ภาคผนวก

National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification

(2015)

Light vehicle modifications

Queensland Government

Light vehicle modifications

This page provides information for vehicle owners or vehicle modifiers wishing to modify light vehicles (gross vehicle mass of not more than 4.5t) from the manufacturer's original specifications. Following these requirements will ensure that your vehicle meets all applicable Queensland regulations and its safety levels are maintained.

To answer the most commonly asked questions about modifications to vehicles, the department has developed a list of frequently asked questions and answers that is available here. The Minor Modifications publication also provides information about the most commonly performed modifications.

Modifications to light vehicles can be generally classified in 4 ways:

- minor modifications
- basic modifications
- modifications under a Code of Practice
- specific modifications.

1. Minor modifications

Many minor modifications can be carried out without obtaining written approval.

Commonly, minor modifications involve the installation of an accessory (e.g. long range aerial, tow bars, roof racks etc) and provided the vehicle continues to meet the vehicle standards, do not require approval.

For light vehicles, further information about minor modifications can be found in section 3.14 of the Introduction part of the National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification (the NCOP).

2. Basic modifications

Basic modifications are changes to a vehicle that are more significant than a minor modification, but not significant enough to require formal approval from an Approved Person or the Department of Transport and Main Roads.

The technical requirements for basic modifications are provided in the NCOP. Any person performing a basic modification must ensure they meet all the requirements listed in the NCOP, and any applicable requirements of the Australian Design Rules and the vehicle standards.

3. *Modifications under a Code of Practice*

Complex modifications such as engine upgrades, gearbox and rear axle changes, vehicle body modifications and steering and brake replacements are significant modifications to a vehicle and can seriously affect the safety of a vehicle if not performed properly.

Complex modifications to light vehicles must be certified by approved persons, providing the modifications have been performed in accordance with an approved code of practice.

The approved codes of practice are based on accepted vehicle engineering practices and the requirements of the Australian Design Rules for Motor Vehicle Safety. It is intended to supplement the recommendations of the original vehicle manufacturer in relation to vehicle modification techniques or standards. It is important to note that the Australian Design Rules and the original manufacturer's modification guidelines take precedence over the codes of practice.

In Queensland, there are currently 2 approved codes of practice for modifications to light vehicles:

- National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modifications
- Queensland Code of Practice: Vehicle Modifications.

Please note: Since 1 May 2013, the Code of Practice: Light Motor Vehicles is no longer an approved code of practice for light vehicle modifications and no Approved Person is accredited to issue certifications under this code.

From 1 May 2013, the National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification and the Queensland Code of Practice: Vehicle Modifications are the approved codes of practice for light vehicle modifications.

1. National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification

The National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification (the NCOP) is the first step towards providing consistent technical requirements for light vehicle modifications around Australia.

The NCOP is a live document, meaning that over time, changes can be made to improve the document or include requirements for new modifications.

Vehicle owners wishing to modify their vehicles under the NCOP are encouraged to consult with an Approved Person who is able to certify the modifications.

Please Note: Not all parts of the NCOP have been accepted for use in Queensland, with variations applied for certain sections. For further information about these variations, please refer to the following Vehicle Standards Instructions:

- VSI L19—Vehicle lifts under the Queensland Code of Practice — Vehicle Modifications
- VSI L20—Engine modifications under the National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification
- VSI L21—Certification of Street Rods under the Queensland Code of Practice – Vehicle Modifications
- VSI L22—Gas system installations under the National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification.

The NCOP, as approved for use in Queensland

- Cover Page
- Introduction
- Preface
- Section LA – Engine

Note: The LA section that applies in Queensland is different from the national version. For more information about these variations, please refer to Vehicle Standards Instruction L 20

- Section LB – Transmission
- Section LG – Brakes
- Section LH – Body
- Section LK – Seating and Occupant Protection
- Section LL – Motorbikes and Motortrikes

- Section LM – Fuel Systems

Note: Sections LM2 and LM3 have not been adopted for use in Queensland. For further information please refer to Vehicle Standards Instruction L22

- Section LO – Vehicle Standards Compliance
  - Checklist LO1-2
  - Checklist LO1-3
  - Checklist LO1-4
  - Checklist LO7
- Section LO – Motortrike Guidelines
  - Checklist LEM category
  - Checklist LEP category
- Section LS – Suspension and Steering

Note: Codes LS7 and LS8 have not been adopted for use in Queensland and are not included in this section. For the requirements for vehicle lifts that apply in Queensland, please refer to the LS9 and LS10 sections of the Queensland Code of Practice: Vehicle Modifications.

- Section LT – Test Procedures
- Section LV – Alternative Power Units
  - Electric Drive Guidelines
  - Electric Drive Guidelines Cover Page
- Section LZ – Appendices

2. Queensland Code of Practice: Vehicle Modifications

The Queensland Code of Practice: Vehicle Modifications (the QCOP) is an approved code of practice that provides the requirements for modifications that are unique to Queensland, and are not be included in the NCOP.

These modifications are:

- LC1—Dual-controls for driver trainer vehicles (Design)
- LC2—Dual-controls for driver trainer vehicles (Modification)
- LC3—Vehicle controls for persons with a disability (Design)
- LC4—Vehicle controls for persons with a disability (Modification)
- LH9 – Street Rod Certification (Concessional)
- LH10 – Street Rod Certification (Full)
- LS9 – High Lift – 50mm-125mm (Design)
- LS10 - High Lift – 50mm-125mm (Modification)

4. Specific modifications

Some owners require approval for vehicle modifications which may be outside the scope of the approved codes of practice and approval by an Approved Person and must be approved by the department.

The Motor Vehicle Modification Application form (F1854) must be used when applying to the Department of Transport and Main Roads for a specific modification. A fee is payable for the evaluation of plans. Gaining approval before commencing any specific modifications is strongly recommended. Please send the application form and your submission to:

Vehicle Standards
Department of Transport and Main Roads
PO Box 673 Fortitude Valley,
QLD 4006

Applicants should supply as much vehicle and engineering detail as possible to allow the modification to be assessed and avoid delays in processing of submissions.

Applications to modify a vehicle outside the requirements of an approved code of practice will only be considered if unlawful for user or corporation by Transport and Main Roads if a infringe of shall be a crime.

For further advice regarding vehicle modifications, call the Vehicle Standards and Modifications Advice Team on (07) 3114 5844.

Vehicle Standards Bulletin 14

NATIONAL CODE OF PRACTICE for LIGHT VEHICLE CONSTRUCTION and MODIFICATION

SECTION LL

MOTOR CYCLES & THREE WHEELED VEHICLES

VERSION 2.0 JANUARY 2011

Vehicle Standards Bulletin 14

National Code of Practice for Light Vehicle Construction and Modification
(VSB 14)

Important Information for Users

Users of VSB 14 need to be aware that this document needs to be used in conjunction with the appropriate administrative requirements of the jurisdiction in which they wish to either register a vehicle or to obtain approval for a modification for an already registered vehicle. *Administrative requirements* include, amongst other things, processes for vehicle registration, obtaining exemptions, obtaining modification approvals, vehicle inspections, preparation and submission of reports and the payment of appropriate fees and charges.

If unsure of any of the requirements specified in VSB 14, or if more information is needed for any other issues concerning the administrative requirements, users should contact their relevant Registration Authority **prior** to commencing any work.

While VSB 14 provides advice on the construction of Individually Constructed Vehicles (ICVs) and the execution of modifications, it is not to be taken to be a design manual. Determination of component strength, performance, suitability and functionality must be either calculated or determined on a case by case basis by suitably qualified personnel experienced in each matter under consideration.

Users of VSB 14 also need to ensure that they refer to the most recent version of the relevant Section/s when working on a project. The version is identified by the version number and date on the face page of each Section. The version and date is also located in the footer of each page in each Section. On the website the version number is specified in the Section file name for easy identification.

If a project is taking a long time to complete, check the currency of the version you are using.

Users must be familiar with the provisions stated in the Preface and Introduction. These two Sections provide the necessary background information to assist users in understanding how VSB 14 is administered by Registration Authorities across Australia, on how it is structured, and the meaning of the types of modification codes specified in VSB 14. If not already done so, users should download them for study and reference.

Understanding these requirements is important to ensure that the correct processes are followed thereby reducing the likelihood of having work rejected by Registration Authorities.

Many of the Sections refer to other Sections within VSB 14 for further information or additional requirements. Users must read and apply all relevant Sections.

If in doubt about any issue concerning or contained in VSB 14, users should seek clarification from the appropriate State or Territory Registration Authority.

Please do not contact Vehicle Safety Standards (VSS) of the Australian Government Department of Infrastructure and Transport in Canberra about VSB 14. VSS provides the website as a service only.

Document Amendments by Version

Version	Amendments
Version 2.0 **Published 1 January 2011**	Codes for converting seat from two to single seater and vice versa have now been relegated to modifications that do not require certification. This document has also a number of editorial amendments that have had no affect on its technical content.

CONTENTS

	Page
1 Scope	**87**
1.1 Basic Modifications Not Requiring Certification	87
1.2 Certified Modifications	87
2 General Requirements	**87**
2.1 Design	88
2.2 Fabrication	95
3 Australian Design Rules	**96**
4 Non-certified Modifications	**97**
4.1 Optional Components Offered by the Manufacturer	97
5 Specific Requirements for Seat Conversions	**97**
5.1 Conversion From Two Seater to Single Seater	97
5.2 Conversion From A Single Seater to A Two Seater Original	98
6 Certified Modifications (LL Codes)	**98**

LL1 to Not currently in use LL7

1 SCOPE

This Section outlines the minimum design, installation and fabrication requirements for the following modifications involving motor cycles and other Australian Design Rule (ADR) category *L-group* vehicles.

This Section must not be used for the construction of Individually Constructed Vehicles including motor cycles and other ADR category *L-group* vehicles. Section LO must be used for this purpose.

Section LO provides information on the construction of ICVs for:

- motor cycles ADR category LA, LB, LC and LD; and
- guidelines together with checklists for LEM1 and LEP1, ADR category tricycles.

1.1 BASIC MODIFICATIONS NOT REQUIRING CERTIFICATION

The following are *Basic Modifications* that may be performed without certification provided they are carried out in compliance with the requirements detailed in sub-section 2 *General Requirements*:

- Fitting a manufacturer's optional component such as an engine, transmission, exhaust system or fuel tank for the particular make/model of the vehicle in question. (Note that replacing parts or components of a motor cycle with the manufacturer's parts or equivalent components does not fall into the category of *modifications* and as a consequence no approvals are necessary for repair work);
- Conversion of a two-seat motor cycle to a single seater; and
- Conversion of a modified motor cycle to original seating configuration.

Note: The underlying design installation and fabrication requirements for all of the above modifications are contained in sub-section 2 *General Requirements.*

1.2 CERTIFIED MODIFICATIONS

There are no certified modifications currently under this Code.

2 GENERAL REQUIREMENTS

This sub-section applies to all light vehicles and must be read and applied in conjunction with all the Section LL Codes applicable to the proposed modifications.

Modified vehicles, including motor cycles, must continue to comply with the ADRs to which they were originally constructed, except as allowed for in the Australian Vehicle Standards Rules (AVSR). These modified vehicles must also comply with the applicable in-service requirements of the AVSR.

Modified pre-ADR vehicles must continue to comply with the AVSR.

Compliance with the AVSR also means compliance with the equivalent regulations of a State or Territory of Australia.

The alterations must not affect the safe handling of the motor cycle or endanger either the rider or any other road user. In addition, the motor cycle must not be altered in any way such that it will create a nuisance either to other road users or to any member of the public.

2.1 DESIGN

2.1.1 Dimensional Requirements - Motor Cycles Without a Sidecar

The maximum width including the load and equipment must not exceed 1 metre.

The load or equipment must not project more than 150mm beyond the extreme outer portion of the motor cycle on either side.

The maximum longitudinal projection beyond the outer extremity of the tyres of any part of the motor cycle and loading or equipment thereon must ***not*** exceed 150mm in the case of the front tyre and 300mm in the case of the rear tyre.

If the motor cycle is fitted with a *sissy* bar it must not have any sharp points or edges or be of a design that interferes with the safe operation of the motor cycle.

2.1.2 Ground Clearance

When laden, the ground clearance must not be less than 100mm, measured from a horizontal road surface to any point on the underside of the motor cycle or sidecar excluding tyres wheels and hubs.

2.1.3 Seating

All seats for the rider or pillion passenger must be securely attached to the vehicle. *Stick-on* or suction cup methods of attachment must not be used.

2.1.4 Brakes

The vehicle must be equipped with either a *Split Service Brake System* or independently actuated service brake systems. Vehicles that have independently actuated service brake systems must have two independent brake systems, one capable of acting on the front wheel and the other on the rear wheel(s).

Failure of any component in a mechanical service brake system must not result in a loss of braking ability in the other service brake system.

A leakage type failure in a hydraulic split service brake system must not result in a loss of braking ability in the other brake circuit.

Each vehicle manufactured after 1 July 1988 and equipped with a hydraulic brake system must meet the resevoir capacity requirements of ADR33/00.

The service brake system must be installed so that the lining thickness of drum brake shoes may be visually inspected, either directly or by the use of a mirror without removing the drums, and so that disc brake friction lining thickness may be visually inspected without removing the pads.

The controls by which brakes are actuated must be located so that they are readily accessible to the driver in the normal driving position.

The operation of each brake control must cause the brake lamp/s to illuminate.

2.1.5 Sidecars

Sidecars must only be fitted to the left hand side of a motor cycle.

The maximum width of the combination, including any load and equipment, must not exceed 1.85m.

Any load or equipment must not project more than 150mm beyond the extreme outer portion of the vehicle on either side.

The overhang of any load or equipment forward of the front tyre must not exceed 600mm. The overhang of any load or equipment rearward of the rear tyre must not exceed 900mm.

2.1.6 Stand

Any stand fitted to a motor cycle must be maintained in an efficient and safe condition and must be equipped with a spring or other device capable of holding it securely in the *up* position at all times when the stand is not in use.

For all LA and LC group motor cycles manufactured after 1 July 1998, a stand must be fitted that is capable of holding the motor cycle in a substantially upright position. The stand may be of the side or centre type and must be equipped with a spring or other device capable of securely holding it clear of the road at all times when the stand is not in use. A side stand must be designed so that it does not remain in the *down* position when the vehicle is moving or about to move.

2.1.7 Foot Rests or Foot Pegs

Every motor cycle must be fitted with adequate foot rests or foot pegs for the rider and, in the case where a pillion seating position is provided, foot rests for the pillion passenger.

2.1.8 Rear Vision Mirrors

A motor cycle and motor tricycle built before July 1975 must have at least one mirror on the right hand side.

A motor cycle or motor tricycle with one front wheel, built after July 1975, must be equipped with two rear vision mirrors symmetrically placed relative to the centre of the handlebars.

The rear vision mirror or mirrors must be fitted so as to allow the rider to clearly see, by reflection, the road behind the vehicle and any following or overtaking vehicles. For circular mirrors the reflective surface area must have a minimum diameter of 94mm and for noncircular mirrors the reflective surface must be not less than 78mm in diameter and at least 120mm by 200mm.

If a mirror has a convex surface it must have a radius of curvature not less than 1200mm.

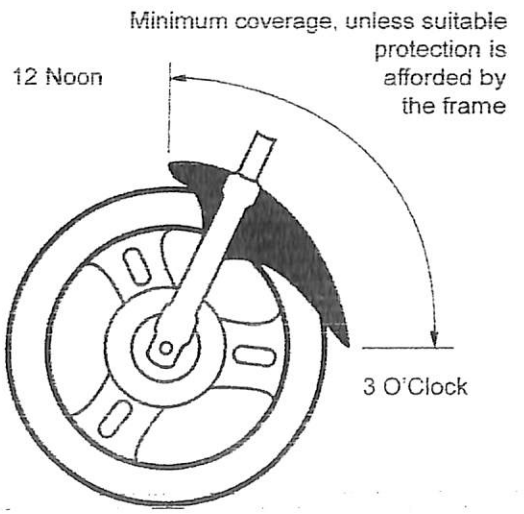
Motor cycles and motor tricycles may be fitted with additional mirrors that are flat or convex or a combination of these surfaces.

2.1.9 Mudguards

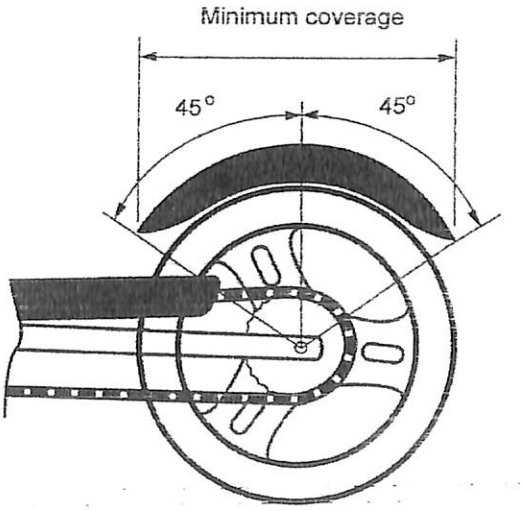
Mudguards must be fitted to all wheels, including sidecar wheels (refer to Figure LL1 for details of mudguard construction and location). Each mudguard must be at least as wide, over its entire length, as its respective wheel and tyre.

A front wheel mudguard must cover the rearward section of the wheel through the area between two lines, one vertical and the other horizontal, both drawn through the centre of the wheel. If suitable protection is afforded by the frame or construction of the motor cycle, the front mudguard need only cover the area that is unprotected.

A rear wheel or sidecar wheel mudguard must extend at least from a point vertically above the front of the tyre to a point vertically above the rear of the tyre.



Front wheel



Rear wheel

Figure LL1 Mudguard Dimensions

2.1.10 Foot and Hand Controls

The controls for motor cycles are standardised, therefore the position and operation of foot and hand controls must be kept, as far as practicable, to the manufacturer's original specification. For example, if the rider's footrests are moved rearwards (that is, converted to *rear seats*) the gear lever must not be reversed or inverted. For safety reasons, the only acceptable method for this conversion is to fit a linkage, which keeps the gear change pattern the same as the original. Riders should always be able to operate the brake pedal without lifting their foot from the footrest.

2.1.11 Drive Guards (Refer to Figure LL2)

If the motor cycle is chain or belt driven and the construction of the frame is not sufficient to protect the rider and/or the pillion passenger from the driving sprocket and the upper run of the chain or belt, the motor cycle must be fitted with a guard. The guard must extend at least 300mm rearward of the rearmost footrest or to the vertical centre of the rear sprocket, whichever is the lesser.

Primary drives must also be similarly protected.

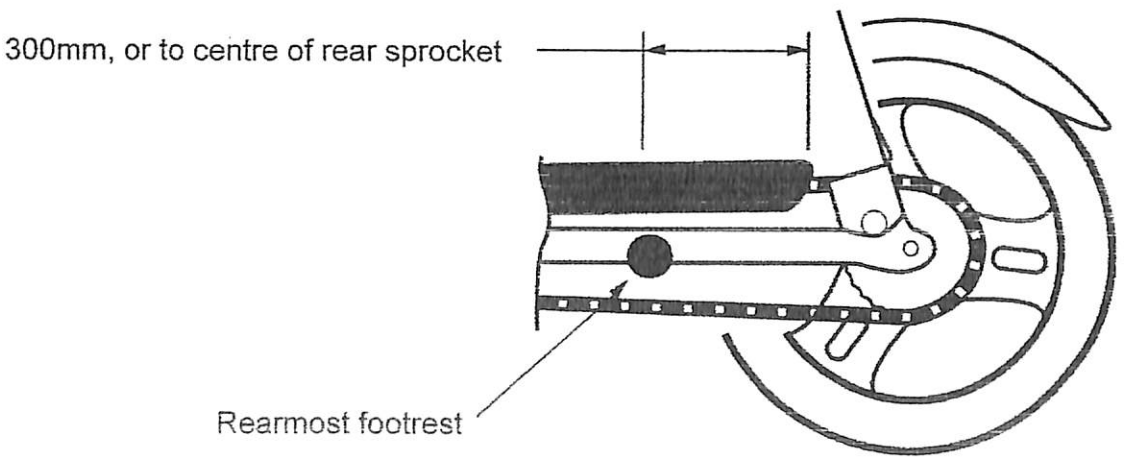


Figure LL2 Chain Guard Dimensions

2.1.12 Frame or Suspension Modifications

Motor cycle design is a complex task. Modifications made to a motor cycle's frame or suspension, can adversely affect the structural integrity of the frame, steering head, front forks and suspension increasing the risk of component failure. Similarly, braking and wheel loading may be adversely affected.

Motor cycles with custom frames, extended forks or structural modifications require an engineering report.

When forks are extended, without modifications to the frame, care must be taken to ensure the vehicle continues to comply with ADR57 with respect to special requirements for L-group vehicles. The horizontal distance between the mid-point of the steering yoke bearings and a point vertically above the centre of the front wheel must not exceed 550mm.

A motor cycle with a specially designed and constructed frame will be considered to be an *Individually Constructed Vehicle.*

Note: Section LO provides information on the construction of ICVs for:

- motor cycles ADR category LA, LB, LC and LD; and
- guidelines together with checklists for LEM1 and LEP1, ADR Category Tricycles.

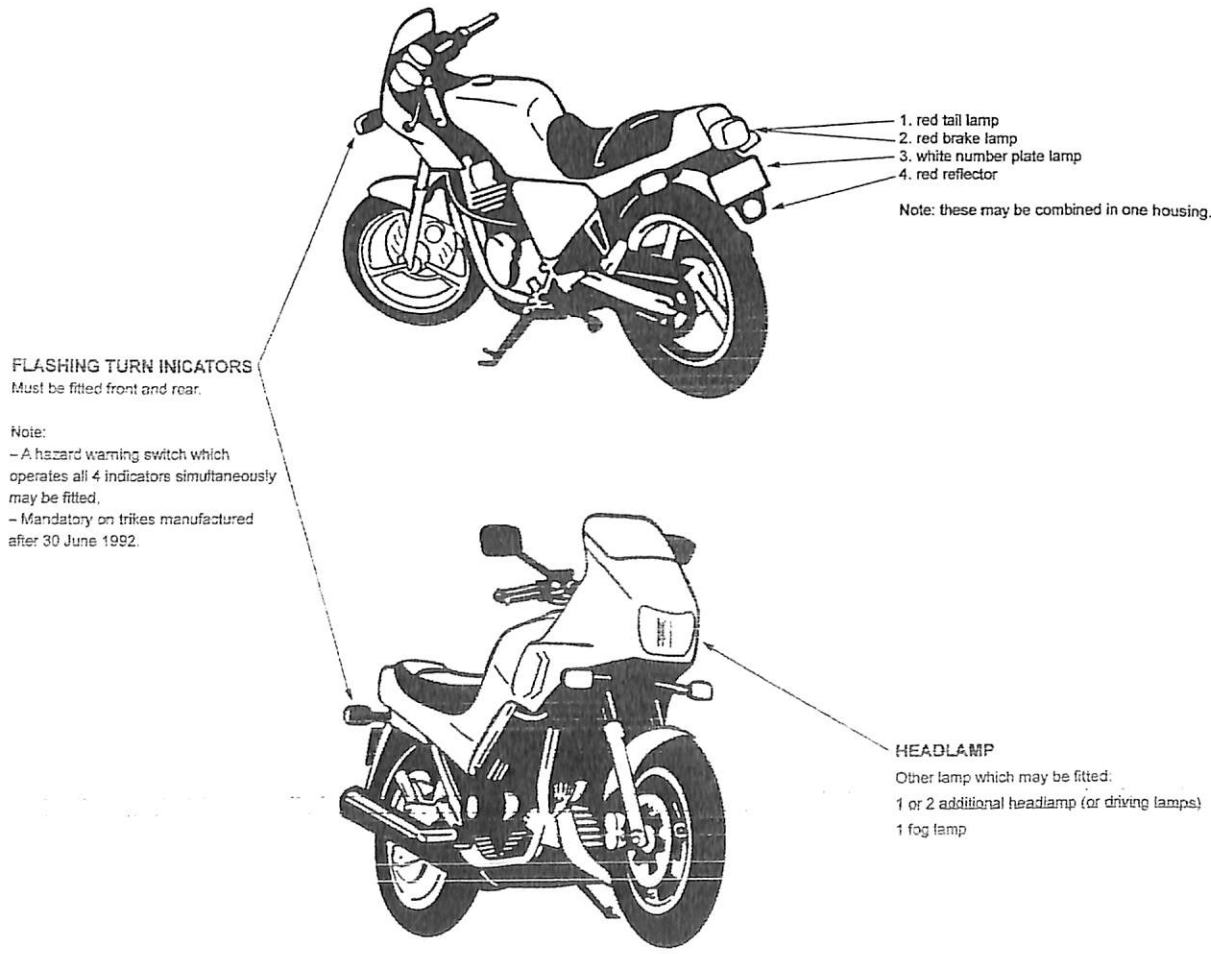


Figure LL3 Lighting Requirements for Motor Cycles

2.1.13 Handlebars

The handlebar must have the same shape and be of the same length on either side of the front wheel and steering head assembly.

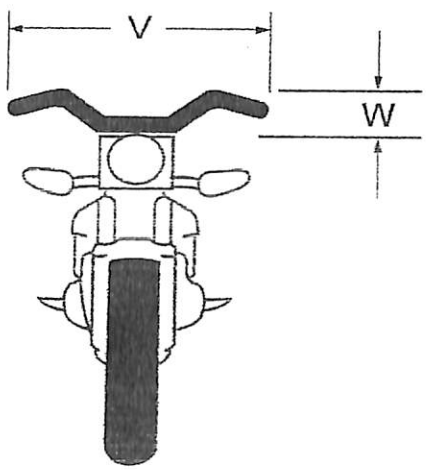
Handlebar dimensions have to be limited to ensure that the rider has adequate control over the motor cycle at all times.

***Motor cycles manufactured before 1 July 1988 (Figure LL5)*:**

The distance between the extreme ends of the handlebar (V) must not be less than 550mm.

The highest point on the handlebar must not be more than 380mm (W) above the top of the steering yoke.

Where the highest point of the handlebar is more than 205mm vertically above the top of the steering yoke (W), the distance between the extreme ends of the handle bar (V) must not be less than 660mm.



Dimension (V) must not be less than 500mm and not more than 900mm.

Dimension (W) must not be greater than 380mm.

Note: If (W) is greater than 205mm then (V) must not be less than 660mm.

Do not fit handlebars that are outside these limits.

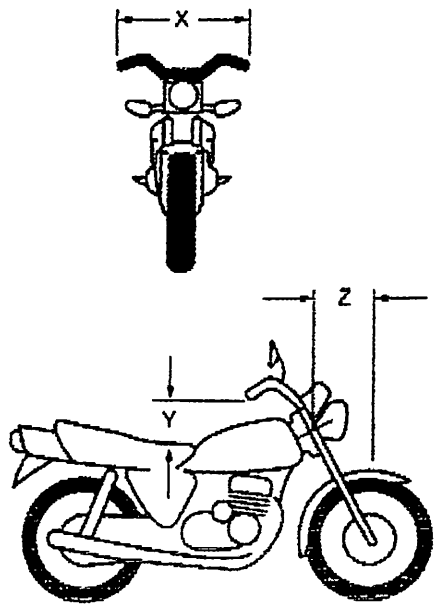
Figure LL5 Motor Cycles Manufactured Before 1 July 1988

***Motor cycles manufactured after 30 June 1988 (Figure LL6)*:**

The distance between the extreme ends of the handlebar (X) must not be less than 500mm and not more than 900mm.

The height of the lowest part of the handgrip must not be more than 380mm above the lowest part of the upper surface of the rider's seat (Y).

The horizontal distance between the mid-point of the steering yoke bearing and a point vertically above the centre of the front wheel must not exceed 550mm.



Dimension (X) not less than 500mm and not more than 900mm.

Dimension (Y) not greater than 380mm.

Dimension (Z) not greater 550mm.

Do not fit handlebars that are outside of these limits.

Figure LL6 Motor Cycles Manufactured After 30 June 1988

2.1.14 Tyres and Rims

Each tyre and rim must be strong enough to support the machine when it is fully loaded.

2.1.15 Noise

Motor cycles manufactured from 1 July 1975 are subject to strict design requirements for noise emissions. Components affecting noise emissions (especially exhaust systems) must not be modified and must be maintained in a serviceable condition.

Any replacement component must be as near as practical to the original component specification.

The AVSR sets stationary noise limits for all motor vehicles including motor cycles. The stationary noise level for a motor cycle or a motor trike, built after February 1985, is 94 dB(A) or for any other motor cycles or motor trikes, 100 dB(A). Refer to Section LT *Test Procedures* for details about the stationary noise test.

Exhaust system should therefore not be replaced or modified if this is likely to increase the vehicle's noise output beyond that of the unmodified system when in good condition.

Motor cycles manufactured from 1 July 1988 have all components of the Silencing System marked with the name or trade name of the manufacturer. Every motor cycle manufactured after 1 July 1988 carries details of the ADRs 39/... and 83/... stationary noise test in a format similar to that shown in Figure LL7.

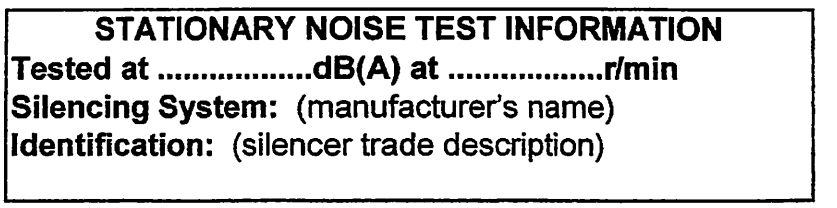


Figure LL7 Stationary Noise Test Information Decal

Any replacement part of the system must show the trademark or the name of the manufacturer of the system. 2.1.16 Horn

An efficient horn or other device must be fitted that is capable of warning other road users of the presence or position of the motor cycle. Horns, sirens or other devices that emit a sound like a siren, exhaust whistle, compression whistle or repeater horn must not be fitted.

2.1.17 Speedometer

Motor cycles manufactured after 30 June 1988 must have an accurate speedometer calibrated in km/h.

2.2 FABRICATION

All work must be performed in accordance with recognised engineering standards. Cutting, heating, welding or bending of components should be avoided by choosing unmodified production components wherever possible.

2.2.1 Welding, Fasteners and Electroplating

Mandatory requirements and guidance on the above items are contained in Section LZ *Appendices*.

- For the use of fasteners refer to Appendix A *Fasteners*;
- For welding techniques and procedures refer to Appendix C *Heating and Welding of Steering Components*; and
- For electroplating refer to Appendix D *Electroplating*.

3 AUSTRALIAN DESIGN RULES

A modified vehicle must continue to comply with the ADRs to which it was originally constructed, except as allowed for in the AVSR.

Outlined in Table LL1 below are requirements and/or components of the vehicle that may be affected by the modifications and that may require re-certification, testing and/or data to show continuing compliance for the modified vehicle. This is not an exhaustive list and other modifications may also affect ADR compliance.

Table LL1 Summary of items that if modified, may detrimentally affect compliance with applicable ADRs

ADRS	DETAILS
ADR 7, 7/...	Hydraulic Brake Hoses
ADR 28x, 28/...	Motor Vehicle Noise
ADR 33x, 33/...	Motor cycle Braking Systems
ADR 39x, 39/...	Motor cycle Noise
ADR 42/...	General Safety Requirements
ADR 57/...	Special Provisions for L-group Vehicles
ADR 83/...	External Noise

To determine the ADRs that apply to the vehicle in question, refer to the applicability tables in Section LO. Vehicles manufactured on or after 1 January 1969 and prior to 1 July 1988 need to comply with the Second Edition ADRs whilst vehicles manufactured after this date need to comply with the Third Edition ADRs. Section LO has separate applicability tables for each edition.

Alternatively, ADR applicability tables for individual vehicle categories may be referenced on the Department of Infrastructure and Transport *RVCS* website at the following address and under the section titled *ADR Applicability Tables*:

http://rvcs.dotars.gov.au/

4 NON-CERTIFIED MODIFICATIONS

The following modifications may be carried out provided they do not affect compliance with ADRs and provided they meet the general safety requirements specified in Subsection 2 *General Requirements,* and in the case of seat conversions, the additional requirements specified in Subsection 5 *Specific Requirement for Seat Conversions.*

4.1 OPTIONAL COMPONENTS OFFERED BY THE MANUFACTURER

The following is a list of typical optional components offered by manufacturers of motor cycles.

- Engine;
- Transmission;
- Front and Rear Suspensions;
- Exhaust;
- Fuel tank;

5 SPECIFIC REQUIREMENTS FOR SEAT CONVERSIONS

The following are specific requirements that need to be followed for seat conversions.

All work must also comply with the general guidelines contained in sub-section 2 *General Requirements.*

5.1 CONVERSION FROM TWO SEATER TO SINGLE SEATER

For a two seater motor cycle to be converted to a single seater, it is necessary to shorten the seat and remove the pillion foot pegs/mounting brackets. For a motor cycle to be classified as a single seater, it is necessary for the motor cycle to be fitted with only: • one seat which has a length less than 500mm; and

- one pair of foot pegs and mountings.

5.1.1 Reduction in Seat Length

Only the upholstered section of the seat needs to be shortened.

The maximum length of the upholstered section of the seat is 500mm.

The shortened seat must have no sharp edges or protrusions.

Any equipment or fittings exposed by the seat modifications must be protected if they are likely to cause injury to any person.

5.1.2 Removal of Foot Pegs and Mounting Brackets

The foot pegs must be removed.

There must be no sharp edges, damage to the frame, or damage to the trailing arms.

These modifications must not incorporate oxy-cutting or application of heat.

5.2 CONVERSION FROM A SINGLE SEATER TO A TWO SEATER ORIGINAL

When converting a motor cycle (which has been previously modified to a single seater) to a two seater, it should be restored as close as possible to the original manufacturer's specifications.

5.2.1 Increase in Seat Length

The seat must be returned to original motor cycle manufacturer's specification or equivalent.

The lengthened seat must have no sharp edges or protrusions.

Any equipment or fittings exposed by the seat modifications must be protected if they are likely to cause injury to any person.

5.2.2 Fitting of Foot Pegs and Mounting Brackets

Pillion passenger foot pegs must be fitted as close to the motor cycle manufacturer's original position as possible.

The foot pegs are to be mounted in accordance with good automotive practice.

There must be no sharp edges, damage to the frame, or damage to the trailing arms.

These modifications must not incorporate oxy-cutting or application of heat.

6 CERTIFIED MODIFICATIONS (LL CODES)

There are currently no certified modifications in this Section of VSB 14.

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

ที่ ๒๒/๒๕๕๘

เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง และการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ

โดยที่ขณะนี้ได้ปรากฏข้อเท็จจริงว่าประชาชนทั่วไปต่างได้รับความเดือดร้อนรำคาญและได้รับอันตรายในการสัญจรไปมาจากกรณีที่มีการรวมตัวกันเพื่อแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง จึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันภัยสังคม อีกทั้งเพื่อระงับยับยั้งและแก้ไขปัญหาการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมเพื่อก่อความเสียหายแก่ผู้อื่น นอกจากนี้ เพื่อสร้างจิตสำนึกรับผิดชอบให้แก่เด็กและเยาวชน ผู้ปกครอง ผู้ที่เกี่ยวข้อง และสังคมในทุกภาคส่วน ให้ตระหนักถึงความปลอดภัย การให้ความคุ้มครองกับชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมตลอดทั้งเป็นการยับยั้งพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของผู้มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์ที่เข้าไปในสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ และแก้ไขปัญหาการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษาหรือหอพักในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษา และลงโทษผู้ประกอบการที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งถือว่าเป็นการดำเนินการเพื่อปฏิรูปและจัดระเบียบในสังคม รวมทั้งเพื่อระงับและป้องกันการกระทำอันเป็นผลต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๔ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ห้ามมิให้ผู้ใดรวมกลุ่มหรือมั่วสุมหรือจัดให้มีการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมในลักษณะหรือโดยพฤติการณ์ที่น่าจะเป็นการนำไปสู่การแข่งรถในทางอันเป็นความผิดและต้องรับโทษตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก

ในกรณีที่มีเหตุตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกหรือเจ้าพนักงานตำรวจ หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง มีอำนาจเข้าระงับ ยับยั้ง หรือดำเนินการใด ๆ เพื่อป้องกันมิให้มีการกระทำดังกล่าวได้ตามที่เห็นสมควร อำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึงการนำรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่สงสัยว่าจะใช้ในการแข่งรถในทางมาเก็บรักษาไว้เป็นการชั่วคราว เพื่อการป้องกันหรือรักษาไว้เพื่อความปลอดภัยสาธารณะ จนกว่าลักษณะหรือพฤติการณ์ดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

ให้นำความในวรรคหนึ่งและวรรคสอง มาใช้บังคับกับผู้ซึ่งอยู่ในบริเวณเดียวกับการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ผู้นั้นจะพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง

การเก็บรักษาและการขอคืนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

ข้อ ๒ บิดามารดาหรือผู้ปกครองต้องให้การอุปการะเลี้ยงดู อบรม สั่งสอน และยับยั้งพฤติกรรมที่ไม่ดีของเด็กและเยาวชนที่อยู่ในความปกครองดูแลของตน รวมทั้งต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวงตามกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองเด็ก ตลอดจนต้องไม่สนับสนุนหรือปล่อยปละละเลยให้เด็กและเยาวชนในปกครองเกิดการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมเพื่อการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง และให้เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ดำเนินการติดตาม สอดส่องให้มีการดำเนินการอย่างเคร่งครัด

ในกรณีที่พบเด็กและเยาวชนรวมกลุ่มหรือมั่วสุมตามข้อ ๑ ให้ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของบิดามารดาหรือผู้ปกครองของเด็กและเยาวชน แล้วแต่กรณี และให้เป็นอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก หรือเจ้าพนักงานตำรวจ หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ที่จะแจ้งให้บิดามารดาหรือผู้ปกครองเข้ามารับทราบการกระทำของเด็กและเยาวชนดังกล่าว เพื่อให้คำแนะนำ ตักเตือน ทำทัณฑ์บน หรือวางข้อกำหนดเพื่อป้องกันมิให้เด็กและเยาวชนกระทำความผิดอีก หรืออาจให้วางประกันไว้เป็นจำนวนเงินตามสมควรแก่ฐานานุรูป แต่จะเรียกเงินประกันไว้ได้ไม่เกินระยะเวลาสองปี หากเด็กและเยาวชนได้กระทำความผิดดังกล่าวซ้ำอีก บิดามารดาหรือผู้ปกครองจะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินสามหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ริบเงินประกันเป็นของกองทุนคุ้มครองเด็กตามกฎหมายว่าด้วยคุ้มครองเด็ก

ข้อ ๓ ผู้ใดผลิต ครอบครอง จำหน่าย ประกอบ ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ หรือการทำชิ้นส่วนพิเศษหรืออุปกรณ์สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ หากกระทำการนั้นในลักษณะที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าเป็นการตระเตรียม ยุยง ส่งเสริม สนับสนุน ชักชวน จัดให้มี จัดหา เป็นธุระ หรือมีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อนำไปสู่การแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง ให้ถือว่าผู้นั้นกระทำในลักษณะเป็นการส่งเสริมหรือสนับสนุนให้มีการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและมีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก โดยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ในกรณีที่บุคคลตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ประกอบกิจการพาณิชยกิจ โรงงาน หรืออาคารที่เกี่ยวกับการผลิต ครอบครอง จำหน่าย ประกอบ ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ หรือการทำชิ้นส่วนพิเศษหรืออุปกรณ์สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการประกอบกิจการดังกล่าว สั่งปิดการดำเนินการ หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการได้ทันที ในกรณีที่มีการสั่งปิดการดำเนินการ หรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการกิจการนั้น ให้คำสั่งปิดการดำเนินการหรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นที่สุด

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์ พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน และเจ้าพนักงานสาธารณสุขตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข มีอำนาจทำการตรวจสอบ

กิจการพาณิชยกิจตามกฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์ โรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน และอาคารตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข แล้วแต่กรณี มิให้มีการกระทำผิดตามวรรคสอง และให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือเจ้าพนักงานตำรวจและพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยมีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานเจ้าหน้าที่และเจ้าพนักงานสาธารณสุขดังกล่าวด้วย

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งมีโทษตามกฎหมายอื่นที่หนักกว่าก็ให้ลงโทษตามกฎหมายนั้น

ข้อ ๔ ห้ามมิให้ผู้ประกอบกิจการสถานบริการหรือสถานประกอบการใดที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ยินยอมหรือปล่อยปละละเลยให้ผู้มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์เข้าไปใช้บริการ

(๒) ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์

(๓) เปิดทำการเกินกว่าเวลาตามที่มีกฎหมายบัญญัติ

(๔) ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เกินกว่ากำหนดเวลาตามที่มีกฎหมายบัญญัติ

(๕) ยินยอมหรือปล่อยปละละเลยให้มีการพกพาอาวุธ วัตถุระเบิด หรือยาเสพติดเข้าไปในสถานที่ของตน

ในกรณีที่สถานบริการหรือสถานประกอบการใดกระทำการตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้มีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องมีอำนาจเพิกถอนใบอนุญาต หรือสั่งปิดและห้ามมิให้มีการเปิดสถานบริการหรือสถานประกอบการในสถานที่ดังกล่าวอีกเป็นเวลาห้าปี และหากอยู่ในระหว่างการขอต่ออายุใบอนุญาตก็ให้สั่งมิให้ต่ออายุใบอนุญาต และมิให้ออกใบอนุญาตให้แก่ผู้นั้นเป็นเวลาห้าปี

ภายใต้บังคับตามข้อ ๖ กรณีเป็นสถานบริการหรือสถานประกอบการที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษาหรือหอพักในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษา ให้ผู้มีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องสั่งเพิกถอนใบอนุญาต หรือสั่งปิดสถานประกอบการ และห้ามมิให้มีการเปิดสถานบริการหรือสถานประกอบการในสถานที่ดังกล่าวอีก

ในการสั่งเพิกถอน หรือสั่งปิดตามวรรคสอง หากสถานบริการหรือสถานประกอบการนั้นได้รับใบอนุญาตขายสุรา ให้ถือว่าเป็นความผิดตามกฎหมายว่าด้วยสุรา และให้เจ้าพนักงานสรรพสามิตเพิกถอนใบอนุญาตขายสุราด้วย แต่ถ้าเป็นสถานบริการหรือสถานประกอบการที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษาหรือหอพักในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษา ให้เพิกถอนใบอนุญาตขายสุรา และห้ามมิให้ออกใบอนุญาตขายสุราให้อีก

คำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตหรือสั่งปิดหรือมิให้ต่ออายุใบอนุญาตให้เป็นที่สุด

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ของรัฐปล่อยปละละเลยให้มีการออกใบอนุญาตประกอบกิจการสถานบริการหรือใบอนุญาตขายสุราที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการออกใบอนุญาตสถานบริการ หรือข้อกำหนดการออกใบอนุญาตขายสุรา และการขายสุรา ให้ผู้บังคับบัญชาซึ่งมีอำนาจสั่งบรรจุของเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้นั้นดำเนินการทางแพ่ง ทางอาญา และทางปกครองกับเจ้าหน้าที่ผู้นั้นอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

กรณีที่หัวหน้าส่วนราชการหรือผู้บังคับบัญชาปล่อยปละละเลย ไม่ดำเนินการตามวรรคหก ให้นำมาตรการที่กำหนดไว้ในคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๖๙/๒๕๕๗ เรื่อง มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริตประพฤติมิชอบ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน พุทธศักราช ๒๕๕๗ มาใช้บังคับ

ข้อ ๕ ในกรณีที่สถานบริการหรือสถานประกอบการใดที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญทางเสียงแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงสถานบริการหรือสถานประกอบการดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานสาธารณสุขตามกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานฝ่ายปกครอง สั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่ดังกล่าวดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเหตุเดือดร้อนรำคาญทางเสียงนั้นให้แล้วเสร็จภายในเวลาสามสิบวัน และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้หยุดการใช้เสียงที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญนั้น

ในกรณีที่ครบกำหนดระยะเวลาตามวรรคหนึ่งแล้ว หากเจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่ดังกล่าวยังไม่ได้ทำการปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องตามกฎหมาย ให้นำความในวรรคสองของข้อ ๔ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ข้อ ๖ ห้ามมิให้มีสถานที่ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษาหรือหอพักในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษา

หากพบว่ามีผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานของรัฐซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นโดยเด็ดขาดและเคร่งครัด รวมทั้งให้มีอำนาจในการสั่งปิดสถานที่ดังกล่าวทันที

ให้พนักงานฝ่ายปกครองหรือเจ้าพนักงานตำรวจและพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยมีอำนาจหน้าที่เช่นเดียวกับพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานของรัฐตามวรรคสองด้วย

ในกรณีที่เป็นสถานบริการหรือสถานประกอบการใดที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานประกอบการซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานศึกษา หรือหอพักในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษา ห้ามมิให้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่ดังกล่าวด้วย ให้ผู้มีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องสั่งเพิกถอนใบอนุญาตหรือสั่งปิดสถานประกอบการ และห้ามมิให้มีการเปิดสถานบริการหรือสถานประกอบการในสถานที่ดังกล่าวอีก

ข้อ ๗ ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ปฏิบัติตามและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำผิด ในกรณีที่ปรากฏว่ามีการเพิกเฉยหรือละเลยไม่กระทำการหรืองดเว้นกระทำการตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ให้ผู้บังคับบัญชาซึ่งมีอำนาจสั่งบรรจุของเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้นั้นดำเนินการทางแพ่ง ทางอาญา และทางปกครองกับเจ้าหน้าที่ผู้นั้นอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

กรณีที่หัวหน้าส่วนราชการหรือผู้บังคับบัญชาปล่อยปละละเลย ไม่ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้นำมาตรการที่กำหนดไว้ในคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๖๙/๒๕๕๗ เรื่อง มาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาการทุจริตประพฤติมิชอบ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน พุทธศักราช ๒๕๕๗ มาใช้บังคับ

ข้อ ๘ ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการกระทำทางปกครองหรือกระบวนการยุติธรรม ดำเนินการหรือดำเนินคดีกับความผิดที่เกี่ยวกับการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการตามที่มีกฎหมายบัญญัติความผิดไว้หรือตามคำสั่งนี้

ข้อ ๙ ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวกับการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการกวดขันและเร่งรัดจัดทำมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้เป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการจัดระเบียบและลดปัญหาสังคมโดยเร่งด่วน

ข้อ ๑๐ คำสั่งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๘
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

กฎกระทรวง

กำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ

พ.ศ. ๒๕๕๑

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ (๒) และ (๑๘) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๒ และมาตรา ๙ (๑) แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๔๑ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๒ ให้ยกเลิก

(๑) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๒ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

(๒) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๔ (พ.ศ. ๒๕๔๒) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

(๓) กฎกระทรวงกำหนดให้กระจกกันลมและส่วนประกอบของตัวถังรถยนต์ที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกนิรภัย พ.ศ. ๒๕๔๕

(๔) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๑ (พ.ศ. ๒๕๔๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

(๕) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๒ (พ.ศ. ๒๕๔๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

(๖) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๕ (พ.ศ. ๒๕๔๘) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๓ รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์รับจ้าง รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล ต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) โครงสร้างและตัวถัง ที่มีความมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัย และสามารถรองรับการทำงานของรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้ในทุกสภาพการใช้งาน

(๒) เครื่องกำเนิดพลังงาน สามารถขับเคลื่อนรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกด้วยความเร็วที่เหมาะสมในสภาพการใช้งานตามปกติ

(๓) ระบบส่งกำลัง สามารถส่งกำลังรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

(๔) ระบบบังคับเลี้ยว สามารถบังคับรถได้อย่างคล่องตัว สะดวก และปลอดภัย

(๕) ระบบห้ามล้อ

(ก) ระบบห้ามล้อหลัก สามารถลดความเร็วหรือหยุดรถที่วิ่งอยู่ให้หยุดนิ่งได้อย่างปลอดภัย ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถใช้การได้สะดวก

(ข) ระบบห้ามล้อขณะจอด สามารถทำให้รถหยุดนิ่งในขณะจอดได้

(๖) คันเร่ง สามารถเร่งเครื่องกำเนิดพลังงานได้อย่างสมบูรณ์และปลอดภัย และมีกลไกหรือระบบควบคุมคันเร่งที่สามารถควบคุมคันเร่งให้กลับคืนสู่ตำแหน่งปกติ

(๗) ระบบรองรับน้ำหนัก ที่สามารถลดแรงสั่นสะเทือน และรองรับน้ำหนักขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

(๘) ระบบเชื้อเพลิงหรือระบบพลังงานอื่น สามารถเก็บและส่งเชื้อเพลิงหรือพลังงานอื่นไปยังเครื่องกำเนิดพลังงานให้สามารถขับเคลื่อนรถได้อย่างปลอดภัย

(๙) ระบบไฟฟ้า สามารถส่งกระแสไฟฟ้าไปยังส่วนควบเครื่องอุปกรณ์ที่ต้องใช้กระแสไฟฟ้าได้อย่างปลอดภัย

(๑๐) ระบบไอเสีย สำหรับรถที่ปล่อยไอเสีย

(๑๑) กันชน ติดตั้งที่ด้านหน้าและด้านท้าย ไม่มีส่วนแหลมคมและสามารถลดผลกระทบต่อรถเมื่อเกิดการชนด้วยความเร็วต่ำ

ในกรณีที่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน ลักษณะรถนั่งสองตอนท้ายบรรทุก รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ลักษณะนั่งสองแถว หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล อาจติดตั้งกันชนที่ด้านหน้าเพียงอย่างเดียวก็ได้

(๑๒) ยาง สามารถรองรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

(๑๓) กงล้อ ทำด้วยโลหะหรือวัสดุอื่นที่มีความแข็งแรงที่สามารถรองรับรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย

(๑๔) บังโคลนที่ล้อทุกล้อมีความกว้างไม่น้อยกว่าขนาดของยางรถ อาจใช้ส่วนของตัวถังเป็นบังโคลนก็ได้

ในกรณีที่บังโคลนไม่เป็นไปตามที่กำหนดต้องติดตั้งแผ่นบังโคลน

(๑๕) ประตู ที่มีความมั่นคงแข็งแรง ขณะปิดต้องป้องกันผู้ขับรถและคนโดยสารไม่ให้พลัดตกจากรถ มีอุปกรณ์ยึดและล็อคประตูที่ใช้การได้ดี

(๑๖) กระจกกันลมหน้าและส่วนประกอบของตัวถังที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกนิรภัย

(๑๗) อุปกรณ์ลากจูง ติดตั้งอยู่ด้านหน้าของรถ เมื่อใช้งานสามารถรองรับแรงดึงหรือแรงดันได้อย่างน้อยกึ่งหนึ่งของน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุก

ในกรณีรถที่ใช้ลากจูงรถอื่น ต้องติดตั้งอุปกรณ์ลากจูงที่ด้านท้ายของรถ

(๑๘) อุปกรณ์ต่อพ่วง เฉพาะรถที่ใช้ลากจูงรถพ่วง ต้องมีอุปกรณ์ต่อพ่วงที่มีความมั่นคงแข็งแรง สามารถลากจูงรถพ่วงขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างปลอดภัย

(๑๙) อุปกรณ์ปัดและฉีดทำความสะอาดกระจกกันลมหน้าที่ใช้การได้ดี สามารถปัดและฉีดทำความสะอาดพื้นที่กว้างพอที่ผู้ขับรถสามารถมองเห็นสภาพการจราจรด้านหน้ารถได้อย่างชัดเจน

(๒๐) อุปกรณ์มองภาพ สามารถให้ผู้ขับรถมองเห็นสภาพการจราจรด้านหลังและด้านข้างได้อย่างชัดเจน

(๒๑) ที่บังแดดสำหรับผู้ขับรถ ไม่มีส่วนแหลมคม และไม่เป็นเหตุที่ก่ออันตรายเมื่อเกิดการชนขึ้น

(๒๒) แตรสัญญาณชนิดเสียงเดียว ที่ดังพอสมควร

(๒๓) มาตรวัดความเร็ว ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถอ่านค่าความเร็วรถได้อย่างชัดเจนและถูกต้องในเวลากลางวันและกลางคืน

(๒๔) เข็มขัดนิรภัยและจุดยึดเข็มขัดนิรภัย สามารถรั้งผู้ขับรถหรือคนโดยสารให้อยู่บนที่นั่งเพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรือลดอันตรายแก่ร่างกายของผู้ขับรถหรือคนโดยสารกรณีที่เกิดการชน

(๒๕) เครื่องหมายหรือสัญญาณแสดงการทำงานของส่วนควบ เครื่องอุปกรณ์ หรือระบบการทำงานของรถ

(๒๖) ที่นั่งผู้ขับรถและคนโดยสาร ติดตั้งอย่างมั่นคงแข็งแรง

(๒๗) พนักพิงศีรษะ ที่สามารถจำกัดการเคลื่อนที่ของศีรษะไปด้านหลังเมื่อเกิดการชนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรือลดอันตรายแก่ร่างกาย

(๒๘) อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณดังต่อไปนี้

(ก) โคมไฟแสงพุ่งไกล แสงขาวหรือเหลืองอ่อน มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหน้า

(ข) โคมไฟแสงพุ่งต่ำ แสงขาวหรือเหลืองอ่อน มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหน้า

(ค) โคมไฟเลี้ยว แสงสัญญาณกะพริบสีอำพัน

(ง) โคมไฟข้างรถ สำหรับรถที่มีความยาวเกินกว่าหกเมตร แสงสัญญาณสีอำพัน มีทิศทางส่องสว่างไปด้านข้าง

โคมไฟข้างรถควงที่อยู่ท้ายสุดอาจเป็นแสงสัญญาณสีอำพันหรือสีแดงก็ได้ หากกะพริบต้องให้แสงสัญญาณสีอำพันเท่านั้น

(จ) แสงสัญญาณเตือนอันตราย มีระบบควบคุมที่แยกจากโคมไฟเลี้ยว และเมื่อให้สัญญาณเตือนอันตรายโคมไฟเลี้ยวทุกดวงต้องกะพริบพร้อมกัน

(ฉ) โคมไฟแสดงตำแหน่งด้านหน้า แสงขาวหรือเหลือง มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหน้า

(ช) โคมไฟแสดงตำแหน่งด้านท้าย แสงแดง มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหลัง

(ซ) โคมไฟเบรก แสงแดง มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหลัง

(ฌ) โคมไฟถอยหลัง แสงขาว มีทิศทางส่องสว่างไปด้านหลังหรือด้านข้าง

(ญ) โคมไฟส่องแผ่นป้ายทะเบียนด้านท้าย แสงขาว

(ฎ) โคมไฟภายในรถ แสงขาว ให้แสงสว่างพอสมควร

(ฏ) โคมไฟแสดงความกว้างและความสูงของรถ สำหรับรถที่มีความกว้างเกินกว่าสองร้อยสิบเซนติเมตร แสงขาว

(ฐ) อุปกรณ์สะท้อนแสง ที่สามารถสะท้อนแสงให้เห็นได้อย่างชัดเจนในเวลากลางคืน

ข้อ ๔ รถยนต์รับจ้างสามล้อและรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล ต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ตามข้อ ๓ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) (๑๐) (๑๒) (๑๓) (๑๔) (๑๖) (๑๙) (๒๐) (๒๒) (๒๓) (๒๕) และ (๒๖)

(๒) กันชน ติดตั้งที่ด้านท้าย ไม่มีส่วนแหลมคมและสามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นกับรถเมื่อเกิดการชนด้วยความเร็วต่ำ อาจติดตั้งกันชนที่ด้านหน้าก็ได้

(๓) อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณตามข้อ ๓ (๒๘) (ก) (ข) (ค) (จ) (ฉ) (ช) (ซ) (ฌ) (ญ) (ฎ) และ (ฐ)

ข้อ ๕ รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ตามข้อ ๓ (๑) (๒) (๔) (๖) (๗) (๘) (๑๐) (๑๒) (๑๓) (๑๔) (๒๐) (๒๒) (๒๓) (๒๕) และ (๒๖)

(๒) ระบบส่งกำลัง สามารถส่งกำลังรถขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างเหมาะสมและปลอดภัย และมีอุปกรณ์ป้องกันผู้ขับรถและคนโดยสารไม่ให้ได้รับอันตรายจากการทำงาน เช่น ฝาครอบโซ่ หรือบังโซ่ เป็นต้น

(๓) ระบบห้ามล้อ สามารถลดความเร็วหรือหยุดรถที่วิ่งอยู่ให้หยุดนิ่งได้อย่างปลอดภัย ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถใช้การได้สะดวก

(๔) อุปกรณ์จับยึดสำหรับคนโดยสาร ติดตั้งในตำแหน่งที่คนโดยสารใช้การได้สะดวกและปลอดภัย

(๕) ขาตั้ง สามารถรองรับน้ำหนักของรถและทำให้รถตั้งอยู่กับพื้นราบขณะจอดได้อย่างปลอดภัย สามารถพับเก็บไปด้านหลังของรถ โดยไม่เป็นอุปสรรคต่อการใช้งานตามปกติ เว้นแต่รถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้าง

(๖) ที่พักเท้า ติดตั้งอยู่ด้านซ้ายและด้านขวาของรถ สามารถให้ผู้ขับรถและคนโดยสารวางเท้าได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

(๗) อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณตามข้อ ๓ (๒๘) (ก) (ข) (ค) (ช) (ซ) (ญ) และ (ฐ)

ข้อ ๖ รถพ่วงของรถจักรยานยนต์ต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) จุดต่อพ่วง ที่มีความมั่นคงแข็งแรง สามารถยึดพ่วงข้างรถจักรยานยนต์ขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างมั่นคงและปลอดภัย

(๒) ระบบห้ามล้อ สามารถลดความเร็วหรือหยุดรถที่วิ่งอยู่ให้หยุดนิ่งได้อย่างปลอดภัย

กรณีที่ระบบห้ามล้อของรถจักรยานยนต์สามารถลดความเร็วหรือหยุดรถจักรยานยนต์ที่มีรถพ่วงข้างให้หยุดนิ่งอย่างปลอดภัย รถพ่วงข้างอาจไม่ต้องติดตั้งระบบห้ามล้อก็ได้

(๓) อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณตามข้อ ๓ (๒๘) (ฉ) และ (ฐ)

ข้อ ๗ รถพ่วงต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

(๑) ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ตามข้อ ๓ (๑) (๗) (๙) (๑๒) (๑๓) และ (๑๔)

(๒) อุปกรณ์ต่อพ่วง ที่มีความมั่นคงแข็งแรง สามารถลากจูงรถพ่วงขณะที่มีน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้อย่างปลอดภัย

(๓) ระบบห้ามล้อ สำหรับรถพ่วงที่มีน้ำหนักเกินกว่าเจ็ดร้อยห้าสิบกิโลกรัม

(ก) ระบบห้ามล้อหลัก สามารถลดความเร็วหรือหยุดรถที่วิ่งอยู่ให้หยุดนิ่งได้อย่างปลอดภัย ติดตั้งในตำแหน่งที่ผู้ขับรถสามารถใช้การได้สะดวก

(ข) ระบบห้ามล้อขณะจอด สามารถทำให้รถหยุดนิ่งในขณะจอดได้

(ค) ระบบห้ามล้อฉุกเฉิน สามารถลดความเร็วหรือหยุดรถที่วิ่งอยู่ให้หยุดนิ่งได้อย่างปลอดภัย เมื่อรถพ่วงหลุดจากการต่อพ่วง

(๔) กันชน ติดตั้งที่ด้านท้าย ไม่มีส่วนแหลมคมและไม่เป็นเหตุที่ก่ออันตรายเมื่อเกิดการชนขึ้น

(๕) อุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่อการชนด้านท้ายและด้านข้าง ติดตั้งให้สูงจากพื้นราบไม่เกินห้าสิบห้าเซนติเมตร ในกรณีที่ขอบล่างสุดของรถสูงจากพื้นราบไม่เกินห้าสิบห้าเซนติเมตร อาจไม่ต้องติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่อการชนด้านท้ายและด้านข้างก็ได้

(๖) อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณดังต่อไปนี้

(ก) อุปกรณ์ส่องสว่างและอุปกรณ์แสงสัญญาณตามข้อ ๓ (๒๘) (ค) (ง) (จ) (ฉ) (ช) (ซ) (ญ) และ (ฐ)

(ข) โคมไฟถอยหลัง สำหรับรถพ่วงที่มีน้ำหนักเกินกว่าเจ็ดร้อยห้าสิบกิโลกรัม

ข้อ ๘ รถบดถนนต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ตามความจำเป็นในการใช้งานและความปลอดภัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๙ รถแทรกเตอร์ต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ตามความจำเป็นในการใช้งานและความปลอดภัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

สำหรับรถแทรกเตอร์ที่เป็นรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกต้องมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓

ข้อ ๑๐ รถตามข้อ ๓ ข้อ ๔ ข้อ ๕ ข้อ ๖ และข้อ ๗ อาจมีและใช้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์อื่นอันจำเป็นสำหรับรถตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๑๑ การกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติ คุณลักษณะ สมรรถนะ ระบบการทำงาน ประสิทธิภาพการทำงาน การติดตั้ง ประเภท ขนาด หรือจำนวน ของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๑๒ เพื่อให้ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์เกิดความปลอดภัยสำหรับการใช้งานและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ให้อธิบดีมีอำนาจออกประกาศให้ส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ใด ๆ ต้องผ่านการรับรองหรือให้ความเห็นชอบตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนดได้

ข้อ ๑๓ ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถ ต้องไม่ปล่อยมลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียง หรือคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าเกินหลักเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๑๔ สำหรับรถตามข้อ ๓ ข้อ ๔ และข้อ ๕ ที่มีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์แตกต่างไปจากที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้ หากเห็นว่ารถมีความมั่นคงแข็งแรงและมีความปลอดภัยในการใช้งาน อธิบดีอาจให้ความเห็นชอบได้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๑๕ รถตามข้อ ๓ ข้อ ๔ ข้อ ๕ ข้อ ๖ ข้อ ๗ ข้อ ๘ และข้อ ๙ ที่นำไปใช้สำหรับการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องมีสภาพ ส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถตามที่กำหนดในกฎกระทรวงนี้ เว้นแต่จะมีอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ ตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

ข้อ ๑๖ กฎกระทรวงนี้มิให้ใช้บังคับกับรถที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ

คำขอใดที่ได้ยื่นไว้ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ และยังอยู่ในระหว่างการพิจารณา ให้ถือว่าคำขอนั้นเป็นคำขอตามกฎกระทรวงนี้โดยอนุโลม

รถที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ หากมีการเปลี่ยนแปลงส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์แตกต่างไปจากที่จดทะเบียนไว้ ให้นายทะเบียนตรวจสภาพรถตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๒ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎกระทรวงกำหนดให้กระจกกันลมและส่วนประกอบของตัวถังรถยนต์ที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกนิรภัย พ.ศ. ๒๕๔๕

ข้อ ๑๗ บรรดาประกาศและระเบียบที่ออกตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๒ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎกระทรวงกำหนดให้กระจกกันลมและส่วนประกอบของตัวถังรถยนต์ที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกนิรภัย พ.ศ. ๒๕๔๕ ที่ใช้อยู่ในวันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับได้ต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎกระทรวงนี้ จนกว่าจะมีประกาศหรือระเบียบตามกฎกระทรวงนี้ขึ้นใช้บังคับ

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๑
โสภณ ซารัมย์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ปฏิบัติราชการแทน
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากบทบัญญัติเกี่ยวกับส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๒ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎกระทรวงกำหนดให้กระจกกันลมและส่วนประกอบของตัวถังรถยนต์ที่เป็นกระจกต้องเป็นกระจกนิรภัย พ.ศ. ๒๕๔๕ ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน รวมทั้งไม่เพียงพอและไม่สอดคล้องกับส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถที่ได้รับการพัฒนาขึ้น ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและรองรับเทคโนโลยีด้านวิศวกรรมและการผลิตยานยนต์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว สมควรปรับปรุงการกำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถประเภทต่าง ๆ และกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติ ลักษณะ สมรรถนะ และระบบการทำงานของส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้