

รายงานสถานการณ์/โอกาสในการส่งเสริมการค้าเงินธุรกิจ在不同ประเทศ - ข้อมูลการตรวจสภาพรถยนต์ใช้แล้วในเยอรมนี

ศศต.เบอร์ลิน

ข้อมูลการตรวจสภาพรถยนต์ใช้แล้วในเยอรมนี

ประเทศเยอรมนีอยู่ภายใต้กลุ่มประเทศสหภาพยุโรป โดยในปัจจุบัน ประเทศเยอรมนีได้ยึดหลักการใช้กฎระเบียบและระเบียบที่เกี่ยวข้องๆ ของสหภาพยุโรป (EU) รวมไปถึงการตรวจสภาพรถยนต์ใหม่หรือการตรวจสอบสภาพรถยนต์ใช้แล้ว กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการตรวจรับรองมาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะ (ไอเสีย) รวมถึงการรับรองมาตรฐานสากลรถยนต์ใช้แล้วในเยอรมนี โดยสามารถสรุปข้อมูลเบื้องต้น ดังนี้

1. ภาพรวมมาตรฐานการปล่อยก๊าซของสหภาพยุโรป และประเทศเยอรมนี

มาตรฐานการปล่อยก๊าซของประเทศเยอรมนี บังคับใช้จากมาตรฐานการปล่อยก๊าซของสหภาพยุโรป (EU) โดยในภาษาเยอรมนีเรียกว่า Euro-Norm มาตรฐานนี้สร้างขึ้นมาเพื่อที่จะจำกัดปริมาณการปล่อยก๊าซพิษต่ออากาศที่เกิดขึ้นจากยานยนต์ในชนิดต่างๆ โดยในสหภาพยุโรป (EU) จะจำกัดปริมาณการปล่อยก๊าซพิษของ คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) ไฮโดรคาร์บอน (CnHm) มวลของอนุภาคฝุ่นละออง (PM) และปริมาณของอนุภาคฝุ่นละออง (PN) ซึ่งการจำกัดในปริมาณการปล่อยก๊าซพิษนั้นขึ้นอยู่กับรูปแบบของเครื่องยนต์ (เบนซิน หรือดีเซล) และขึ้นอยู่กับ รูปแบบยานยนต์ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถบรรทุก รถมอเตอร์ไซด์) ซึ่งข้อจำกัดนี้มีความเข้มข้นขึ้นเรื่อยๆ

โดยค่าการปล่อยก๊าซพิษนั้น จะถูกตรวจวัดตามประเภทของยานยนต์ตามวงจรการใช้งานรถยนต์ ซึ่งสำหรับรถยนต์ใช้งานขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก และรถเมล์ นอกจากจากตรวจสอบระดับ Euro-6 แล้ว ยังต้องผ่านการตรวจสอบการใช้งานจริงในท้องถนนด้วย (RDE - Real Driving Emissions) แต่สำหรับรถส่วนบุคคลนั้นก็ตรวจสอบดังกล่าวเมื่อมีการตรวจสอบระดับ Euro 6d-TEMP โดยผู้ผลิตรถยนต์ต้องรับประกันค่าการปล่อยก๊าซพิษในช่วงเวลาหนึ่ง และในการใช้งานเป็นกิโลเมตรของรถยนต์นั้น เป็นอีกเวลา



หนึ่ง อีกทั้งในรถยนต์บางรุ่นที่มีการสร้างขึ้นในบางปีนั้น ต้องมีการตรวจสอบแบบ On-Board-Diagnose (OBD) เข้าไปด้วย เพื่อที่จะตรวจสอบการปล่อยก๊าซพิษตลอดเวลาการใช้งาน โดยมาตรฐานการปล่อยก๊าซของ EU นั้นไม่ได้จำกัดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ที่ชัดเจนออกมา ในส่วนนี้ใช้กฎระเบียบการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยเฉลี่ยของยานยนต์ที่ผลิตขึ้นมาต่อปี

2 การจำกัดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของรถยนต์ทั้งรถใช้งานขนาดใหญ่ และรถยนต์ส่วนบุคคล

รถยนต์ใช้งานขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก หรือรถเมล์ ก็จะถูกควบคุมโดยข้อบังคับ และหลักเกณฑ์ของ EU เช่นกัน โดยแผนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของรถยนต์ใช้งานขนาดใหญ่ นั้น ก็มีความคล้ายคลึงกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล โดยการตรวจสอบรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถยนต์ใช้งานชนิดเบา นั้น จะตรวจสอบแบบบนลูกลิ้ง แต่สำหรับรถยนต์ใช้งานขนาดใหญ่อย่าง รถบรรทุก หรือรถเมล์ นั้น ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของเครื่องยนต์นั้นขึ้นอยู่กับการใช้งานเครื่องยนต์ จึงต้องมีการตรวจสอบการใช้งานเครื่องยนต์แบบ g/kWh



	Euro V	Euro VI	Change	Aftertreatment system
HC g/kWh	0.46	0.13	-72%	Diesel oxidase catalyst
NOx g/kWh	2.0	0.40	-80%	Exhaust gas recirculation Selective catalytic reduction
PM g/kWh	0.02	0.01	-50%	Diesel particulate filter
PN /kWh	N/A	8.0x10 ¹¹		Diesel particulate filter

© 2017 Infoware International Limited. All rights reserved

โดยหลักเกณฑ์ 91/542/EWG ได้กำหนดเป็นขั้นบันไดของ Euro I (ตั้งแต่ปี 1992/93) und Euro II (ตั้งแต่ปี 1995/96) และหลักเกณฑ์ 99/96/EG กำหนดเป็นขั้นบันไดของ Euro III (ตั้งแต่ปี 2000/2001), Euro IV (ตั้งแต่ปี 2005/2006) และ Euro V (ตั้งแต่ปี 2008/2009) ซึ่งการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของรถยนต์ใช้งานขนาดใหญ่ อย่าง รถบรรทุก หรือรถเมล์ นั้น คล้ายคลึงกับเครื่องยนต์ดีเซลรถยนต์ส่วนบุคคล เช่น Euro

V ค่าจำกัดการปล่อยไนโตรเจนออกไซด์ลดลงจาก 3.5 เป็น 2.0 g/kWh และตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2013 เป็นต้นมา ก็ต้องมีการตรวจสอบรถยนต์ที่ต้องรักษามาตรฐาน Euro V ให้ได้อีกด้วยอีกด้วย โดยได้แจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้ใน EG (Nr.) 595/2009 ของราชกิจจานุเบกษา EU ตามข้อกำหนดใน Euro VI นั้นจะต้องมีการลดค่าการปล่อยไนโตรเจนออกไซด์ลงร้อยละ 67 - 80 เมื่อเทียบกับ Euro V และได้มีการระบุปริมาณการปล่อยอนุภาคฝุ่นละออง (PN) เข้าไปใน Euro VI สำหรับรถยนต์ใช้งานขนาดใหญ่ด้วย

3 ใบอนุญาตยานยนต์ทั่วไป สำหรับการนำไปใช้งาน

โดยยานยนต์ทุกชนิดที่ผู้ผลิตต้องการจะผลิตขึ้นมานั้น ต้องขอใบอนุญาตทั่วไปสำหรับการนำไปใช้งาน(ABE-AllgemeinesBetriebserlaubnis) จากสำนักงานยานยนต์ (KBA - Kraftfahrt-Bundesamt) ก่อนจึงจะสามารถผลิตยานยนต์หรือชิ้นส่วนนั้นๆได้ โดย KBA จะปฏิบัติตาม §2 ข้อบังคับสำหรับการอนุญาตให้นายานยนต์ไปใช้งานตามหลักเกณฑ์ (EG) ของสหภาพยุโรป (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) อีกทั้งใน EU เอง กฎระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้ผลิตยานยนต์หรือชิ้นส่วนจะถูกหลักเกณฑ์ 2007/46/EG มาบังคับใช้ และตามมาด้วยข้อบังคับ (EU) 2018/858 ภายในวันที่ 31 สิงหาคม 2020



Kraftfahrt-Bundesamt
10481 Berlin

ALLGEMEINE BETRIEBERLAUBNIS (ABE)

nach § 21 der Verordnung mit § 20 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung vom 28.08.2018 (BGBl. I S. 1783)

Nummer der ABE: H218
Datei: Betriebsleiter für Personenkraftwagen
F. 1/16 StVZO
Typ: H218
Hersteller der ABE und Hersteller: H21 Kraftfahrzeugtechnik AG
D-71731 Sindelfingen

Für die übermittelten Daten ist der Hersteller oder genehmigte Hersteller für die
Genauigkeit und Folgebildung zuständig.

Die genehmigte Eintragung enthält das Typenschild

KBA H218

Dieses vom Hersteller angegebene Datum ist auf jedem Stück des in diesem Fertigungs-
lauf vorhandenen Anzeigers dauerhaft und getrennt vom anderen gut lesbar anzubringen.
Sicherstellen, dass die Voraussetzungen mit diesem anzeigenden Typenschildem festzulegen & prüfen,
wobei nicht angegeben werden.

4 กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการตรวจรับรองสภาพยานยนต์

ได้ถูกระบุไว้ในข้อบังคับด้านการจราจรการอนุญาตให้ใช้งานยานยนต์ (StVZO - Straßenverkehrs-Zulassungs- Ordnung) ข้อ §21 StVZO เรื่องการอนุญาตให้ใช้งานยานยนต์เป็นรายคันรถ (§21 StVZO - Betriebserlaubnis für Individualfahrzeuge) โดย StVZO นั้น เป็นข้อบังคับระดับประเทศ ที่มีหน้าที่ด้านการอนุญาตรถยนต์ใช้แล้ว และตรวจรับรองสภาพยานยนต์นั้น โดยใน StVZO นั้นได้มีการระบุอย่างชัดเจนถึงขั้นตอนต่างๆ อย่าง การสร้างยานยนต์ และการนำยานยนต์นั้นๆไปใช้งาน

ในทางตรงกันข้ามเยอรมนีจะใช้กฎหมาย 2007/46/EG สำหรับยานยนต์คันใหม่ ซึ่งสามารถอ่านข้อมูลได้ในกฎหมายข้อ 24 ของกฎหมายฉบับดังกล่าว โดยในปัจจุบันนี้ข้อบังคับต่างๆใน StVZO นั้นไม่ว่าจะเป็นการสร้าง หรือการนำไปใช้งานนั้น ได้มีการปรับให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ EG ทั้งสิ้น ในส่วนยานยนต์นำเข้า นั้น ก็จะมีกฎระเบียบต่างหาก เช่น ไม่มีการตรวจสอบวัสดุ (Nondestructive testing) แต่จะใช้การตรวจสอบผ่านการคำนวณเท่านั้น อีกทั้งยังมีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับกฎระเบียบสำหรับกรณีต่างๆ อีกจำนวนมาก

ในกรณีการนำเข้ารถยนต์สามารถสรุปได้ว่า ยานยนต์ที่ต้องการนำเข้า นั้น จะต้องมีความสอดคล้อง และรองรับกับมาตรฐานที่ต้องการ ณ เวลาที่นำเข้า โดยไม่มีข้อยกเว้น ซึ่งหมายความว่า หาก

ยานยนต์หนึ่งคันที่ผ่านการรับรองในประเทศ X ในปี 1970 และต้องการนำเข้ามายังเยอรมนี ยานยนต์คันดังกล่าวต้องตอบสนองกฎระเบียบต่างๆ ที่มีการระบุไว้ใน StVZO ปี 1970 ของเยอรมนีทุกประการ โดยผู้ที่มีอำนาจในการออกใบอนุญาตนั้น ได้แก่ สำนักงานอนุญาตให้ใช้งานยานพาหนะ (Zulassungsstelle)

5 หน่วยงานผู้มีอำนาจในการตรวจสอบ

หน่วยงานผู้มีอำนาจในการตรวจสอบ ได้แก่ ศูนย์ตรวจด้านเทคนิคที่มีผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคที่ได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการจากภาครัฐ เช่น TÜV หรือ DEKRA เป็นต้น โดยการที่จะได้มายังใบอนุญาตในการตรวจสอบนั้น ข้อมูลต่างๆ ได้ระบุไว้ใน §21 StVZO โดยศูนย์จะต้องเป็นเอกชนที่ต้องผ่านการตรวจสอบ และได้รับการรับรองโดยรัฐต่างๆ (ข้อมูลเพิ่มเติมใน §21 StVZO) โดยผู้อำนวยการศูนย์ มีหน้าที่ในการตรวจสอบและ



รักษามาตรฐานทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ และกับเจ้าพนักงานที่มีอำนาจภายใต้การบังคับบัญชา โดยผอ.ของศูนย์จะมีหน้าที่ที่จะต้องรายงานด้านมาตรฐาน และขั้นตอนในการรักษามาตรฐานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นรายปี โคนรายงานจะต้องมีความโปร่งใส แสดงให้เห็นถึงขั้นตอนการตรวจสอบมาตรฐานที่ขั้นตอนในการรักษามาตรฐานที่มีมาอย่างชัดเจน และหากมีปัญหาต้องรายงานขั้นตอนการแก้ปัญหาให้ทราบแบบเฉพาะกิจเพิ่มเติมว่า จะสามารถจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างไร อีกทั้ง ผอ.ศูนย์ ยังคงมีหน้าที่ต้องแจ้งการตรวจสอบด้านเทคนิค ที่อาจจะสร้างปัญหาแก่การคมนาคม สุขภาพ และสิ่งแวดล้อม ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างรวดเร็วที่สุด

อย่างไรก็ตาม เจ้าพนักงานของ KBA ก็ยังคงมีอำนาจด้านเทคนิคตาม §21 StVZO ก็สามารถตรวจสอบยานยนต์ ได้เช่นกัน ซึ่งเจ้าพนักงานดังกล่าวจะต้องผ่านขั้นตอนการตรวจสอบที่ระบุไว้ใน §21 StVZO เช่นกัน โดยผู้ที่มีหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของ KBA ก็คือ KBA เอง

6 เอกสาร และการตรวจสอบสภาพในประเทศเยอรมนี

ในประเทศเยอรมนีนั้น สามารถนำยานยนต์ไปให้ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิค เป็นผู้ตรวจสอบ รวมถึงการประเมินราคาได้อย่างเป็นกลาง โดยเอกสารการตรวจสอบสภาพปรากฏดังแนบ เป็นเอกสารที่แสดงให้เห็นอย่างละเอียดว่า ยานยนต์คันนั้น อยู่ในสภาพใด และมีมูลค่าขนาดไหน แต่ในส่วนการให้ได้มายังใบอนุญาตตาม §21 StVZO นั้น ต้องดูรายละเอียดในข้อกำหนด และรายชื่อหน่วยงานที่สามารถให้ใบรับรองนี้ได้ตามแต่ละรัฐ

7 การส่งออกยานยนต์ออกจากเยอรมนี

จะต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงานอนุญาตให้ใช้งานยานพาหนะ (Zulassungsstelle) ดังในข้อ 4 โดย Zulassungsstelle และต้องมีเอกสาร และหลักฐานประกอบดังต่อไปนี้



- ทะเบียนรถยนต์ฉบับสมบูรณ์
- ใบรับรองว่าได้มีการตัดซื้อยานพาหนะออกจากระบบทะเบียน
- ใบรับรองการประกันภัยยานพาหนะ
- รายงานจากศูนย์ตรวจด้านเทคนิค ที่มีผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคที่ได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการจากภาครัฐ เช่น TÜV หรือ DEKRA
- ป้ายทะเบียนยานพาหนะ
- บัตรประจำตัวประชาชนเจ้าของยานพาหนะ
- หนังสือมอบอำนาจในกรณีที่เจ้าของยานยนต์ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้
- ยานยนต์ หรือใบรับรอง VIN จาก TÜV หรือ DEKRA ที่มีอายุไม่เกิน 3 วัน
- หากเป็นยานพาหนะของสมาคม ต้องมีการคัดลอกข้อมูลจากทะเบียนสมาคม
- หากเป็นยานพาหนะของบริษัท ต้องมีการคัดลอกหมายเลขทะเบียนการค้า

8 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย มีความต้องการที่จะตรวจสอบข้อมูล และรายละเอียดที่ถูกต้องของยานยนต์ทุกประเภทได้อย่างสมบูรณ์ และเต็มประสิทธิภาพ การประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ร่วมกับหน่วยงานของเยอรมนี จะสามารถอำนวยความสะดวก และทราบถึงมาตรฐาน รวมไปถึงแนวทางเชิงลึกที่ทาง EU และเยอรมนีใช้ในการตรวจสอบอยู่ในปัจจุบัน และแผนงานในอนาคตด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ หน่วยงานของเยอรมนี ที่เกี่ยวข้องเช่น

- KBA –Kraftfahrt Bundesamt
Förderstraße 16
Telefon: +49 461 316-0
Telefax: +49 461 316-1650/1495
E-Mail: kba@kba.de

- TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG
IFM - Institut für Fahrzeugtechnik und Mobilität
Adlerstraße 7
45307 Essen
Tel.: +49 (0)201 / 825-4170
Fax: +49 (0)201 / 825-694568
E-Mail: info@tuev-nord.de

- DEKRA
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart
Tel.: +49.711.7861-0
Fax: +49.711.7861-2240
E-Mail: automobil@dekra.com

Office of Commercial Affairs - Royal Thai Embassy
Petzowerstr. 1, 14109 Berlin, Germany
email - thaicom.berlin@t-online.de