2.4.　ＷＬＴＣについては、協定規則第154号第２改訂版補足第２改訂版の附則Ｂ１の3.の規定にかかわらず、同附則の2.3.に規定する自動車の低速フェーズは別紙１の表１を、同附則の2.3.1.1.に規定する自動車の中速フェーズは同別紙の表２を、高速フェーズは同別紙の表３を、同附則の2.3.1.2.に規定する自動車の中速フェーズは同別紙の表４を、高速フェーズは同別紙の表５を、同附則の2.2.に規定する自動車の低速フェーズは同別紙の表６を、中速フェーズは同別紙の表７を、高速フェーズは同別紙の表８を、同附則の2.1.に規定する自動車の低速フェーズは同別紙の表９を、中速フェーズは同別紙の表10を適用するものとする。

2.5.　$P_{wot}$（n）については、協定規則第154号第２改訂版補足第２改訂版の附則Ｂ２の2.(h)の規定にかかわらず、$n_{idle}$から$n_{rated}$まで又は$n_{max}$若しくは（n／v）($ngv_{max}$）×$v_{max}$のいずれか高い値までのエンジン回転速度範囲にわたる全負荷出力曲線とし、(n／v)($ngv_{max}$）については、ギヤ$ng_{max}$についてエンジン回転速度nを車速vで除して得られる比率（rpm／（km／h））(ただし、線形補間によって連続的なデータセットの中間点の計算を実行できるように、全負荷出力曲線は十分な数のデータセット（n, $P_{wot}$）からなるものとし、また、１番目のデータセットは、$n_{idle}$又はそれより低い位置とする。)とする。

2.6.　協定規則第154号第２改訂版補足第２改訂版の附則Ｂ８における電気自動車の分類については、同附則の1.4.、1.4.1.及び1.4.2.の規定にかかわらず、同規則の附則Ｂ１の2.の規定(ただし、2.3.2.の規定を除く。)を適用し、このうち、附則Ｂ１の2.1.及び2.2.が適用される電気自動車の試験手順については、同規則の附則Ｂ８のTable A8／3の表にかかわらず、同附則の3.4.4.1.の規定に従うものとする。

2.7.　協定規則第154号第２改訂版補足第２改訂版の附則Ｂ６の1.2.3.2.中「AER」とあるのは「$R_{CDA}$」と、同附則のTable A6／1の表中「AER Paragraph 4.4.1.1. of Annex B8.」とあるのは「$R_{CDA}$ Paragraph 4.4.5. of Annex B8.」と、同附則のTable A6／2のFor OVC-HEVs charge-depleting Type 1 tests.の表中「For Level 1A : AER」とあるのは「$R_{CDA}$」と読み替えるものとする。

3.　一般要件

3.1.　電子装置のセキュリティ

排出ガス発散防止装置を制御する電子装置を備える自動車にあっては、協定規則第154号第２改訂版補足第２改訂版又は協定規則第154号の6.1.7.に定める基準に適合するものであること。

別紙１　（略）

別紙２　アイドリング運転における排出ガスの測定

1.　アイドリング運転における排出ガスの測定

(1)　アイドリング運転における排出ガスの測定は、試験自動車をシャシダイナモメータ上に配置し、60±２km／hの定速で十分に暖機した後、速やかに、変速位置をニュートラル又は駐車とし試験自動車の排気管から大気中に排出される排出物に含まれるＣＯ、ＨＣ及び$CO_2$の濃度を非分散形赤外線分析計（ＮＤＩＲ）により測定することにより行う。この場合において、濃度測定時のエンジン回転速度、及び必要に応じ、吸気マニホールド内圧力を併せて測定する。ただし、排出ガスの採取は、ＣＶＳ装置によらず、排気管から直接に行うものとする。なお、非分散形赤外線分析計（ＮＤＩＲ）の校正に用いる校正ガスについては協定規則第154号第２改訂版補足第２改訂版及び協定規則第154号の附則Ｂ５の6.に規定する校正ガス又は次に掲げるものを使用するものとする。

(a)・(b)　（略）

(2)　（略）

2.4.　ＷＬＴＣについては、協定規則第154号第２改訂版補足改訂版の附則Ｂ１の3.の規定にかかわらず、同附則の2.3.に規定する自動車の低速フェーズは別紙１の表１を、同附則の2.3.1.1.に規定する自動車の中速フェーズは同別紙の表２を、高速フェーズは同別紙の表３を、同附則の2.3.1.2.に規定する自動車の中速フェーズは同別紙の表４を、高速フェーズは同別紙の表５を、同附則の2.2.に規定する自動車の低速フェーズは同別紙の表６を、中速フェーズは同別紙の表７を、高速フェーズは同別紙の表８を、同附則の2.1.に規定する自動車の低速フェーズは同別紙の表９を、中速フェーズは同別紙の表10を適用するものとする。

2.5.　$P_{wot}$（n）については、協定規則第154号第２改訂版補足改訂版の附則Ｂ２の2.(h)の規定にかかわらず、$n_{idle}$から$n_{rated}$まで又は$n_{max}$若しくは（n／v)($ngv_{max}$）×$v_{max}$のいずれか高い値までのエンジン回転速度範囲にわたる全負荷出力曲線とし、(n／v)($ngv_{max}$）については、ギヤ$ng_{max}$についてエンジン回転速度nを車速vで除して得られる比率（rpm／（km／h））(ただし、線形補間によって連続的なデータセットの中間点の計算を実行できるように、全負荷出力曲線は十分な数のデータセット（n, $P_{wot}$）からなるものとし、また、１番目のデータセットは、$n_{idle}$又はそれより低い位置とする。)とする。

2.6.　協定規則第154号第２改訂版補足改訂版の附則Ｂ８における電気自動車の分類については、同附則の1.4.、1.4.1.及び1.4.2.の規定にかかわらず、同規則の附則Ｂ１の2.の規定(ただし、2.3.2.の規定を除く。)を適用し、このうち、附則Ｂ１の2.1.及び2.2.が適用される電気自動車の試験手順については、同規則の附則Ｂ８のTable A8／3の表にかかわらず、同附則の3.4.4.1.の規定に従うものとする。

2.7.　協定規則第154号第２改訂版補足改訂版の附則Ｂ６の1.2.3.2.中「AER」とあるのは「$R_{CDA}$」と、同附則のTable A6／1の表中「AER Paragraph 4.4.1.1. of Annex B8.」とあるのは「$R_{CDA}$ Paragraph 4.4.5. of Annex B8.」と、同附則のTable A6／2のFor OVC-HEVs charge-depleting Type 1 tests.の表中「For Level 1A : AER」とあるのは「$R_{CDA}$」と読み替えるものとする。

3.　一般要件

3.1.　電子装置のセキュリティ

排出ガス発散防止装置を制御する電子装置を備える自動車にあっては、協定規則第154号第２改訂版補足改訂版又は協定規則第154号の6.1.7.に定める基準に適合するものであること。

別紙１　（略）

別紙２　アイドリング運転における排出ガスの測定

1.　アイドリング運転における排出ガスの測定

(1)　アイドリング運転における排出ガスの測定は、試験自動車をシャシダイナモメータ上に配置し、60±２km／hの定速で十分に暖機した後、速やかに、変速位置をニュートラル又は駐車とし試験自動車の排気管から大気中に排出される排出物に含まれるＣＯ、ＨＣ及び$CO_2$の濃度を非分散形赤外線分析計（ＮＤＩＲ）により測定することにより行う。この場合において、濃度測定時のエンジン回転速度、及び必要に応じ、吸気マニホールド内圧力を併せて測定する。ただし、排出ガスの採取は、ＣＶＳ装置によらず、排気管から直接に行うものとする。なお、非分散形赤外線分析計（ＮＤＩＲ）の校正に用いる校正ガスについては協定規則第154号第２改訂版補足改訂版及び協定規則第154号の附則Ｂ５の6.に規定する校正ガス又は次に掲げるものを使用するものとする。

(a)・(b)　（略）

(2)　（略）