



ADAC Position zu Tacho-Betrug

Einleitung

Tacho-Betrug stellt europaweit ein massives Problem für Verbraucher dar. Bei fast allen Fahrzeugen kann der Kilometerstand ohne großen Aufwand manipuliert werden – nicht nur im Tacho, sondern auch in weiteren Steuergeräten. Die Manipulationsgeräte sind frei erhältlich, Billigkopien kosten unter 200 Euro.

Für fast alle neuen Fahrzeugmodelle werden kurz nach Erscheinen weiterhin Updates angeboten. Und das, obwohl der Kilometerstand laut EU-Emissionsgesetzgebung 2017/1151¹ „systematisch“ im Auto geschützt werden muss.

Diese Verordnung ist ein erster Meilenstein im Kampf gegen Tacho-Betrüger. Einerseits wird dadurch eine technische Lösung gesetzlich verankert – dadurch erübrigt sich eine verpflichtende Einführung von Kilometerstands-Datenbanken. Andererseits fehlen aber noch genaue Ausführungsbestimmungen, wie dieser „systematische Schutz“ aussehen muss – und welche neutrale Stelle dies kontrolliert.

Nach Ermittlungsergebnissen der Polizei fallen pro Jahr allein in Deutschland rund zwei Millionen Gebrauchtwagenkäufer Tachobetrügern zum Opfer. Der Gesamtschaden liegt etwa bei sechs Milliarden Euro.

- Tacho-Betrug dauert oft nicht länger als 30 Sekunden.
- Die Mehrzahl der Fahrzeuge lässt sich durch Anstecken an die OBD-Diagnosebuchse manipulieren.
- Ein Ausbau des Tachos oder anderer Steuergeräte ist meist nicht erforderlich.
- Die Geräte sind auch für Laien leicht zu bedienen.
- Der Nachweis einer Manipulation ist technisch in der Regel nicht möglich; allenfalls über nicht zueinander passende Kilometerstände
- im Service-Heft
- auf Reparatur-Rechnungen und „TÜV“-Prüfberichten des Vorbesitzers
- in der Reparatur-Historie der Hersteller-Werkstätten (kaum zugänglich)
- auf dem Ölwechsel-Anhänger
- auf dem Service-Termin-Aufkleber
- auf vergessenen Tank-Belegen im Innenraum oder Fahrtenbuch

Rechtlicher Sachstand

In Deutschland: Trotz des 2005 eingeführten Straftatbestandes aus § 22 b des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) bieten die sogenannten Tachojustierer ihre Dienste weiterhin (vor allem im Internet) an. Rechtliche Rückendeckung bekamen die Anbieter zusätzlich durch die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 09.05.2006²: Das Gericht stellte fest, dass grundsätzlich das Einwirken auf den Wegstreckenzähler zu Zwecken der Reparatur, Justierung, Konvertierung und Datenrestauration nicht unter das Verbot des § 22b StVG fällt.

Die Tätigkeit von Anbieter, die die Geräte zu diesen Zwecken nutzen, erfüllen daher nicht den Tatbestand des § 22 b StVG. Dies betrifft Dienstleister, die tatsächlich Fehler im Kombi-Instrument reparieren, z.B. aufgrund von Pixelfehlern, bei defekten Stellmotoren oder ähnlichem. Justierungen zu solchen legalen Zwecken werden praktisch nur selten benötigt.

¹ Verordnung (EU) 2017/1151 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission

² BvR 1589/05

In der Praxis werden die Geräte jedoch überwiegend zur Tachoverfälschung eingesetzt, weil sie genau für diesen Zweck optimiert sind. Diese Nutzung ist jedoch strafbar nach §22b StVG.

In der Europäischen Union: Im Rahmen der Emissionsgesetzgebung wurden begrüßenswerte Regelungen zum Schutz gegen Tachomanipulation aufgenommen. Diese verpflichten Automobilhersteller dazu, den Kilometerstand im Auto systematisch zu schützen. Gleichzeitig werden die Typgenehmigungsbehörden verpflichtet, Verfahren zu genehmigen, die einen ausreichenden Schutz gegen unbefugte Benutzung bieten³. Leider wurden diese Ausführungsbestimmungen bis heute nicht erlassen.

Im Rahmen eines Antrags auf EG-Typgenehmigung eines neuen Fahrzeugs müssen Automobilhersteller auch eine Beschreibung der getroffenen Maßnahmen zur Verhinderung eines unbefugten Eingriffs oder einer Veränderung am Kilometerzähler vorlegen⁴. Diese Regelungen gelten für neue Fahrzeugmodelle seit 1. September 2017 und seit 1. September 2018 für alle neuen erstzugelassenen Fahrzeuge.

Mit der skizzierten technischen Verankerung des Manipulationsschutzes ist eine Datenbanklösung zur Speicherung von Kilometerständen bei Hauptuntersuchung, Werkstatt-Besuch u.ä. verzichtbar geworden. Diese würde lediglich Mehrkosten für die Verbraucher verursachen, ohne für zusätzliche Sicherheit zu sorgen. Die Datenbanken weisen im Vergleich zur technischen Absicherung des Tachos entscheidende Nachteile auf, da u.a. die Kilometerstände vor dem Eintrag nicht auf Richtigkeit geprüft werden können. Außerdem beginnen viele Datenbank-Eintragungen erst mit der ersten Hauptuntersuchung (Fahrzeualter: drei Jahre), zu diesem Zeitpunkt können Fahrzeuge bereits manipuliert worden sein.

ADAC Position zum Speichern von Kilometerständen aus vernetzten Fahrzeugen in einer Datenbank

Immer mehr Fahrzeuge verfügen über eine SIM-Karte, über die das Auto ständig Daten mit dem Hersteller austauscht. Das hat zu Überlegungen innerhalb der EU-Kommission geführt, auf diesem Wege auch regelmäßig den Kilometerstand an eine behördliche Stelle zu übersenden.

Der ADAC hält diese Lösung dann für akzeptabel, wenn dem Verbraucher keine zusätzlichen Kosten entstehen. Darüber hinaus sollte sichergestellt sein, dass folgende Anforderungen erfüllt sind:

- Die Übermittlung darf vom Fahrzeughalter nicht abgelehnt werden können wie beispielsweise bei den Kraftstoffverbrauchsdaten⁵
- Der Schutz personenbezogener Daten muss vollumfänglich gewährleistet bleiben
- Der Kilometerstand muss bereits an der Quelle systematisch geschützt sein, damit keine falschen Werte übertragen werden
- Dem Verbraucher dürfen durch die Datenübertragung keine Mehrkosten entstehen
- Eine rechtliche Regelung legt (EU-weit) fest, wer und unter welchen Voraussetzungen einen Anspruch auf Mitteilung des Kilometerstandes eines Fahrzeugs geltend machen kann

ADAC Forderungen

Um Tachomanipulation endgültig zu verhindern, sind sowohl rechtliche als auch technische Maßnahmen erforderlich:

a) Überprüfung der eingesetzten technischen Lösung

Nach Schaffung der Rechtsgrundlage durch die Verordnung (EU) 2017/1151 sind die Automobilhersteller nun verpflichtet, Tacho-Betrug technisch so zu erschweren, dass er in der Praxis im Verhältnis zum höheren Gebrauchtwagen-Erlös nicht mehr rentabel ist. Von technischer Seite muss verhindert werden, dass der Kilometerstand selbst von Laien, die über ein geeignetes, frei erhältliches Gerät verfügen, verändert

³ Anhang I Punkt 2.3.3. Verordnung (EU) 2017/1151

⁴ Art. 5 Abs. 3 f Verordnung (EU) 2017/1151

⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 über die Überwachung und Meldung von Daten zu den CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1014/2010, (EU) Nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 der Kommission

werden kann. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die Hersteller aktuelle Sicherungs-Technologien einsetzen. Um eine wirkungsvolle technische Lösung umzusetzen, dürften nur noch Wegstreckenzähler zugelassen werden, bei denen der Kilometerstand zuverlässig gegen Manipulation geschützt ist.

Aus Sicht des ADAC muss im nächsten Schritt genau festgelegt werden, wie die Überprüfung dieser Maßnahmen im Rahmen der Typgenehmigung zu erfolgen hat. Eine neutrale Überprüfung der Wirksamkeit solcher Technologien ist jederzeit durch international anerkannte, zertifizierte und praktizierte Prozesse z. B. gemäß Common Criteria (ISO/IEC 15408) und durch weltweit vertretene neutrale Organisationen (in Deutschland z. B. das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik – BSI) möglich. Im Rahmen von Common Criteria würden die zu erreichenden Sicherheitsstufen sowie die Details der durchzuführenden Überprüfung festgelegt. Dadurch hätten die Typgenehmigungsbehörden die Möglichkeit, unabhängig zu prüfen, ob und wie die gesetzlichen Vorgaben von den Automobilherstellern eingehalten werden. Eine Eigenzertifizierung durch die Automobilindustrie ist an dieser Stelle abzulehnen.

Darüber hinaus müsste eine gesetzliche Prüfklausel in der Verordnung (EU) 2017/1151 aufgenommen werden. Sollte sich herausstellen, dass die verankerten Anforderungen nicht ausreichend sind, hätte die EU-Kommission die Möglichkeit, im Rahmen ihrer Prüfung weitergehende Regelungen festzulegen.

b) Ausweitung der Regelungen auf die UN-ECE-Ebene

Da in Europa auch Fahrzeuge verkauft werden, die außerhalb der Europäischen Union typgenehmigt wurden, bedarf es einer internationalen Regelung, die sicherstellt, dass Automobilhersteller weltweit wirkungsvolle technische Lösungen gegen Tachomanipulation einsetzen. Eine Übernahme der bestehenden Regelungen aus der Emissionsgesetzgebung in der UN-ECE Regelung 39⁶ wäre daher sinnvoll.

c) Rechtliche Anpassungen der Gesetzgebung

Der ADAC fordert eine inhaltliche Erweiterung des § 22 b StVG: Nicht nur die Manipulation darf unter Strafe gestellt sein, sondern – um Umgehungsversuche zu verhindern – muss jegliche Justierung umfasst sein. § 22 b StVG sollte daher wie folgt gefasst werden:

„[...] wer

Nr. 1 die Messung eines Wegstreckenzählers, mit dem ein Kraftfahrzeug ausgerüstet ist, dadurch ändert, dass er durch die Einwirkung auf das Gerät oder den Messvorgang das Ergebnis der Messung beeinflusst“.

Somit wäre jegliche Änderung des Ergebnisses des Kilometerstandes umfasst. Da Nr. 3 der Vorschrift die Herstellung derartiger Computerprogramme betrifft, wäre über eine Änderung des § 22 b Nr. 1 StVG jeglicher Vertrieb der Tachomanipulationsgeräte verboten.

Dadurch könnte auch untersagt werden, nach dem Austausch eines defekten Tachos das Ersatzteil auf die tatsächliche Laufleistung des Fahrzeuges hoch zu programmieren, wie dies derzeit üblich ist. Vielmehr soll ein neuer Tacho (und auch alle anderen Steuergeräte, die den Kilometerstand speichern) bei null zu zählen beginnen. Durch den Wegfall der Programmierbarkeit nach Austausch wird eine große Sicherheitslücke geschlossen. Um die tatsächliche, höhere (!) Laufleistung des Fahrzeuges zu dokumentieren, könnte ein Eintrag „Tacho/Steuergerät xy wurde bei xxxxxx km getauscht“ an anderer Stelle (z. B. Zulassungsbescheinigung Teil II) erfolgen. Der hierfür nötige Prozess könnte ähnlich dem bei Eintragung eines Partikelfilters ablaufen (Werkstatt-Bescheinigung, Eintrag Zulassungsstelle).

Neben einer klaren Strafvorschrift, die Umgehungsversuche verhindert, ist auch eine Verschärfung der Strafverfolgung unverzichtbar.

Auch wenn eine rechtliche Anpassung der Gesetzgebung in Deutschland erfolgt, wird das Problem nicht beseitigt, dass die Tat in das Ausland verlagert werden kann. Die Anwendbarkeit deutschen Strafrechts ist in diesen Fällen problematisch, wenn nur der Tatbestand des §22b StVG, der keinen Geschädigten kennt, in Betracht kommt. Der Tatort liegt in diesen Fällen im Ausland, so dass §3 StGB nicht greift. Ein Rückgriff auf §7 Absatz 2 StGB kommt nur dann in Betracht, wenn die Tat auch am Tatort unter Strafe gestellt ist. In vielen Nachbarländern gibt es wohl keine dem §22b StVG entsprechenden Regelungen.

Eine Angleichung des Strafrechts durch die Einführung entsprechender Straftatbestände in den Nachbarstaaten muss an dieser Stelle erfolgen, um solche Praktiken einzudämmen.

⁶ Regelung Nr. 39 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Geschwindigkeitsmesseinrichtung einschließlich ihres Einbaus.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de