

ทะเบียนพันธะสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินความสอดคล้อง (อากาศ)

เลขที่เอกสาร : ED-OFF-07 เอกสารฉบับที่ : 18 วันที่ออกเอกสาร : 26/10/2560 วันที่มีผลบังคับใช้ : 26/11/2560

ผู้อนุมัติ
ตัวแทนสิ่งแวดล้อม
วันที่ 25/11/60

ผู้รวบรวม
เจ้าหน้าที่ จป.วิชาชีพ
วันที่ 25/11/60

1/11

ลำดับ	ประเภท	พันธสัญญา/หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เรื่อง/สาระสำคัญของพันธสัญญาที่ต้องปฏิบัติ	ความสอดคล้อง	ผลการดำเนินงาน	วันที่ประเมิน
1	อากาศ	1.1 พรบ.ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 อนุญาโตประกอบกิจการโรงงาน (กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม)	คำจำกัดความ อากาศเสีย หมายความว่า ของเสียที่อยู่ในสภาพเป็นไอเสีย กลิ่นควันก๊าซ,เขม่า,ฝุ่นละออง, แก๊สพิษหรือมลสารอื่นที่มีสภาพละเอียดบางเบาจนสามารถรวมตัวอยู่ในบรรยากาศได้ มาตรา 32(4) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มาตรา 68 เจ้าของหรือผู้ประกอบการมลพิษต้องควบคุมการปล่อยอากาศเสียให้อยู่ในมาตรฐานควบคุมมลพิษและจัดให้มีการติดตั้งระบบกำจัดอากาศเสีย	✓	- ผลการตรวจวัดด้านสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2560 (HO,TNU-HO,RP) 25 พฤษภาคม 2560 (BY,BT,SN) 26 พฤษภาคม 2560(PK,TNU-CW,CW,TK)	27/10/2560
		1.2 ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่10 (พ.ศ.2538) (กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม)	เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามข้อ 1 วิธีการตรวจวัด 1.1 ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ตรวจด้วยวิธีดีสเปอร์ซีฟ อินฟราเรดดีเทคชั่น 1.2 ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ตรวจด้วยวิธีเคมีลูมิเนสเซนซ์ ที่ความยาวคลื่น 600 นาโนเมตร ก๊าซโอโซน ตรวจด้วยวิธีเคมีลูมิเนสเซนซ์ มีความยาวคลื่น 350-550 นาโนเมตร 1.3 ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ตรวจด้วยวิธีพาราโรซานสีมีความยาวคลื่น 548 นาโนเมตร 1.4 ตะกั่ว ตรวจด้วยวิธีอะตอมมิก แอปซอพชั่น สเปกโตรมิเตอร์ ที่ความยาวคลื่น 283.3 หรือ 217 นาโนเมตร 1.5 ฝุ่นละออง ตรวจด้วยวิธีการกรองผ่านแผ่นกรอง (Gravimetric) ข้อ 2 ค่าก๊าซในบรรยากาศทั่วไป ดังนี้ ตามข้อ 2 ค่าก๊าซในบรรยากาศโดยทั่วไปในช่วงเวลาหนึ่งเวลาใดให้เป็นไปดังต่อไปนี้ 1. ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง จะต้องไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน (PPM) หรือไม่เกิน 34.2 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และในเวลา 8 ชั่วโมงจะต้องไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วนหรือไม่เกิน10.26 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 2. ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง จะต้องไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้าน	✓	- ผลการตรวจวัดด้านสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2560 (HO,TNU-HO,RP) 25 พฤษภาคม 2560 (BY,BT,SN) 26 พฤษภาคม 2560(PK,TNU-CW,CW,TK)	27/10/2560

ทะเบียนพันธสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินความสอดคล้อง (อากาศ)

เลขที่เอกสาร : ED-OFF-07 เอกสารฉบับที่ : 18 วันที่ออกเอกสาร : 26/10/2560 วันที่มีผลบังคับใช้ : 06/11/2560

ลำดับ	ประเภท	พันธสัญญา/หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เรื่อง/สาระสำคัญของพันธสัญญาที่ต้องปฏิบัติ	ความสอดคล้อง	ผลการดำเนินงาน	วันที่ประเมิน
			ส่วน หรือไม่เกิน 0.32 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 3. ค่าเฉลี่ยของก๊าซโอโซนในเวลา 1 ชั่วโมง จะต้องไม่เกิน 0.10 ส่วนในล้านส่วน หรือไม่เกิน 0.20 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 4. ค่าเฉลี่ยของก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในเวลา 24 ชั่วโมง จะต้องไม่เกิน 0.12 ส่วนในล้านส่วน หรือไม่เกิน 0.30 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และค่ามัธยฐานเรขาคณิต (Geometric Mean) ในเวลา 1 ปีจะต้องไม่เกิน 0.04 ส่วนในล้านส่วน หรือไม่เกิน 0.10 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามข้อ 3 การคำนวณค่าความเข้มข้นของก๊าซแต่ละชนิดในบรรยากาศ โดยทั่วไปให้คำนวณเทียบที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส ข้อ 4. ค่าสารในบรรยากาศโดยทั่วไป ในช่วงเวลาหนึ่งเวลาใดให้เป็นไป ดังต่อไปนี้ 1. ค่าเฉลี่ยของตะกั่วในเวลา 1 เดือน จะต้องไม่เกิน 1.5 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 2. ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง จะต้องไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และค่ามัธยฐานเรขาคณิตของสารดังกล่าวในเวลา 1 ปี จะต้องไม่เกิน 0.15 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร 3. ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองรวมหรือฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 100 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง จะต้องไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และค่ามัธยฐานเรขาคณิตของสารดังกล่าวในเวลา 1 ปี จะต้องไม่เกิน 0.10 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร			27/10/2560
		1.3 ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับ ภาวะแวดล้อม (สารเคมี) (กระทรวงมหาดไทย)	เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับสภาวะแวดล้อม (สารเคมี) ตามข้อ 7 ภายใต้อาคารที่มีฝุ่น,ละออง,แก๊สหรือไอเคมี ลูกจ้างต้องสวมใส่ที่กรองอากาศ หรือเครื่องหายใจที่เหมาะสม	✓	ยกเลิกโดย พรบ.ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 12 ม.ค.54	27/10/2560
		1.4 ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง กำหนด ค่าปริมาณของสารเจือปนในอากาศที่ระบาย ออกจากโรงงาน พ.ศ.2549	อาศัยอำนาจตามความในข้อ 16 แห่งกฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ.2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ.2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวง-อุตสาหกรรม จึงได้ออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้ ตามข้อ 1 ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง กำหนดค่าปริมาณของสารเจือปนในอากาศ ที่ระบายออกจากโรงงาน พ.ศ.2548 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2548	✓	- ผลการตรวจวัดด้านสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2560 (HO,TNU-HO,RP) 25 พฤษภาคม 2560 (BY,BT,SN) 26 พฤษภาคม 2560(PK,TNU-CW,CW ,TK)	27/10/2560

ทะเบียนพันธสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินความสอดคล้อง (อากาศ)

เลขที่เอกสาร : ED-OFF-07 เอกสารฉบับที่ : 18 วันที่ออกเอกสาร : 26/10/2560 วันที่มีผลบังคับใช้ : 06/11/2560

ลำดับ	ประเภท	พันธะสัญญา/หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เรื่อง/สาระสำคัญของพันธสัญญาที่ต้องปฏิบัติ	ความสอดคล้อง	ผลการดำเนินงาน	วันที่ประเมิน																										
			<p>ตามข้อ 2 "อากาศที่ระบายออกจากโรงงาน" หมายความว่า อากาศที่ระบายออกจากปล่องหรือช่องหรือท่อระบายอากาศของโรงงานไม่ว่าจะผ่านระบบบำบัดหรือไม่ก็ตาม</p> <p>เชื้อเพลิงอื่นๆ หมายความว่า เชื้อเพลิงอื่นใดนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในประกาศนี้ แต่ไม่รวมถึงเชื้อเพลิงที่ได้กำหนดค่าการระบายปริมาณสารเจือปนในอากาศไว้เป็นการเฉพาะ</p> <p>ตามข้อ 3 อากาศที่ระบายออกจากโรงงาน ต้องมีค่าปริมาณของสารเจือปนแต่ละชนิดไม่เกินที่กำหนดไว้</p> <table><tr><th rowspan="2">ชนิดของสารเจือปน (หน่วยวัด)</th><th rowspan="2">แหล่งที่มาของสารเจือปน</th><th colspan="2">ค่าปริมาณของสารเจือปนในอากาศที่</th></tr><tr><th>ไม่มีการเผาไหม้เชื้อเพลิง</th><th>มีการเผาไหม้เชื้อเพลิง</th></tr><tr><td>1)ฝุ่นละออง (มีดลิกัมต่อลูกบาศก์เมตร)</td><td>การผลิตทั่วไป</td><td>400</td><td>320</td></tr><tr><td>2)คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)</td><td>การผลิตทั่วไป</td><td>870</td><td>690</td></tr><tr><td>3)ไฮลีน (ส่วนในล้านส่วน)</td><td>การผลิตทั่วไป</td><td>200</td><td>-</td></tr><tr><td>4)ครีซอล (ส่วนในล้านส่วน)</td><td>การผลิตทั่วไป</td><td>5</td><td>-</td></tr><tr><td>5)คลอรีน (มีดลิกัมต่อลูกบาศก์เมตร)</td><td>การผลิตทั่วไป</td><td>30</td><td>24</td></tr></table> <p>ตามข้อ 4 การตรวจวัดค่าปริมาตรของสารเจือปนในอากาศที่ระบายออกจากโรงงานแต่ละชนิดให้ใช้วิธี ดังต่อไปนี้</p> <p>1. การตรวจวัดค่าปริมาณฝุ่นละออง ให้ใช้วิธี Determination of Particulate Emissions from Stationary Sources ที่องค์การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมแห่งประเทศสหรัฐอเมริกา (United States Environmental protection Agency : U.S. EPA)</p> <p>2. การตรวจวัดค่าปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์ ให้ใช้วิธี Determination of Carbon Monoxide Emissions from stationary Sources ที่องค์การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมแห่งประเทศสหรัฐอเมริกา (United States Environmental protection Agency : U.S. EPA) กำหนดไว้หรือใช้วิธีตามมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่า</p> <p>3. การตรวจวัด ค่าปริมาตรไฮลีน และครีซอล ให้ใช้วิธี Measurement of Gaseous Organic Compound Emissions by Gas Chromatography ที่องค์การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมแห่งประเทศสหรัฐอเมริกา (United States Environmental Protection Agency : U.S. EPA) กำหนดไว้หรือใช้วิธีตามมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่า</p>	ชนิดของสารเจือปน (หน่วยวัด)	แหล่งที่มาของสารเจือปน	ค่าปริมาณของสารเจือปนในอากาศที่		ไม่มีการเผาไหม้เชื้อเพลิง	มีการเผาไหม้เชื้อเพลิง	1)ฝุ่นละออง (มีดลิกัมต่อลูกบาศก์เมตร)	การผลิตทั่วไป	400	320	2)คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	การผลิตทั่วไป	870	690	3)ไฮลีน (ส่วนในล้านส่วน)	การผลิตทั่วไป	200	-	4)ครีซอล (ส่วนในล้านส่วน)	การผลิตทั่วไป	5	-	5)คลอรีน (มีดลิกัมต่อลูกบาศก์เมตร)	การผลิตทั่วไป	30	24			
ชนิดของสารเจือปน (หน่วยวัด)	แหล่งที่มาของสารเจือปน	ค่าปริมาณของสารเจือปนในอากาศที่																														
		ไม่มีการเผาไหม้เชื้อเพลิง	มีการเผาไหม้เชื้อเพลิง																													
1)ฝุ่นละออง (มีดลิกัมต่อลูกบาศก์เมตร)	การผลิตทั่วไป	400	320																													
2)คาร์บอนมอนอกไซด์ (ส่วนในล้านส่วน)	การผลิตทั่วไป	870	690																													
3)ไฮลีน (ส่วนในล้านส่วน)	การผลิตทั่วไป	200	-																													
4)ครีซอล (ส่วนในล้านส่วน)	การผลิตทั่วไป	5	-																													
5)คลอรีน (มีดลิกัมต่อลูกบาศก์เมตร)	การผลิตทั่วไป	30	24																													

ทะเบียนพันธะสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินความสอดคล้อง (อากาศ)

เลขที่เอกสาร : ED-OFF-07 เอกสารฉบับที่ : 18 วันที่ออกเอกสาร : 26/10/2560 วันที่มีผลบังคับใช้ : 06/11/2560

ลำดับ	ประเภท	พันธะสัญญา/หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เรื่อง/สาระสำคัญของพันธะสัญญาที่ต้องปฏิบัติ	ความสอดคล้อง	ผลการดำเนินงาน	วันที่ประเมิน									
		1.5 กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานและวิธีการตรวจสอบกลิ่นใน อากาศจากโรงงาน พ.ศ. 2548	<p>ตามข้อ1 “กลิ่น” หมายความว่า สิ่งเจือปนในอากาศที่รู้ได้โดยจมูกของคนหรือเครื่องมือวิเคราะห์</p> <p>“ตัวอย่างกลิ่น” หมายความว่า ตัวอย่างอากาศที่มีกลิ่นบริเวณแหล่งกำเนิดกลิ่น ซึ่งได้จากการเก็บตัวอย่างอากาศขณะที่ได้รับกลิ่นตามวิธีการที่กำหนดในข้อ 4 และข้อ 7 ตามที่กำหนด“ค่าความเข้มข้นกลิ่น” (odour concentration) หมายความว่า ค่าแสดงสภาพกลิ่นซึ่งเป็นอัตราส่วนการเจือจางตัวอย่างอากาศที่มี กลิ่นด้วยอากาศบริสุทธิ์จนเกือบจะไม่สามารถรับกลิ่นได้กลิ่นที่แรงกว่าจะมีค่าความเข้มข้นกลิ่นมากกว่า เพราะต้องเจือจางด้วยอากาศบริสุทธิ์ปริมาณมากกว่าโดยทำการวิเคราะห์หดยการดม (sensory test) ตามวิธีการที่กำหนดในข้อ ๗</p> <p>“เขตอุตสาหกรรม” หมายความว่า เขตพื้นที่ที่มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เป็นที่ดินประเภทอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง หรือนิคมอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือเขตประกอบการอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน</p> <p>“นอกเขตอุตสาหกรรม” หมายความว่า พื้นที่อื่นนอกเหนือจากพื้นที่เขตอุตสาหกรรม</p> <p>ข้อ ๔ ตัวอย่างกลิ่นจากโรงงาน ต้องมีค่าความเข้มข้นไม่เกินค่าที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้</p> <table><tr><td>ที่ตั้งโรงงาน</td><td>ค่าความเข้มข้นที่บริเวณรั้วหรือภายในโรงงาน</td><td>ค่าความเข้มข้นที่ปล่องระบายอากาศของโรงงาน</td></tr><tr><td>เขตอุตสาหกรรม</td><td>30</td><td>1,000</td></tr><tr><td>นอกเขตอุตสาหกรรม</td><td>15</td><td>300</td></tr></table>	ที่ตั้งโรงงาน	ค่าความเข้มข้นที่บริเวณรั้วหรือภายในโรงงาน	ค่าความเข้มข้นที่ปล่องระบายอากาศของโรงงาน	เขตอุตสาหกรรม	30	1,000	นอกเขตอุตสาหกรรม	15	300	✓	- ผลการตรวจวัดด้านสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2560 (HO,TNU-HO,RP) 25 พฤษภาคม 2560 (BY,BT,SN) 26 พฤษภาคม 2560(PK,TNU-CW,CW,TK) ระเบียบปฏิบัติเรื่อง การควบคุมมลพิษทางอากาศ	27/10/2560
ที่ตั้งโรงงาน	ค่าความเข้มข้นที่บริเวณรั้วหรือภายในโรงงาน	ค่าความเข้มข้นที่ปล่องระบายอากาศของโรงงาน													
เขตอุตสาหกรรม	30	1,000													
นอกเขตอุตสาหกรรม	15	300													
		1.6 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าวันค่าของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด	<p>โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงการกำหนดมาตรฐานค่าวันค่าของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัดที่กำหนดไว้โดยประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าวันค่าจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2540 แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2541) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าวันค่าจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ลงวันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2541 ให้ครอบคลุมถึงเครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัดไม่ว่าจะใช้พลังงานชนิดใด รวมทั้งปรับปรุงวิธีการตรวจวัดที่กำหนดไว้โดยประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมทั้งสองฉบับดังกล่าว ให้มีความชัดเจน และเป็นไป</p>	✓	- ผลการตรวจวัดด้านสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2560 (HO,TNU-HO,RP) 25 พฤษภาคม 2560 (BY,BT,SN) 26 พฤษภาคม 2560(PK,TNU-CW,CW,TK)	27/10/2560									

|

ทะเบียนพันธสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินความสอดคล้อง (อากาศ)

เลขที่เอกสาร : ED-OFF-07 เอกสารฉบับที่ : 18 วันที่ออกเอกสาร : 26/10/2560 วันที่มีผลบังคับใช้ : 06/11/2560

ลำดับ	ประเภท	พันธสัญญา/หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เรื่อง/สาระสำคัญของพันธสัญญาที่ต้องปฏิบัติ	ความสอดคล้อง	ผลการดำเนินงาน	วันที่ประเมิน
			<p>ตามมาตรฐานสากลยิ่งขึ้น</p> <p>ตามข้อ 1 ให้ยกเลิก</p> <p>1. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าวันค่าจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2540</p> <p>2. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2541) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าวันค่าจากท่อไอเสียของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ลงวันที่ 9 กันยายน พ.ศ. 2541</p> <p>ตามข้อ 2 ในประกาศนี้</p> <p>“มีภาระ” หมายความว่า ภาวะที่เครื่องยนต์ที่กำลังงานในการขับเคลื่อนให้ล้อรถยนต์หมุน</p> <p>ตามข้อ 3 กำหนดมาตรฐานค่าวันค่าจากรถยนต์ขณะเครื่องยนต์ไม่มีภาระ ไว้ดังต่อไปนี้</p> <p>2. ค่าวันค่าสูงสุดไม่เกินร้อยละ 50 เมื่อตรวจวัดด้วยเครื่องมือตรวจวัดควันดำระบบกระดาศกรอง</p> <p>ตามข้อ 4 กำหนดมาตรฐานค่าวันค่าจากรถยนต์ขณะเครื่องยนต์มีภาระ และอยู่บนเครื่องทดสอบไว้ดังต่อไปนี้</p> <p>2. ค่าวันค่าสูงสุดไม่เกินร้อยละ 40 เมื่อตรวจวัดด้วยเครื่องมือตรวจวัดควันดำระบบกระดาศกรอง</p> <p>ตามข้อ 5 วิธีตรวจวัดค่าวันค่า ของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัดขณะเครื่องยนต์ไม่มีภาระ และขณะเครื่องยนต์มีภาระ และอยู่บนเครื่องทดสอบ ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก</p> <p>ท้ายประกาศนี้</p> <p><u>ภาคผนวกท้ายประกาศ</u></p> <p>ตามข้อ 1 บทนิยาม “เครื่องมือตรวจวัดควันดำระบบกระดาศกรอง (Filter Smokemeter)” หมายความว่า เครื่องมือตรวจวัดควันดำ โดยการเก็บตัวอย่างควันดำลงบนกระดาศกรอง และวัดค่าของแสงที่สะท้อนจากกระดาศกรอง ซึ่งตรวจวัดค่าเป็นหน่วยร้อยละ</p> <p>“ความเร็วรอบสูงสุด” หมายความว่า ความเร็วรอบของเครื่องยนต์ที่จุดระเบิดด้วยการอัดขณะเร่งเครื่องยนต์สูงสุดโดยไม่มีการะ และระบบถ่ายกำลังจากเครื่องยนต์ไปยังล้อรถยนต์อยู่ในสภาพไม่ทำงาน</p> <p>“สภาพภาระสูงสุด” หมายความว่า สภาพของเครื่องยนต์ที่จุดระเบิดด้วยการอัดขณะที่กำลังสูงสุดโดยมีภาระและอยู่บนเครื่องทดสอบ</p>	✓	<p>ระเบียบปฏิบัติเรื่อง การควบคุมมลพิษทางอากาศ</p> <p>หมายเหตุ TNB ใช้เฉพาะเครื่องมือตรวจวัดควันดำแบบกระดาศกรองเท่านั้น</p>	27/10/2560

ทะเบียนพันธะสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินความสอดคล้อง (อากาศ)

เลขที่เอกสาร : ED-OFF-07 เอกสารฉบับที่ : 18 วันที่ออกเอกสาร : 26/10/2560 วันที่มีผลบังคับใช้ : 06/11/2560

ลำดับ	ประเภท	พันธะสัญญา/หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เรื่อง/สาระสำคัญของพันธะสัญญาที่ต้องปฏิบัติ	ความสอดคล้อง	ผลการดำเนินงาน	วันที่ประเมิน
			<p>ตามข้อ 2 คุณลักษณะของเครื่องมือ</p> <p>2. เครื่องมือตรวจวัดควันดำระบบกระดาศกรอง ต้องสามารถเก็บปริมาตรตัวอย่างได้ไม่น้อยกว่า 315 ลูกบาศก์เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 345 ลูกบาศก์เซนติเมตร ในเวลาสองวินาที</p> <p>ตามข้อ 3 การเตรียมรถยนต์ก่อนการทดสอบให้ดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>1. จอดรถยนต์อยู่กับที่ในตำแหน่งเกียร์ว่าง</p> <p>2. ปิดระบบเครื่องปรับอากาศของรถยนต์ และระบบเบรคโอเสีย (ถ้ามี)</p> <p>3. เดินเครื่องยนต์ให้อยู่ในอุณหภูมิใช้งานปกติ</p> <p>4. ตรวจสอบท่อไอเสียของรถยนต์ว่ามีรอยรั่วหรือไม่ หากมีรอยรั่วให้ระงับการตรวจวัดไว้ก่อนจนกว่าจะซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์</p> <p>5. ตรวจสอบความผิดปกติ ของอุปกรณ์เครื่องยนต์ เช่น บัมน้ำมันเชื้อเพลิง อุปกรณ์ควบคุมความเร็วรอบเครื่องยนต์ (Governor) โดยการทดลองเหยียบคันเร่งอย่างช้า ๆ ให้ความเร็วรอบของเครื่องยนต์ค่อยๆ เพิ่มขึ้นทีละน้อย จนกระทั่งถึงความเร็วรอบสูงสุด ขณะเร่งเครื่องยนต์ให้สังเกต หรือฟังเสียงสิ่งผิดปกติของเครื่องยนต์ ถ้าพบอาการผิดปกติที่อาจทำให้เครื่องยนต์เสียหาย หรือไม่ปลอดภัย ให้ระงับการตรวจวัดรถยนต์จนกว่าจะซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์</p> <p>6. เร่งเครื่องยนต์อย่างรวดเร็วจนสุดคันเร่งไม่น้อยกว่าสองครั้ง ก่อนทำการตรวจวัดควันดำเพื่อให้ฝุ่นผงเขม่าที่ตกค้างออกจากท่อไอเสีย</p> <p>7. กรณีที่มีท่อไอเสียมากกว่าหนึ่งท่อ ให้ตรวจวัดค่าควันดำจากท่อไอเสียที่มีปริมาณควันดำมากที่สุด</p> <p>ตามข้อ 4 การเตรียมเครื่องมือตรวจวัดควันดำให้ดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>3. กรณีที่ใช้เครื่องมือตรวจวัดควันดำระบบกระดาศกรอง</p> <p>(ก) การทำความสะอาดเครื่องมือตรวจวัด เช่น หัววัด (Probe) และการสอบเทียบเครื่องมือตรวจวัด (Calibrate) ต้องเป็นไปตามคำแนะนำของบริษัทผู้ผลิตเครื่องมือตรวจวัด</p> <p>(ข) สอดหัววัดเข้าไปในท่อไอเสียรถยนต์ โดยให้ปลายของหัววัดอยู่ห่างจากผนังท่อไอเสียไม่น้อยกว่า 0.5 เซนติเมตร</p>			

ทะเบียนพันธะสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินความสอดคล้อง (อากาศ)

เลขที่เอกสาร : ED-OFF-07 เอกสารฉบับที่ : 18 วันที่ออกเอกสาร : 26/10/2560 วันที่มีผลบังคับใช้ : 06/11/2560

ลำดับ	ประเภท	พันธะสัญญา/หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เรื่อง/สาระสำคัญของพันธะสัญญาที่ต้องปฏิบัติ	ความสอดคล้อง	ผลการดำเนินงาน	วันที่ประเมิน
			<p>ตามข้อ 5 วิธีการตรวจวัดค่าควันท้าของรถยนต์ สามารถดำเนินการได้ 2 วิธี ดังต่อไปนี้</p> <p>1. ขณะเครื่องยนต์ไม่มีภาระ</p> <p>(ก) การเตรียมรถยนต์และเครื่องมือตรวจวัดควันท้าให้เป็นไปตามข้อ 3 และ 4</p> <p>(ข) จอดรถยนต์อยู่กับที่ในสภาพไม่มีภาระ</p> <p>(ค) เร่งเครื่องยนต์และเก็บตัวอย่างควันท้า ดังนี้</p> <p>1.2 กรณีตรวจวัดค่าควันท้าด้วยเครื่องมือตรวจวัดควันท้าระบบกระดาศกรองให้เร่งเครื่องยนต์อย่างรวดเร็วจนสุดคันเร่ง พร้อมเก็บตัวอย่างควันท้าลงบนกระดาศกรองขณะเริ่มกดคันเร่ง</p> <p>(ง) ให้ตรวจวัดค่าควันท้าสองครั้ง โดยใช้ค่าสูงสุดที่วัดได้เป็นเกณฑ์ตัดสิน</p> <p>(จ) ถ้าค่าควันท้าที่ตรวจวัดได้ทั้งสองครั้งแตกต่างกันเกินกว่าร้อยละห้าให้ยกเลิกการตรวจวัดทั้งสองครั้งและดำเนินการตรวจวัดค่าควันท้าใหม่อีกสองครั้ง จนกว่าค่าควันท้าที่วัดได้ทั้งสองครั้งจะแตกต่างกันไม่เกินกว่าร้อยละห้า</p> <p>2. ขณะเครื่องยนต์มีภาระและอยู่บนเครื่องทดสอบ</p> <p>(ก) การเตรียมรถยนต์และเครื่องมือตรวจวัดควันท้าให้เป็นไปตามข้อ 3 และ 4</p> <p>(ข) จัดให้ล้อส่งกำลังของรถยนต์ที่จะตรวจวัดค่าควันท้าอยู่บนลูกกลิ้ง (Roller Unit) ของเครื่องทดสอบ</p> <p>(ค) ให้เร่งเครื่องยนต์เพื่อขับเคลื่อนล้อไปตามปกติ พร้อมใส่ภาระให้กับเครื่องยนต์จนกระทั่งเครื่องยนต์อยู่ในสภาพภาระสูงสุด</p> <p>(ง) หลังจากนั้นให้ลดความเร็วรอบของเครื่องยนต์ลงมาเหลือร้อยละหกสิบพร้อมดำเนินการตรวจวัดควันท้า หลังจากที่ได้คงความเร็วรอบของเครื่องยนต์ในระดับนั้นไว้แล้วไม่น้อยกว่าห้าวินาที ดังนี้</p> <p>2.2 กรณีตรวจวัดค่าควันท้าด้วยเครื่องมือตรวจวัดควันท้าระบบกระดาศกรองให้เก็บตัวอย่างควันท้าลงบนกระดาศกรอง</p> <p>(จ) ให้ตรวจวัดค่าควันท้าสองครั้ง โดยใช้ค่าสูงสุดที่วัดได้เป็นเกณฑ์ตัดสิน</p> <p>(ฉ) ถ้าค่าควันท้าที่ตรวจวัดได้ทั้งสองครั้งแตกต่างกันเกินกว่าร้อยละห้าให้ยกเลิกการตรวจวัดทั้งสองครั้งและดำเนินการตรวจวัดค่าควันท้าใหม่อีกสองครั้ง จนกว่าค่าควันท้าที่วัดได้ทั้งสองครั้งจะแตกต่างกันไม่เกินกว่าร้อยละห้า</p>			

ทะเบียนพันธะสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินความสอดคล้อง (อากาศ)

เลขที่เอกสาร : ED-OFF-07 เอกสารฉบับที่ : 18 วันที่ออกเอกสาร : 26/10/2560 วันที่มีผลบังคับใช้ : 06/11/2560

ลำดับ	ประเภท	พันธะสัญญา/หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เรื่อง/สาระสำคัญของพันธะสัญญาที่ต้องปฏิบัติ	ความสอดคล้อง	ผลการดำเนินงาน	วันที่ประเมิน
		1.7 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียของรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน พ.ศ. 2554	<p>ตามข้อ 1 ให้ยกเลิกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียของรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน ลงวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2551</p> <p>ตามข้อ 2 ในประกาศนี้</p> <p>"รถยนต์" หมายความว่า รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีนแต่ไม่รวมถึงรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล รถยนต์รับจ้างสามล้อ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์สาธารณะ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถใช้งานเกษตรกรรม</p> <p>"เครื่องยนต์แก๊สโซลีน" หมายความว่า เครื่องยนต์ชนิดเผาไหม้ภายในที่มีการจุดระเบิดด้วยประกายไฟจากหัวเทียน</p> <p>"เครื่องมือ" หมายความว่า เครื่องวัดระบบนินทีสเปอริฟ อินฟราเรด (Non-dispersive Infrared, NDIR) สำหรับใช้วัดปริมาณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์จากท่อไอเสียที่มีช่วงการวัดไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 โดยปริมาตร และวัดปริมาณความเข้มข้นของก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสีย ที่มีช่วงการวัดไม่น้อยกว่า 600 ส่วนในล้านส่วน (ppm) ของค่าเทียบเท่าเฮกซะนัล เฮกเซน (N-Hexane) หรือเครื่องวัดระบบอื่นที่มีมาตรฐานเทียบเท่า</p> <p>ตามข้อ 3 รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน ลักษณะเก๋งที่จดทะเบียนก่อนวันที่ 1 พฤศจิกายน 2536 ต้องมีค่าก๊าซจากท่อไอเสียไม่เกินเกณฑ์ที่กำหนดดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไม่เกินร้อยละ 4.5 ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ</p> <p>(2) ค่าก๊าซไฮโดรคาร์บอน ไม่เกิน 600 ส่วนในล้านส่วน ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ</p> <p>ตามข้อ 4 รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน ลักษณะเก๋งที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2536 ต้องมีค่าก๊าซจากท่อไอเสียไม่เกินเกณฑ์ที่กำหนดดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไม่เกินร้อยละ 1.5 ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ</p> <p>(2) ค่าก๊าซไฮโดรคาร์บอน ไม่เกิน 200 ส่วนในล้านส่วน ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ</p>	✓	<p>- ผลการตรวจวัดด้านสิ่งแวดล้อม ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2560 (HO,TNU-HO,RP)</p> <p>25 พฤษภาคม 2560 (BY,BT,SN)</p> <p>26 พฤษภาคม 2560(PK,TNU-CW,CW,TK)</p> <p>ระเบียบปฏิบัติเรื่อง การควบคุม</p> <p>- ขั้นตอนการปฏิบัติงานเครื่องวัดค่า CO และ HC (เบนซิน)</p>	27/10/2560

ทะเบียนพันธะสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินความสอดคล้อง (อากาศ)

เลขที่เอกสาร : ED-OFF-07 เอกสารฉบับที่ : 18 วันที่ออกเอกสาร : 26/10/2560 วันที่มีผลบังคับใช้ : 06/11/2560

ลำดับ	ประเภท	พันธะสัญญา/หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เรื่อง/สาระสำคัญของพันธะสัญญาที่ต้องปฏิบัติ	ความสอดคล้อง	ผลการดำเนินงาน	วันที่ประเมิน
			<p>ตามข้อ 5 รถยนต์ขึ้นนอกจากข้อ 3 และข้อ 4 ที่จดทะเบียนก่อนวันที่ 1 มกราคม 2550 ต้องมีค่าก๊าซจากท่อไอเสียไม่เกินเกณฑ์ที่กำหนด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไม่เกินร้อยละ 4.5 ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ</p> <p>(2) ค่าก๊าซไฮโดรคาร์บอน ไม่เกิน 600 ส่วนในล้านส่วน ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ</p> <p>ตามข้อ 6 รถยนต์ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2550 เป็นต้นไป ต้องมีค่าก๊าซจากท่อไอเสียไม่เกินเกณฑ์ที่กำหนด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไม่เกินร้อยละ 0.5 ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ</p> <p>(2) ค่าก๊าซไฮโดรคาร์บอน ไม่เกิน 100 ส่วนในล้านส่วน ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ</p> <p>ตามข้อ 7 เครื่องมือต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ปรับเทียบ (Calibrate) เครื่องมือด้วยก๊าซมาตรฐาน (Standard gas) ตามคู่มือการใช้งานของผู้ผลิตเครื่องมือ เพื่อให้เครื่องมืออ่านค่าได้อย่างถูกต้อง</p> <p>(2) ทำความสะอาดและเปลี่ยนไส้กรองของเครื่องมือตามที่กำหนดในคู่มือการใช้งานของผู้ผลิตเครื่องมือ</p> <p>ตามข้อ 8 วิธีการตรวจสอบค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียรถยนต์ให้กระทำดังต่อไปนี้</p> <p>(1) จอดรถยนต์อยู่กับที่ในตำแหน่งเกียร์ว่าง และเดินเครื่องยนต์จนกระทั่งถึงอุณหภูมิใช้งานปกติ ก่อนทำการตรวจวัด</p> <p>(2) ขณะที่เครื่องยนต์เดินเบา ให้สอดหัววัด (Probe) ของเครื่องมือเข้าไปในท่อไอเสียให้ลึกที่สุดตามคำแนะนำของผู้ผลิตเครื่องมือ</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถสอดหัววัดของเครื่องมือเข้าไปในท่อไอเสีย เพราะติดอุปกรณ์ระงับเสียงให้ใช้ท่อพิเศษต่อปลายท่อไอเสีย แล้วจึงสอดหัววัดของเครื่องมือเข้าไปในท่อพิเศษที่ต่อเสริมจากปลายท่อไอเสียนั้น</p> <p>(3) อ่านค่าปริมาณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไฮโดรคาร์บอน เมื่อเครื่องมือแสดงผลคงที่ ในกรณีที่เครื่องมือแสดงผลไม่คงที่ให้ใช้ค่าเฉลี่ยของค่าที่อ่านได้ระหว่างค่าสูงสุดและค่าต่ำสุดของการวัดครั้งนั้น</p>			

ทะเบียนพันธะสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินความสอดคล้อง (อากาศ)

เลขที่เอกสาร : ED-OFF-07 เอกสารฉบับที่ : 18 วันที่ออกเอกสาร : 26/10/2560 วันที่มีผลบังคับใช้ : 06/11/2560

ลำดับ	ประเภท	พันธะสัญญา/หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เรื่อง/สาระสำคัญของพันธะสัญญาที่ต้องปฏิบัติ	ความสอดคล้อง	ผลการดำเนินงาน	วันที่ประเมิน
			(4) ปฏิบัติตาม (2) และ (3) ซ้ำอีกครั้งหนึ่ง (5) ใช้ค่าเฉลี่ยที่ได้จากการวัดทั้งสองครั้ง นำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ตัดสิน			
		1.8 ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการตรวจสอบค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกที่ใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน พ.ศ. 2554	ตามข้อ 2 ให้ยกเลิกประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ที่ใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน ลงวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2541 ตามข้อ 3 ในประกาศนี้ " เครื่องมือ " หมายความว่า เครื่องวัดระบบนั้ดิสเพอร์ซีฟ อินฟราเรด (Non-dispersive Infrared, NDIR) สำหรับใช้วัดปริมาณความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์จากท่อไอเสียที่มีช่วงการวัดไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.5 โดยปริมาตร และวัดปริมาณความเข้มข้นของก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียที่มีช่วงการวัดไม่น้อยกว่า 600 ส่วนในล้านส่วน (ppm) ของค่าเทียบเท่าอนุธรมัลเฮกเซน (N- Hexane) หรือเครื่องวัดระบบอื่นที่มีมาตรฐานเทียบเท่า ตามข้อ 4 ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียของรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ต้องไม่เกินเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ดังต่อไปนี้ (1) รถที่ใช้น้ำมันเบนซิน หรือน้ำมันแก๊สโซลเป็นเชื้อเพลิง (ก) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไม่เกินร้อยละ 4.5 ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ (ข) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน ไม่เกิน 600 ส่วนในล้านส่วน ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ (2) รถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ หรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง (ก) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ไม่เกินร้อยละ 2.0 ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ (ข) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน ไม่เกิน 600 ส่วนในล้านส่วน ที่วัดได้ด้วยเครื่องมือ ตามข้อ 5 วิธีตรวจวัดค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียของรถ ให้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังต่อไปนี้ (1) จอดรถอยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่าง และเดินเครื่องยนต์ของรถให้อยู่ในอุณหภูมิใช้งานปกติ	✓	- ผลการตรวจวัดด้านสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2560 (HO,TNU-HO,RP) 25 พฤษภาคม 2560 (BY,BT,SN) 26 พฤษภาคม 2560(PK,TNU-CW,CW,TK) - ระเบียบปฏิบัติเรื่อง การควบคุมมลพิษอากาศ - ขั้นตอนการปฏิบัติงานเครื่องวิเคราะห์ก๊าซไอเสียรถยนต์ (เบนซิน)	27/10/2560

ทะเบียนพันธสัญญาด้านสิ่งแวดล้อมและการประเมินความสอดคล้อง (อากาศ)

เลขที่เอกสาร : ED-OFF-07 เอกสารฉบับที่ : 18 วันที่ออกเอกสาร : 26/10/2560 วันที่มีผลบังคับใช้ : 06/11/2560

ลำดับ	ประเภท	พันธสัญญา/หน่วยงานที่รับผิดชอบ	เรื่อง/สาระสำคัญของพันธสัญญาที่ต้องปฏิบัติ	ความสอดคล้อง	ผลการดำเนินงาน	วันที่ประเมิน
			<p>(2) ขณะที่เครื่องยนต์เดินเบา ให้สอดหัววัด (Probe) ของเครื่องมือเข้าไปในท่อไอเสียให้ลึกตามคำแนะนำในคู่มือการใช้งานของผู้ผลิตเครื่องมือ</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถสอดหัววัดของเครื่องมือเข้าไปในท่อไอเสียเพราะติดอุปกรณ์ระงับเสียง ให้ใช้ท่อพิเศษต่อปลายท่อไอเสีย แล้วจึงสอดหัววัดของเครื่องมือเข้าไปในท่อพิเศษที่ต่อเสริมจากปลายท่อไอเสียนั้น</p> <p>(3) อ่านค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และก๊าซไฮโดรคาร์บอน เมื่อเครื่องมือแสดงผลคงที่ ในกรณีเครื่องมือแสดงผลไม่คงที่ ให้ใช้ค่าเฉลี่ยของค่าที่อ่านได้ระหว่างค่าสูงสุดและค่าต่ำสุดของการวัดครั้งนั้น</p> <p>(4) ปฏิบัติตาม (2) และ (3) ซ้ำอีกครั้งหนึ่ง</p> <p>(5) ใช้ค่าเฉลี่ยที่ได้จากการวัดทั้งสองครั้ง นำไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดในข้อ 4 เป็นเกณฑ์ตัดสิน</p> <p>ตามข้อ 6 กรณีเป็นรถที่ใช้ก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวสลับกับน้ำมันเชื้อเพลิงการตรวจวัดค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอนจากท่อไอเสียของรถ ให้กระทำกับการใช้เชื้อเพลิงทั้งสองระบบโดยแยกครั้งกัน และค่าที่วัดได้ของแต่ละระบบเชื้อเพลิงต้องเป็นไปตามที่กำหนดในข้อ 4</p>			