

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

THAI INDUSTRIAL STANDARD

มอก. 2550– 2554

**รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์
แบบจุดระเบิดด้วยการอัดเฉพาะด้านความปลอดภัย:
สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 7**

LIGHT DUTY COMPRESS IGNITION ENGINED VEHICLES :
SAFETY REQUIREMENTS ; EMISSION FROM ENGINE, LEVEL 7

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

กระทรวงอุตสาหกรรม

ICS 13.040.50;43.100

ISBN 978-616-231-155-0

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์
แบบจุดระเบิดด้วยการอัดเฉพาะด้านความปลอดภัย:
สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 7

มอก. 2550 - 2554

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
กระทรวงอุตสาหกรรม ถนนพระรามที่ 6 กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0 2202 3300

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศและงานทั่วไป เล่ม 128 ตอนพิเศษ 106 ง
วันที่ 15 กันยายน พุทธศักราช 2554

คณะกรรมการวิชาการคณะที่ 697
มาตรฐานวันดำและปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์
จากยานพาหนะทางบกและทางน้ำ

ประธานกรรมการ

รศ.พูลพร แสงบางปลา

กรรมการ

นายสายเมธ ธาวนพงษ์

นายปัญญา วรเพชรายุทธ

นางสาวมานวิภา กุศล

นายปุมยศ วัลลิกุล

นายสนั่น โชติยะมาลา

นายรัชทิน จันทร์เจริญ

นายวิชา ญาณภีร์

นางสาวรุช วรรณฤทัย

นายไกรระวี เกาพิจิตร

นายสุวิชา บุญยะรัตเวช

นายธนวัฒน์ บุญประดิษฐ์

นางสาวอรภัทร โอภาธนากร

นางลัชชานันท์ มากพาณิชย์วัฒน์

นายมงคลชัย รัตนทวีบุญ

กรรมการและเลขานุการ

นางสลักษณ์ พิสุทธิพิทยา

ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก

ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ

ผู้แทนสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

ผู้แทนสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย

ผู้แทนวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์

ผู้แทนสมาคมส่งเสริมผู้ค้าเครื่องยนต์และอะไหล่ใช้แล้ว

ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ผู้แทนสถาบันยานยนต์

ผู้แทนบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

ผู้แทนบริษัท สยามโตโยต้าอุตสาหกรรม จำกัด

ผู้แทนสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ปัญหามลพิษทางอากาศของประเทศไทยเป็นปัญหาที่รัฐบาลกำลังแก้ไขอย่างเร่งด่วน โดยคณะรัฐมนตรีมีมติให้สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมจัดทำมาตรฐานปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์ของยานยนต์ เพื่อเป็นเกณฑ์กำหนดให้ผู้ทำ ผู้นำเข้ายานยนต์ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการควบคุมปริมาณสารมลพิษจากยานยนต์ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์จึงกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 7 ขึ้น

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 7 นี้ กำหนดปริมาณสารมลพิษตามแนวทางของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป โดยเทียบได้กับมาตรฐาน EURO 4 เพื่อใช้ควบคุมปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์ของรถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด ให้เข้มงวดกว่าในระดับที่ 6

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ เป็นเล่มหนึ่งในชุดมาตรฐานเกี่ยวกับปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์ของยานยนต์ ที่ประกาศไปแล้วคือ

มอก.1085-2538	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 1
มอก.1105-2535	รถจักรยานยนต์ เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 1
มอก.1120-2535	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 2
มอก.1140-2536	รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 1
มอก.1180(1)-2538	รถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 1
มอก.1185-2536	รถจักรยานยนต์ เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 2
มอก.1280-2538	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 3
มอก.1285-2538	รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 2
มอก.1290-2538	รถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 2
มอก.1295-2541	รถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 3

มอก.1305-2538	รถจักรยานยนต์ ปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 110 ลูกบาศก์เซนติเมตร เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 3
มอก.1355-2539	รถจักรยานยนต์ ปริมาตรกระบอกสูบไม่เกิน 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 3
มอก.1360-2539	รถจักรยานยนต์ เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 3
มอก.1365-2539	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจาก เครื่องยนต์ ระดับที่ 4
มอก.1370-2539	รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 3
มอก.1435-2540	รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 4
มอก.1440-2540	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษ จากเครื่องยนต์ ระดับที่ 5
มอก.1650-2542	รถจักรยานยนต์ เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 4
มอก.1870-2542	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจาก เครื่องยนต์ ระดับที่ 6
มอก.1875-2542	รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 5
มอก.2130-2545	รถจักรยานยนต์ เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 5
มอก.2155-2546	รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 6
มอก.2160-2546	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจาก เครื่องยนต์ ระดับที่ 7

มอก.2315-2551	รถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 4
มอก.2320-2552	รถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟที่ใช้ ก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวเป็นเชื้อเพลิง เฉพาะด้าน ความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 1
มอก.2350-2551	รถจักรยานยนต์ เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 6

คณะกรรมการมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมได้พิจารณามาตรฐานนี้แล้ว เห็นสมควรเสนอรัฐมนตรีประกาศตาม
มาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ กำหนดขึ้นโดยใช้เอกสารต่อไปนี้เป็นแนวทาง

1. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3
 - Incorporating all valid text up to:
 - Incorporating all valid text up to the 05 series of amendments
 - Supplement 1 to the 05 series of amendments
 - Supplement 2 to the 05 series of amendments
 - Corrigendum 1 to the 05 series of amendments
 - Corrigendum 2 to the 05 series of amendments
 - Supplement 3 to the 05 series of amendments
 - Supplement 4 to the 05 series of amendments
 - Corrigendum 3 to the 05 series of amendments
 - Supplement 5 to the 05 series of amendments
2. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Erratum
3. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Amendment 1
 - Supplement 6 to the 05 series of amendments
4. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Corrigendum 3
 - Corrigendum 1 to Revision 3
5. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Amendment 1 – Corrigendum 1
 - Corrigendum 1 to Supplement 6 to the 05 series of amendments
6. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Amendment 2
 - Supplement 7 to the 05 series of amendments
7. UN/ECE Regulation No. 83 Rev.3 – Amendment 3
 - Supplement 8 to the 05 series of amendments
8. COMMISSION REGULATION (EC) No 692/2008



ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม

ฉบับที่ ๔๓๕๔ (พ.ศ. ๒๕๕๔)

ออกตามความในพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

พ.ศ. ๒๕๑๑

เรื่อง กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด เฉพาะด้านความปลอดภัย :

สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ ๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๑๑ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมออกประกาศกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด เฉพาะด้านความปลอดภัย : สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ ๗ มาตรฐานเลขที่ มอก.๒๕๕๐-๒๕๕๔ ไว้ดังมีรายละเอียดต่อท้ายประกาศนี้

ทั้งนี้ให้มีผลตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2554

ชัยวุฒิ บรรณวัฒน์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

รถยนต์ขนาดเล็กที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด

เฉพาะด้านความปลอดภัย:

สารมลพิษจากเครื่องยนต์ ระดับที่ 7

1. ขอบข่าย

- 1.1 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้กำหนด การทำ คุณสมบัติที่ต้องการ เครื่องหมายและฉลาก การชักตัวอย่างและเกณฑ์ตัดสิน การทดสอบรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด ที่ผู้ทำออกแบบให้ใช้เชื้อเพลิง ดังนี้
 - 1.1.1 น้ำมันดีเซล
 - 1.1.2 น้ำมันดีเซลร่วมกับก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลว
 - 1.1.3 พลังงานจากเชื้อเพลิงและจากอุปกรณ์สะสมกำลัง/พลังงานไฟฟ้า (เช่น แบตเตอรี่ ตัวเก็บประจุ ล้อช่วยแรง/เครื่องกำเนิดไฟฟ้า) ในการขับเคลื่อนทางกล
ซึ่งต่อไปในมาตรฐานนี้จะเรียกว่า “รถยนต์”
- 1.2 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ครอบคลุมเฉพาะ
 - 1.2.1 รถยนต์นั่งไม่เกิน 9 ที่นั่ง
 - 1.2.2 รถยนต์บรรทุกที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 3 500 kg (กิโลกรัม) ยกเว้นที่ได้รับการรับรองตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมรถยนต์ขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด เฉพาะด้านความปลอดภัย: สารมลพิษจากเครื่องยนต์ระดับล่าสุด
 - 1.2.3 รถยนต์นั่งที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์บรรทุกที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 3 500 kg (ไม่จำกัดจำนวนที่นั่ง)
- 1.3 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ครอบคลุมเฉพาะด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับปริมาณของสารมลพิษ ความทนทานของอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ และระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ
- 1.4 มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ไม่ครอบคลุมถึง

- 1.4.1 รถยนต์ที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกน้อยกว่า 400 kg (กิโลกรัม) และ/หรือ รถยนต์ที่มีความเร็วออกแบบสูงสุดน้อยกว่า 50 km/h (กิโลเมตรต่อชั่วโมง)
- 1.4.2 รถยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์สูงสุดของเครื่องยนต์นั้นๆ ไม่เกิน 15 kW (กิโลวัตต์) โดยรถยนต์นั้นมีมวลรถเปล่าไม่เกิน 400 kg และรถยนต์บรรทุกมีมวลรถเปล่าไม่เกิน 550 kg
- 1.5 น้ำมันดีเซลในที่นี่ให้รวมถึงน้ำมันดีเซลที่มีส่วนผสมของไบโอดีเซล ที่เป็นไปตามประกาศของกรมธุรกิจพลังงาน

2. บทนิยาม

ความหมายของคำที่ใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้ มีดังต่อไปนี้

- 2.1 แบบ/รุ่น รถยนต์ (vehicle type) หมายถึง รถยนต์แบบ/รุ่น ใด ๆ จะพิจารณาเป็น แบบ/รุ่น เดียวกัน ถ้าไม่มีข้อแตกต่างในคุณลักษณะที่จำเป็น ดังนี้
 - 2.1.1 แรงเฉื่อยสมมูลที่สัมพันธ์กับมวลอ้างอิงตามที่ระบุในข้อ 3.5.1 ของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม การทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์
 - 2.1.2 คุณลักษณะของเครื่องยนต์และรถยนต์ ตามที่ระบุในภาคผนวก ก.
- 2.2 มวลอ้างอิง (reference mass) หมายถึง ผลรวมของมวลรถเปล่าแล้วบวกมวล 100 kg สำหรับทดสอบตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์
 - 2.2.1 มวลรถเปล่า (unladen mass) หมายถึง มวลรถยนต์พร้อมใช้งานที่ไม่รวมมวลคนขับ 75 kg และมวลผู้โดยสารหรือพนักงานประจำรถ
 - 2.2.2 มวลรถยนต์พร้อมใช้งาน (mass of the vehicle in running order) หมายถึง มวลรถเปล่าพร้อมตัวถังและอุปกรณ์ต่อพ่วง ในกรณียานยนต์ลากจูง หรือมวลของคัสซีพร้อมห้องคนขับถ้าผู้ทำไม่ได้ประกอบตัวถัง และ/หรืออุปกรณ์ต่อพ่วง พร้อมด้วยสารหล่อเย็น, น้ำมันหล่อลื่น, 90 % ของเชื้อเพลิง, 100 % ของเหลวอื่น ๆ (ยกเว้นน้ำใช้), เครื่องมือ, ล้ออะไหล่, คนขับ (75 kg) และมวลของพนักงานประจำรถ (75 kg) สำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถโค้ชที่มีที่นั่งพนักงานประจำรถ
- 2.3 มวลเต็มอัตราบรรทุก (maximum mass) หมายถึง ผลรวมของมวลรถเปล่ากับมวลที่รถยนต์นั้นสามารถบรรทุกได้ตามข้อกำหนดของผู้ทำ
- 2.4 สารมลพิษก๊าซ (gaseous pollutants) หมายถึง
 - 2.4.1 ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ แสดงค่าเป็น CO
 - 2.4.2 ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน ในรูปของไนโตรเจนไดออกไซด์ แสดงค่าเทียบเท่าเป็น NO₂

2.4.3 ก๊าซไฮโดรคาร์บอน ที่มีค่าสมมูล ดังนี้

- CH_{1.86} สำหรับน้ำมันดีเซล
- CH_{2.525} สำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลว
- CH₄ สำหรับก๊าซธรรมชาติ

- 2.5 สารมลพิษอนุภาค (particulate pollutant) หมายถึง ส่วนประกอบของไอเสียซึ่งกรองออกมาจากไอเสียที่เจือจางด้วยอากาศบริสุทธิ์ เพื่อไม่ให้อุณหภูมิสูงกว่า 52 °C (องศาเซลเซียส) โดยการใช้ตัวกรองที่กำหนด
- 2.6 สารมลพิษไอเสีย (tailpipe emission) หมายถึง สารมลพิษก๊าซที่ออกมาจากท่อไอเสีย
- 2.7 อุปกรณ์ช่วยติดเครื่องยนต์เย็น (cold start device) หมายถึง อุปกรณ์ที่เพิ่มปริมาณเชื้อเพลิงในส่วนผสมของอากาศและเชื้อเพลิงขึ้นชั่วคราวเพื่อให้เครื่องยนต์ติดง่ายขึ้นในขณะที่เครื่องยนต์เย็น
- 2.8 อุปกรณ์ช่วยติดเครื่อง (starting aid) หมายถึง อุปกรณ์ที่ช่วยให้เครื่องยนต์ติดง่ายขึ้นโดยไม่ทำให้ปริมาณเชื้อเพลิงในส่วนผสมของเชื้อเพลิงกับอากาศเพิ่มขึ้น เช่น อุปกรณ์อุ่นอากาศ การปรับแต่งจังหวะการฉีดเชื้อเพลิง
- 2.9 ความจุกระบอกสูบของเครื่องยนต์ (engine capacity)
- 2.9.1 กรณีเครื่องยนต์แบบชัก หมายถึง ปริมาตรแทนที่ของลูกสูบทั้งหมด
- 2.9.2 กรณีเครื่องยนต์แบบหมุน หมายถึง ปริมาตรแทนที่ 2 เท่า ของช่องว่างอากาศระหว่างโรเตอร์และเสื้อโรเตอร์
- 2.10 อุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ (pollution control devices) หมายถึง ส่วนประกอบในรถยนต์ที่ควบคุมและ/หรือจำกัดปริมาณสารมลพิษไอเสียหรือไอระเหย
- 2.11 ระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ (on-board diagnostic system - OBD) หมายถึง ระบบที่สามารถบ่งชี้พื้นที่ที่มีการทำงานผิดปกติเกิดขึ้น ด้วยการแสดงรหัสผิดปกติที่เก็บไว้ในหน่วยความจำคอมพิวเตอร์
- 2.12 กลไกปรับเปลี่ยน (defeat device) หมายถึง อุปกรณ์หรือระบบใด ๆ ที่ออกแบบไว้ให้ตรวจ/จับ อุณหภูมิ ความเร็วรถ ความเร็วรอบเครื่องยนต์ ระบบส่งกำลัง สัญญาณอากาศพร้อม หรือตัวแปรอื่นใด โดยมีจุดประสงค์เพื่อกระตุ้น ปรับเปลี่ยน หน่วง ยกเลิกการกระตุ้น การทำงานของส่วนใด ๆ ของระบบควบคุมสารมลพิษที่เป็นสาเหตุของการลดประสิทธิภาพระบบควบคุมสารมลพิษ ภายใต้เงื่อนไขที่อาจเกิดขึ้นได้ในการใช้งานปกติของรถยนต์
- อุปกรณ์หรือระบบที่ออกแบบนั้นอาจไม่ถูกพิจารณาเป็นกลไกปรับเปลี่ยนถ้า
- 2.12.1 กลไกดังกล่าวมีไว้เพื่อป้องกันเครื่องยนต์เสียหายหรืออุบัติเหตุ และเพื่อการทำงานที่ปลอดภัยของรถยนต์ หรือ

- 2.12.2 กลไกดังกล่าวมีหน้าที่ติดเครื่องยนต์เท่านั้น หรือ
- 2.12.3 เป็นสภาพที่ถูกกำหนดในการทดสอบลักษณะที่ 1
- 2.13 เชื้อเพลิงตามที่เครื่องยนต์ต้องการ (fuel requirement by the engine) หมายถึง ชนิดของเชื้อเพลิงที่เครื่องยนต์ใช้ตามปกติ
- น้ำมันดีเซล
 - น้ำมันดีเซลและก๊าซปิโตรเลียมเหลว
 - น้ำมันดีเซลและก๊าซธรรมชาติ
- 2.14 ระบบคืนสภาพการทำงานเป็นคาบ (periodically regenerating system) หมายถึง อุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ (เช่น แคลทาลิติกส์คอนเวอร์เตอร์ ตัวดักจับสารมลพิษอนุภาค) ที่มีกระบวนการคืนสภาพการทำงานเป็นระยะเมื่อใช้งานตามปกติที่น้อยกว่า 4 000 km ในวัฏจักรการขับเคลื่อนที่การคืนสภาพการทำงานเกิดขึ้นอาจมีค่าปริมาณสารมลพิษเกินเกณฑ์ที่กำหนดได้ ถ้าอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษมีการคืนสภาพการทำงานอย่างน้อยหนึ่งครั้งในการทดสอบลักษณะที่ 1 และมีการคืนสภาพการทำงานแล้วอย่างน้อยหนึ่งครั้งในวัฏจักรขับเคลื่อนช่วงเตรียมสภาพรถยนต์ ให้พิจารณาเป็นระบบคืนสภาพการทำงานแบบต่อเนื่อง
- ในกรณีผู้ทำร้องขอ การทดสอบเพิ่มเติมจะไม่นำมาใช้ ถ้าผู้ทำเตรียมข้อมูลให้กับหน่วยรับรองได้ว่าในวัฏจักรการขับเคลื่อนที่การคืนสภาพการทำงานเกิดขึ้นนั้น ค่าปริมาณสารมลพิษยังคงต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดตามข้อ 5.3.1.4
- 2.15 รถยนต์ไฮบริด (Hybrid vehicles: HV)
- 2.15.1 นิยามทั่วไปสำหรับรถยนต์ไฮบริด: (Hybrid vehicles: HV) หมายถึง รถยนต์ที่มีตัวแปลงผันพลังงานที่แตกต่างกันอย่างน้อย 2 ชนิด และมีระบบสะสมพลังงานที่แตกต่างกันอย่างน้อยสองระบบเพื่อการขับเคลื่อน
- 2.15.2 นิยามสำหรับรถยนต์ไฮบริดไฟฟ้า: (Hybrid electrical vehicles: HEV) หมายถึง รถยนต์ที่ขับเคลื่อนทางกล โดยใช้พลังงานจากเชื้อเพลิงและจากอุปกรณ์สะสมกำลัง/พลังงานไฟฟ้า (เช่น แบตเตอรี่ ตัวเก็บประจุ ล้อช่วยแรง/เครื่องกำเนิดไฟฟ้า)
- 2.16 รถยนต์เชื้อเพลิงผสม (flex fuel vehicle) หมายถึง รถยนต์ที่มีระบบเก็บเชื้อเพลิงระบบเดียวที่สามารถขับเคลื่อนโดยใช้ส่วนผสมของเชื้อเพลิงที่แตกต่างกันตั้งแต่สองชนิดขึ้นไปได้
- 2.16.1 รถยนต์เชื้อเพลิงผสมไบโอดีเซล (flex fuel biodiesel vehicle) หมายถึง รถยนต์เชื้อเพลิงผสมสามารถขับเคลื่อนโดยใช้น้ำมันดีเซลหรือน้ำมันดีเซลที่มีส่วนผสมของน้ำมันไบโอดีเซล

- 2.17 รถยนต์เชื้อเพลิงร่วม (dual fuel vehicle) หมายถึง รถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงได้ทั้งน้ำมันดีเซลชนิดเดียวและ/หรือใช้ร่วมกับก๊าซธรรมชาติหรือก๊าซปิโตรเลียมเหลวในการขับเคลื่อน

3. การยื่นขอการรับรอง

ไม่นำข้อกำหนดใน UN/ECE R 83 มาใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมฉบับนี้ แต่ให้ใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน

“ให้ผู้ทำเตรียมรถยนต์แบบที่จะให้ทดสอบ 1 คัน พร้อมแจ้งรายละเอียดรถยนต์ตามภาคผนวก ก. ของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้”

สำหรับการขอการรับรองที่เกี่ยวข้องกับระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ ผู้ทำต้องส่งมอบข้อมูลที่เกี่ยวข้องตามภาคผนวก ก. พร้อมด้วยรายละเอียดต่อไปนี้

3.1 ผู้ทำต้องระบุ

3.1.1 ร้อยละของการจุดระเบิดผิดปกติจากจำนวนทั้งหมด ที่มีผลทำให้ปริมาณสารมลพิษเกินเกณฑ์ที่กำหนดในตารางที่ 2 ของข้อ 5.3.1.4 ถ้าร้อยละของการจุดระเบิดผิดปกตินั้นเกิดขึ้นจากตอนติดเครื่องในการทดสอบลักษณะที่ 1 ตามข้อ 5.3.1

3.1.2 ร้อยละของการจุดระเบิดผิดปกติจากจำนวนทั้งหมด ที่มีผลทำให้แคทาลิติกส์คอนเวอร์เตอร์เกิดความร้อนเกินก่อนที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย

3.2 ข้อมูลโดยละเอียดที่อธิบายคุณลักษณะการทำงานของระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ ที่รวมถึงรายการส่วนประกอบที่เกี่ยวข้องทั้งหมดกับระบบควบคุมปริมาณสารมลพิษ เช่น ตัววัด ตัวกระตุ้น และอุปกรณ์ที่ตรวจวัด โดยระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ

3.3 รายละเอียดของตัวบ่งชี้การทำงานผิดพลาดที่ระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษใช้ในการส่งสัญญาณแสดงความผิดพลาดให้ผู้ขับทราบ

4. การรับรองแบบ

ไม่นำข้อกำหนดใน UN/ECE R 83 มาใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมฉบับนี้ แต่ให้ใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน “รถยนต์ต้องเป็นไปตามข้อ 5. จึงจะถือว่ารถยนต์แบบ/รุ่น นั้นเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้”

5. คุณลักษณะที่ต้องการและการทดสอบ

5.1 ทั่วไป

5.1.1 ผู้ทำต้องออกแบบ สร้างและประกอบ ส่วนประกอบที่มีผลต่อสารมลพิษไอเสียในรถยนต์ให้อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนดตามข้อ 5. ตลอดอายุของรถยนต์ตามสภาพใช้งานปกติ

5.1.2 ผู้ทำต้องมีมาตรการทางเทคนิค เพื่อให้แน่ใจว่าสามารถควบคุมสารมลพิษไอเสียให้เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดตลอดอายุของรถยนต์ตามสภาพใช้งานปกติ รวมถึงความคงทนของท่ออ่อน ข้อต่อ การต่อเชื่อมต่าง ๆ ที่ใช้ในระบบควบคุมปริมาณสารมลพิษที่เป็นไปตามเดิมที่ออกแบบไว้

สำหรับสารมลพิษไอเสีย อาจไม่ใช่ข้อกำหนดนี้ได้ ถ้าเป็นไปตามข้อ 5.3.1.4 แล้ว

5.1.2.1 ทั้งนี้ห้ามใช้กลไกปรับเปลี่ยน

5.1.3 ผู้ทำต้องป้องกันไม่ให้สารมลพิษไอระเหยออกมากเกินไป หรือน้ำมันเชื้อเพลิงหก เนื่องจากไม่ได้ปิดฝาถัง โดยอาจใช้วิธีการ ดังนี้

5.1.3.1 ฝาปิดถังเติมน้ำมันแบบเปิด-ปิดอัตโนมัติ ที่ถอดออกไม่ได้

5.1.3.2 การออกแบบที่หลีกเลี่ยงไม่ให้สารมลพิษไอระเหยออกมากเกินไปเมื่อฝาปิดถังเติมน้ำมันหายไป

5.1.3.3 วิธีอื่น ๆ ที่ทำให้เกิดผลในทำนองเดียวกัน เช่น ใช้ฝาปิดถังเติมน้ำมัน มีโซ่ล๊อคฝาปิดถังหรือนำกุญแจที่ใช้ติดเครื่องยนต์มาใช้ปิดฝาถังน้ำมัน ในกรณีนี้สามารถเอากุญแจออกได้ขณะที่ฝาปิดถังน้ำมันอยู่ในตำแหน่งล๊อค

5.1.4 ความปลอดภัยของระบบอิเล็กทรอนิกส์

5.1.4.1 รถยนต์ใด ๆ ที่มีคอมพิวเตอร์ควบคุมปริมาณสารมลพิษต้องมีลักษณะเฉพาะในการป้องกันการปรับแก้ ยกเว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้ทำ ถ้าการแก้ไขนั้นจำเป็นสำหรับการวินิจฉัย การบริการ การตรวจสอบ การปรับเปลี่ยนใหม่ หรือการซ่อมรถยนต์ รหัสคอมพิวเตอร์ที่สามารถโปรแกรมใหม่ได้ หรือตัวแปรในการทำงานต้องป้องกันการเข้าไปรบกวน

ให้นำหน่วยความจำการสอบเทียบใด ๆ ที่ถอดออกได้ไว้ในกล่องปิดผนึก หรือป้องกันโดยรหัสอิเล็กทรอนิกส์และไม่สามารถเปลี่ยนได้หากไม่ใช่เครื่องมือและวิธีการพิเศษ

5.1.4.2 ตัวแปรในการทำงานของเครื่องยนต์ที่เป็นรหัสคอมพิวเตอร์ ต้องไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้หากไม่ใช่เครื่องมือและวิธีการพิเศษ

5.1.4.3 ผู้ทำอาจขอให้หน่วยรับรองยกเว้นข้อกำหนดข้อใดข้อหนึ่งสำหรับรถยนต์ที่ไม่จำเป็นต้องมีการป้องกันโดยเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินการยกเว้นอาจประกอบด้วย คุณลักษณะการทำงานของ

หน่วยความจำ ความสามารถในการทำงานระดับสูงของรถยนต์ แผนปริมาณการจำหน่าย หรือเกณฑ์อื่น ๆ

- 5.1.4.4 ผู้ทำที่ใช้ระบบรหัสคอมพิวเตอร์ที่สามารถเขียน โปรแกรมใหม่ได้ (เช่น หน่วยความจำอ่านอย่างเดียว ชนิดโปรแกรมและลบได้ด้วยกระแสไฟฟ้า EEPROM) ต้องมีการป้องกันไม่ให้มีการเขียนโปรแกรมใหม่โดยไม่ได้รับอนุญาต

หากระบบดังกล่าวสามารถเข้าถึงผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ได้จากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ทำที่อยู่นอกพื้นที่ดำเนินการ ผู้ทำต้องเพิ่มมาตรการการป้องกันการถูกรบกวนและมีระบบป้องกันการเขียนทับด้วย โดยผู้ทำอำนาจจะเป็นผู้อนุมัติระดับการป้องกันการรบกวนและวิธีการที่เพียงพอ

5.2 การทดสอบ

รถยนต์ต้องผ่านการทดสอบตามลักษณะที่กำหนดตามตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ลักษณะการทดสอบที่กำหนด

การทดสอบ	รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ แบบจุดระเบิดด้วยการอัดที่รวมถึงรถยนต์ไฮบริด	
	เชื้อเพลิงเดี่ยว	เชื้อเพลิงร่วม
ลักษณะที่ 1	√	√ (ทดสอบโดยใช้เชื้อเพลิงดีเซลเท่านั้น)
ลักษณะที่ 5	√	√ (ทดสอบโดยใช้เชื้อเพลิงดีเซลเท่านั้น)
OBD	√	-

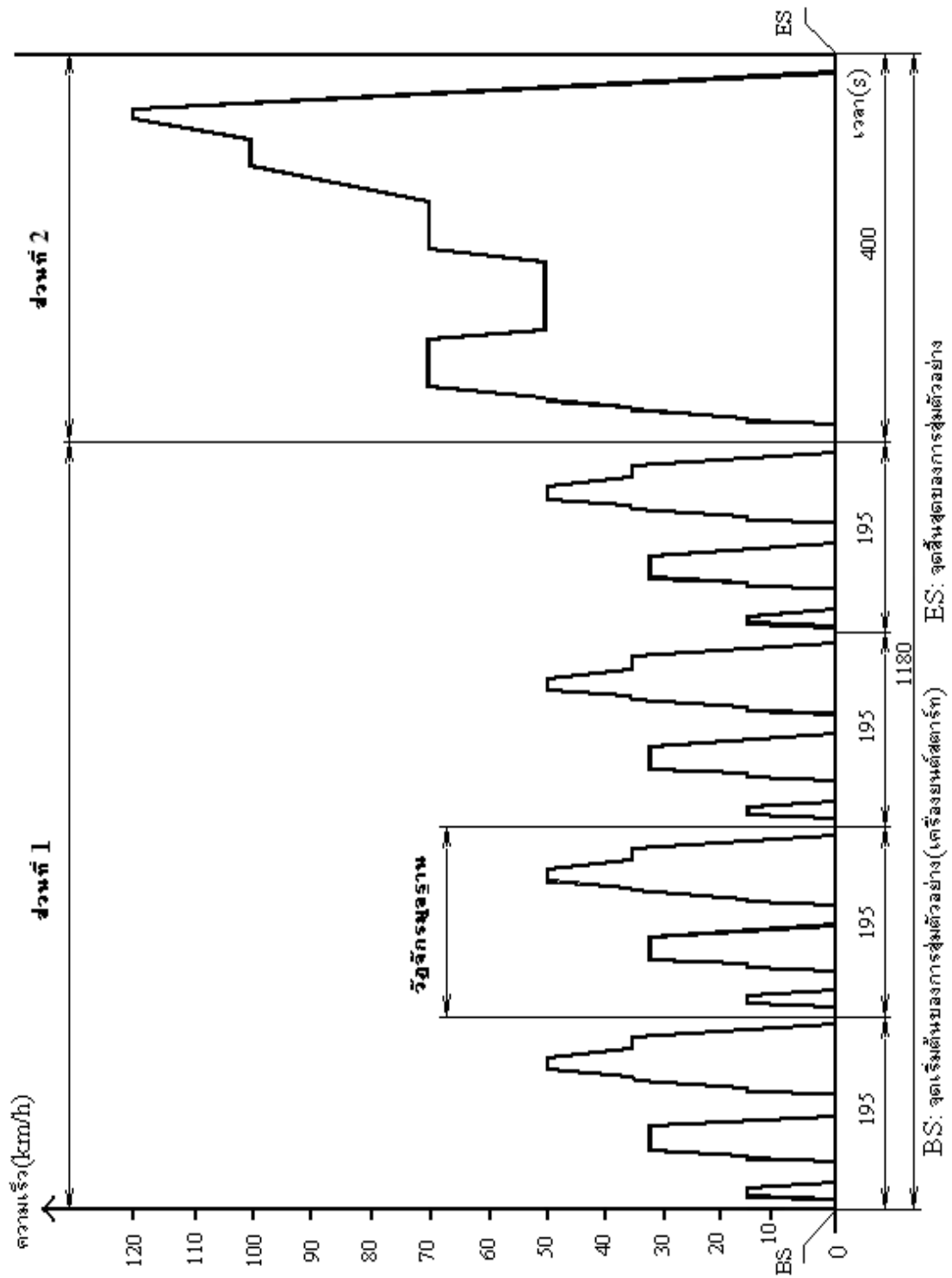
5.3 วิธีการทดสอบ

- 5.3.1 การทดสอบลักษณะที่ 1 (ปริมาณสารมลพิษ ไอเสียเฉลี่ยภายหลังคิดเครื่องขณะเย็น)

5.3.1.1 รถยนต์ที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 3 500 kg ต้องทดสอบลักษณะที่ 1 ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์

5.3.1.2 นำรถยนต์ไปไว้บนแชสซีสไคนาโมมิเตอร์ที่มีการจำลองน้ำหนักบรรทุกและแรงเฉื่อยสมมูล

- (1) การทดสอบประกอบด้วยสองส่วน คือส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 เป็นระยะเวลาต่อเนื่อง 1 180 s (วินาที) ดังแสดงในรูปที่ 1 โดยระยะเวลาระหว่างสิ้นสุดส่วนที่ 1 และเริ่มต้นส่วนที่ 2 ที่มีการปรับแต่งอุปกรณ์ในการทดสอบ อาจไม่ต้องการเก็บตัวอย่างได้ ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 20 s และได้รับความยินยอมโดยผู้ทำ



รูปที่ 1 วัฏจักรการขับเคลื่อนสำหรับการทดสอบลักษณะที่ 1

(ข้อ 5.3.1.2 (1))

- (2) ส่วนที่ 1 วัฏจักรในเมือง ประกอบด้วยวัฏจักรมูลฐาน 4 วัฏจักร แต่ละวัฏจักรประกอบด้วย 15 ชั้น (เดินเบา เพิ่มความเร็ว คงความเร็ว ลดความเร็ว และอื่น ๆ)
- (3) ส่วนที่ 2 วัฏจักรนอกเมือง จำนวน 1 วัฏจักร ที่ประกอบด้วย 13 ชั้น (เดินเบา เพิ่มความเร็ว คงความเร็ว ลดความเร็ว และอื่น ๆ)
- (4) ระหว่างการทดสอบสารมลพิษไอเสียจะถูกเจือจางและเก็บตัวอย่างอย่างเหมาะสมแบบเป็นสัดส่วนใน ถูเก็บตัวอย่างหนึ่งใบหรือมากกว่า สารมลพิษไอเสียที่ถูกเจือจาง การเก็บตัวอย่างและการวิเคราะห์ให้เป็นไปตามกระบวนการที่กำหนดด้านล่าง วัดปริมาตรโดยรวม บันทึกค่าปริมาตร คาร์บอนมอนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน ออกไซด์ของไนโตรเจน และสารมลพิษอนุภาค

5.3.1.3 ดำเนินการทดสอบตามกระบวนการที่กำหนดในข้อ 3. ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม การทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์ วิธีเก็บตัวอย่าง การวิเคราะห์ ให้เป็นไปตามที่กำหนด

5.3.1.4 ให้ทำการทดสอบจำนวน 3 ครั้งตามเงื่อนไขที่กำหนดในข้อ 5.3.1.5 ผลการทดสอบให้คูณด้วยตัวประกอบการเสื่อมสภาพที่เหมาะสมตามที่กำหนดในข้อ 5.3.5 และในกรณีคืนสภาพการทำงานเป็น คาบ ตามข้อ 2.16 ให้คูณด้วยค่า K_i ตามที่กำหนดในมาตรฐานการทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์แล้ว ค่าปริมาณสารมลพิษก๊าซและสารมลพิษอนุภาคในการทดสอบแต่ละครั้ง ต้องน้อยกว่าเกณฑ์ที่กำหนดในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์สำหรับการทดสอบรับรองเฉพาะแบบ การทดสอบลักษณะที่ 1

(ข้อ 5.3.1.4)

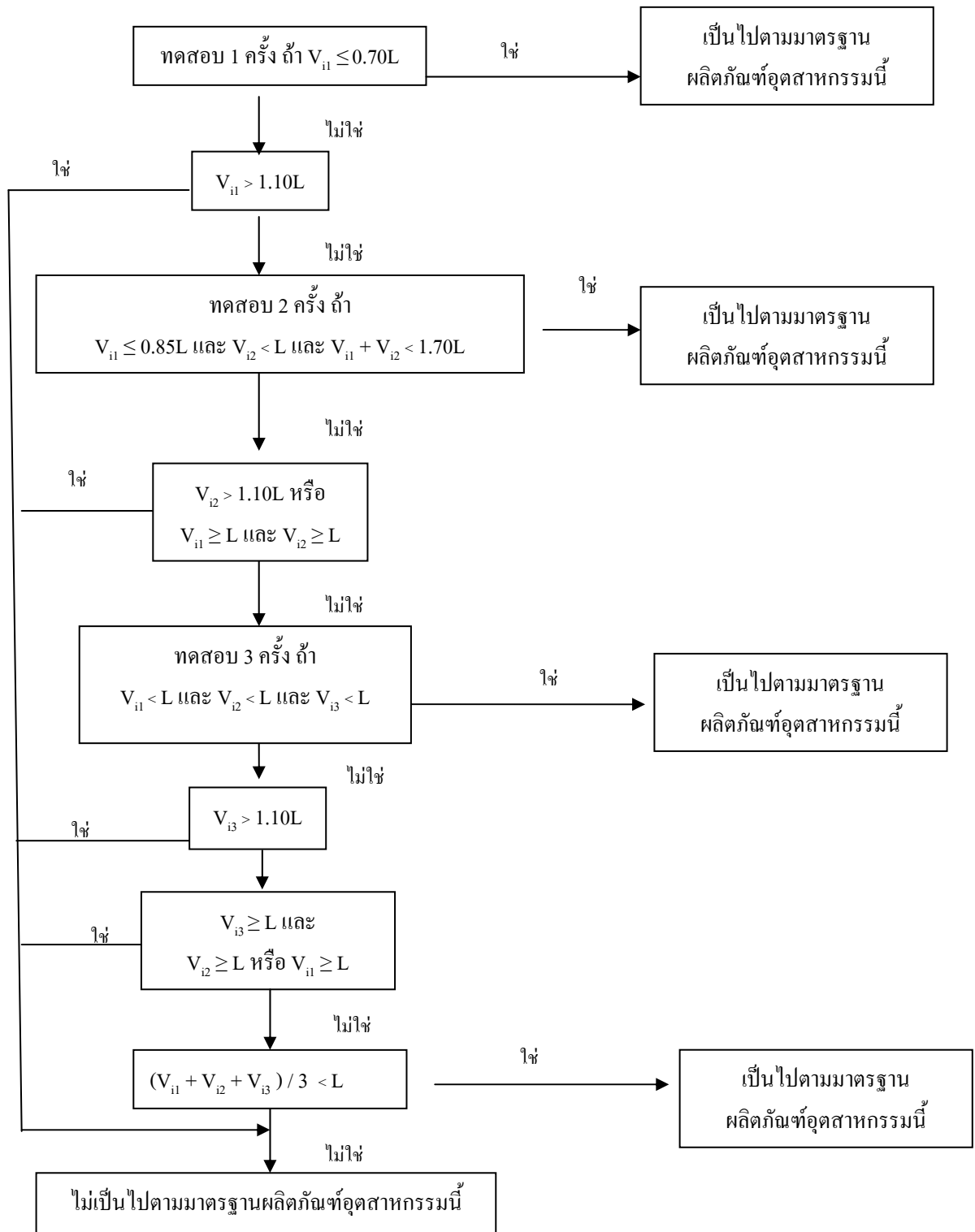
ประเภทรถยนต์	มวลอ้างอิง (kg)	คาร์บอนมอนอกไซด์	ออกไซด์ของไนโตรเจน	หน่วยเป็น g/km	
				ไฮโดรคาร์บอนรวมกับออกไซด์ของไนโตรเจน	สารมลพิษอนุภาค
รถยนต์นั่ง มวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 2 500 kg	-	0.50	0.25	0.30	0.025
รถยนต์นั่งมวลเต็มอัตราบรรทุกเกิน 2 500 kg หรือรถยนต์บรรทุกและรถยนต์นั่งที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์บรรทุกที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 3 500 kg	ไม่เกิน 1 305	0.50	0.25	0.30	0.025
	เกิน 1 305 แต่ไม่เกิน 1 760	0.63	0.33	0.39	0.04
	เกิน 1 760	0.74	0.39	0.46	0.06

- (1) ผลการวิเคราะห์คูณด้วยตัวประกอบการเสื่อมสภาพแล้วยอมให้แต่ปริมาณสารมลพิษแต่ละค่าเกินเกณฑ์ที่กำหนดได้เพียงครั้งเดียวจากสามครั้งและต้องไม่เกิน 10 % ทั้งนี้ค่าเฉลี่ยของทั้ง

สามค่าต้องต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ไม่ว่าผลการวิเคราะห์คุณสมบัติด้วยตัวประกอบการเสื่อมสภาพแต่ละค่าที่มากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไม่เกิน 10 % นั้นจะเกิดขึ้นในการทดสอบครั้งเดียวกันหรือไม่ก็ตาม

5.3.1.5 จำนวนการทดสอบตามข้อ 5.3.1.4 อาจลดลงได้ถ้า

- (1) ในการทดสอบครั้งแรกปริมาณสารมลพิษทุกค่ามีค่าไม่เกิน 70 % ของค่าที่กำหนดตามตารางที่ 2 ให้ทดสอบเพียงครั้งเดียวและถือว่าเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดตามข้อ 5.3.1.4
- (2) ในการทดสอบครั้งแรกปริมาณสารมลพิษบางค่ามีค่าเกิน 70 % แต่ไม่เกิน 85 % ของค่าที่กำหนดตามตารางที่ 2 ให้ทดสอบครั้งที่ 2 และถ้าผลรวมของปริมาณสารมลพิษในการทดสอบสองครั้งมีค่าไม่เกิน 170 % ของค่าที่กำหนดตามตารางที่ 2 จึงจะถือว่าเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดตามข้อ 5.3.1.4



เมื่อ V_{11} V_{12} V_{13} คือ ปริมาณสารมลพิษ_i (ตามที่ระบุไว้ในตารางที่ 2) จากการทดสอบครั้งที่ 1 ครั้งที่ 2 ครั้งที่ 3 ตามลำดับ ซึ่งคุณตัวประกอบการเสื่อมสภาพแล้ว

L คือ เกณฑ์กำหนดของปริมาณสารมลพิษ_i ตามที่ระบุไว้ในตารางที่ 2

รูปที่ 2 ผังการทดสอบลักษณะที่ 1

- 5.3.2 การทดสอบลักษณะที่ 2 (ปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์ในขณะเครื่องยนต์เดินเบา)
“ไม่นำมาใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้”
- 5.3.3 การทดสอบลักษณะที่ 3 (ปริมาณสารมลพิษจากห้องข้อเหวี่ยง)
“ไม่นำมาใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้”
- 5.3.4 การทดสอบลักษณะที่ 4 (ปริมาณสารมลพิษไอระเหย)
“ไม่นำมาใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้”
- 5.3.5 การทดสอบลักษณะที่ 5 (ความทนทานของอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ)
 - 5.3.5.1 ให้ทดสอบกับรถยนต์ที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 3 500 kg ในรายการทดสอบตามข้อ 5.3.1 การทดสอบเสมือนกับการเร่งอายุรถยนต์ว่าขับเคลื่อนมาแล้วเป็นระยะทาง 80 000 km ตามขั้นตอนที่กำหนดในข้อ 7. ของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์ในสนามทดสอบ บนท้องถนนหรือบนแซลชีส์ไดนาโมมิเตอร์
 - 5.3.5.2 ผู้ทำอาจเลือกใช้ค่าตัวประกอบการเสื่อมสภาพ ดังตารางที่ 3 แทนการทดสอบลักษณะที่ 5 ได้
ในกรณีที่ผู้ทำร้องขอ หน่วยทดสอบจะทำการทดสอบลักษณะที่ 1 ก่อนที่จะทำการทดสอบลักษณะที่ 5 แล้วเสร็จ โดยใช้ตัวประกอบการเสื่อมสภาพดังตารางที่ 3 เมื่อทำการทดสอบลักษณะที่ 5 แล้วเสร็จอาจแก่ผลการทดสอบรับรองเฉพาะแบบ โดยใช้ตัวประกอบการเสื่อมสภาพที่ได้จากการทดสอบแทนตัวประกอบการเสื่อมสภาพดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ตัวประกอบการเสื่อมสภาพ

(ข้อ 5.3.5.2)

สารมลพิษ	ตัวประกอบการเสื่อมสภาพ
คาร์บอนมอนอกไซด์	1.1
ออกไซด์ของไนโตรเจน	1
ไฮโดรคาร์บอนรวมกับออกไซด์ของไนโตรเจน	1
สารมลพิษอนุภาค	1.2

- 5.3.5.3 นำค่าตัวประกอบการเสื่อมสภาพจากข้อ 5.3.5.1 หรือข้อ 5.3.5.2 ไปใช้ในข้อ 5.3.1.4

5.3.6 การทดสอบลักษณะที่ 6 (การทดสอบหาปริมาณสารมลพิษจากรถยนต์ที่อุณหภูมิต่ำ)

“ไม่นำมาใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้”

5.3.7 การทดสอบระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ (OBD)

5.3.7.1 ให้ทดสอบกับรถยนต์ที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 3 500 kg

5.3.7.2 เมื่อทดสอบระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์แล้ว

5.3.7.2.1 ระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ ต้องบ่งชี้ความเสียหายของส่วนประกอบหรือระบบที่เกี่ยวข้องกับปริมาณสารมลพิษ เมื่อความเสียหายนั้นมีผลทำให้ปริมาณสารมลพิษต่าง ๆ เกินเกณฑ์ที่กำหนดในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ปริมาณสารมลพิษจากเครื่องยนต์สำหรับการทดสอบระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ

(ข้อ 5.3.7.2.1)

หน่วยเป็น g/km

ประเภทรถยนต์	มวลอ้างอิง (kg)	คาร์บอนมอนอกไซด์	ไฮโดรคาร์บอน	ออกไซด์ของไนโตรเจน	สารมลพิษอนุภาค
รถยนต์นั่ง มวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 2 500 kg	-	3.20	0.40	1.20	0.18
รถยนต์นั่งมวลเต็มอัตราบรรทุกเกิน 2 500 kg หรือรถยนต์บรรทุกและรถยนต์นั่งที่ดัดแปลงมาจากรถยนต์บรรทุกที่มีมวลเต็มอัตราบรรทุกไม่เกิน 3 500 kg	ไม่เกิน 1 305	3.20	0.40	1.20	0.18
	เกิน 1 305 แต่ไม่เกิน 1 760	4.00	0.50	1.60	0.23
	เกิน 1 760	4.80	0.60	1.90	0.28

5.3.7.2.2 รถยนต์แต่ละแบบ/รุ่น เมื่อพิจารณาตามภาคผนวก ข. ของ มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการทดสอบสารมลพิษจากรถยนต์ แล้วจัดได้ว่าอยู่ในตระกูลเดียวกันกับรถยนต์ตัวอย่างให้ถือว่าได้รับการรับรองเฉพาะแบบด้วย

5.3.8 ข้อมูลสารมลพิษสำหรับการทดสอบเมื่อใช้งานบนถนน

“ไม่นำมาใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมฉบับนี้”

5.3.9 ข้อกำหนดอื่นๆ

ระบบเก็บตัวอย่างปริมาณสารมลพิษ คุณลักษณะของเครื่องมือทดสอบ วิธีสอบเทียบอุปกรณ์วัด การทวนสอบระบบ การคำนวณปริมาณสารมลพิษ และวิธีการทดสอบคุณสมบัติของเชื้อเพลิง ให้เป็นไปตามที่หน่วยรับรองกำหนด

6. การตัดแปลงแบบ/รุ่นของรถยนต์

“ไม่นำมาใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมฉบับนี้”

7. การขยายการรับรองแบบ

“ไม่นำมาใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมฉบับนี้”

8. การรับรองการผลิต

“ไม่นำมาใช้ในมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมฉบับนี้”

9. เครื่องหมายและฉลาก

- 9.1 ที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของรถยนต์หรือในบริเวณห้องเครื่องของรถยนต์ทุกคัน อย่างน้อยต้องมีเลข อักษร หรือเครื่องหมายแจ้งรุ่น (model) ของรถยนต์ที่ใช้กับรถยนต์ให้เห็นได้ง่าย ชัดเจน และถาวร
- 9.2 ที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของช่องเดมน์น้ำมันต้องมีอักษรหรือสัญลักษณ์ระบุชนิดเชื้อเพลิงที่ผู้ทำแนะนำให้ใช้ในกรณีที่ใช้ภาษาต่างประเทศ ต้องมีความหมายตรงกับภาษาไทยที่กำหนดไว้ข้างต้น

10. การชักตัวอย่างและเกณฑ์ตัดสิน

10.1 การชักตัวอย่าง

ให้ชักตัวอย่างรถยนต์จำนวน 1 คัน

10.2 เกณฑ์ตัดสินสำหรับการทดสอบรับรองเฉพาะแบบ

รถยนต์ต้องเป็นไปตามข้อ 5.1 และข้อ 5.2 จึงจะถือว่ารถยนต์แบบนั้นเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมนี้

ภาคผนวก ก.

รายละเอียดของรถยนต์

(ข้อ 3.)

ในการทดสอบรับรองเฉพาะแบบให้ผู้ทำระบุรายละเอียดของรถยนต์(ถ้ามี) ในรายการที่เกี่ยวข้องกับแบบ/รุ่น ที่ยื่นขอ ดังต่อไปนี้ ในบางรายการที่มีข้อมูลมากกว่าหนึ่ง ให้ระบุข้อมูลทั้งหมด

ในที่นี้เลขลำดับข้อให้เป็นไปตามลำดับที่ระบุไว้ใน UN/ECE R83

สำหรับข้อที่มีสัญลักษณ์ * ข้อมูลเป็นไปตามเอกสาร Commission Regulation (EC) (EC Directive) No 692/2008

Annex I Appendix 3

1. ทั่วไป

- 1.1 ชื่อผู้ทำ (เครื่องหมายการค้าของผู้ทำ) :
- 1.2 ชนิดและรายละเอียดทางการค้าทั่วไป :
- 1.3 วิธีบ่งชี้ชนิด, ถ้ามีเครื่องหมายบนรถยนต์ :
- 1.3.1 พื้นที่ระบุเครื่องหมาย :
- 1.4 แบบของรถยนต์ :
- 1.5 ชื่อและที่อยู่ของผู้ทำ :
- 1.6 ที่อยู่ของโรงงานผู้ทำ :

2. คุณลักษณะโครงสร้างทั่วไปของรถยนต์

- 2.1 รูปภาพหรือแบบแสดง :
- 2.2 เพลากำลึง (จำนวน ตำแหน่ง การเชื่อมต่อ) :

3. มวลและมิติ

- 3.1 มวลรถยนต์พร้อมใช้งานของแต่ละแบบตัวถัง (อ้างอิงแบบแสดง (ถ้ามี)) หรือมวลของคัสชีพร้อมห้องคนขับถ้าผู้ทำไม่ได้ประกอบตัวถัง(พร้อมอุปกรณ์มาตรฐานที่รวมถึงสารหล่อเย็น น้ำมันหล่อลื่น เชื้อเพลิง เครื่องมือ ล้ออะไหล่ คนขับ) ค่าสูงสุดและค่าต่ำสุด :
- 3.2 น้ำหนักบรรทุกสูงสุดทางเทคนิคที่ระบุโดยผู้ทำ (ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด) :

4. เครื่องยนต์

4.1 ผู้ทำ :

4.1.1 รหัสเครื่องยนต์ของผู้ทำ :

4.2 เครื่องยนต์สันดาปภายใน

4.2.1.1 การทำงาน : จุกะเปิดด้วยประกายไฟ/จุกะเปิดด้วยแรงอัด สี่จังหวะ/สองจังหวะ

4.2.1.2 จำนวนกระบอกสูบและรูปแบบการจัดวาง :

4.2.1.2.1 เส้นผ่านศูนย์กลางกระบอกสูบ :mm

4.2.1.2.2 ระยะชัก :mm

*ลำดับขั้นการจุกะเปิด (ข้อ 3.2.1.2.3 ใน EC Directive No 692/2008) :

4.2.1.3 ปริมาตรกระบอกสูบ :cm³

4.2.1.4 อัตราส่วนการอัด :min⁻¹

4.2.1.5 แบบแสดงรูปทรงของห้องเผาไหม้และหัวลูกสูบ (เฉพาะเครื่องยนต์แบบจุกะเปิดด้วยประกายไฟ) :

4.2.1.6 ความเร็วรอบเดินเบาปกติ (ที่รวมค่าความคลาดเคลื่อน) :rpm

4.2.1.7 ความเร็วรอบเดินเบาสูง :rpm

4.2.1.8 ความเข้มข้นของคาร์บอนมอนอกไซด์ขณะเดินเบาตามข้อกำหนดของผู้ทำ (เฉพาะเครื่องยนต์แบบจุกะเปิดด้วยประกายไฟ) : %

4.2.1.9 กำลังสุทธิสูงสุด :kW ที่ rpm

*ความเร็วรอบเครื่องยนต์สูงสุดที่ยอมให้ ตามที่ระบุโดยผู้ทำrpm (ข้อ 3.2.1.9 ใน EC Directive No 692/2008)

*แรงบิดสุทธิสูงสุด ตามที่ระบุโดยผู้ทำNm ที่rpm (ข้อ 3.2.1.10 ใน EC Directive No 692/2008)

4.2.2 เชื้อเพลิง : น้ำมันเบนซิน น้ำมันแก๊สโซฮอล์ (ร้อยละส่วนผสมที่แนะนำ) น้ำมันดีเซล น้ำมันไบโอดีเซล ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ก๊าซธรรมชาติหรือน้ำมันไบโอมิเทน หรือเชื้อเพลิงอื่น ๆ (ระบุ) :

4.2.3 ค่าซีเทนัมเบอร์

*ฉลากหรือสัญลักษณ์บริเวณช่องเติมน้ำมัน (ข้อ 3.2.2.3 ใน EC Directive No 692/2008)

:

*ประเภทเชื้อเพลิงของรถยนต์ เชื้อเพลิงเดี่ยว เชื้อเพลิงคู่ เชื้อเพลิงผสม(ข้อ 3.2.2.4 ใน EC Directive No 692/2008) :

*ปริมาณเชื้อเพลิงชีวภาพสูงสุดที่ยอมรับได้ในเชื้อเพลิง ตามที่ผู้ทำระบบ.... %โดยปริมาตร (ข้อ 3.2.2.5 ใน EC Directive No 692/2008)

4.2.4 การจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

4.2.4.1 คาร์บูเรเตอร์ มี/ไม่มี

4.2.4.1.1 ยี่ห้อ :

4.2.4.1.2 แบบ :

4.2.4.1.3 จำนวน :

4.2.4.1.4 การปรับแต่ง :

4.2.4.1.4.1 นมหนู :

4.2.4.1.4.2 เวนจูรี :

4.2.4.1.4.3 ระดับห้องลูกลอย :

4.2.4.1.4.4 มวลลูกลอย :

4.2.4.1.4.5 เข็มลูกลอย :

4.2.4.1.5 ระบบติดเครื่องขณะเย็น : ควบคุมโดยคน/ อัตโนมัติ.....

4.2.4.1.5.1 การทำงาน :

4.2.4.1.5.2 ข้อจำกัดการทำงาน/การปรับตั้ง :

4.2.4.2 การฉีดเชื้อเพลิง (สำหรับเครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด) : มี/ไม่มี

4.2.4.2.1 รายละเอียดระบบ :

4.2.4.2.2 การทำงาน : ฉีดโดยตรง/เผาไหม้ล่วงหน้า/เผาไหม้แบบวน

4.2.4.2.3 ปืนฉีด

4.2.4.2.3.1 ยี่ห้อ :

4.2.4.2.3.2 แบบ :

4.2.4.2.3.3 ปริมาณเชื้อเพลิงสูงสุดmm³ /ช่วงชักหรือรอบที่
ความเร็วรอบปี่มmin⁻¹

4.2.4.2.3.4 ระยะเวลาการฉีด :

4.2.4.2.3.5 เส้นโค้งการจุดระเบิดล่วงหน้า :

4.2.4.2.3.6 กระบวนการสอบเทียบ : แทนทดสอบ/เครื่องยนต์

4.2.4.2.4 กัฟเวอร์เนอร์

4.2.4.2.4.1 แบบ :

- 4.2.4.2.4.2 พิกัดความเร็วรอบสูงสุด
 - 4.2.4.2.4.2.1 เมื่อมีภาระ :rpm
 - 4.2.4.2.4.2.2 เมื่อไม่มีภาระ :rpm
- 4.2.4.2.4.3 ความเร็วรอบเดินเบา : rpm
- 4.2.4.2.5 หัวฉีด
 - 4.2.4.2.5.1 ยี่ห้อ :
 - 4.2.4.2.5.2 แบบ :
 - 4.2.4.2.5.3 ความดันขณะเปิด หรือภาพแสดงคุณลักษณะ :
- 4.2.4.2.6 ระบบติดเครื่องขณะเย็น
 - 4.2.4.2.6.1 ยี่ห้อ :
 - 4.2.4.2.6.2 แบบ :
 - 4.2.4.2.6.3 รายละเอียด :
- 4.2.4.2.7 อุปกรณ์ช่วยติดเครื่อง
 - 4.2.4.2.7.1 ยี่ห้อ :
 - 4.2.4.2.7.2 แบบ :
 - 4.2.4.2.7.3 รายละเอียดระบบ :
- *หัวฉีดอิเล็กทรอนิกส์ : มี/ไม่มี (ข้อ 3.2.4.2.9 ใน EC Directive No 692/2008).....
 - *ยี่ห้อ (ข้อ 3.2.4.2.9.1 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *แบบ (ข้อ 3.2.4.2.9.2 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *รายละเอียดของระบบ ในกรณีที่ไม่ใช่การฉีดแบบต่อเนื่อง ให้ระบุรายละเอียดที่เทียบเท่า (ข้อ 3.2.4.2.9.3 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *ยี่ห้อและแบบของหน่วยควบคุม (ข้อ 3.2.4.2.9.3.1 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *ยี่ห้อและแบบของตัวรับแรงดันเชื้อเพลิง (ข้อ 3.2.4.2.9.3.2 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดการไหล (ข้อ 3.2.4.2.9.3.3 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *ยี่ห้อและแบบของหัวจ่ายเชื้อเพลิง (ข้อ 3.2.4.2.9.3.4 ใน EC Directive No 692/2008) :

*ยี่ห้อและแบบของห้องปีกผีเสื้อ (ข้อ 3.2.4.2.9.3.5 ใน EC Directive No 692/2008) :

*ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดอุณหภูมิน้ำ (ข้อ 3.2.4.2.9.3.6 ใน EC Directive No 692/2008) :

*ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดอุณหภูมิอากาศ (ข้อ 3.2.4.2.9.3.7 ใน EC Directive No 692/2008) :

*ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดความดันอากาศ (ข้อ 3.2.4.2.9.3.8 ใน EC Directive No 692/2008) :

4.2.4.3 การฉีดเชื้อเพลิง (สำหรับเครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยประกายไฟ) : มี/ไม่มี

*รายละเอียดการทำงาน : ท่อร่วมไอดี (จุดเดียว/หลายจุด) / ฉีดโดยตรง /อื่น ๆ (ระบุ) (ข้อ 3.2.4.3.1 ใน EC Directive No 692/2008)

*ยี่ห้อ (ข้อ 3.2.4.3.2 ใน EC Directive No 692/2008) :

*แบบ (ข้อ 3.2.4.3.3 ใน EC Directive No 692/2008) :

4.2.4.3.2 รายละเอียดของระบบ ในกรณีที่ไม่ใช่การฉีดแบบต่อเนื่อง ให้ระบุรายละเอียดที่เทียบเท่า :

ยี่ห้อและแบบหรือของหน่วยควบคุม :

ยี่ห้อและแบบของตัวปรับแรงดันเชื้อเพลิง :

ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดการไหลของอากาศ :

ยี่ห้อและแบบของหัวจ่ายเชื้อเพลิง :

ยี่ห้อและแบบของตัวปรับความดัน :

ยี่ห้อและแบบของไมโครสวิตช์ :

ยี่ห้อและแบบของสกรูปรับรอบเดินเบา :

ยี่ห้อและแบบของห้องปีกผีเสื้อ :

ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดอุณหภูมิน้ำ :

ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดอุณหภูมิอากาศ :

*ยี่ห้อและแบบของตัวตรวจวัดความดันอากาศ (ข้อ 3.2.4.3.4.11 ใน EC Directive No 692/2008) :

4.2.4.3.5 หัวฉีด : ความดันขณะเปิด หรือภาพแสดงคุณลักษณะ :

*ยี่ห้อ (ข้อ 3.2.4.3.5.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

*แบบ (ข้อ 3.2.4.3.5.2 ใน EC Directive No 692/2008) :

4.2.4.3.6 ระยะเวลาการฉีด :

- 4.2.4.3.7 ระบบติดเครื่องขณะเย็น :
- 4.2.4.3.7.1 หลักการทำงาน :
- 4.2.4.3.7.2 จี๊ดจำกัดการทำงาน/การตั้งค่า :

4.2.4.4 ป้อนเสียง

- 4.2.4.4.1 ความดันขณะเปิด หรือภาพแสดงคุณลักษณะ :

*ระบบไฟฟ้า (ข้อ 3.2.5 ใน EC Directive No 692/2008)

- *แรงดันไฟฟ้าที่กำหนด (ข้อ 3.2.5.1 ใน EC Directive No 692/2008) : V
(บวก ลบ)
- *เครื่องกำเนิดไฟฟ้า(ข้อ 3.2.5.2 ใน EC Directive No 692/2008) :
- *แบบ (ข้อ 3.2.5.2.1 ใน EC Directive No 692/2008) :
- *กำลังด้านออกระบุ (ข้อ 3.2.5.2.2 ใน EC Directive No 692/2008) : VA

4.2.5 การจุดระเบิด

- 4.2.5.1 ยี่ห้อ :
- 4.2.5.2 แบบ :
- 4.2.5.3 หลักการทำงาน :
- 4.2.5.4 เส้นโค้งการจุดระเบิดล่วงหน้า :
- 4.2.5.5 องศาของการจุดระเบิด :องศา ก่อนศูนย์ตายบน
- 4.2.5.6 ระยะห่างหน้าทองขาว :mm
- 4.2.5.7 มุม dwell (dwell angle) :

*ระบบระบายความร้อน (ของเหลว/อากาศ) (ข้อ 3.2.7 ใน EC Directive No 692/2008)

- *กลไกควบคุมการตั้งอุณหภูมิระบายของเครื่องยนต์ (ข้อ 3.2.7.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

*ของเหลว(ข้อ 3.2.7.2 ใน EC Directive No 692/2008)

- *ชนิดของเหลว (ข้อ 3.2.7.2.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

- *ปั๊มหมุนเวียน : มี/ไม่มี (ข้อ 3.2.7.2.2 ใน EC Directive No 692/2008)

- *คุณลักษณะเฉพาะ (ข้อ 3.2.7.2.3 ใน EC Directive No 692/2008) : หรือ

- *ยี่ห้อ (ข้อ 3.2.7.2.3.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

- *แบบ (ข้อ 3.2.7.2.3.2 ใน EC Directive No 692/2008) :

- *อัตราการขับ (ข้อ 3.2.7.2.4 ใน EC Directive No 692/2008) :

*รายละเอียดของพัดลมและกลไกการจับ (ข้อ 3.2.7.2.5 ใน EC Directive No 692/2008) :

*อากาศ (ข้อ 3.2.7.3 ใน EC Directive No 692/2008)

*เครื่องเป่าลม : มี/ไม่มี (ข้อ 3.2.7.3.1 ใน EC Directive No 692/2008)

*คุณลักษณะเฉพาะ (ข้อ 3.2.7.3.2 ใน EC Directive No 692/2008) :หรือ

*ยี่ห้อ (ข้อ 3.2.7.3.2.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

*แบบ (ข้อ 3.2.7.3.2.2 ใน EC Directive No 692/2008) :

*อัตราการจับ (ข้อ 3.2.7.3.3 ใน EC Directive No 692/2008) :

4.2.7 ระบบไอดี

4.2.7.1 อุปกรณ์เพิ่มความดัน : มี/ไม่มี

4.2.7.1.1 ยี่ห้อ :

4.2.7.1.2 แบบ :

4.2.7.1.3 รายละเอียดระบบ (เช่น ความดันที่เพิ่มสูงสุด :kPa, ตัวระบาย (ถ้ามี)

4.2.7.2 อินเทอร์คูลเลอร์ : มี/ไม่มี

*แบบ อากาศ-อากาศ / อากาศ- น้ำ (ข้อ 3.2.8.2.1 ใน EC Directive No 692/2008)

*ความดันจังหวะดูดในท่อไอดีที่ความเร็วรอบเครื่องยนต์ที่กำหนดที่ภาระ 100 % (เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัดเท่านั้น) (ข้อ 3.2.8.3 ใน EC Directive No 692/2008)

ค่าต่ำสุดที่ยอมรับให้kPa

ค่าสูงสุดที่ยอมรับให้.....kPa

4.2.7.3 รายละเอียดและแบบแสดงท่อไอดีพร้อมอุปกรณ์ประกอบ (ห้องอากาศ อุปกรณ์ให้ความร้อน อุปกรณ์เพิ่มอากาศ อื่นๆ) :

4.2.7.3.1 รายละเอียดท่อร่วมไอดี (รวมถึงแบบแสดงและรูปภาพ) :

4.2.7.3.2 ตัวกรองอากาศ ภาพแสดง :

4.2.7.3.2.1 ยี่ห้อ :

4.2.7.3.2.2 แบบ :

4.2.7.3.3 อุปกรณ์ลดเสียงในไอดี, ภาพแสดง :

4.2.7.3.3.1 ยี่ห้อ :

4.2.7.3.3.2 แบบ :

*ระบบไอเสีย (ข้อ 3.2.9 ใน EC Directive No 692/2008)

*รายละเอียดและภาพแสดงท่อไอเสีย (ข้อ 3.2.9.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

*รายละเอียดและภาพแสดงระบบไอเสีย (ข้อ 3.2.9.2 ใน EC Directive No 692/2008) :

*ความดัน ไอเสียย้อนกลับสูงสุดที่ยอมให้ที่ความเร็วรอบเครื่องยนต์ที่กำหนดที่ภาระร้อยละ 100 (เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัดเท่านั้น) (ข้อ 3.2.9.3 ใน EC Directive No 692/2008)kPa

*พื้นที่ภาคตัดขวางต่ำสุดของช่องเข้าและช่องออก (ข้อ 3.2.10 ใน EC Directive No 692/2008)

4.2.9 จังหวะวาล์วทำงานหรือข้อมูลเทียบเท่า

4.2.9.1 ระยะเวลาคลื่นสูงสุด องศาการปิดเปิดคลื่น หรือจังหวะปิดเปิดที่สัมพันธ์กับศูนย์ตายบนและล่าง :

4.2.9.2 ช่วงอ้างอิง และ/หรือ ช่วงปรับตั้ง :

4.2.11 การกำจัดสารมลพิษทางอากาศ

4.2.11.1 กลอุปรกรณ์นำเอาก๊าซในห้องข้อเหวี่ยงกลับไปใช้งานใหม่ :

4.2.11.2 อุปกรณ์เพิ่มเติมสำหรับควบคุมปริมาณสารมลพิษ ถ้ามี :

4.2.11.2.1 แคลทาลิติกคอนเวอร์เตอร์ : มี/ไม่มี

4.2.11.2.1.1 จำนวน :

4.2.11.2.1.2 มิติและรูปร่าง :

4.2.11.2.1.3 แบบของการเร่งปฏิกิริยา :

4.2.11.2.1.4 จำนวนทองคำขาว :

4.2.11.2.1.5 ความเข้มข้นสัมพัทธ์ :

4.2.11.2.1.6 โครงสร้างและวัสดุ :

4.2.11.2.1.7 ความหนาแน่นเซลล์ :

4.2.11.2.1.8 ชนิดของตัวเรือน :

4.2.11.2.1.9 ตำแหน่งที่ติดตั้ง (บริเวณ ระยะอ้างอิงจากระบบไอเสีย) :

*ตัวบังความร้อน : มี/ไม่มี (ข้อ 3.2.12.2.1.10 ใน EC Directive No 692/2008)

4.2.11.2.1.10 ระบบ/วิธีการคืนสภาพของระบบบำบัดไอเสียภายหลังรายละเอียด :

- 4.2.11.2.1.10.1 จำนวนวัฏจักรขับเคลื่อนลักษณะที่ 1 หรือวัฏจักรทดสอบ
เครื่องยนต์ที่เทียบเท่า ระหว่างสองวัฏจักรในช่วงที่มีการคืน
สภาพเกิดขึ้นภายใต้สภาวะที่เทียบเท่ากับการทดสอบลักษณะ
ที่ 1 :
- 4.2.11.2.1.10.2 รายละเอียดของการใช้วิธีเพื่อกำหนดจำนวนวัฏจักรระหว่าง
สองวัฏจักรในช่วงที่มีการคืนสภาพ :
- 4.2.11.2.1.10.3 ปัจจัยที่กำหนดระดับภาระที่ต้องการก่อนที่จะมีการคืนสภาพ
(เช่น อุณหภูมิ ความดัน)
- 4.2.11.2.1.10.4 รายละเอียดของวิธีที่ใช้สำหรับ(การเพิ่มภาระ)ใน
กระบวนการทดสอบ
- *ช่วงอุณหภูมิการทำงานปกติ (ข้อ 3.2.12.2.1.11.5 ใน EC
Directive No 692/2008) :
- *รีเอเจนต์ที่ใช้ (ถ้ามี) (ข้อ 3.2.12.2.1.11.6 ใน EC Directive
No 692/2008) :
- *ชนิดและความเข้มข้นของรีเอเจนต์ที่ต้องการสำหรับการ
ทำงานของแคทาลิสต์ (ถ้ามี) (ข้อ 3.2.12.2.1.11.7 ใน EC
Directive No 692/2008) :
- *ช่วงอุณหภูมิการทำงานปกติของรีเอเจนต์(ถ้ามี) (ข้อ
3.2.12.2.1.11.8 ใน EC Directive No 692/2008) :
- *มาตรฐานระดับสากล (ถ้ามี) (ข้อ 3.2.12.2.1.11.7 ใน EC
Directive No 692/2008) :
- *ความถี่ของการเติมรีเอเจนต์ : ต่อเนื่อง /ซ่อมบำรุง (ถ้ามี)
(ข้อ 3.2.12.2.1.11.10 ใน EC Directive No
692/2008) :
- *ชื่อผู้ทำแคทาลิติกคอนเวอร์เตอร์ (ข้อ 3.2.12.2.1.12 ใน EC
Directive No 692/2008) :
- *หมายเลขชิ้นส่วนบ่งชี้ (ข้อ 3.2.12.2.1.13 ใน EC Directive No
692/2008) : ...
- *ตัวตรวจวัดปริมาณออกซิเจน : มี/ไม่มี (ข้อ 3.2.12.2.2 ใน EC Directive No
692/2008)
- *แบบ (ข้อ 3.2.12.2.2.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

- *ตำแหน่ง (ข้อ 3.2.12.2.2.2 ใน EC Directive No 692/2008) :
- *ช่วงควบคุม (ข้อ 3.2.12.2.2.3 ใน EC Directive No 692/2008) :
- *ผู้ทำตัวตรวจวัดปริมาณออกซิเจน (ข้อ 3.2.12.2.2.4 ใน EC Directive No 692/2008) :
- *หมายเลขชิ้นส่วนบ่งชี้ (ข้อ 3.2.12.2.2.5 ใน EC Directive No 692/2008) :
- 4.2.11.2.2 การฉีดอากาศ : มี/ไม่มี
 - 4.2.11.2.2.1 แบบ (แรงดันพัลส์, ปี่ม) :
- 4.2.11.2.3 อุปกรณ์นำไอเสียกลับมาเผาไหม้ : มี/ไม่มี :
- 4.2.11.2.3.1 คุณลักษณะ (เช่น อัตราการไหล)
- *ระบบระบายความร้อนด้วยน้ำ : มี/ไม่มี (ข้อ 3.2.12.2.4.2 ใน EC Directive No 692/2008).....
- *ระบบควบคุมสารมลพิษไอระเหย (ข้อ 3.2.12.2.5 ใน EC Directive No 692/2008)
 - *คำอธิบายรายละเอียดทั้งหมดของอุปกรณ์ การปรับแต่ง (ข้อ 3.2.12.2.5.1 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *รูปภาพแสดงระบบ (ข้อ 3.2.12.2.5.2 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *รูปภาพแสดงกล่องดักไอน้ำมัน (ข้อ 3.2.12.2.5.3 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *น้ำหนักผงกัมมันต์ (ข้อ 3.2.12.2.5.4 ใน EC Directive No 692/2008) : g
 - *ภาพแสดงถังเก็บน้ำมันที่ระบุความจุและชนิดวัสดุ (ข้อ 3.2.12.2.5.5 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *ภาพแสดงแผ่นกั้นความร้อนระหว่างถังกับระบบไอเสีย (ข้อ 3.2.12.2.5.6 ใน EC Directive No 692/2008) :.....
- 4.2.11.2.5 ตัววัดปริมาณสารมลพิษอนุภาค : มี/ไม่มี
 - 4.2.11.2.5.1 มิติ, รูปร่าง และความจุ :
 - 4.2.11.2.5.2 แบบ และการออกแบบ :

- 4.2.11.2.5.3 ตำแหน่ง (อ้างอิงกับท่อไอเสีย) :
- 4.2.11.2.5.4 วิธีการสร้างใหม่หรือระบบ (รายละเอียด และ/หรือ ภาพ
แสดง) :
- 4.2.11.2.5.4.1 จำนวนวัฏจักรขับเคลื่อนลักษณะที่ 1 หรือวัฏจักรทดสอบ
เครื่องยนต์ที่เทียบเท่า ระหว่างสองวัฏจักรในช่วงที่มีการคืน
สภาพเกิดขึ้นภายใต้สภาวะที่เทียบเท่ากับการทดสอบลักษณะ
ที่ 1 :
- 4.2.11.2.5.4.2 รายละเอียดของการใช้วิธีเพื่อกำหนดจำนวนวัฏจักรระหว่าง
สองวัฏจักรที่มีการคืนสภาพ :
- 4.2.11.2.5.4.3 ปัจจัยที่กำหนดระดับ (ภาวะ) ที่ต้องการก่อนที่จะมีการคืน
สภาพ(เช่น อุณหภูมิ ความดัน)
- 4.2.11.2.5.4.4 รายละเอียดของวิธีที่ใช้สำหรับการเพิ่มภาวะ)ใน
กระบวนการทดสอบ
- *ผู้ทำตัววัดปริมาณสารมลพิษอนุภาค (ข้อ 3.2.12.2.6.5 ใน EC
Directive No 692/2008) :
- *หมายเลขชิ้นส่วนบ่งชี้ (ข้อ 3.2.12.2.6.6 ใน EC Directive No
692/2008) :
- 4.2.11.2.7 ระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ
- 4.2.11.2.7.1 คำอธิบายและ/หรือรูปแสดงตัวบ่งชี้การทำงานผิดปกติ :
- 4.2.11.2.7.2 รายการและวัตถุประสงค์ของส่วนประกอบทั้งหมดที่ต้องตรวจวัด
โดยระบบวินิจฉัยอุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ :
- 4.2.11.2.7.3 รายละเอียดการทำงานทั่วไปของ :
- 4.2.11.2.7.3.1 เครื่องยนต์จุดระเบิดด้วยประกายไฟ
- 4.2.11.2.7.3.1.1 การตรวจวัดแคทาลิติกคอนเวอร์เตอร์ :
- 4.2.11.2.7.3.1.2 การตรวจพบการจุดระเบิดผิดปกติ :
- 4.2.11.2.7.3.1.3 การตรวจวัดตัวตรวจวัดปริมาณออกซิเจน :
- 4.2.11.2.7.3.1.4 ส่วนประกอบอื่น ๆ ที่ตรวจวัดโดยระบบวินิจฉัย
อุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ :
- 4.2.11.2.7.3.2 เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด
- 4.2.11.2.7.3.2.1 การตรวจวัดแคทาลิติกคอนเวอร์เตอร์ :
- 4.2.11.2.7.3.2.2 การตรวจวัดตัววัดจับสารมลพิษอนุภาค :

- 4.2.11.2.7.3.2.3 การตรวจวัดระบบเชื้อเพลิงอิเล็กทรอนิกส์ :
- 4.2.11.2.7.3.2.4 ส่วนประกอบอื่น ๆ ที่ตรวจวัดโดยระบบวินิจฉัย
อุปกรณ์ควบคุมสารมลพิษ :
- 4.2.11.2.7.4 หลักเกณฑ์การกระตุ้นตัวชี้บ่งการทำงานผิดปกติ (ระบุจำนวนวัฏจักรในการขับเคลื่อน หรือวิธีทางสถิติ) :
- 4.2.11.2.7.5 รายการของรหัสทั้งหมดที่แสดงโดยระบบวินิจฉัยการควบคุมสารมลพิษ และรูปแบบที่ใช้ (พร้อมคำอธิบายในแต่ละรายการ) :
- 4.2.11.2.7.6 ผู้ทำรถยนต์ต้องให้ข้อมูลเพิ่มเติมต่อไปนี้ เพื่อผู้ทำชิ้นส่วนทดแทนหรือชิ้นส่วนปรับเปลี่ยน ผู้ทำเครื่องมือวินิจฉัยและผู้ทำเครื่องมือทดสอบ เพื่อให้สามารถเข้ากับระบบ OBD ได้ ยกเว้นว่าข้อมูลเหล่านั้นเป็นทรัพย์สินทางปัญญา หรือเป็นความรู้ ความชำนาญเฉพาะของผู้ทำ และ/หรือ ผู้ผลิตชิ้นส่วน
 - 4.2.11.2.7.6.1 รายละเอียดของชนิดและจำนวนวัฏจักรการเตรียมเครื่องยนต์ที่ใช้ในการขอการรับรองรถยนต์ :
 - 4.2.11.2.7.6.2 รายละเอียดของชนิดและวัฏจักรที่ใช้ในการพิสูจน์ OBD ที่ใช้ในการขอการรับรองรถยนต์สำหรับชิ้นส่วนที่ต้องการการตรวจวัดโดยระบบ OBD :
 - 4.2.11.2.7.6.3 เอกสารอธิบายชิ้นส่วนที่ใช้ในการตรวจวัด และกลวิธีที่ผู้ทำใช้ในการกำหนดให้มีการตรวจจับความผิดปกติ และเกิดการกระตุ้นตัวชี้บ่งชี้การทำงานผิดปกติ (ระบุจำนวนวัฏจักรการขับเคลื่อนหรือวิธีทางสถิติ) ที่รวมถึงพารามิเตอร์รองที่ใช้ในการตรวจวัดสำหรับแต่ละชิ้นส่วนที่ถูกตรวจวัด โดยระบบ OBD รายการของรหัสด้านนอกของ OBD และรูปแบบที่ใช้ (อธิบายแต่ละตัว) ชิ้นส่วนการส่งกำลังที่เกี่ยวข้องกับสารมลพิษแต่ละตัว และชิ้นส่วนที่ไม่เกี่ยวข้องกับสารมลพิษแต่ละตัวที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการกระตุ้นตัวชี้บ่งชี้การทำงานผิดปกติ
 - 4.2.11.2.7.6.4 ตารางแสดงตัวอย่างของข้อมูลที่ต้องการแนบมาพร้อมกับภาคผนวกนี้

ตารางที่ ก.1 แสดงตัวอย่างของข้อมูล OBDที่ต้องการ

ชิ้นส่วน	รหัส ผิดปกติ	กลวิธีใน การ ตรวจวัด	เกณฑ์ ตรวจพบ ความ ผิดปกติ	เกณฑ์การ กระตุ้นตัว บ่งชี้การ ทำงาน ผิดปกติ	พารามิเตอร์ รอง	การเตรียม สภาพ	การทดสอบ พิสูจน์
แคทาลิสต์	P0420	สัญญาณ ตัว ตรวจวัด ปริมาณ ออกซิเจน 1 และ 2	ความ แตกต่าง ระหว่าง ตัว ตรวจวัด ปริมาณ ออกซิเจน 1 และ 2	วัฏจักรที่ 3	ความเร็ว รอบ เครื่องยนต์, ภาระ เครื่องยนต์, โหมด A/F, อุณหภูมิแค ทาลิสต์	วัฏจักร การ ทดสอบ ลักษณะที่ 1 สองวัฏ จักร	การทดสอบ ลักษณะที่ 1

*ระบบอื่น ๆ (รายละเอียดและการทำงาน) (ข้อ 3.2.12.2.8 ใน EC Directive No 692/2008) :

*ตำแหน่งของสัญญาณค่าสัมประสิทธิ์การดูดกลืน (เฉพาะเครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัดเท่านั้น) (ข้อ 3.2.13 ใน EC Directive No 692/2008) :

*รายละเอียดของอุปกรณ์อื่นที่ออกแบบและมีผลต่อการใช้เชื้อเพลิง (ถ้าไม่รวมอยู่ในรายการอื่น) (ข้อ 3.2.14 ใน EC Directive No 692/2008) :

4.2.12 ระบบเติมก๊าซปิโตรเลียมเหลว (มี/ไม่มี)

4.2.12.1 เลขที่ใบรับรองระบบ :

4.2.12.2 ชุดควบคุมการจัดการเครื่องยนต์แบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการเติมก๊าซปิโตรเลียมเหลว :

4.2.12.2.1 ยี่ห้อ :

4.2.12.2.2 แบบ :

4.2.12.2.3 ความสามารถในการปรับแต่งที่เกี่ยวข้องกับปริมาณสารมลพิษ (มี/ไม่มี) : ...

4.2.12.3 เอกสารเพิ่มเติม

4.2.12.3.1 รายละเอียดของการป้องกันการแคทาลิสต์จากการเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิง :

4.2.12.3.2 รูปแบบของระบบ (การเชื่อมต่อทางไฟฟ้า, ท่อเชื่อมต่อชดเชยสูญญากาศ, อื่น ๆ) :

4.2.12.3.3 ภาพแสดงสัญลักษณ์ :

4.2.13 ระบบเติมก๊าซธรรมชาติ (มี/ไม่มี)

4.2.13.1 เลขที่ใบรับรองระบบ :

4.2.13.2 ชุดควบคุมการจัดการเครื่องยนต์แบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการเติมก๊าซธรรมชาติ

4.2.13.2.1 ยี่ห้อ :

4.2.13.2.2 แบบ :

4.2.13.2.3 ความสามารถในการปรับแต่งที่เกี่ยวข้องกับปริมาณสารมลพิษ (มี/ไม่มี) :

4.2.13.3 เอกสารเพิ่มเติม

4.2.13.3.1 รายละเอียดของการป้องกันการแคตาลิสต์จากการเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิง :

4.2.13.3.2 รูปแบบของระบบ (การเชื่อมต่อทางไฟฟ้า, ท่อเชื่อมต่อชดเชยสูญญากาศ, อื่น ๆ) :

4.2.13.3.3 ภาพแสดงสัญลักษณ์ :

*เครื่องยนต์หรือมอเตอร์ประกอบเพิ่ม (ข้อ 3.4 ใน EC Directive No 692/2008)

*รถยนต์ไฮบริดไฟฟ้า : มี/ไม่มี (ข้อ 3.4.1 ใน EC Directive No 692/2008)

*กลุ่มของรถยนต์ไฮบริดไฟฟ้า : ประจําจากนอกรถได้ / ประจําจากนอกรถไม่ได้ (ข้อ 3.4.2 ใน EC Directive No 692/2008)

*สวิทช์เลือกโหมดการทำงาน : มี/ไม่มี (ข้อ 3.4.3 ใน EC Directive No 692/2008)

*โหมดการเลือก (ข้อ 3.4.3.1 ใน EC Directive No 692/2008)

*ไฟฟ้าอย่างเดี่ยว : มี/ไม่มี (ข้อ 3.4.3.1.1 ใน EC Directive No 692/2008).....

*ใช้เชื้อเพลิงอย่างเดี่ยว : มี/ไม่มี (ข้อ 3.4.3.1.2 ใน EC Directive No 692/2008).....

*โหมดไฮบริด : มี/ไม่มี (ถ้ามีให้อธิบายโดยย่อ) (ข้อ 3.4.3.1.3 ใน EC Directive No 692/2008).....

*รายละเอียดของอุปกรณ์สะสมพลังงาน : (แบตเตอรี่ คาปาซิเตอร์ ล้อช่วยแรง/เครื่องกำเนิด) (ข้อ 3.4.4 ใน EC Directive No 692/2008)

*ยี่ห้อ (ข้อ 3.4.4.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

- *แบบ (ข้อ 3.4.4.2 ใน EC Directive No 692/2008) :
- *หมายเลขชิ้นส่วนบ่งชี้ (ข้อ 3.4.4.3 ใน EC Directive No 692/2008) :
- *ชนิดของตู้ควบคุมไฟฟ้า (ข้อ 3.4.4.4 ใน EC Directive No 692/2008) :
- *พลังงาน (ข้อ 3.4.4.5 ใน EC Directive No 692/2008) :
(สำหรับ แบตเตอรี่ ระบุเป็นแรงดันและความจุ เป็น Ah ที่ 2 h
สำหรับคาปาซิเตอร์ ระบุเป็น J.....)
- *การประจุ : ที่รถยนต์ / นอกรถยนต์ / ไม่มี (ข้อ 3.4.4.6 ใน EC Directive No
692/2008).....
- *เครื่องมือกลทางไฟฟ้า (อธิบายแต่ละชนิดของเครื่องมือกลทางไฟฟ้าแยกกัน) (ข้อ 3.4.5 ใน EC
Directive No 692/2008)
 - *ยี่ห้อ (ข้อ 3.4.5.1 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *แบบ (ข้อ 3.4.5.1 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *การใช้ด้านปฐมภูมิ : มอเตอร์อุตสาหกรรม / เครื่องกำเนิดไฟฟ้า (ข้อ 3.4.5.3 ใน EC Directive
No 692/2008)
 - *เมื่อใช้เป็นมอเตอร์ลากจูง : มอเตอร์เดี่ยว/หลายตัว (จำนวน) (ข้อ 3.4.5.3.1 ใน
EC Directive No 692/2008) :
 - *กำลังสูงสุด (ข้อ 3.4.5.4 ใน EC Directive No 692/2008) :kW
 - *หลักการทำงาน (ข้อ 3.4.5.5 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *กระแสตรง / กระแสสลับ / จำนวนเฟส (ข้อ 3.4.5.5.1 ใน EC Directive No
692/2008) :.....
 - *แบบแยกกระตุ้น / แบบอนุกรม /แบบรวม (ข้อ 3.4.5.5.2 ใน EC Directive
No 692/2008) :
 - *ซิงโครนัส / อะซิงโครนัส (ข้อ 3.4.5.5.3 ใน EC Directive No
692/2008) :
- *ชุดควบคุม (ข้อ 3.4.6 ใน EC Directive No 692/2008)
 - *ยี่ห้อ (ข้อ 3.4.5.6.1 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *แบบ (ข้อ 3.4.6.2 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *หมายเลขบ่งชี้ (ข้อ 3.4.6.3 ใน EC Directive No 692/2008) :
- *เครื่องควบคุมกำลัง (ข้อ 3.4.7 ใน EC Directive No 692/2008)
 - *ยี่ห้อ (ข้อ 3.4.7.1 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *แบบ (ข้อ 3.4.7.2 ใน EC Directive No 692/2008) :

- *หมายเลขบ่งชี้ (ข้อ 3.4.7.3 ใน EC Directive No 692/2008):
- *ช่วงระยะทางการใช้ไฟฟ้าของรถยนต์ (ข้อ 3.4.8 ใน EC Directive No 692/2008) :km
- *คำแนะนำของผู้ทำในการเตรียมสภาพ (ข้อ 3.4.9 ใน EC Directive No 692/2008) :
- *อุณหภูมิที่ผู้ทำกำหนด (ข้อ 3.6 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *ระบบระบายความร้อน (ข้อ 3.6.1 ใน EC Directive No 692/2008)
 - *ระบายความร้อนด้วยของเหลว (ข้อ 3.6.1.1 ใน EC Directive No 692/2008)
 - อุณหภูมิสูงสุดที่ช่องทางออก :K
 - *ระบายความร้อนด้วยอากาศ (ข้อ 3.6.1.2 ใน EC Directive No 692/2008)
 - *จุดที่วัด (ข้อ 3.6.1.2.1 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *อุณหภูมิสูงสุดที่จุดวัด (ข้อ 3.6.1.2.2 ใน EC Directive No 692/2008) :K
 - *อุณหภูมิที่ทางออกสูงสุดของช่องเข้าอินเตอร์คูลเลอร์ (ข้อ 3.6.2 ใน EC Directive No 692/2008):K
 - *อุณหภูมิไอเสียสูงสุดในท่อไอเสียที่ติดกับหน้าแปลนทางออกของท่อร่วมไอเสีย (ข้อ 3.6.3 ใน EC Directive No 692/2008) :K
 - *อุณหภูมิเชื้อเพลิง (ข้อ 3.6.4 ใน EC Directive No 692/2008)
 - *ต่ำสุด (ข้อ 3.6.4.1 ใน EC Directive No 692/2008) :K
 - *สูงสุด (ข้อ 3.6.4.2 ใน EC Directive No 692/2008) :K
 - *อุณหภูมิสารหล่อลื่น (ข้อ 3.6.5 ใน EC Directive No 692/2008)
 - *ต่ำสุด (ข้อ 3.6.5.1 ใน EC Directive No 692/2008) :K
 - *สูงสุด (ข้อ 3.6.5.2 ใน EC Directive No 692/2008) :K
 - *ระบบหล่อลื่น (ข้อ 3.8 ใน EC Directive No 692/2008)
 - *รายละเอียดของระบบ (ข้อ 3.8.1 ใน EC Directive No 692/2008)
 - *ตำแหน่งของอ่างเก็บสารหล่อลื่น (ข้อ 3.8.1.1 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *ระบบจ่าย (ปั๊ม / การฉีดเข้าท่อ ไอดี/ ผสมกับเชื้อเพลิง อื่น ๆ) (ข้อ 3.8.1.2 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *ปั๊มหล่อลื่น (ข้อ 3.8.2 ใน EC Directive No 692/2008)
 - *ยี่ห้อ (ข้อ 3.8.2.1 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *แบบ (ข้อ 3.8.2.2 ใน EC Directive No 692/2008) :
 - *การผสมกับเชื้อเพลิง (ข้อ 3.8.3 ใน EC Directive No 692/2008)
 - *ร้อยละที่ผสม (ข้อ 3.8.3.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

*ระบบระบายความร้อนของน้ำมัน (ข้อ 3.8.4 ใน EC Directive No 692/2008) : มี/ไม่มี

*แบบเขียน (ข้อ 3.8.4.1 ใน EC Directive No 692/2008) :หรือ

*ยี่ห้อ (ข้อ 3.8.4.1.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

*แบบ (ข้อ 3.8.4.1.2 ใน EC Directive No 692/2008) :

5. ระบบเกียร์

*โมเมนต์ความเฉื่อยของล้อช่วยแรงเครื่องยนต์ (ข้อ 4.3 ใน EC Directive No 692/2008) :

*โมเมนต์ความเฉื่อยที่เพิ่มเมื่อไม่เข้าเกียร์ (ข้อ 4.3.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

*คลัทช์ (แบบ) (ข้อ 4.4 ใน EC Directive No 692/2008) :

*การเปลี่ยนแรงบิดสูงสุด (ข้อ 4.4.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

*ห้องเกียร์ (ข้อ 4.5 ใน EC Directive No 692/2008)

*แบบ (ธรรมดา/อัตโนมัติ /ระบบเปลี่ยนอัตราทดอย่างต่อเนื่อง (CVT)) (ข้อ 4.5.1 ใน EC Directive No 692/2008) :

*อัตราทดเกียร์ (ข้อ 4.6 ใน EC Directive No 692/2008)

เกียร์	อัตราทดภายในห้องเกียร์ (อัตราทดระหว่างเครื่องยนต์ กับรอบเพลา)	อัตราทดเฟืองท้าย (อัตราทดระหว่างรอบ เพลากับล้อขับเคลื่อน)	อัตราทดทั้งหมด
ค่าสูงสุด สำหรับ CVT**			
1			
2			
3			
.....			
ค่าต่ำสุด สำหรับ CVT**			
ถอยหลัง			

** CVT : Continuously variable transmission

6. ระบบกันสะเทือน

6.1 ยางและล้อ

6.1.1 ชุดยาง/ล้อ (สำหรับยาง : ขนาด คำนึงความสามารถในการรับภาระต่ำสุด ประเภทสัญลักณ์
ความเร็วต่ำสุด สำหรับล้อ : ขนาดของขอบล้อและระยะออฟเซต) :

6.1.1.1 เพลา

6.1.1.1.1 เพลา 1 :

6.1.1.1.2 เพลา 2 :

อื่น ๆ

6.1.2 องศาสูงสุดและต่ำสุดของการหมุน :

6.1.2.1 เพลา 1 :

6.1.2.2 เพลา 2 :

อื่น ๆ

6.1.3 ความดันลมยางที่ผู้ทำแนะนำ : kPa

7. ตัวถัง

7.1 จำนวนที่นั่ง

*แบบตัวถัง (ข้อ 9.1 ใน EC Directive No 692/2008)

รถยนต์แบบอื่นที่ครอบคลุมถึง :