5.9.5.　各シリーズにおける最終走行の操舵角度は、6.5Aまたは270°のいずれか大きい方である。ただし、6.5Aの計算値の大きさが300°以下であることを条件とする。6.5Aまでの0.5Aずつの増分のうち、300°を超えるものがある場合、最終走行の操舵角度は300°とする。

5.9.6.　２シリーズの試験走行が完了した後、ヨーレート及び横加速度のデータの後処理を5.11.の規定に従って実施する。

5.10.　ＥＳＣ動作不良の検出

5.10.1.　ＥＳＣ構成部品の電源を切断するか、あるいはＥＳＣ構成部品間の電気接続を切断することにより（車両の電源は切っておく）、１つ以上のＥＳＣ動作不良を模擬する。ＥＳＣ動作不良を模擬する時、警告表示及び／または任意装備のＥＳＣスイッチの電気接続は切断しない。

5.10.2.　始めに車両を静止させておき、イグニション（始動）スイッチが「ロック」または「オフ」の位置にある状態で、イグニション（始動）スイッチを「始動」の位置に入れてエンジンを始動する。車両を前進させ、遅くともエンジン始動の30秒後までに48±８㎞／ｈの車速を到達させ、この車速で次の２分以内に、少なくとも、方向安定性を失うことのない１回の円滑な左旋回及び１回の円滑な右旋回の操作、ならびに１回のブレーキの踏み込みを行う。これらの操作の終了までに、ＥＳＣ動作不良警告表示が5.3.に従って点灯することを確認する。

5.10.3.　車両を停止し、イグニション（始動）スイッチを「オフ」または「ロック」の位置に入れる。５分後、車両のイグニション（始動）スイッチを「始動」の位置に入れてエンジンを始動する。動作不良を知らせるためにＥＳＣ動作不良警告表示が再び点灯すること及びエンジンが作動している間または動作不良が修正されるまで点灯し続けることを確認する。

5.10.4.　イグニション（始動）スイッチを「オフ」または「ロック」の位置に入れる。ＥＳＣを正常な作動状態に復帰させ、イグニション（始動）スイッチを「始動」の位置に入れてエンジンを始動する。5.10.2.に記述した操作を再び実施し、この時間内あるいはその直後に当該警告表示が消灯することを確認する。

5.11.　データ処理

5.11.1.　5.11.2.～5.11.9.に規定した手法に従って、ヨーレート及び横移動量の測定値及び計算値の処理を行うものとする。

5.11.2.　ステアリングホイール角の生データには、12次の位相遅れのないバターワースフィルタ及び10Hzのカットオフ周波数を用いてフィルタリングを施す。次に、センサーのオフセットを除去するため、試験前の静的データを利用してフィルタリングしたデータのゼロ点補正をする。

5.11.3.　ヨーレートの生データには、12次の位相遅れのないバターワースフィルタならびに６Hzのカットオフ周波数を用いてフィルタリングを施す。次に、センサーのオフセットを除去するため、試験前の静的データを利用してフィルタリングしたデータのゼロ点補正をする。

5.11.4.　横加速度の生データには、12次の位相遅れのないバターワースフィルタならびに６Hzのカットオフ周波数を用いてフィルタリングを施す。次に、センサーのオフセットを除去するため、試験前の静的データを利用してフィルタリングしたデータのゼロ点補正をする。車体のロール挙動によって引き起こされる影響を除去し、座標変換を施してセンサー配置の補正を行うことにより、車両の重心における横加速度データを求める。データ収集のために、横加速度計は、車両の前後方向と横方向における重心位置のできる限り近くに置くものとする。

5.11.5.　フィルタリングしたステアリングホイール角データを微分することにより、ステアリングホイール速度を求める。次に、0.1秒の移動平均フィルタを用いて、ステアリングホイール速度データにフィルタリングを施す。

5.11.6.　横加速度、ヨーレート及びステアリングホイール角のデータチャンネルは、「ゼロ点補正」を利用してゼロ点補正をする。ゼロ点補正を確立するのに用いる方法は、5.11.6.1.及び5.11.6.2.で定義される。

5.11.6.1.　5.11.5.に記述した方法で計算したステアリングホイール速度のデータを用いて、ステアリングホイール速度が75°／秒を超える最初の瞬間を特定する。この時点から、ステアリングホイール速度は少なくとも200msにわたり75°／秒を超え続けるものとする。２つ目の条件が満たされない場合には、ステアリングホイール速度が75°／秒を超える次の瞬間を特定し、200msの妥当性チェックを適用する。最終的に両方の条件が満たされるまで繰り返し行う。

5.11.6.2.　「ゼロ点補正」とは、ステアリングホイール速度が75°／秒を超える瞬間の直前の1.0秒間をいう。（すなわち、ステアリングホイール速度が75°／秒を超える瞬間を「ゼロ点補正」の終点とする。）

5.11.7.　「操舵開始」（ＢＯＳ）とは、「ゼロ点補正」の終点となる時間の後に、フィルタリング及びゼロ点補正したステアリングホイール角データが－５°に達する最初の瞬間（最初の操舵入力が反時計回りの場合）または＋５°（最初の操舵入力が時計回りの場合）に達する最初の瞬間をいう。ＢＯＳの時間値は補間して求める。

5.11.8.　「操舵完了」（ＣＯＳ）とは、「ドウェル付きサイン」の操舵操作の完了時にステアリングホイール角がゼロに戻る時をいう。０°のステアリングホイール角の時間値は補間して求める。

5.11.9.　２回目のピークヨーレートは、ステアリングホイールの切り返しによって生じる最初の局所的ヨーレートピークとし、補間法を用いて、ＣＯＳの1.000秒後及び1.750秒後のヨーレートを求める。

5.11.10.　補正、フィルタリング及びゼロ点補正をした横加速度データを積分し、横速度を求め、ＢＯＳ点の横速度をゼロとする。また、ゼロ点補正した横速度を積分し横移動量を求め、ＢＯＳ点の横移動量をゼロとし、補間法を用いて、ＢＯＳ点から1.07秒後の横移動量を求める。

別添十七３・１・３・及び３・２・４・中「衝突させる。」の下に「ただし、試験がこれよりも高速度で実施された自動車が要件に適合した場合、当該自動車は要件に適合しているものとする。」を加える。

別添五十一２・５・27・６・の次に次を加える。

2.5.28.　「車室外乗降支援灯」とは、乗員の乗り降り等を支援するための補助的照明として使用される灯火をいう。

別添五十一３・７・１・中「ただし」の下に「、制動灯及び方向指示器の兼用式灯火としてはならないものとし」を加える。

別添五十一３・７・１・の次に次を加える。

3.7.1.1.　3.7.1.における灯火の光度要件及び灯光の色の要件は、当該灯火と集合式、結合式又は兼用式となっている他の灯火のすべての機能が停止された場合において満たされるものとする。ただし、車幅灯又は尾灯が他の１つ以上の機能と兼用式となっている場合にあっては、これら他の機能の各々の灯光の色の要件は、兼用式となっている他の機能と車幅灯又は尾灯が作動している場合において満たされるものとする。

別添五十一３・７・２・中「15㎜を超えてはならない。」の次に次のただし書を加える。

ただし、この規定は反射器には適用しないものとする。

別添五十一３・15・中「配光可変型前照灯　白色」の次に「車室外乗降支援灯　白色」を加える。

別添五十一３・22・中「光源」の下に「及びヒューズ」を加える。

別添五十一３・23・中「指示に従って」の下に「整備士等の補助を必要とせずに」を加え、「取り付けられなければならない。」の下に「また、自動車製作者はその交換手順の詳細な説明を記載した書面等を車両に備えるものとする。」を加える。

別添五十一４・１・２・中「本則第42条第１項」を「本則第42条第２項第１号から第３号まで」に改め、「別添「前照灯の技術基準」の規定に適合するもの」を「協定規則第98号5.、6.及び7.の技術的な要件に定める基準並びに協定規則第112号補足第11改訂版5.、6.、7.及び8.の技術的な要件に定める基準（クラスＡ型前照灯を除く。）に適合するもの」に改め、「受けたものでなければならない。」の下に「ただし、法第75条の２第１項の規定に基づく装置の型式の指定を行う場合以外の場合にあっては、本則第42条第２項ただし書の規定に適合すればよいものとする。」を加える。