



กฎกระทรวง

ควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง

พ.ศ. ๒๕๕๐

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ และมาตรา ๗ (๑) (๓) (๕) และ (๗) แห่งพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๒ บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ในกฎกระทรวงนี้

“ไอน้ำมันเชื้อเพลิง” หมายความว่า ไอน้ำมันเบนซิน และให้หมายความรวมถึง ไอของน้ำมันเชื้อเพลิงอื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

“ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ (vapour recovery system stage I)” หมายความว่า ระบบป้องกันการแพร่กระจายของไอน้ำมันเชื้อเพลิงไปสู่บรรยากาศ ระหว่างดึงเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงกับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่ถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิง หรือระหว่างการถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิงจากรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงลงสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดินในสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

“ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๒ (vapour recovery system stage II)” หมายความว่า ระบบป้องกันการแพร่กระจายของไอน้ำมันเชื้อเพลิงไปสู่บรรยากาศ ระหว่างการถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิงจากหัวจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงลงสู่ถังน้ำมันเชื้อเพลิงของรถในสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

“หน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง (vapour recovery unit)” หมายความว่า ระบบท่อ ถัง และอุปกรณ์ที่ใช้ในกระบวนการเปลี่ยนสถานะของไอน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นของเหลว

“รถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง” หมายความว่า ยานพาหนะขนส่งน้ำมันทางบกที่มีถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตรึงไว้ด้านบน ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

หมวด ๑

ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ ๒ ให้มีการติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงตามลักษณะ เขตพื้นที่ และภายในสถานที่ดังต่อไปนี้

(๑) ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑

(ก) ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี และเขตพื้นที่อื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

๑. สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ก

๒. คลังน้ำมันเชื้อเพลิง

๓. สถานที่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง

๔. สถานที่ที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยระบบขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อและจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงภายในสถานที่ดังกล่าวข้างต้น

๕. สถานที่อื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

(ข) ในเขตพื้นที่ทั่วประเทศ

๑. สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ข

๒. สถานที่อื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

(๒) ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๒

(ก) ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี และเขตพื้นที่อื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

๑. สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ข

๒. สถานที่อื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

(ข) ในเขตพื้นที่ทั่วประเทศตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

๑. สถานที่ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

ข้อ ๓ ห้ามมิให้รถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ได้ติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ รับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีไอน้ำมันเชื้อเพลิงภายในสถานที่ตามข้อ ๒ แม้ว่าสถานที่ดังกล่าวจะมีการติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ แล้วก็ตาม

หมวด ๒

หน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ ๔ หน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องประกอบด้วยอุปกรณ์ความปลอดภัยและส่วนประกอบที่จำเป็นตามมาตรฐานที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงตามวรรคหนึ่งต้องสามารถควบคุมการปล่อยทิ้งไอน้ำมันเชื้อเพลิงได้ตามมาตรฐานที่กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด

ข้อ ๕ ให้ติดตั้งหน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงในสถานที่ดังต่อไปนี้

(๑) คลังน้ำมันเชื้อเพลิง

(๒) สถานที่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง

(๓) สถานที่ที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยระบบขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อและจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ ๖ ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงตามแนวตั้งชนิดหลังคาลอย (floating roof) หรือชนิดหลังคาลอยภายใน (internal floating roof) ต้องจัดให้มีหน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ ๗ ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงตามแนวตั้งชนิดหลังคาติดตาย (fixed roof) หรือถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงตามแนวนอน ต้องจัดให้มีระบบท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงจากถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงไปยังบริเวณรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง หรือติดตั้งหน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงหรือโดยวิธีการอื่นใดที่สามารถกำจัดไอน้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างมีมาตรฐานเช่นหน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ ๘ ผู้ประกอบกิจการควบคุมต้องตรวจสอบและทดสอบระบบของหน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้การปล่อยทิ้งไอน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด

หากการตรวจสอบและทดสอบตามวรรคหนึ่งพบว่าค่าการปล่อยทิ้งของไอน้ำมันเชื้อเพลิงเกินมาตรฐานค่าเฉลี่ยที่กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด

ผู้ประกอบการควบคุมต้องปรับปรุงระบบของหน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้อากาศที่ระบาย ออกเป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด โดยไม่ชักช้า

ข้อ ๘ แบบของหน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องแสดงรายละเอียดอย่างน้อยดังต่อไปนี้

(๑) แบบแปลน

(๒) แบบด้านข้าง

(๓) แบบรูปตัด

(๔) แบบฐานราก

(๕) แบบแสดงรายละเอียดของระบบท่อ ถัง และอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้สามารถตรวจสอบได้

แบบตาม (๑) (๒) (๓) และ (๔) ให้ใช้มาตราส่วนไม่น้อยกว่า ๑ ใน ๕๐

ข้อ ๑๐ ระบบรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องเป็นชนิดที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง เฉพาะด้านใต้ถัง (bottom loading) และต้องแสดงรายละเอียดอย่างน้อยดังต่อไปนี้

(๑) แบบแปลน

(๒) แบบด้านข้าง

(๓) แบบรูปตัด

(๔) แบบฐานราก

(๕) แบบแสดงรายละเอียดการติดตั้งของแท่นรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงพร้อมด้วยระบบท่อ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการควบคุมการรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้สามารถตรวจสอบได้

แบบตาม (๑) (๒) (๓) และ (๔) ให้ใช้มาตราส่วนไม่น้อยกว่า ๑ ใน ๕๐

ข้อ ๑๑ ถังเก็บไอน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบหน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องอยู่ห่างจาก แนวเขตของสถานที่ตามข้อ ๕ ไม่น้อยกว่า ๘.๐๐ เมตร และต้องอยู่ห่างจากที่พักอาศัยหรือสิ่งที ก่อให้เกิดเปลวไฟหรือประกายไฟไม่น้อยกว่า ๒๐.๐๐ เมตร

ข้อ ๑๒ ในกรณีหน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงมีอุปกรณ์ที่ทำให้เกิดอุณหภูมิถึงระดับที่น้ำมัน เชื้อเพลิงสามารถลุกไหม้ได้เอง (auto ignition temperature) อุปกรณ์ดังกล่าวต้องอยู่ห่างจากถังเก็บ น้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่า ๒๐.๐๐ เมตร

ข้อ ๑๓ ข้อต่อของแท่นรับหรือแท่นจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงต้องออกแบบ และทดสอบตาม ข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นชนิดที่ใช้กับน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉพาะ และออกแบบให้สามารถรับแรงดันใช้งานได้ไม่น้อยกว่า ๕๑๓ กิโลปาสกาล (๗๕ ปอนด์ต่อตารางนิ้ว) และต้องสามารถทนแรงดันได้ไม่น้อยกว่า ๑.๕ เท่าของแรงดันออกแบบ

(๒) มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง ๑๐๑.๖ มิลลิเมตร (๔ นิ้ว)

(๓) ในกรณีมีข้อต่อหลายตัว ระยะห่างในแนวระนาบของจุดศูนย์กลางของข้อต่อแต่ละตัว ต้องห่างกันไม่น้อยกว่า ๒๕๔ มิลลิเมตร (๑๐ นิ้ว) แต่ต้องไม่เกิน ๑.๘๓ เมตร (๖ ฟุต)

(๔) ติดตั้งสูงจากระดับพื้นดินระหว่าง ๐.๔๕๘ เมตร (๑.๕ ฟุต) ถึง ๑.๒๒ เมตร (๔ ฟุต)

ข้อ ๑๔ ระบบท่อสำหรับควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑๐๑.๖ มิลลิเมตร (๔ นิ้ว) และปลายท่อต้องติดตั้งข้อต่อขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง ๑๐๑.๖ มิลลิเมตร (๔ นิ้ว)

ข้อ ๑๕ ระบบอุปกรณ์ควบคุมการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของแท่นจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงต้องออกแบบตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) ระบบอุปกรณ์ควบคุมการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงขั้นที่ ๑ ต้องประกอบด้วยมิเตอร์และวาล์วควบคุมปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง และ

(๒) ระบบอุปกรณ์ควบคุมการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงขั้นที่ ๒ ต้องประกอบด้วยระบบสัญญาณจากเครื่องตรวจวัดระดับน้ำมันเชื้อเพลิงของถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อทำหน้าที่ควบคุมปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงมิให้ล้นถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงขณะถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิง

หมวด ๓

การควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ก

และสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ข

ข้อ ๑๖ สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ก และสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ข ที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ตามข้อ ๒ (๑) (ก) และ (ข) ต้องจัดให้มีระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ ซึ่งมีลักษณะ วิธีการติดตั้ง และการทดสอบ ดังต่อไปนี้

(๑) แบบของระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ ต้องแสดงรายละเอียดการติดตั้งระบบท่อ และอุปกรณ์ควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง

(๒) ท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องทำด้วยวัสดุที่มีความมั่นคงแข็งแรงและไม่ทำปฏิกิริยากับน้ำมันเชื้อเพลิง จะเป็นท่อชั้นเดียวหรือสองชั้นก็ได้ และมีความลาดเอียงไม่น้อยกว่า ๑ ต่อ ๑๐๐ ทลาดลงไปทางด้านถึงเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน

(๓) ข้อต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงต้องเป็นชนิดที่สามารถป้องกัน ไอน้ำมันเชื้อเพลิงรั่วไหล (dry break fitting) และต้องมีฝาครอบปิดไว้ในขณะที่ไม่มีการถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิง

(๔) ต้องติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงล้นถึง (overfill protection) ที่ข้อต่อท่อรับน้ำมันเชื้อเพลิงหรือข้อต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง

(๕) ต้องติดตั้งอุปกรณ์นิรภัยแบบระบายความดันและสูญญากาศที่ปลายท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีลักษณะและการทดสอบ ดังต่อไปนี้

(ก) อุปกรณ์นิรภัยต้องเริ่มเปิดระบายที่ความดันไม่น้อยกว่าค่าความดันที่เกิดขึ้นในขณะที่ถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิงจากรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงลงสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน แต่ต้องไม่มากกว่าความดันออกแบบของถัง และเปิดระบายความดันสูญญากาศ เมื่อเกิดสูญญากาศภายในถังที่มีความดันสูญญากาศไม่เกิน ๒,๐๐๐ ปาสกาล (๘ นิ้วน้ำ)

(ข) ต้องทำการทดสอบอุปกรณ์นิรภัยดังกล่าวทุกสองปี

(๖) ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องติดตั้งตามข้อกำหนดข้อใดข้อหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) ระบบท่อแยก (two point systems) ต้องจัดให้มีข้อต่อท่อรับน้ำมันเชื้อเพลิงและข้อต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดินแต่ละถัง ข้อต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต่อกับสายอ่อนของรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อนำไอน้ำมันเชื้อเพลิงกลับสู่ถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องมีขนาดใหญ่กว่าท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงส่วนที่แยกไปท่อระบายไอน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อให้ไอน้ำมันเชื้อเพลิงไหลกลับเข้าสู่ถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงได้สะดวก ดังตัวอย่างภาพประกอบที่ ๑ ทำยกฏกระทรวงนี้

(ข) ระบบท่อสองชั้น (coaxial systems) ต้องจัดให้มีข้อต่อสองชั้นสำหรับรับน้ำมันเชื้อเพลิงและนำไอน้ำมันเชื้อเพลิงกลับไว้ในท่อเดียวกันที่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดินแต่ละถัง และมีข้อต่อท่อรับน้ำมันเชื้อเพลิงสามทาง (coaxial delivery elbow) แยกต่อไปยังสายอ่อนของรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ดังตัวอย่างภาพประกอบที่ ๒ ทำยกฏกระทรวงนี้

(ค) ระบบท่อร่วม (manifolded systems) ต้องจัดให้มีท่อร่วมของท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดินหลายถัง เพื่อลดจำนวนข้อต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง และต้องติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันน้ำมันเชื้อเพลิงไหลเข้าท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น ลิ้นแบบลูกลอย (extractable ball float valve) ที่จุดต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงกับท่อร่วม เพื่อป้องกันน้ำมันเชื้อเพลิงไหลเข้าท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง ดังตัวอย่างภาพประกอบที่ ๓ ทำยกฏกระทรวงนี้ แต่สำหรับกรณีที่จุดต่อท่อร่วม

อยู่สูงกว่าถึงขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่ต้องติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันน้ำมันเชื้อเพลิงไหลเข้าสู่ท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงก็ได้ ดังตัวอย่างภาพประกอบที่ ๔ ทำยกกฎกระทรวงนี้

(๓) เมื่อติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ เสร็จแล้ว ก่อนการใช้งานต้องทำการทดสอบระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยความดันไม่น้อยกว่า ๐.๗๐ กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร (๑ ปอนด์ต่อตารางนิ้ว) หลังจากทิ้งไว้เป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๓๐ นาที ต้องไม่ปรากฏรอยรั่วซึมใด ๆ หรือทำการทดสอบโดยวิธีอื่นตามที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(๔) ให้มีการทดสอบระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ ทุกสองปีโดยใช้ก๊าซเฉื่อยอัดด้วยความดันไม่น้อยกว่า ๐.๐๗ กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร (๑ ปอนด์ต่อตารางนิ้ว) หลังจากทิ้งไว้เป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๓๐ นาที ต้องไม่ปรากฏรอยรั่วซึมใด ๆ หรือทำการทดสอบโดยวิธีอื่นตามที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(๕) การถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิงจากรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงลงสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดินที่ติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ ต้องกระทำโดยรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่ติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑

ข้อ ๑๗ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ข ที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ตามข้อ ๒ (๒) (ก) และ (ข) ต้องจัดให้มีระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๒ ซึ่งมีลักษณะ วิธีการติดตั้ง และการทดสอบ ดังต่อไปนี้

(๑) แบบของระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๒ ต้องแสดงรายละเอียดการติดตั้งระบบท่อ ตู้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และอุปกรณ์ควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง

(๒) ตู้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีอุปกรณ์ ดังต่อไปนี้

(ก) ต้องมีหัวจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นชนิด ๒ ชั้น โดยมีช่องทางจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และช่องทางสำหรับให้ไอน้ำมันเชื้อเพลิงไหลกลับคืนสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน

(ข) ต้องมีสายอ่อนเติมน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นชนิด ๒ ชั้น โดยมีช่องทางจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และช่องทางสำหรับให้ไอน้ำมันเชื้อเพลิงไหลกลับคืนสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน

(๓) ต้องติดตั้งลิ้นกั้นกลับ (vapour check valve) ที่ระบบท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อป้องกันไอน้ำมันเชื้อเพลิงในระบบไหลย้อนกลับออกจากหัวจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

(๔) ท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องทำด้วยวัสดุที่มีความมั่นคงแข็งแรงและไม่ทำปฏิกิริยากับน้ำมันเชื้อเพลิง จะเป็นท่อชั้นเดียวหรือสองชั้นก็ได้ และลาดเอียงไม่น้อยกว่า ๑ ต่อ ๑๐๐ ลาดลงไปทางด้านถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน

(๕) การต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละถังเข้ารวมกันจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันน้ำมันเชื้อเพลิงไหลเข้าท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น ลิ่มแบบลูกลอย (ball float valve) เพื่อป้องกันน้ำมันเชื้อเพลิงไหลเข้าไปในท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงหรือเข้าไปในถังอื่นในขณะที่รถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิงลงถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน

(๖) การติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๒ จะต้องเป็นชนิดระบบสุญญากาศ (vacuum assist systems) โดยต้องจัดให้มีเครื่องสูบลมสุญญากาศ (vacuum pump) ติดตั้งอยู่ในตู้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงหรือในระบบท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง และเครื่องสูบลมสุญญากาศนี้ต้องสามารถปรับการเปลี่ยนแปลงแรงดูดให้สัมพันธ์กับอัตราการไหลของน้ำมันเชื้อเพลิงที่กำลังไหลลงสู่ถังน้ำมันเชื้อเพลิงของรถ เพื่อป้องกันไม่ให้ถังน้ำมันเชื้อเพลิงของรถเสียหาย ดังตัวอย่างภาพประกอบที่ ๕ ทำยกกระทรงนี้

(๗) เมื่อติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๒ เสร็จแล้ว ก่อนการใช้งานต้องทำการทดสอบระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยความดันไม่น้อยกว่า ๐.๗๐ กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร (๑๐ ปอนด์ต่อตารางนิ้ว) หลังจากทิ้งไว้เป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๓๐ นาที ต้องไม่ปรากฏรอยรั่วซึมใด ๆ หรือทำการทดสอบโดยวิธีอื่นตามที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(๘) ให้มีการทดสอบระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๒ ทุกสองปีโดยใช้ก๊าซเฉื่อยอัดด้วยความดันไม่น้อยกว่า ๐.๐๗ กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร (๑ ปอนด์ต่อตารางนิ้ว) หลังจากทิ้งไว้เป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๓๐ นาที ต้องไม่ปรากฏรอยรั่วซึมใด ๆ หรือทำการทดสอบโดยวิธีอื่นตามที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมวด ๔

การควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงของรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ ๑๘ รถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ก สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ข คลังน้ำมันเชื้อเพลิง สถานที่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการรับหรือจ่าย

น้ำมันเชื้อเพลิงโดยรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง และสถานที่ที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยระบบขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อและจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตพื้นที่ตามข้อ ๒ (๑) (ก) และ (ข) ต้องเป็นรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงที่รับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึง (bottom loading) และติดตั้งระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑

ข้อ ๑๙ ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ ของรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีอุปกรณ์ความปลอดภัยและส่วนประกอบที่จำเป็นตามมาตรฐานที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และต้องติดตั้งตามแบบที่ได้รับอนุญาต

ข้อ ๒๐ ข้อต่อที่ใช้สำหรับการรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึง (bottom loading) ต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

(๑) เป็นชนิดพอพเพ็ทวาล์ว (poppet valve) มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง ๑๐๑.๖ มิลลิเมตร (๔ นิ้ว) สามารถเปิดได้ลึก ๕๐.๘ มิลลิเมตร (๒ นิ้ว) โดยวัดจากหน้าสัมผัสหน้าสุด ตามมาตรฐาน API RP 1004 Bottom Loading And Vapour Recovery For MC-306 Tank Motor Vehicles

(๒) ออกแบบให้สามารถใช้งานที่แรงดันไม่น้อยกว่า ๕๑๗ กิโลปาสกาล (๗๕ ปอนด์ต่อตารางนิ้ว) และสามารถทนแรงดันทดสอบได้ไม่น้อยกว่า ๑.๕ เท่าของแรงดันใช้งาน

(๓) ออกแบบให้มีการสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างใช้งานน้อยที่สุด โดยเมื่อถอดข้อต่อออกจากกันจะมีน้ำมันเชื้อเพลิงสูญเสียได้ไม่เกิน ๑๐ ลูกบาศก์เซนติเมตรต่อการถอดหนึ่งครั้ง โดยหาค่าเฉลี่ยจากการถอดสามครั้ง

(๔) ออกแบบให้มีการระบายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ตกค้างอยู่ภายในจนหมดหลังการถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิง

(๕) มีฝาครอบป้องกันฝุ่นละออง โดยฝาครอบต้องสามารถป้องกันน้ำมันเชื้อเพลิงรั่วไหลจากข้อต่อได้ด้วย

ข้อ ๒๑ ถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและข้อต่ออุปกรณ์รับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ได้ถึงต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

(๑) ข้อต่อรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงต้องติดตั้งไว้ด้านซ้ายของรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง

(๒) ในกรณีที่มีข้อต่อรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงหลายตัว ระยะห่างในแนวระนาบของจุดศูนย์กลางของข้อต่อต้องห่างกันไม่น้อยกว่า ๒๕๔ มิลลิเมตร (๑๐ นิ้ว) แต่ต้องไม่เกิน ๑.๘๓ เมตร (๖ ฟุต) ด้านหน้าของข้อต่อต้องอยู่ในแนวตั้ง และอยู่ลึกจากด้านที่กว้างที่สุดของตัวถังรถไม่เกิน ๑๕๒.๔ มิลลิเมตร (๖ นิ้ว)

(๓) ข้อต่อรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงต้องติดตั้งอยู่สูงจากระดับพื้นดินไม่เกิน ๑.๒๒ เมตร (๔ ฟุต) ในขณะที่ถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงว่างเปล่า และต้องอยู่สูงจากระดับพื้นดินไม่น้อยกว่า ๐.๔๕๘ เมตร (๑.๕ ฟุต) ในขณะที่บรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงเต็มถัง

(๔) ระบบท่อและอุปกรณ์ของถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงต้องออกแบบให้สามารถใช้งานที่แรงดันไม่น้อยกว่า ๕๑๗ กิโลปาสกาล (๗๕ ปอนด์ต่อตารางนิ้ว) และต้องสามารถทนแรงดันทดสอบได้ไม่น้อยกว่า ๑.๕ เท่าของแรงดันใช้งาน หากอุปกรณ์ใดไม่สามารถทนต่อแรงดันดังกล่าวได้ต้องแยกอุปกรณ์นั้น ๆ ออกจากจากระบบรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงได้ถัง

(๕) ถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีอุปกรณ์นิรภัยระบายแรงดันและสูญญากาศ เพื่อป้องกันถึงเสียหายจากการเปลี่ยนแปลงแรงดันระหว่างการถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ ๒๒ ถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงของรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงต้องมีเครื่องตรวจวัดระดับน้ำมันเชื้อเพลิงติดตั้งไว้ทุกช่องบรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อป้องกันการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงล้นถัง โดยอาจเป็นระบบใดระบบหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) ระบบเทอร์มิสเตอร์ (thermistor system) ได้แก่ ระบบตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิ ขณะที่เครื่องตรวจอยู่ในอากาศอุณหภูมิจะสูงกว่าเมื่ออยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิง เมื่อมีน้ำมันเชื้อเพลิงมาสัมผัสกับเครื่องตรวจจะทำให้อุณหภูมิของเครื่องตรวจต่ำลง และทำให้ค่าความต้านทานไฟฟ้าของเครื่องตรวจเปลี่ยนแปลงไปและส่งสัญญาณไฟฟ้าไปยังสถานีจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง โดยระบบควบคุมที่สถานีจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจะตรวจสอบระดับน้ำมันเชื้อเพลิงในถังและสั่งปิดวาล์วจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อป้องกันน้ำมันเชื้อเพลิงล้นถัง

(๒) ระบบออปติคัล (optical system) ได้แก่ ระบบตรวจสอบการสะท้อนแสงภายในเครื่องตรวจ ขณะที่เครื่องตรวจอยู่ในอากาศแสงจะสามารถสะท้อนกลับไปยังเครื่องตรวจจับแสง (photo detector) เมื่อมีน้ำมันเชื้อเพลิงมาสัมผัสกับเครื่องตรวจ ลำแสงจะไม่สะท้อนกลับไปยังเครื่องตรวจจับแสงและส่งสัญญาณไฟฟ้าไปยังสถานีจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง โดยระบบควบคุมที่สถานีจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจะตรวจสอบระดับน้ำมันเชื้อเพลิงในถังและสั่งปิดวาล์วจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อป้องกันน้ำมันเชื้อเพลิงล้นถัง เครื่องตรวจระบบออปติคัลต้องอยู่ห่างจากวาล์วระบายอากาศเพื่อลดการเกิดฟ้าซึ่งจะรบกวนการทำงานของเครื่องตรวจ

ข้อ ๒๓ เต้ารับสัญญาณไฟฟ้า (receptacle) ที่ใช้กับเครื่องตรวจวัดระดับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ติดตั้งบนรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามข้อ ๒๒ ต้องอยู่ห่างจากข้อต่อรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๒.๑๓๔ เมตร (๗ ฟุต) และต้องอยู่ในตำแหน่งที่ไม่กีดขวางการปฏิบัติงานขณะถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ ๒๔ ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ ต้องมีระบบท่อซึ่งมีพื้นที่หน้าตัดไม่น้อยกว่าพื้นที่หน้าตัดของท่อ ๑๐๑.๖ มิลลิเมตร (๔ นิ้ว) ปลายท่อต้องติดตั้งข้อต่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงขนาด ๑๐๑.๖ มิลลิเมตร (๔ นิ้ว) ระบบท่อที่ต่อระหว่างช่องบรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงกับระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องมีพื้นที่หน้าตัดไม่น้อยกว่าพื้นที่หน้าตัดของท่อ ๗๖.๒ มิลลิเมตร (๓ นิ้ว)

ข้อ ๒๕ ข้อต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงตามข้อ ๒๔ ต้องเป็นชนิดแบบสวมเร็วตามมาตรฐาน API RP 1004 Bottom Loading And Vapour Recovery For MC-306 Tank Motor Vehicles และห้ามใช้ข้อต่อสำหรับรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นข้อต่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ ๒๖ ข้อต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงต้องติดตั้งในตำแหน่งใดตำแหน่งหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) อยู่ในแนวเส้นผ่าศูนย์กลางของข้อต่อที่ใช้สำหรับรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึงขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง และอยู่ห่างจากข้อต่อสำหรับรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึงขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๒.๑๓๔ เมตร (๗ ฟุต)

(๒) บริเวณหัวถึงขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงด้านท้ายรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง

(๓) ศูนย์กลางของข้อต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิงต้องสูงจากระดับพื้นดินไม่เกิน ๑.๕๒๔ เมตร (๕ ฟุต) ในขณะที่ถึงขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงว่างเปล่า และไม่น้อยกว่า ๐.๖๐๕ เมตร (๒ ฟุต) ในขณะที่บรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงเต็มถัง

ข้อ ๒๗ อุปกรณ์ของระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ ที่ติดตั้งอยู่เหนือถึงขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงต้องติดตั้งอยู่ต่ำกว่าระดับโครงป้องกันของรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงกรณีรถพลิกคว่ำ (overturn protection)

ข้อ ๒๘ ก่อนการใช้งานครั้งแรก ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ ต้องได้รับการทดสอบว่าสามารถควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงได้ โดยทำการทดสอบด้วยแรงดัน ๔,๕๐๐ ปาสกาล (๑๘ นิ้วน้ำ) และแรงดันสุญญากาศ ๑,๕๐๐ ปาสกาล (๖ นิ้วน้ำ) เป็นเวลา ๕ นาที และต้องมีแรงดันเปลี่ยนแปลงได้ไม่เกิน ๑๕๐ ปาสกาล (๓ นิ้วน้ำ) และต้องทำการทดสอบระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ ว่าสามารถควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงได้โดยวิธีดังกล่าวทุก ๆ สองปี หรือทดสอบโดยวิธีการอื่นตามที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมวด ๕

มาตรฐานของอุปกรณ์และผู้ทดสอบระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อ ๒๙ อุปกรณ์ควบคุมการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของแท่นจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงตามข้อ ๑๕ อุปกรณ์ของระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ ตามข้อ ๑๖ และอุปกรณ์ของระบบควบคุม

ไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๒ ตามข้อ ๑๗ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมธุรกิจพลังงานกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ข้อ ๓๐ การทดสอบระบบของหน่วยควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงตามข้อ ๘ ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ ตามข้อ ๑๖ และระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๒ ตามข้อ ๑๗ ต้องดำเนินการโดยกรมธุรกิจพลังงานหรือผู้ทดสอบที่มีคุณสมบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๗ (๔)

บทเฉพาะกาล

ข้อ ๓๑ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ก และสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ข ซึ่งตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ตามข้อ ๒ ที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๒ อยู่ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ หรือได้รับความเห็นชอบแบบแปลนแผนผัง และแบบก่อสร้างตามประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง มาตรฐานความปลอดภัยของสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทที่ ๑ ลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๓๘ หรือประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง มาตรฐานความปลอดภัยของสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทที่ ๒ ลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๓๘ ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงล้นถัง ตามข้อ ๑๖ (๔) เว้นแต่ในกรณีที่มีการทดสอบถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดินตามกฎหมาย สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงล้นถังตามข้อ ๑๖ (๔)

ข้อ ๓๒ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ข ที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๒ อยู่ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ที่ได้จัดให้มีระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๑ และระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิง ลักษณะที่ ๒ แล้ว แต่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ ให้สามารถใช้ระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวได้ต่อไป แต่หากมีการตัดแปลง ต่อเติม หรือเปลี่ยนแปลงระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้

ข้อ ๓๓ ภายใต้บังคับข้อ ๓๑ และข้อ ๓๒ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ก สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภท ข คลังน้ำมันเชื้อเพลิง สถานที่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยตรงขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง และสถานที่ที่มีการรับหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงโดยระบบขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อและจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับรถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงในเขตพื้นที่ตาม

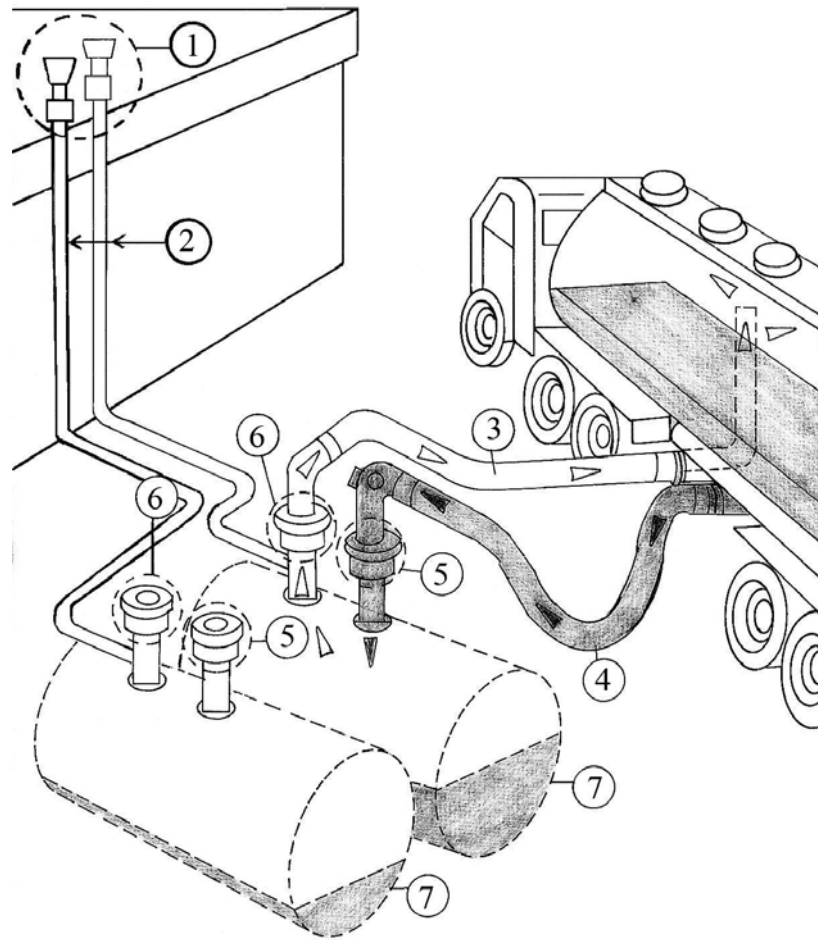
ข้อ ๒ ที่ได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๒ อยู่ก่อนวันที่ กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ หรือได้รับความเห็นชอบแบบแปลนแผนผัง และแบบก่อสร้างตามประกาศ กรมโยธาธิการ เรื่อง มาตรฐานความปลอดภัยของสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทที่ ๑ ลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๓๘ หรือประกาศกรมโยธาธิการ เรื่อง มาตรฐานความปลอดภัยของสถาน บริการน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทที่ ๒ ลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๓๘ ที่ยังไม่มีระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎกระทรวงนี้ ต้องจัดให้มีระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงภายในหนึ่งปีนับตั้งแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ

ข้อ ๓๔ รถขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงตามข้อ ๑๘ ซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ทางบกก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ต้องจัดให้มีระบบควบคุมไอน้ำมันเชื้อเพลิงภายในหนึ่งปี นับตั้งแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ

ให้ไว้ ณ วันที่ ๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๐

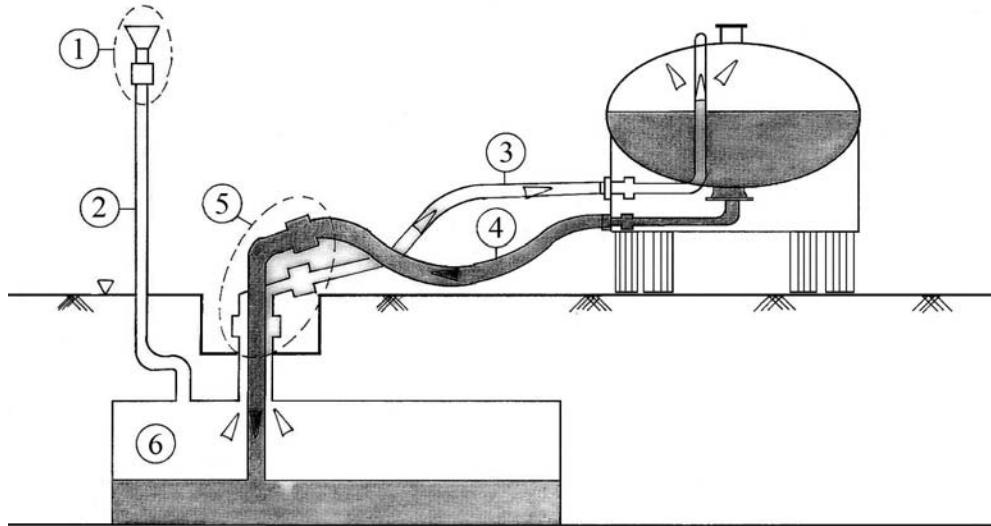
ปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน



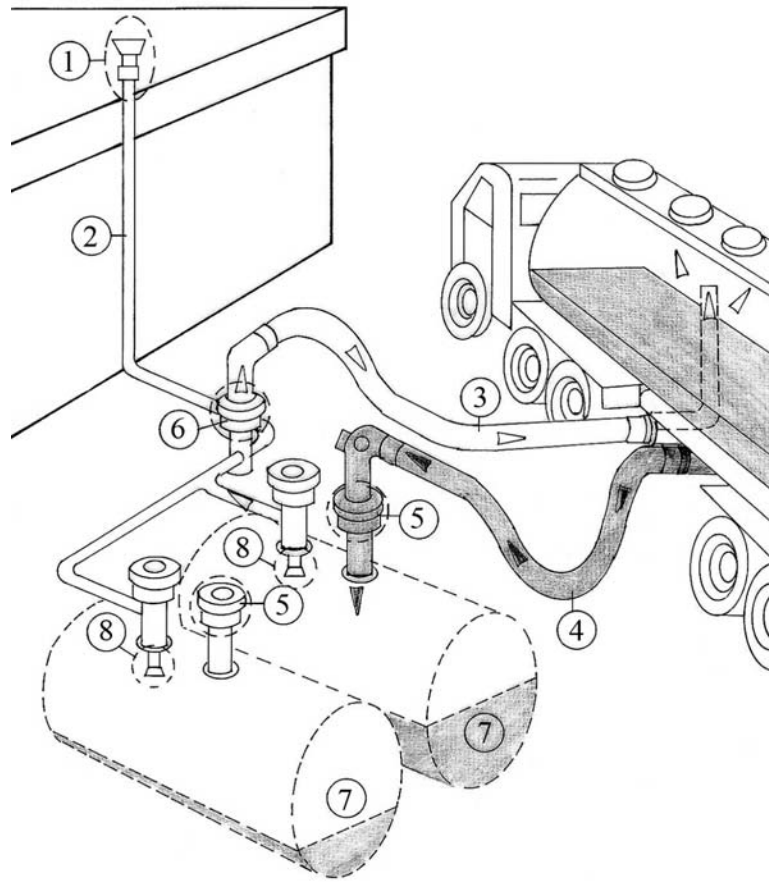
ตัวอย่างภาพประกอบที่ 1 ระบบท่อแยก

- ① อุปกรณ์นิรภัยแบบระบายความดันและสุญญากาศ
- ② ท่อระบายไอน้ำมันเชื้อเพลิง
- ③ สายอ่อนนำไอน้ำมันเชื้อเพลิงกลับสู่ถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง
- ④ สายอ่อนลงน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน
- ⑤ ข้อต่อที่รับน้ำมันเชื้อเพลิง
- ⑥ ข้อต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง
- ⑦ ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน



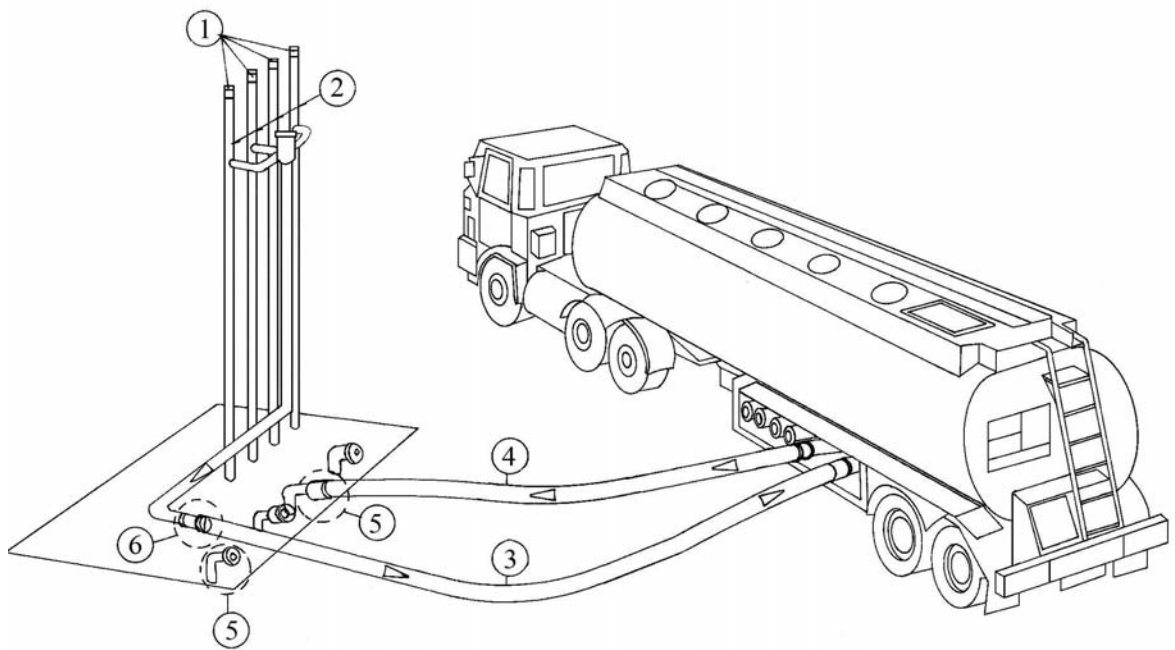
ตัวอย่างภาพประกอบที่ 2 ระบบท่อสองชั้น

- ① อุปกรณ์รักษาแบบระบายความดันและสูญญากาศ
- ② ท่อระบายไอน้ำมันเชื้อเพลิง
- ③ สายอ่อนนำไอน้ำมันเชื้อเพลิงกลับสู่ถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง
- ④ สายอ่อนลงน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน
- ⑤ ข้อต่อสองชั้น สำหรับรับน้ำมันเชื้อเพลิง และนำไอน้ำมันเชื้อเพลิงกลับ
- ⑥ ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน



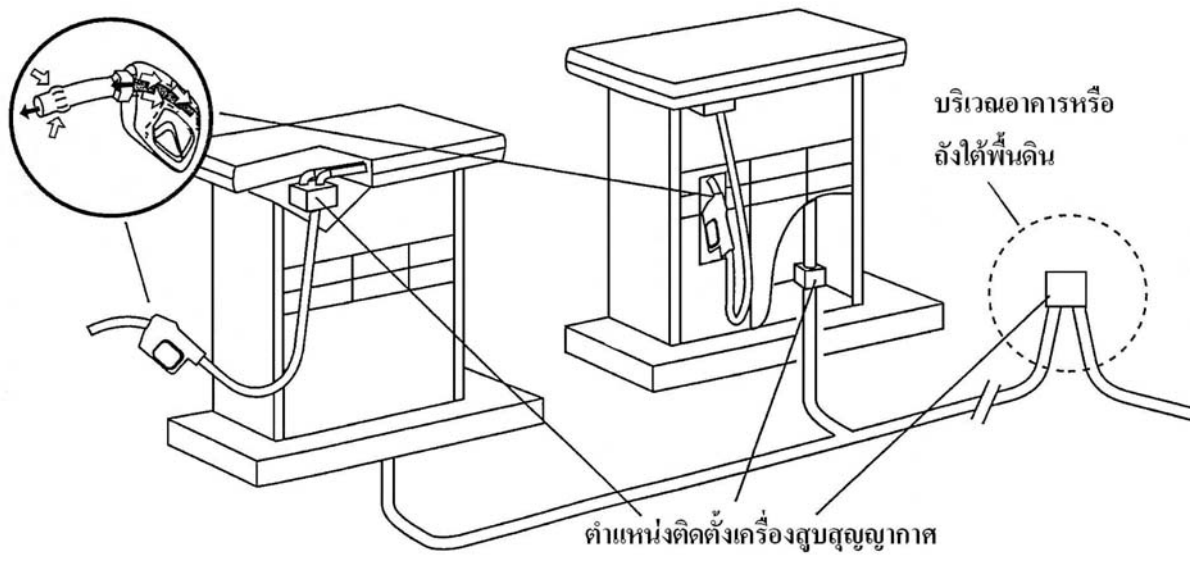
ตัวอย่างภาพประกอบที่ 3 ระบบท่อร่วม

- ① อุปกรณ์นิรภัยแบบระบายความดันและสูญญากาศ
- ② ท่อระบายไอน้ำมันเชื้อเพลิง
- ③ สายอ่อนนำไอน้ำมันเชื้อเพลิงกลับสู่ถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง
- ④ สายอ่อนลงน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน
- ⑤ ข้อต่อที่รับน้ำมันเชื้อเพลิง
- ⑥ ข้อต่อท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง
- ⑦ ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน
- ⑧ อุปกรณ์ป้องกันน้ำมันเชื้อเพลิงไหลเข้าสู่ท่อไอน้ำมันเชื้อเพลิง



ตัวอย่างภาพประกอบที่ 4
ระบบท่อร่วมที่จุดต่อร่วมอยู่สูงกว่าถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง

- ① อุปกรณ์นิรภัยแบบระบายความดันและสูญญากาศ
- ② ท่อระบายไอน้ำมันเชื้อเพลิง
- ③ สายอ่อนนำไอน้ำมันเชื้อเพลิงกลับสู่ถังขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง
- ④ สายอ่อนลงน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงใต้พื้นดิน
- ⑤ ข้อต่อที่รับน้ำมันเชื้อเพลิง
- ⑥ ข้อต่อที่ไอน้ำมันเชื้อเพลิง



ตัวอย่างภาพประกอบที่ 5 ระบบสุญญากาศ

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันยังไม่มีหลักเกณฑ์ในการควบคุม
ไอน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเก็บรักษาไว้ในสถานที่เก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง คลังน้ำมันเชื้อเพลิง
และรถยนต์ส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งผลให้เกิดปัญหามลภาวะในอากาศเพิ่มมากขึ้น เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว
จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้