第二百十五条第四項第十五号中「「外側方向45°」」の下に「とし、専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって乗車定員が10人未満のもの又は貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量3.5ｔ以下のものの前面に備える方向指示器の照明部の下縁の高さが地上0.75m未満となるように取り付けられている場合にあっては当該方向指示器の基準軸を含む水平面より下方に限り同表イの基準中「内側方向45°」とあるのは「内側方向20°」」を加える。

第二百二十九条に次の１項を加える。

２　この節の規定については、適用関係告示でその適用関係の整理のため必要な事項を定めることができる。

第二百五十五条に次の１項を加える。

２　この節の規定については、適用関係告示でその適用関係の整理のため必要な事項を定めることができる。

第二百七十一条に次の１項を加える。

３　この節の規定については、適用関係告示でその適用関係の整理のため必要な事項を定めることができる。

別添五表六中「

ＭＶ85―15Ｍ／Ｃ	3.50	627	635	658	150	172

」を「

ＭＶ85―15Ｍ／Ｃ	3.50	627	635	658	150	172
ＭＵ85―16Ｍ／Ｃ	3.50	650	658	681	142	158

」に改める。

別添十二３・２・24・１・中「方向性制御」を「方向安定性制御」に改め、別添十二３・２・24・１・の次に次のように加える。

3.2.25.　応急用スペアユニットを装備した車両は、別紙９の技術的要件を満たすものとする。

別添十二別紙八３・５・２・２・中「に正面」を「の直接視界範囲内」に改める。

別添十二別紙八３・６・２・１・中「減速比」を「減速比が」に改める。

別添十二別紙八３・６・２・２・中「横滑り防止性能要件」を「安定性能要件」に、「駆動モード」を「駆動状態」に、「初期設定状態」を「初期設定モード」に改める。

別添十二別紙八３・７・３・２・中「に正面」を「の直接視界範囲内」に改める。

別添十二別紙八３・８・２・中「決定する」の下に「ために使用する構成部品を特定する」を加える。

別添十二別紙八５・７・中「5.9」を「5.9.」に改める。

別添十二別紙八５・11・６・、５・11・６・２・及び５・11・７・中「ゼロ点補正」を「ゼロ点補正範囲」に改める。

別添十二に次のように加える。

別紙９　応急用スペアユニットを装着した車両に対する制動試験及び偏向試験

1.　用語の定義

1.1.　「ノーマルタイヤ」とは、全ての通常の路上使用条件に適したタイヤをいう。

1.2.　「ランフラットタイヤ（セルフサポーティングタイヤ）」とは、追加の構成部品がなく、かつ、適切なリムに取り付けた状態において、フラットタイヤランニングモードで80㎞/ｈ（50mph）の速度で80㎞までの距離を走行している間は、少なくとも基本的なタイヤの機能を維持している技術的特徴（例えば、サイドウォールの強化等）を有するタイヤをいう。

1.3.　「ランフラットシステム（エクステンディッドモビリティーシステム）」とは、フラットタイヤランニングモードで80㎞/ｈ（50mph）の速度で80㎞までの距離を走行している間は、少なくとも基本的なタイヤの機能を維持しているシステムであって、タイヤを含む独立した機能を有する構成部品からなる装置の集合をいう。

1.4.　「フラットタイヤランニングモード」とは、タイヤの空気圧が０kpaから70kpaまでの状態において、その基本的な構造を維持して走行している状態をいう。

1.5.　「基本的タイヤ機能」とは、通常タイヤに要求される機能であって、一定の荷重を支えることができ、かつ、地面に駆動力、ステアリング操舵力及び制動力を伝えることができる機能をいう。

1.6.　「応急用スペアユニット」とは、以下のタイプのホイール及びタイヤを含む独立した機能を有する構成部品からなる装置の集合をいう。

1.6.1.　「タイプ１」とは、ノーマルタイヤとは明確に異なる設計がされたタイヤで、限定された走行条件下で、臨時使用のためのみに使用されるタイヤをいう。

1.6.2.　「タイプ２」とは、ホイールのオフセットが、車両の通常走行のために同じ車軸位置に装着されているものと異なるタイヤを含む独立した機能を有する構成部品からなる装置の集合をいう。

1.6.3.　「タイプ３」とは、タイヤの構造が、車両の通常走行のために同じ車軸位置に装着されているものと異なるタイヤを含む独立した機能を有する構成部品からなる装置の集合をいう。

1.6.4.　「タイプ４」とは、ノーマルタイヤであるが、ホイール若しくはタイヤ又はその両方のサイズ名称が、車両の通常走行のために同じ車軸位置に装着されているものと異なるタイヤを含む独立した機能を有する構成部品からなる装置の集合をいう。

1.6.5.　「タイプ５」とは、1.2.及び1.3.に規定された通常長期にわたる路上での使用のために車両に装着されているが、完全に空気を抜いた状態で緊急時に用いられるホイール及びタイヤを含む独立した機能を有する構成部品からなる装置の集合をいう。

1.7.　「許容限度軸重」とは、１つの車軸のタイヤ又は履帯の接地面と地面との間に掛かる垂直荷重の総和で、自動車製作者が指定した最大値をいう。この荷重は、車両総重量から規定される軸重を超えることができる。

2.　一般条件

2.1.　試験路は、平坦で適切な粘着力を有しているものであること。

2.2.　試験は、結果に影響を及ぼすような大きさの風のないときに実施されるものであること。

2.3.　車両は最大重量であること。

2.4.　2.3.に規定した負荷条件からもたらされる車軸負荷は、1.7.に規定された許容限度軸重に比例するものであること。

2.5.　ランフラットタイヤ及びランフラットシステムの場合を除き、タイヤは車両型式とその積載状態において、自動車製作者が推奨する圧力まで充てんさせるものとする。ランフラットタイヤ及びランフラットシステムは、完全に空気を抜いた状態で試験するものとする。

3.　制動試験及び偏向試験

3.1.　試験は応急用スペアユニットを前輪１つ及び後輪１つに交互に装着して実施されるものであること。ただし、その応急用スペアユニットの使用が特定の車軸に限定されている場合、試験は応急用スペアユニットをその軸のみに装着して実施されるものであること。

3.2.　制動試験は本別添別紙１　1.4.に規定されたタイプ―０試験の試験手順に対応するものとする。

3.2.1.　1.2.1.、1.2.2.、1.2.3.及び1.2.5.に規定されたタイプ1、2、3及び５の応急用スペアユニットを装着し、80㎞／ｈの制動初速度により試験した場合、ペダル操作力として最大650Ｎ＋０／－50Ｎを与えたときの停止距離は46.4m以下とし、また、以下の式で求められる平均飽和減速度（ＭＦＤＤ）は、6.43m／s^{2}以上であるものとする。

$$MFDD=\frac{v^2}{41.14s}$$

ただし、vは制動初速度、sは制動中における0.8vから0.1vまでの走行距離とする。