATIE EN UITWISSELING VAN TELLERSTANDEN KAN TELLERFRAUDE TERUGGEDRONGEN WORDEN.

AANBEVELINGEN

In Nederland is de fraude met tellerstanden gedaald van 48% in 1991, naar 5% in 2014 naar 2,76% in 2018. De enige reden van deze afname is continue aandacht en het streven naar een zo zuiver mogelijke database waaruit informatieproducten gemaakt worden die consumenten informeren. Dit onderzoek toont aan dat er noodzaak is om tot aanvullende afspraken te komen met Duitsland. Door afspraken te maken over een vollediger registratie en uitwisseling van tellerstanden kan de tellerfraude teruggedrongen worden. Het EUCARIS-verdrag biedt hiertoe mogelijkheden.

Registratiesystemen voor onderhoud en garantie van dealers, importeurs en producenten bieden ook mogelijkheden voor het detecteren van tellermanipulatie bij import. Door een meer open toegang zou er aan transparantie gewerkt kunnen worden.

BIJLAGE A 1

DEELNEMENDE KEURINGSTATIONS EN REGISTRATIE

Op basis van tabel 1 over het aantal uit Duitsland voor importkeuring aangeboden voertuigen, is de selectie gemaakt voor de bij het onderzoek te betrekken keuringsstations. De keuringsstations Waddinxveen en Zwijndrecht zijn opgenomen vanwege de daar plaatsvindende pilot met apparatuur die de elektronica van het voertuig uitleest. Die apparatuur maakt het beter mogelijk een betrouwbaar oordeel te geven over tellermanipulatie met het voertuig, maar geeft ook niet altijd uitsluitel.

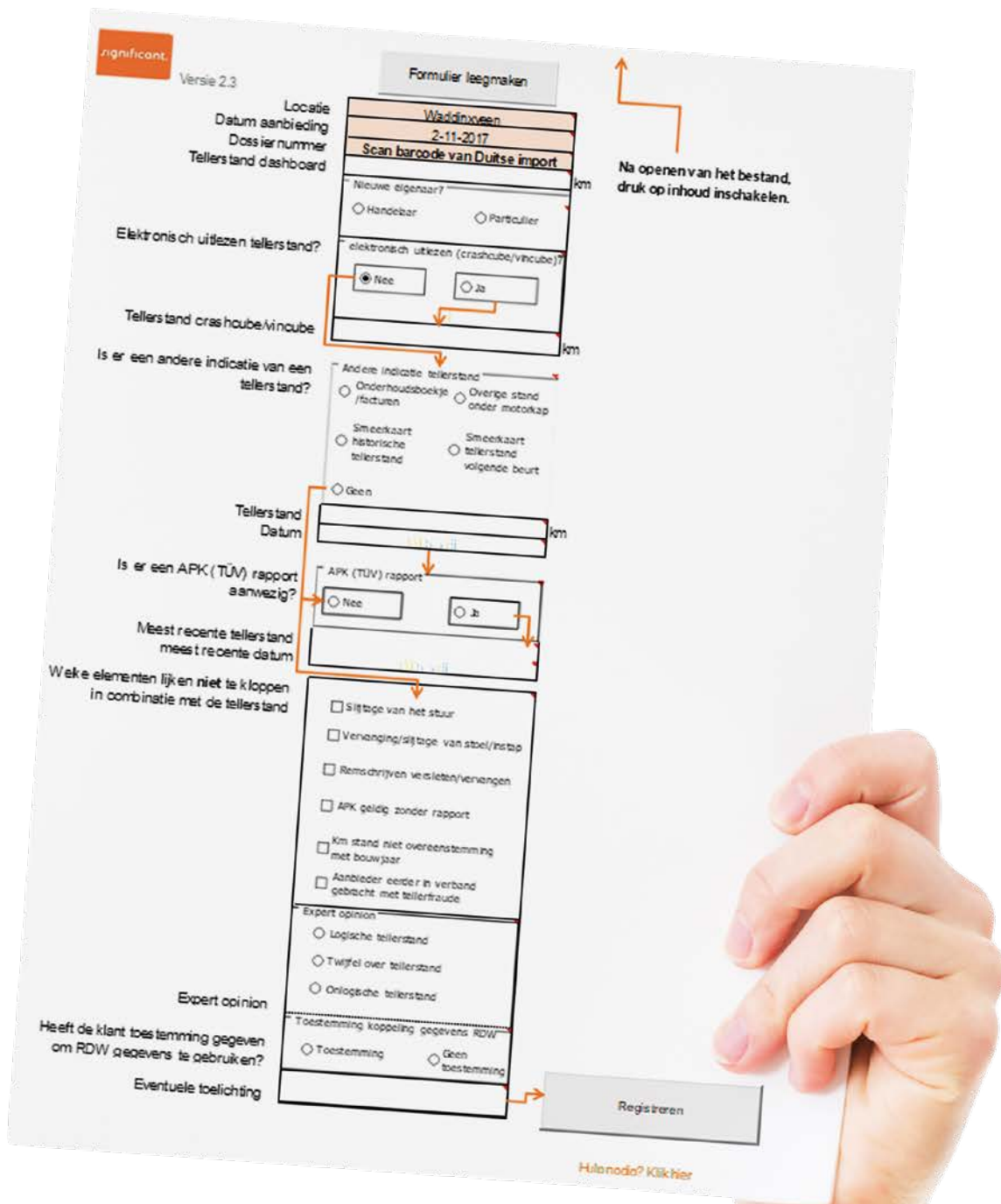
Locatie keuringstation	Aanbod (1 jan-14 okt 2016)	Gemiddeld per week	Selectie onderzoek
Almelo	9.245	225	Ja
Amsterdam	4.722	115	Ja
Arnhem	7.678	187	Ja
Den Bosch	5.536	135	Ja
Elsloo	4.751	116	Ja
Groningen	3.605	88	Ja
Heerenveen	3.924	96	Ja
Lelystad	14	0	Nee
Nieuwegein	4.388	107	Ja
Rijen	2.449	60	Nee
Roosendaal	1.911	47	Nee
Schiedam	2.482	61	Nee
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
TOTAAL	75.965	1.854	
TOTAAL (selectie)	69.109	1.686	

Tabel 1: Overzicht voor importkeuring aangeboden voertuigen per keuringsstation en selectie in onderzoek

BIJLAGE A 2

REGISTRATIE

Voor de registratie van alle gegevens bij de beoordeling door een keurmeester van RDW is een Excel-applicatie ontwikkeld als weergegeven in onderstaand Figuur 1.



Figuur 1: Registratieformulier beoordeling tellermanipulatie

Dit formulier is door de keurmeesters gebruikt om tijdens de importkeuring specifieke gegevens te registreren voor de boordeling op tellermanipulatie. Het is een interactief formulier waar door middel van automatische controles, het oplichten van in te vullen velden en het verschijnen van toelichtingen de invuller door de registratie wordt geleid. Na het volledig invullen van het formulier worden de geregistreerde gegevens eerst lokaal weggeschreven in een beveiligd werkblad en vervolgens na afronding automatisch via e-mail naar Significant gestuurd.

Om privacyredenen vindt de identificatie van het voertuig plaats op dossiernummer van de importkeuring waardoor geen direct persoonsgebonden gegevens worden geregistreerd en verstuurd. Het inlezen van het dossiernummer geschiedt met de barcode op het papieren dossier. In onderstaande Tabel 2 zijn de toelichtingen op de verschillende velden weergegeven, zoals die bij de invulling op het scherm verschijnen.

Invoerveld	Toelichting
Locatie	Instructie: Vul hier de RDW-locatie in waar het Duits geïmporteerde voertuig wordt aangeboden. Technisch: Dit veld wordt niet leeggemaakt na het opslaan van de registratie.
Datum aanbieding	Instructie: Vul hier de datum in waarop het Duits geïmporteerde voertuig is aangeboden. Technisch: De datum staat automatisch op de dag van vandaag.
Dossiernummer	Instructie: Selecteer dit veld en scan de barcode op je werkorder. Technisch: Na het 'registreren' of 'leegmaken' van het formulier wordt dit veld automatisch geselecteerd. Dit is een verplicht veld.
Tellerstand dashboard	Instructie: Vul hier de tellerstand in die af te lezen is van het dashboard. Technisch: Dit verplichte veld wordt zichtbaar na het scannen van de barcode.
Nieuwe eigenaar	Instructie: Vul hier in of de nieuwe eigenaar een handelaar of particulier is. Wanneer het om een bekende 'frauduleuze' handelaar gaat, dan kan je dat kwijt in de toelichting. Technisch: Dit is een verplicht veld.
Elektronisch uitlezen tellerstand?	Instructie: Waddinxveen en Alphen draaien proef met het elektronisch uitlezen van voertuigen. Kies "ja" indien er gebruik is gemaakt van de crashcube of vincube. Technisch: Deze keuze staat standaard op "nee".
Tellerstand crashcube/vincube	Instructie: Vul hier de meest betrouwbare tellerstand in, die afgelezen is uit de crashcube/vincube. Uitzonderingen: (1) geen uitlezing mogelijk, registreer dan: n.v.t. (2) Is er sprake van een uitlezing met een tellerstand "0000", registreer deze uitlezing. Technisch: Het veld kan worden gebruikt voor de registratie van een tellerstand, "0000" en n.v.t.
Is er een andere indicatie van een tellerstand?	Instructie: Vul hier een tellerstand in die je in het Duits geïmporteerde voertuig kan terugvinden. Indien er meer tellerstanden beschikbaar zijn, gebruik dan de meest betrouwbare tellerstand. Selecteer "overige stand onder de motorkap", wanneer er bijvoorbeeld sprake is van een geschreven tellerstand op de distributieriem of remvloeistof. Selecteer "geen" wanneer er geen andere geschreven indicaties van een tellerstand bestaan. Technisch: Dit is een verplicht veld.

Tabel 2: Velden en toelichting/instructie in het registratieformulier

Invoerveld	Toelichting
Datum	<p>Instructie: Vul hier de datum in die correspondeert met de (andere indicatie) tellerstand, indien beschikbaar.</p> <p>Technisch: Veld kan worden leeggelaten, indien de datum niet bekend is.</p>
Is er een (Duits) APK-rapport aanwezig?	<p>Instructie: Vink aan of er bij het voertuig een (Duits) APK-rapport aanwezig is.</p>
Meest recente tellerstand	<p>Instructie: Vul hier de tellerstand van het (Duits) APK-rapport in.</p> <p>Technisch: Indien de tellerstand niet uit het rapport af te leiden is, kan dit veld worden leeggelaten.</p>
Meest recente tellerstand	<p>Instructie: Vul hier de datum in die op het (Duits) APK-rapport terugkomt.</p> <p>Technisch: Veld kan worden leeggelaten, indien de datum niet bekend is.</p>
Welke elementen lijken niet te kloppen in combinatie met de tellerstand	<p>Instructie: Vink hier de elementen aan die in combinatie met de dashboard tellerstand niet overeenkomen.</p> <p>Technisch: Meerdere opties zijn mogelijk.</p>
Expert opinie	<p>Instructie: Vul hier het eigen professionele oordeel over de dashboard tellerstand in:</p> <p>“Logische tellerstand”: wanneer een dashboardtellerstand in overeenstemming lijkt met het voorkomen van de auto, zonder duidelijke signalen van tellermanipulatie</p> <p>“Twijfel over tellerstand”: wanneer er redenen zijn om te twijfelen over de dashboard tellerstand zonder dat er eenduidige signalen zijn of</p> <p>“Onlogische tellerstand” wanneer er duidelijke signalen zijn van tellermanipulatie met de dashboardteller</p> <p>Betrek in je oordeel naast de feitelijke indicatoren hierboven genoemd ook het intuïtieve gevoel en bijzondere omstandigheden en licht deze toe in het toelichtingsveld.</p> <p>Technisch: Dit is een verplicht veld.</p>
Heeft de klant toestemming gegeven om RDW-gegevens te gebruiken?	<p>Instructie: De klant heeft bij de intakebalie aangegeven of hij toestemming heeft verleend om de RDW-gegevens te gebruiken voor dit onderzoek. Zijn/haar keuze is op het dossier met pen opgeschreven.</p> <p>Toestemming: de gegevens in deze tool worden later in het onderzoek met het behulp van het dossiernummer aan andere RDW gegevens gekoppeld.</p> <p>Geen toestemming: bovenstaande gegevens worden anoniem gebruikt voor de steekproef, zonder de RDW-gegevens.</p> <p>Technisch: Het veld is verplicht om in te vullen.</p> <p>Vragen over de toestemming: We communiceren niet actief met de klant over de invulling van dit onderzoek. Mocht de klant toch vragen hebben over het onderzoek, geef dan eerlijk antwoord. Geef hier echter bij aan dat het onderzoek niet bedoeld is om individuele gevallen te vervolgen.</p>
Eventuele toelichting	<p>Instructie: Geef hier een toelichting, indien je informatie niet kwijt kan in het formulier.</p> <p>Denk bijvoorbeeld aan een bekende ‘frauduleuze’ handelaar of een handelaar met steeds dezelfde tellerstand etc.</p> <p>Technisch: Dit veld heeft geen limiet en kan vrij worden gebruikt. Het is geen verplicht veld.</p>

BIJLAGE A 3

INDELING OP BASIS VAN BEOORDELING KEURINGSSTATIONS

De indeling in categorieën heeft plaatsgevonden op grond van de volgende geregistreerde grootheden:

- A. Expert oordeel
- B. Duits APK-rapport of Elektronische uitlezing
- C. Smeerkaart of onderhoudsboekje
- D. Overige zachte indicatoren (slijtage stuur/stoel/remschijven, geldige APK zonder rapport enz.)

Op grond van de score voor deze grootheden is een waarde toegekend die voor ieder beoordeeld voertuig is opgeteld. In onderstaande Tabel 3 zijn deze waardes weergegeven.

Beoordeelde grootheid	Indelingswaarde
Expertoordeel	Logisch: 1000 Twijfel: 2000 Niet-logisch: 3000
APK of elektronisch	Logisch: 100 Niet-logisch: 200 Geen indicatie: 300
Smeerkaart of onderhoudsboekje	Logisch: 10 Niet-logisch: 20 Geen indicatie: 30
Overige zachte indicatoren	Geen indicator aangegeven: 1 Eén of meer indicatoren aangegeven: 2

Tabel 3: Indelingswaarden op beoordeelde grootheden

Met deze indelingswaarden kan aan ieder beoordeeld voertuig een code worden toegekend die conform Tabel 4 wordt vertaald naar de categorisering: niet logisch, waarschijnlijk niet logisch, waarschijnlijk logisch en logisch. Wanneer in deze tabel in een regel onder een indicator geen score staat is deze niet relevant voor het eindoordeel, gegeven de scores in de voorgaande kolommen.

Expert oordeel	APK of elektronisch	Smeerkaart, Onderhoudsboekje	Zachte indicatoren	Indeling	Codering
Logisch	Logisch			Logisch	11xx
Logisch	Niet-logisch			Waarschijnlijk logisch	12xx
Logisch	Geen indicatie	Logisch		Logisch	131x
Logisch	Geen indicatie	Niet-logisch		Waarschijnlijk logisch	132x
Logisch	Geen indicatie	Geen indicatie	Logisch	Logisch	1331
Logisch	Geen indicatie	Geen indicatie	Niet-logisch	Waarschijnlijk logisch	1332
Twijfel	Logisch			Waarschijnlijk logisch	21xx
Twijfel	Niet logisch			Waarschijnlijk niet logisch	22xx
Twijfel	Geen indicatie	Logisch		Waarschijnlijk logisch	231x
Twijfel	Geen indicatie	Niet-logisch		Waarschijnlijk niet logisch	232x
Twijfel	Geen indicatie	Geen indicatie	Logisch	Waarschijnlijk logisch	2331
Twijfel	Geen indicatie	Geen indicatie	Niet-logisch	Waarschijnlijk niet logisch	2332
Niet logisch	Logisch			Waarschijnlijk niet logisch	31xx
Niet logisch	Niet logisch			Niet logisch	32xx
Niet logisch	Geen indicatie	Logisch		Waarschijnlijk niet logisch	331x
Niet logisch	Geen indicatie	Niet-logisch		Niet logisch	332x
Niet logisch	Geen indicatie	Geen indicatie	Logisch	Waarschijnlijk niet logisch	3331
Niet logisch	Geen indicatie	Geen indicatie	Niet-logisch	Niet logisch	3332

Tabel 4: Samenvattend overzicht categorisering op grond van indicatoren

BIJLAGE A 4

RAMING TELLERMANIPULATIE PER MERK EN PER TYPE

In de onderstaande tabel zijn voor alle in het onderzoek voorkomende merken de ramingen voor tellermanipulatie opgenomen.

Merk	Aantal van Merk	Raming tellermanipulatie			Onnauwkeurigheid	
		%zeker	%twijfel	%totaal	ondergrens	bovengrens
ADRIA	1	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	100,0%
ADRIA MOBIL	1	26,0%	19,5%	45,5%	0,0%	100,0%
ALFA ROMEO	27	18,1%	12,1%	30,1%	12,8%	47,5%
ALPINA	3	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	90,3%
ASTON-MARTIN	2	7,7%	10,3%	18,0%	0,0%	71,2%
AUDI	285	10,0%	12,0%	22,0%	17,2%	26,8%
BAVARIA	1	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	100,0%
BENTLEY	3	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	90,3%
BMW	373	8,7%	10,3%	18,9%	15,0%	22,9%
BUERSTNER	8	11,5%	15,5%	27,0%	0,0%	57,8%
CADILLAC	1	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	100,0%
CAPRON	3	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	90,3%
CHALLENGER	1	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	100,0%
CHEVROLET	28	10,4%	12,4%	22,9%	7,3%	38,4%
CHRYSLER	1	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	100,0%
CITROEN	225	13,8%	11,0%	24,9%	19,2%	30,5%
DACIA	10	7,7%	10,3%	18,0%	0,0%	41,8%
DAEWOO	3	13,8%	13,4%	27,2%	0,0%	77,5%
DAF	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
DAIHATSU	24	14,6%	12,8%	27,5%	9,6%	45,3%
DAIMLERCHRYSLER	3	18,9%	20,3%	39,2%	0,0%	94,4%

Tabel 5: Raming tellermanipulatie per merk en per type

Merk	Aantal van Merk	Raming tellermanipulatie			Onnauwkeurigheid	
		%zeker	%twijfel	%totaal	ondergrens	bovengrens
DETHLEFFS	6	12,8%	17,2%	30,0%	0,0%	66,7%
FERRARI	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
FIAT	185	8,9%	8,5%	17,4%	12,0%	22,9%
FORD	283	11,6%	12,2%	23,8%	18,9%	28,8%
HONDA	34	7,2%	9,7%	16,9%	4,3%	29,6%
HYMER	10	6,1%	8,3%	14,4%	0,0%	36,2%
HYUNDAI	82	7,7%	8,4%	16,1%	8,1%	24,0%
INFINITI	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ISUZU	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
IVECO	5	9,2%	12,4%	21,6%	0,0%	57,7%
JAGUAR	5	29,2%	12,4%	41,6%	0,0%	84,8%
JAGUAR CARS	2	7,7%	10,3%	18,0%	0,0%	71,2%
JAGUAR LAND ROVER	4	11,5%	15,5%	27,0%	0,0%	70,5%
JEEP	2	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	100,0%
KARMANN MOBIL	1	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	100,0%
KIA	61	12,4%	10,7%	23,1%	12,5%	33,7%
KNAUS	3	10,2%	13,8%	24,0%	0,0%	72,3%
LADA	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
LANCIA	3	13,8%	13,4%	27,2%	0,0%	77,5%
LAND ROVER	26	7,5%	9,5%	17,0%	2,5%	31,4%
LEXUS	2	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
LMC	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
MASERATI	4	11,5%	15,5%	27,0%	0,0%	70,5%
MAZDA	63	9,2%	9,5%	18,6%	9,0%	28,2%
MERCEDES-AMG	4	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	83,0%

Merk	Aantal van Merk	Raming tellermanipulatie			Onnauwkeurigheid	
		%zeker	%twijfel	%totaal	ondergrens	bovengrens
MERCEDES-BENZ	424	10,6%	11,6%	22,3%	18,3%	26,2%
MINI	117	9,1%	10,6%	19,6%	12,4%	26,8%
MITSUBISHI	24	11,7%	14,5%	26,3%	8,7%	43,9%
NISSAN	96	10,1%	12,2%	22,3%	13,9%	30,6%
OPEL	224	11,1%	9,4%	20,5%	15,2%	25,8%
PEUGEOT	206	11,8%	9,9%	21,7%	16,0%	27,3%
POESSL	7	4,4%	5,9%	10,3%	0,0%	32,8%
PORSCHE	33	10,1%	13,1%	23,2%	8,8%	37,6%
POSSL	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
RENAULT	161	11,0%	12,5%	23,5%	16,9%	30,0%
ROLLS ROYCE	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ROVER	1	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	100,0%
SAAB	6	9,4%	10,1%	19,6%	0,0%	51,3%
SEAT	98	11,2%	9,8%	21,0%	12,9%	29,1%
SKODA	37	9,7%	12,2%	21,9%	8,6%	35,2%
SMART	6	7,7%	10,3%	18,0%	0,0%	48,7%
SUBARU	3	10,2%	13,8%	24,0%	0,0%	72,3%
SUZUKI	94	9,9%	9,1%	19,0%	11,1%	27,0%
TOYOTA	251	16,2%	10,2%	26,4%	20,9%	31,8%
VOLKSWAGEN	946	10,1%	10,4%	20,5%	17,9%	23,1%
VOLVO	113	8,5%	10,9%	19,4%	12,2%	26,7%
WEINSBERG	1	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	100,0%
WESTFALIA	3	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	90,3%
WESTFALIA VAN CONVERSION	1	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	100,0%
WIESMANN	1	15,3%	20,7%	36,0%	0,0%	100,0%

BIJLAGE B 1

ONDERZOEKSOPZET ISP

INTERVIEWS MEDEWERKERS RDW-KEURINGSSTATIONS

Doelstelling van de interviews was om de ervaringen en waarnemingen die de RDW-medewerkers hebben opgedaan tijdens het statistische onderzoek in de eerste onderzoeksfase (zie hoofdstuk 1 Inleiding) te betrekken in het vervolgonderzoek naar de aard en achtergronden van tellermanipulatie. Daarnaast zijn we via het netwerk van professionals binnen RDW in contact gekomen met andere relevante informatiebronnen. Voorbeeld hiervan zijn politierechercheurs die in het kader van strafrechtelijke onderzoeken contacten hebben gelegd en informatie hebben opgevraagd bij de lokale RDW-stations.

Er hebben interviews plaatsgevonden met de leidinggevenden en TMS'er (Technisch Medewerker Specialist) en TM'ers (Technisch Medewerker) van een aantal keuringsstations die hebben bijgedragen aan het statistische onderzoek. Tijdens dit statistische onderzoek zijn bij 13 RDW-keuringsstations de tellerstanden beoordeeld van uit Duitsland geïmporteerde voertuigen op basis van vooraf vastgestelde tellermanipulatie-indicatoren. Deze tellermanipulatie-indicatoren werden vastgesteld na verschillende interviews met medewerkers van RDW.

INTERVIEWS OVERIGE BETROKKENEN

Behalve interviews met specialisten van RDW hebben er verdiepende interviews plaatsgevonden met vertegenwoordigers van andere relevante partijen:

- Diverse politiefunctionarissen uit de politieorganisatie, zoals:
 - » Operationeel Specialisten Tactische Opsporing
 - » Rechercheur Finec (Financieel Economische Criminaliteit)
 - » Operationeel Specialist Team Digitale Opsporing
 - » Teamleider Regionale Recherche
- Vertegenwoordiger van het Landelijk Informatiecentrum Voertuigcriminaliteit (LIV)
- Vertegenwoordigers van twee grote auto-importeurs
- Een landelijk opererende autodealer

OPENBRONNENONDERZOEK

Er is uitgebreid openbronnenonderzoek uitgevoerd, waarbij internetbronnen geraadpleegd zijn met betrekking tot:

- Het aanbieden van tellermanipulatie door daders op internet
- Apparatuur die gebruikt wordt om tellerstandes te manipuleren
- De werkwijze van het terugdraaien van tellerstandes
- Meldingen van particulieren (op basis van door het LIV aangeleverde geanonimiseerde meldingen van particulieren)
- Het profiel van (mogelijk) bij tellermanipulatie betrokken bedrijven, dat uit de interviews naar voren is gekomen⁷

⁷ Deze rechtspersonen worden niet genoemd in het onderzoeksrapport, omdat deze informatie vertrouwelijk gedeeld is door respondenten en dit niet tot de doelstelling van het onderzoek behoort.

ANALYSE VAN INFORMATIE AANGELEVERD DOOR DUIJS COLLEGA-ONDERZOEKSBUREAU DETEKTEI KURTZ

Tevens is een Duits collega-onderzoeksbureau geraadpleegd en werd door hen aangeleverde informatie geanalyseerd en verwerkt in deze onderzoeksrapportage. De aangeleverde informatie had voornamelijk betrekking op wetgeving, ervaringen met tellermanipulatie in Duitsland, apparatuur die hiervoor gebruikt wordt en partijen die hier mogelijk bij betrokken zijn. Ook is er gesproken over kosten die gerekend worden om een teller van een voertuig terug te laten draaien.

ANONIMITEIT GEÏNTERVIEWDE PERSONEN EN (MOGELIJKE) BETROKKENEN

Tijdens het onderzoek hebben verschillende betrokken personen hun bijdrage geleverd door informatie beschikbaar te stellen en medewerking te verlenen aan interviews. Dit betreft betrokkenen zoals RDW-medewerkers, politiemedewerkers, importeurs en autodealers. Bij ieder van hen hebben interviews plaatsgevonden onder strikte voorwaarde dat hun anonimiteit en de anonimiteit van de in de interviews genoemde bedrijven en personen gewaarborgd blijft. Om die reden worden er geen namen van bronnen of namen van (vermoedelijk)⁸ betrokken bedrijven/personen weergegeven in deze rapportage.

8 Vermoedelijk betrokken partij bedrijven/personen betreft bedrijven die met tellermanipulatie in verband worden gebracht, of waar onderzoeken naar hebben plaatsgevonden of nog plaatsvinden, maar waar geen veroordeling heeft plaatsgevonden omdat tellermanipulatie niet bewezen kon worden of omdat het onderzoek nog niet is afgerond.

BIJLAGE B 2

TELLERMANIPULATIE EN BENADEELDEN

1. TELLERMANIPULATIE EN BENADEELDEN

De benadeelde van tellermanipulatie is voornamelijk de particuliere koper die te goeder trouw een occasion koopt, niet wetende dat het voertuig veel meer kilometers gereden heeft dan op het dashboard af te lezen is. De schade die hierdoor veroorzaakt wordt is:

- Verminderde waarde van het voertuig, omdat het aantal gereden kilometers voor een groot gedeelte de prijs van het voertuig bepaalt
- Hogere slijtage aan onderdelen van het voertuig. Hierdoor staat het voertuig sneller bij de garage en worden er hogere kosten gemaakt voor reparatie en onderhoud
- Verhoogd risico met betrekking tot verkeersveiligheid: de staat van het voertuig kan door het daadwerkelijke aantal gereden kilometers heel anders zijn dan de stand op de kilometerteller doet vermoeden

Uit meldingen⁹ en research naar posts op internetforums blijkt dat de benadeelde particuliere kopers voornamelijk kunnen worden opgedeeld in de volgende profielen:

- **De naïeve koper:** onwetende kopers die zich niet bewust zijn van malversaties in de occasionbranche en hierdoor geen research doen naar de naam en reputatie van de autohandelaar
- **De verblinde koper:** die verblind is door de aantrekkelijk lage prijs van het gewilde voertuig en daardoor alles accepteert om dat ene voertuig te bemachtigen
- **De koopjesjager:** bewuste koper die zich realiseert een gok te nemen door voor een lage prijs bij een bepaalde handelaar een voertuig te kopen en verder geen verwachtingen heeft bij de kwaliteit van het voertuig
- **De onwetende koper:** een koper die zorgvuldig te werk gaat en zich oriënteert op het bedrijf waar hij het voertuig gaat kopen, maar desondanks toch een voertuig met een gemanipuleerde tellerstand koopt, dat nagenoeg niet vast te stellen is aan het voertuig zelf

Uit onderzoek in openbare bronnen en interviews met betrokkenen, blijkt dat consumenten wisselend omgaan met het risico om slachtoffer te worden van tellermanipulatie of wanneer ze dat zijn. Sommige consumenten kopen toch een voertuig bij een handelaar of importeur, terwijl het betreffende bedrijf een slechte reputatie heeft met betrekking tot betrouwbare tellerstanden en het internet hierover vol staat.

Daarnaast zijn er ervaringen vanuit de politie dat zelfs wanneer er in het kader van een strafrechtelijk onderzoek werd vastgesteld dat consumenten gedupeerd waren en zij persoonlijk uitgenodigd werden hiervan aangifte te doen, de aangiftebereidheid laag was, vaak vanwege het vermeende risico op represailles. Tevens zijn er ervaringen bij RDW-stations dat consumenten gelaten reageren als hen verteld wordt dat het voertuig dat zij ter keuring aanbieden over een onjuiste tellerstand beschikt.

⁹ Dit betreft meldingen van particulieren die door het LIV ter beschikking werden gesteld.

Echter, er zijn ook situaties bekend waarbij gedupeerde consumenten het er niet bij laten zitten als blijkt dat zij gedupeerd zijn door tellermanipulatie. Zo zijn er verschillende voorbeelden van juridische procedures die hebben plaatsgevonden, waarbij gedupeerde consumenten (al dan niet vertegenwoordigd door een belangenorganisatie) alle mogelijkheden benutten om hun recht te behalen. In deze context zijn er ook voorbeelden benoemd waarin consumenten tot hun frustratie bij het politiebureau werden heengezonden met de mededeling dat dit een civiele aangelegenheid betreft, waardoor men hiervoor niet bij de politie moet zijn. Dit laatste wordt volgens geïnterviewde politiebeambten veroorzaakt door een gebrek aan kennis aan de balie over dit onderwerp.

Voor voertuigeigenaren zijn er verschillende mogelijkheden om historische tellerstanden te controleren. Een van de mogelijkheden is het NAP-rapport, waarin RDW tellerstanden invoert in geval van:

- Tenaamstelling van een voertuig
- APK-afmelding
- Onderhoudsbeurt of reparatie uitgevoerd door RDW-erkenninghouders, vanaf **€ 150,-**
- Opname in de bedrijfsvoorraad
- Export
- Demontage
- Herregistratie



In december 2013 kocht ik een Renault Kangoo 1.36 16V Privilege. De auto is in november 2013 op Nederlands kenteken gezet, de tellerstand was toen 61.460. Ik kreeg zelfs een onderhoudsboekje erbij. Onder de motorkap stond een sticker met de verklaring dat de distributieriem was vervangen bij 40.000 km. Het vreemde was dat dit niet in het onderhoudsboekje stond, dus ik ben er achteraan gaan bellen. Toen ik in contact kwam met de garage genoemd in het boekje bleek de auto nooit in onderhoud te zijn geweest bij de garage. Het boekje en de sticker bleken vervalst. Toen ik bij dezelfde garage de kilometerhistorie opvroeg, kwam ik erachter dat de kilometerteller in februari 2013 nog 102.858 was. Uiteraard was de verkopende partij in geen velden of wegen meer te bekennen.

- Interview met Peter uit Utrecht (consument)



Toen ik een auto kocht uit Duitsland, heb ik er bewust op gelet dat er onderhoudspapieren bij zaten, omdat ik geen problemen wilde. Het zag er (dacht ik) prima uit. Toen ik de eerste keer bij mijn eigen garage was, werd meteen duidelijk dat er een vermoeden was dat de tellerstand was teruggedraaid. Dat konden ze zien aan de slijting van de remschijven, gaven ze aan. Die waren helemaal versleten, terwijl dat nog niet zou moeten bij deze tellerstand. Nadat ik meteen contact had opgenomen met de garage waar ik de auto gekocht had, kreeg ik te horen dat dit niet kon. Ik werd gewezen op de papieren, dit was het bewijs. Na veel contact op en neer en contact met de Duitse politie, heb ik de koop gelukkig ongedaan kunnen maken. Wat een oplichters.

- Interview met Janine uit Nijmegen (consument)



Ik heb in 2014 een Aygo gekocht, met 40.000 km op de teller. De zichtbare schade kwam overeen met de kilometerstand. De roest, een bekend gegeven bij dat model, was geen verrassing. Het boekje zag er als echt uit. Het adres van onderhoud hadden we niet kunnen vinden, maar in die tijd gingen zoveel bedrijven over de kop dat dit geen directe alarmbellen deed rinkelen. Na korte tijd bleef de auto een piepend geluid maken. Bij onderzoek door mijn garage bleek dat het verslijt van de auto (remschijven die bijna stuk waren) niet overeen kwam met de lage tellerstand. Na onderzoek, waarvoor ik de vele dealers in Duitsland, Toyota Duitsland, Landespolizei en verschillende mensen bij verschillende TÜV's nog steeds zeer dankbaar ben, bleek dat de tellerstand een kleine 75.000 km terug was gedraaid. De dealer heeft daarop niet anders kunnen reageren dan de auto terug nemen, met grote onbeschoftheid en onbeschaamdheid.

- Interview met Henk Jan uit Heerhugowaard (consument)

2. PROCES IMPORTEREN VOERTUIGEN UIT DUITSLAND

Wanneer een voertuig vanuit Duitsland geïmporteerd wordt, worden de volgende fasen doorlopen:

- Het voertuig wordt door een importeur of een Nederlandse autohandelaar in Duitsland gekocht
- Wanneer het voertuig in Duitsland dealeronderhouden is, zijn de historische tellerstanden ingevoerd in merkspecifieke dealersystemen. Wanneer het voertuig in Duitsland niet-dealeronderhouden is, zullen er ook niet of nauwelijks tellerstanden in een dergelijk systeem terug te vinden zijn
- Wanneer het geïmporteerde voertuig in Nederland bij RDW wordt aangeboden om op kenteken te worden gezet, wordt het kenteken afgelezen en geregistreerd. Dit is feitelijk de eerst bekende tellerstand van het voertuig in Nederland. Uitzondering hierop is wanneer het voertuig eerder in Nederland geregistreerd is geweest (een zogenaamd herimportvoertuig)

3. INDICATOREN EN HET VASTSTELLEN VAN TELLERMANIPULATIE

Indicatoren van tellermanipulatie zijn kenmerken op basis waarvan tellermanipulatie vermoed en aangetoond kan worden. Hoewel tellermanipulatie zowel in Nederland als in Duitsland strafbaar is gesteld, is het niet altijd eenvoudig vast te stellen of er sprake is van een onjuiste tellerstand. Omdat hedendaagse voertuigen veelal beschikken over een elektronisch uitleesbaar motormanagementsysteem is het met de juiste apparatuur mogelijk om historische tellerstanden uit het voertuig uit te lezen. Echter, bij een zorgvuldig teruggedraaide auto is dit niet zichtbaar. Daarnaast zijn er verschillende merkgerelateerde databases, waar historische tellerstanden van het voertuig in opgeslagen zijn. Echter, deze zijn niet vrij toegankelijk. Wanneer historische gegevens wel opgevraagd kunnen worden, zal tellermanipulatie kunnen blijken door middel van een zogenaamde trendbreuk. Dit betekent dat er in het verleden een hogere tellerstand is vastgelegd dan de recentere tellerstand.

Met betrekking tot uit Duitsland geïmporteerde voertuigen wordt het vaststellen van de juistheid van een tellerstand bemoeilijkt doordat:

- Het in Duitsland alleen verplicht is om de APK-tellerstanden bij te houden in een centraal registratiesysteem¹⁰
- Het registreren in Duitsland pas in mei 2018 verplicht geworden is
- Behoudens de merkdealer, anderen geen toegang hebben tot databases van merkspecifieke dealers/fabrikanten waarin tellerstanden zijn bijgehouden
- Er voor RDW geen wettelijke basis is om voertuigen die aangeboden worden bij RDW gericht op tellerstanden te controleren

¹⁰ Centraal overzicht van tellerstanden in Duitsland wordt bemoeilijkt door het feit dat er in Duitsland meerdere keuringsinstanties zijn, in tegenstelling tot de situatie in Nederland.

- Op basis van het EUCARIS-verdrag kan tellerstanddata alleen worden uitgewisseld met de RDW ten behoeve van registratie. Pre-registratiecontroles vallen niet onder deze wettelijke basis



De meeste ‘nerds’ kunnen digitaal manipuleren maar dan moet je een echte ‘specialistische nerd’ zijn. De specialistische nerd kan een voertuig in z’n geheel digitaal manipuleren en daar zien we niets van terug. Maar de werkelijkheid is echter dat de manipulatie door de ‘gewone nerd’ vaak op één of op een paar plekken geschiedt, waarna we in 80% van de gevallen kunnen vaststellen dat er digitaal is gerommeld.

- Interview met Henk Jan uit Heerhugowaard (consument)

Er zijn verschillende indicatoren die meer duidelijkheid kunnen geven over de tellerstand van het geïmporteerde voertuig. Denk hierbij aan bijvoorbeeld:

- Een tellerstand op de verkoopnota uit Duitsland
- Smeerkaartjes en onderhoudsboekjes
- Op in Duitsland opgemaakte APK-rapporten met daarop de tellerstand
- Informatie uit onderhoudsboekjes

Wanneer er mogelijk sprake is van een onjuiste tellerstand kan dat mogelijk blijken uit:

- Gebruikerssporen in relatie tot de relatief lage kilometerstand op de teller, zoals slijtagesporen op stuur, zitting en bekleding van het voertuig
- Een opmerkelijk laag aantal kilometers in relatie tot de leeftijd van het voertuig
- Een serie voertuigen die door dezelfde handelaar bij RDW ter keuring worden aangeboden met allemaal dezelfde tellerstand

COMPLICATIES VASTSTELLEN TELLERMANIPULATIE

Uit de interviews met betrokken experts blijkt dat het vaststellen van een realistische tellerstand anders dan elektronisch uitlezen of fabrieksinformatie uit een database gecompliceerd kan zijn doordat:

- Slijtagesporen beïnvloed worden door het type bestuurder en het doel waarvoor het voertuig gebruikt is. Zo zorgen voertuigen die bedrijfsmatig gebruikt worden voor kleine afstanden, met veel in- en uitstapmomenten voor relatief veel slijtagesporen. Over dergelijke omstandigheden is bij uit Duitsland geïmporteerde voertuigen zelden iets bekend
- Voertuigen uit een goedkoper segment veelal zijn voorzien van een minder goede kwaliteit materialen. Dit uit zich bijvoorbeeld in slijtagesporen van de bekleding van een voertuig.
- Sommige slijtagegevoelige onderdelen eenvoudig te vervangen zijn
- Er regelmatig onderhoudsboekjes ontbreken
- Er handel is in onderhoudsboekjes, deze worden bijvoorbeeld tijdens proefritten uit auto’s gestolen en onderhoudsboekjes worden nagemaakt
- Hoewel het ontbreken van onderhoudsboekjes een indicator kan zijn voor een onjuiste tellerstand, dergelijke documenten niet noodzakelijk zijn om een voertuig op kenteken te laten zetten. Gebleken is dat verschillende garagebedrijven de documenten in archief houden totdat het voertuig daadwerkelijk verhandeld wordt
- Een keuringsrapport van een geïmporteerd voertuig lang niet altijd aanwezig is omdat garagebedrijven in Nederland voertuigen veelal standaard afleveren met een nieuwe APK. Daarom heeft het geen toegevoegde waarde een keuringsrapport uit Duitsland bij het voertuig te bewaren, omdat de resterende geldige APK-periode niet overgenomen hoeft te worden¹¹

¹¹ Hiervoor is het noodzakelijk om het originele APK-rapport te overleggen tijdens het op kenteken zetten bij RDW.

BIJLAGE B 3

BENODIGDE APPARATUUR

Tegenwoordig zijn vrijwel alle auto's voorzien van digitale kilometertellers. Tevens worden er in het voertuig op tal van plaatsen gegevens over het voertuig opgeslagen, waaronder de tellerstanden, afhankelijk van het voertuig.

Uit dit onderzoek blijkt dat het manipuleren van een tellerstand digitaal niet altijd moeilijker hoeft te zijn dan in de tijd van de analoge tellerstanden. Weliswaar is het minder fysiek en meer elektronisch, er zijn echter verschillende typen apparatuur verkrijgbaar, die het mogelijk maken tellerstanden aan te passen. De prijsstelling van dergelijke apparatuur loopt ver uiteen, zie onderstaande afbeeldingen. De kwaliteitsverschillen zitten er bijvoorbeeld in hoe ver in het voertuig de tellerstanden kunnen worden aangepast (denk hierbij aan airbags, sleutels, etc.).



Afbeelding links: ENIGMA-tool. Op deze website te koop voor € 7.009,77
Afbeelding rechts: de Autel Maxiscan MS509. Hier te koop voor € 45,00¹²

Beide apparaten -en dit zijn slechts enkele voorbeelden- zijn vrij verkrijgbaar en via internet te bestellen. Specialistische kennis is er nagenoeg niet voor nodig, omdat de apparaten zichzelf wijzen met een overzichtelijk menu. Maar indien nodig, leveren fabrikanten op hun websites handleidingen voor het gebruik en circuleren er demofilmmpjes op platforms als YouTube.

De goedkopere apparaten zijn echter hoogstens geschikt voor eigen gebruik. Het risico om auto's van externen (klanten) tegen betaling terug te draaien met een goedkoop apparaat is te groot. Om hier een "handel" van te maken, is in praktijk naar verluidt de ENIGMA-tool nodig. De naam van deze tool valt diverse keren bij mensen die ervaring hebben in het terugdraaien van tellers.



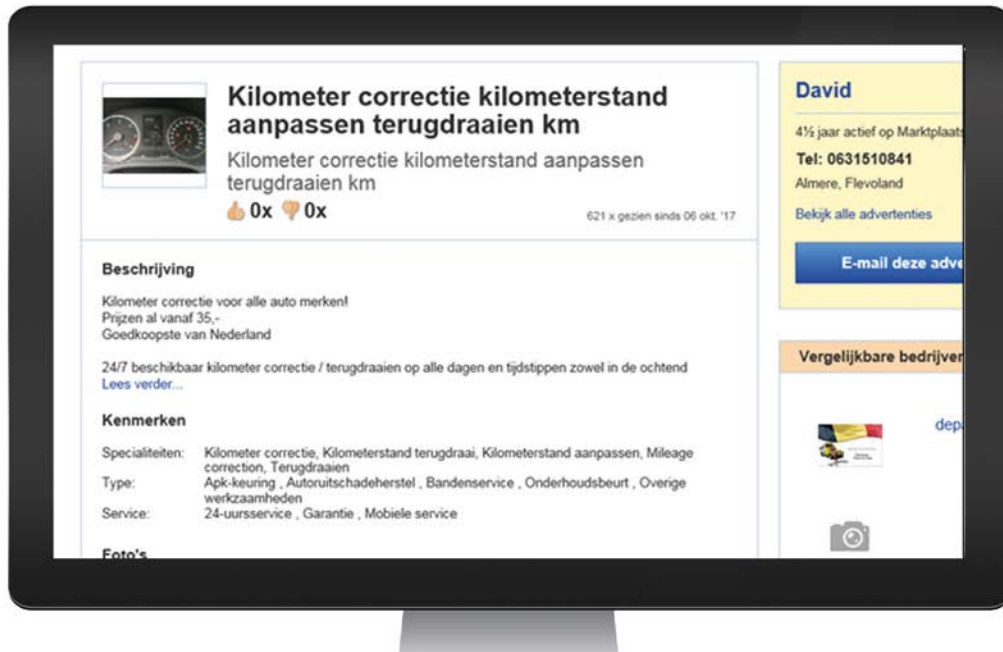
Eén van de vele Youtube-filmmpjes waarop het gebruik van de Enigmatool wordt gedemonstreerd.

¹² Dit is een apparaat dat door de politie in het kader van een strafrechtelijk onderzoek werd aangetroffen en in beslag genomen werd.

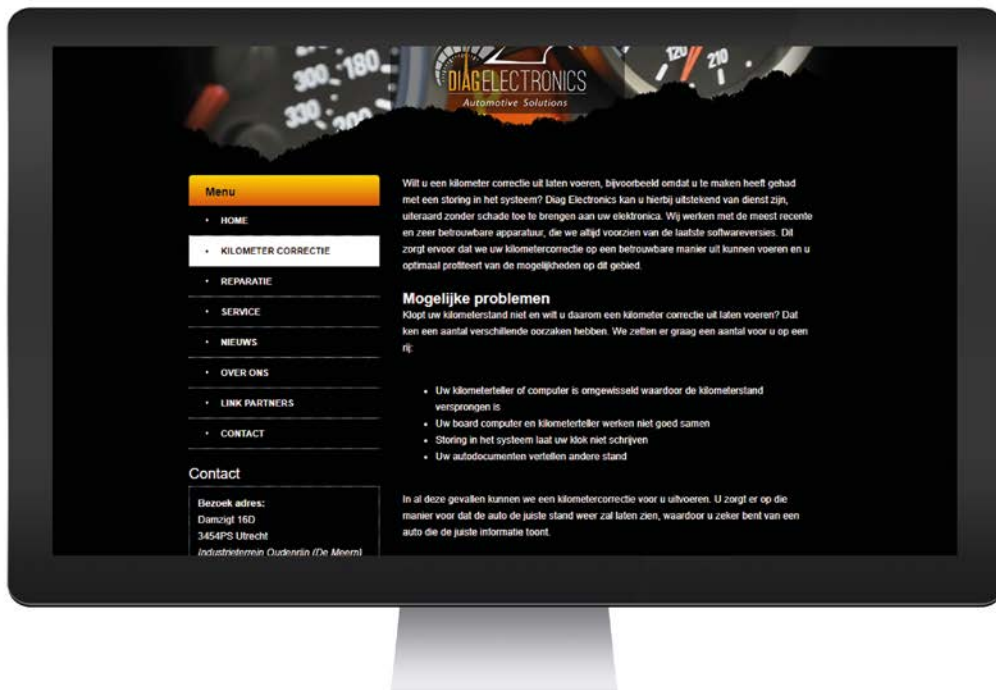
BIJLAGE B 4

TELLERMANIPULATIE-AANBIEDINGEN

Op internet wordt tellermanipulatie open en bloot aangeboden, zie hiervoor onderstaande voorbeelden:



Afbeelding 1: Marktplaatsadvertentie waar het aanpassen van een tellerstand wordt aangeboden¹³

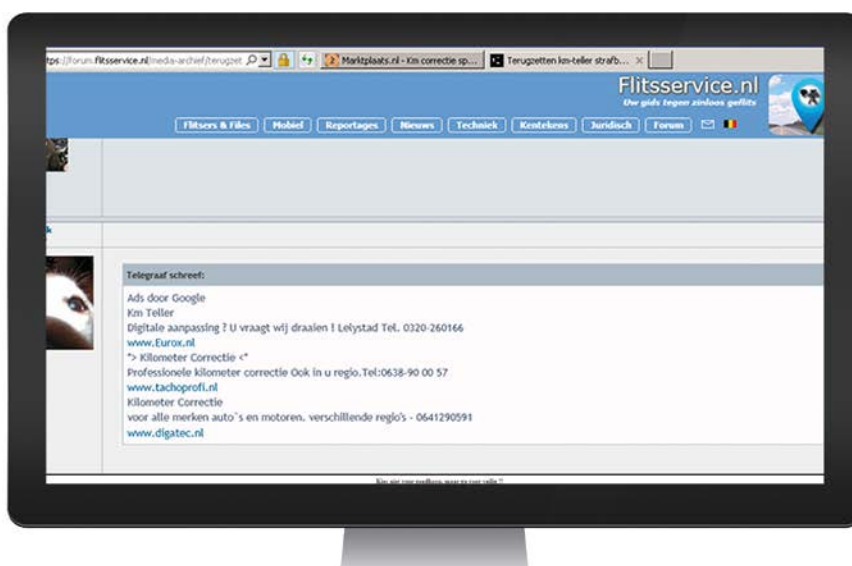


Afbeelding 2: Kilometercorrectie wordt aangeboden, waarbij de aanbieder zich op dezelfde pagina, vrijwaart van eventuele aansprakelijkheid.

¹³ Het zichtbare telefoonnummer in deze advertentie wordt op internet in verband gebracht met chiptuning en leidt tevens naar een negen seconden durend YouTube-filmpje waarin te zien is dat de tellerstand op een dashboard verspringt van 156.147 naar 141.001 kilometer (<https://www.youtube.com/watch?v=oW6sXSoHE1E>).



Afbeelding 3: www.kilometercorrectie.nl



Afbeelding 4: Aanbod tellermanipulatie in Lelystad: “u vraagt wij draaien!”



Afbeelding 5: ‘het opnieuw programmeren van de digitale kilometerteller’ volgens de website www.autotechniek-marc.nl/.

BIJLAGE B 5

GEDETAILLEERD DADERPROFIEL

Bij de bedrijven die zijn geanalyseerd is in het bijzonder achtergrondonderzoek gedaan naar:

- **Bedrijfsprofiel:** datum oprichting, handelsnamen, aantal werkzame personen en eigenaar
- **Aanbod van voertuigen:** type auto's en omvang bedrijfsvoorraad
- **Reputatie op het internet:** forums en ervaringen

Uit het achtergrondonderzoek naar de genoemde bedrijven die zich bezighouden met tellermanipulatie valt op dat:

- Het feitelijk om minder verschillende bedrijven lijkt te gaan dan dat er aan bedrijfsnamen in forums en door geïnterviewde personen genoemd worden. Zo worden er verschillende bedrijfsnamen genoemd, waarmee vaak hetzelfde bedrijf wordt bedoeld. Echter, zijn deze bedrijven regelmatig van bedrijfsnaam gewijzigd. De betreffende bedrijven wisselen vaak (ieder jaar/twee jaar) van naam; feitelijk zit er steeds dezelfde eigenaar achter. Hierdoor konden ongeveer 35 genoemde handelsnamen teruggebracht worden naar 15 verschillende eigenaren achter de bedrijven.
- Van verschillende genoemde bedrijven gebleken is dat deze niet meer bestaan (uitgeschreven zijn bij de Kamer van Koophandel) of nog wel ingeschreven staan maar waarvan hun website offline is.¹⁴
- Het veelal gaat het om bedrijven die zich bezighouden met de in- en verkoop van tweedehandsauto's, autopoetsen en bedrijven die zich bezighouden met voertuigreparatie.
- De bedrijven een ondoorzichtige bedrijfsstructuur hanteren.
- Bedrijven behalve van naam, ook van locatie en van bestuurders verwisselen. Hierdoor is de bedrijfshistorie lastig vast te stellen.
- Dat er geen verbanden zijn gebleken tussen de verschillende afzonderlijke geïdentificeerde bedrijven en vanuit dat oogpunt niet gesproken kan worden over georganiseerde netwerken.
- De meeste genoemde bedrijven zich bevinden in het oosten van het land. Zo wordt de regio Apeldoorn volop genoemd, ook door geïnterviewde personen die hun werkgebied heel ergens anders in het land hebben.

OMVANG BEDRIJF

De meeste genoemde bedrijven hebben bij de Kamer van Koophandel vermeld staan dat er slechts één persoon werkzaam is. Op basis van de bijbehorende bedrijfswebsites blijkt dat het voornamelijk gaat om bedrijven met een bedrijfsvoorraad van tussen de 25 en 50 voertuigen. Een enkel bedrijf heeft een bedrijfsvoorraad van grotere omvang. Op forums blijkt vaak dat gedupeerden bij het bedrijf toch te maken hebben gehad met diverse personen, waardoor het vermoeden bestaat dat er in de praktijk diverse personen werkzaam zijn dan bij de kamer van koophandel geregistreerd staat. Dit beeld wordt bevestigd uit de interviews met politiemedewerkers die bij onderzoeken betrokken zijn of zijn geweest.

¹⁴ Door deze factoren is het complex om vast te stellen tegen wie je een procedure kunt beginnen en haast onmogelijk om in te schatten of het aanspannen van een procedure uiteindelijk iets oplevert.

In het onderzoek is geen onderscheid gemaakt tussen bedrijven die geïmporteerde voertuigen en niet-geïmporteerde voertuigen verhandelen. Reden hiervoor is dat:

- Geïnterviewde personen vaak niet weten of het om Nederlandse of geïmporteerde voertuigen gaat
- Uit forums blijkt dat de genoemde bedrijven vaak zowel geïmporteerde als niet-geïmporteerde voertuigen verhandelen en hierin zelf geen onderscheid maken

PROFIEL BEDRIJFSEIGENAREN

Tevens is onderzocht wat het profiel is van de bestuurders achter de genoemde bedrijven. Uit het onderzoek is niet gebleken dat hier grote organisaties achter schuil gaan. Zo blijkt bijvoorbeeld dat:

- De meeste bedrijfseigenaren in de nabije omgeving van de bedrijfslocatie geboren en getogen zijn.
- De meeste bedrijfseigenaren autochtoon zijn.
- Van de 15 geïdentificeerde bedrijfseigenaren slechts twee personen een eigen woning op naam hebben. Hierbij gaat het om bescheiden woningen met een koopsom tussen de **€ 160.000,-** en **€ 190.000,-**. Daarnaast is er één bedrijfseigenaar die een woning heeft waar een hypotheek op rust op naam van zijn beheermaatschappij. De overige 12 bedrijfseigenaren hebben geen vastgoed op naam.
- 10 van de 15 bedrijfseigenaren woonachtig zijn in een huurwoning dat eigendom is van een lokale woningbouwcorporatie.¹⁵
- Sommige geregistreerde bedrijfseigenaren bijzonder jong zijn (soms net 20 jaar oud).
- Van twee bedrijfseigenaren is vastgesteld dat het adres waarop hun bedrijf is geregistreerd woningen betreft die zich bevinden op een woonwagenkamp. Op deze woningen rusten geen hypotheeken.
- Sommige bedrijfseigenaren waarvan is vastgesteld dat zij een woning bewonen van de lokale woningbouwcorporatie (familie)banden hebben met de bedrijfseigenaren die op een woonwagenkamp wonen. Dit blijkt uit bestuurswisselingen in de bedrijfshistorie van bepaalde bedrijven.

ONDERZOEK OPEN INTERNETBRONNEN

Uit onderzoek op het internet waarbij voornamelijk gezocht is naar informatie omtrent het imago en de reputatie van de genoemde bedrijven, blijkt dat de bedrijven maar zelden uitsluitend met tellermanipulatie in verband worden gebracht. De bedrijven zijn vrijwel allemaal bedrijven die opereren in hetzelfde segment: de oudere occasions voor (relatief) lage prijzen. Dat is tegelijkertijd ook hun bedrijfskenmerk: het aanbieden van occasions tegen bodemprijzen in vergelijking tot de concurrentie. Van de bedrijven ontstaat een louche beeld, dat onderbouwd wordt door de volgende omstandigheden:

- Er wordt slechte of geen service verleend
- Voertuigen worden verkocht zonder garantie
- De bedrijven zijn niet aangesloten bij de BOVAG
- Er zijn geen onderhoudsboekjes aanwezig of andere documenten die iets zeggen over de voertuighistorie
- Het bedrijf biedt geïnteresseerden geen mogelijkheid om een proefrit te maken

¹⁵ Dit kan mogelijk gevolgen hebben voor verhaalsmogelijkheden in juridische procedures aangespannen door gedupeerden. De verhaalsmogelijkheden zullen in veel gevallen zeer gering zijn.

- Kentekens zijn niet zichtbaar in de advertenties op de bedrijfswebsite of andere verkoopsites
- Beloften worden volop gedaan maar niet nagekomen
- Jaartallen in de verkoopadvertenties kloppen niet
- Bij de aankoop wordt er door de koper een clause ondertekend waarmee de koper akkoord gaat met een boete¹⁶ wanneer hij daags na de aankoop besluit de auto toch niet te kopen
- Bij kritische vragen of bij terugkomen nadat de auto kort na de aankoop gebreken vertoont, wordt de koper het terrein afgeblaft door de handelaar en hufterig benaderd
- Nadat handtekeningen op het koopdocument zijn gezet wordt er een stempel op gezet met informatie dat de koper ermee akkoord gaat dat het voertuig gebreken kan vertonen en mogelijk over een onjuiste tellerstand beschikt

De bevindingen uit het achtergrondonderzoek blijken sterk overeen te komen met de informatie van de geïnterviewde personen. Uit de interviews werden vooral kenmerken genoemd zoals:

- Bedrijven met op papier weinig of geen personeel
- Enkele tientallen voertuigen in de handel
- Boezemen angst in door asociaal en agressief gedrag¹⁷
- Mensen met een vlotte babbel: amicaal en vriendelijk totdat de koop beklonken is. Komt een klant terug met een klacht, dan wordt de klant van het terrein 'geschopt'
- Mensen -waar steeds een sterke link met woonwagencampen naar voren komt- die precies weten wat ze moeten doen om problemen te ontlopen, zoals het frequent wijzigen van bedrijfsnaam
- Omschreven worden als sjacheraars die altijd in allerlei handeltjes zitten (denk hierbij aan oud ijzer of kringloopwinkels)

¹⁶ Hierin worden bedragen van 10-15% van het aankoopbedrag genoemd.

¹⁷ Zowel tegen klanten als tegen de politie.

BIJLAGE B 6

JURIDISCHE KADERS EN STRAFBAARSTELLING

Zowel in Nederland als in Duitsland is tellermanipulatie bij wet strafbaar gesteld.

STRAFBAARSTELLING IN NEDERLAND

In Nederland is tellermanipulatie strafbaar gesteld met ingang van 1 januari 2014. In artikel 70m van de wegenverkeerswet is hierover het volgende vastgelegd:

“Het is eenieder verboden om de tellerstand van bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde categorieën motorrijtuigen die dienen te zijn ingeschreven en tenaamgesteld zodanig te wijzigen of te doen wijzigen of de werking van de kilometerteller zodanig te beïnvloeden of te doen beïnvloeden dat de op de teller aangegeven afstand niet overeenkomt met de door dat motorrijtuig werkelijk afgelegde afstand.”

Overtreding van het verbod is strafbaar (misdrijf)¹⁸ gesteld in artikel 176:

“Overtreding van artikel 70m wordt gestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of een geldboete van de vierde categorie.”

STRAFBAARSTELLING IN DUITSLAND

In Duitsland is tellermanipulatie (tachomanipulation) sinds 18 augustus 2005 bij wet verboden¹⁹, op initiatief van automobielvereniging ADAC. Sancties die hierop staan zijn een gevangenisstraf van één jaar of een geldboete²⁰. Voorwaarde voor de strafbaarstelling is dat er opzettelijke manipulatie heeft plaatsgevonden en dat dit van invloed is geweest op de transactie tussen verkoper en koper. In de praktijk is de overeengekomen transactie vaak grotendeels gebaseerd op de tellerstand van het voertuig.

Ook het programmeren van computersoftware om deze manipulatie uit te kunnen voeren is in Duitsland strafbaar gesteld.

De door tellermanipulatie benadeelde consument kan de koopovereenkomst met de verkoper tot drie jaar na de koop aanvechten. Met betrekking tot tweedehandsvoertuigen is de bijzonderheid dat de aansprakelijkstelling van een verkoper slechts tot één jaar na aankoop kan worden aangevraagd, wat kan leiden tot het terugdraaien van de koopovereenkomst of aanpassing van de voorwaarden (prijs). In voorgaande hoofdstukken is de complexiteit weergegeven om een onjuiste tellerstand bij een voertuig vast te stellen, zeker wanneer het een uit Duitsland geïmporteerd voertuig betreft. Wanneer wel duidelijk is dat er geknoeid is met de tellerstand van een voertuig, zijn er een aantal mogelijkheden om de verantwoordelijke aan te pakken. Denk hierbij aan:

- Strafrechtelijke aanpak
- Civielrechtelijke aanpak
- Bestuurlijke aanpak

¹⁸ Zie artikel 178 Wegenverkeerswet 1994

¹⁹ Artikel 263 STgb Duitse Wetboek van Strafrecht

²⁰ Artikel 22b StVG Duitse wegenverkeerswet

1. STRAFRECHTELIJKE AANPAK

Ondanks dat tellermanipulatie strafbaar gesteld is, is er in Nederland weinig aandacht voor het onderwerp door politie en justitie. Hierdoor ontbreekt het aan brede kennis en ervaring op het onderwerp. Dit leidt ertoe dat aangiftes niet adequaat worden opgenomen en het delict vaak gezien wordt als civielrechtelijke aangelegenheid.²¹ Daarnaast is er geen sprake van een gecoördineerde aanpak van tellermanipulatie door politie en justitie, waardoor de zeldzame onderzoeken naar tellermanipulatie per regio worden ondergebracht bij verschillende expertises (Tactische Recherche, Financieel Economische Criminaliteit of Team Digitale Opsporing).

Wanneer er wel een aangifte opgenomen wordt met betrekking tot tellermanipulatie, is de kans om verschillende redenen gering dat er daadwerkelijk politiecapaciteit ten behoeve van een vervolgonderzoek wordt vrijgemaakt.

Uit een interne memo van de politie, dat in het kader van het onderzoek ter beschikking is gesteld, wordt over de mogelijkheden om strafrechtelijk onderzoek naar tellermanipulatie gesteld:

“Indien er al sprake is van een verdenking van overtreding van artikel 70m van de wegenverkeerswet 1994 zijn de mogelijkheden succesvol op te sporen beperkt”

POLITIEONDERZOEK

Doordat er geen coördinatie is op het onderwerp en er voor zover bekend slechts weinig onderzoeken naar tellermanipulatie worden opgestart, zijn er binnen de politie weinig specialisten op het gebied van tellermanipulatie. Politiefunctionarissen doen kennis op doordat zij betrokken zijn (geweest) bij een enkel onderzoek, maar de kans is zeer klein dat deze opgedane kennis nog weer wordt toegepast in toekomstige onderzoeken. Wat de kans op onderzoek vergroot is wanneer de tellermanipulatie onderdeel uitmaakt van een omvangrijker onderzoek waarbij sprake is van andere, zwaardere delicten²² van een bepaalde dader of dadergroep, waardoor onderzoek naar tellermanipulatie dan gezien moet worden in de context van het grotere onderzoek.

²¹ Hierdoor kan niet worden uitgesloten dat er sprake is van een hoog ‘Dark-number’ met betrekking tot de omvang van tellermanipulatie.

²² Voorbeelden hiervan zijn onderzoeken naar witwassen, valsheid in geschrifte, deelname aan een criminele organisatie enz.

COMPLICATIES IN POLITIEONDERZOEKEN NAAR TELLERMANIPULATIE

In politieonderzoek naar tellermanipulatie loopt de politie vaak tegen de volgende complicerende factoren aan:

- Administratie zoals inkoopfacturen, verkoopfacturen, APK-rapporten en onderhoudsboekjes van van tellermanipulatie verdachte bedrijven ontbreekt vaak of is een rommeltje. Deze informatie is vaak cruciaal om tellermanipulatie te bewijzen.
- Tellermanipulatie wordt, op basis van de mate van strafbaarstelling, gezien als een te licht delict om bepaalde onderzoeksmethoden in te mogen zetten. Dit verandert wanneer er onderzoek gedaan wordt naar tellermanipulatie in de context van onderzoek naar zwaardere delicten.
- De doorlooptijd van een onderzoek naar tellermanipulatie is vaak erg lang, zeker wanneer het gaat om uit Duitsland geïmporteerde voertuigen. Dit heeft bijvoorbeeld te maken met de buitenlandse reacties op internationale rechtshulpverzoeken.²³
- Het voertuigregistratiesysteem in Nederland biedt de mogelijkheid dat een persoon die in de praktijk eigenaar is (geweest) van een bepaald voertuig administratief niet aan het voertuig te linken is. In Nederland is het namelijk niet verplicht dat een voertuig tussen import en verkoop op de bedrijfsvoorraad wordt gezet.²⁴ Zo is het mogelijk dat een voertuig na import in Nederland diverse keren verhandeld is, zonder dat de eigenaren administratief ergens geregistreerd zijn geweest. Hierdoor is het mogelijk dat de tellerstand is gemanipuleerd, maar de feitelijke pleger van tellermanipulatie nooit als (voormalige) eigenaar aan het voertuig te linken is.

2. CIVIELRECHTELIJKE AANPAK

Een andere mogelijkheid om plegers van tellermanipulatie aan te pakken is door middel van een civielrechtelijke procedure. Hierbij zijn in het verleden meerdere resultaten geboekt, waardoor dit een effectieve aanpak kan zijn. In dergelijke procedures is de kans redelijk dat een benadeelde uiteindelijk schadeloos gesteld wordt. Tegelijkertijd hebben dergelijke procedures een lange doorlooptijd en vragen daarom veel energie, inspanningen en geduld van de benadeelde.

3. BESTUURLIJKE AANPAK

In de interne notitie van politie/OM wordt tevens bestuurlijke aanpak als middel genoemd. Hierover staat vermeld dat per casus afgewogen dient te worden of er gebruik gemaakt wordt van een strafrechtelijke of bestuurlijke aanpak. In de notitie wordt als voorbeeld voor bestuurlijke aanpak genoemd het intensief controleren van de genoemde bedrijven en/of geconfronteerd worden met het statistisch onderscheid, waarop bedrijven aangesproken kunnen worden.

²³ In geval van een internationaal rechtshulpverzoek dient rekening te worden gehouden met een eerste reactie op het verzoek tussen negen maanden en een jaar.

²⁴ Wanneer een voertuig op de bedrijfsvoorraad wordt gezet, is registratie en melding noodzakelijk en wordt de eigenaar van het voertuig bekend.



TELLER MANIPULATIE

Sinds 1 januari 2014 is tellerfraude in Nederland wettelijk strafbaar gesteld. Het registreren van tellerstanden is dan ook sindsdien verplicht. Duitsland kent pas sinds 20 mei 2018 een verplichting tot centrale tellerregistratie. Er is echter (nog) geen uitwisseling van tellerstanden tussen Nederland en Duitsland bij import. Dit maakt het mogelijk om tellerstanden te manipuleren wanneer auto's worden geïmporteerd vanuit Duitsland.

Dit onderzoek toonde aan dat het aandeel uit Duitsland geïmporteerde voertuigen met een teruggedraaide teller werd geraamd op ten minste 21,6%, dit percentage is een onderschatting. Gesteld kan worden dat de kans dat een Nederlandse consument te maken krijgt met tellermanipulatie achtmaal zo groot is als de auto een Duitse afkomst heeft. Tevens werd vastgesteld dat tellermanipulatie gecompliceerd te constateren is en juridische aanpak een knelpunt is.