別添七十一６・中「、その判定方法については別紙３のとおりとすること。また」を削り、「ものであること。」の下に「また、色度特性の試験方法については5. のとおりとすること。」を加え、同別添６・に次のただし書を加える。

ただし、非交換式光源（電球等）を装着した補助制動灯の場合には、5. 1. の規定に基づき、灯火器に装着されている光源を用いて、色度特性を測定しなければならない。

車室内に備える補助制動灯の色度特性は、灯火器と後部窓ガラス又はガラス板との組合せの中で最も条件の悪い状態において測定するものとする。

別添七十一別紙⑵を削る。

別添七十一一６・中「、その判定においては、別紙２において当該色について定められた座標の限界値の範囲内であること。また」を削り、「ものであること。」の下に「また、色度特性の試験方法については5. のとおりとすること。」を加え、同別添６・に次のただし書を加える。

ただし、非交換式光源（電球等）を装着した後退灯の場合には、5. 1. の規定に基づき、灯火器に装着されている光源を用いて、色度特性を測定しなければならない。

別添七十一一別紙⑴を削る。

別添七十一三６・中「、その判定方法については別紙３のとおりとすること。また」を削り、「ものであること。」の下に「また、色度特性の試験方法については5. のとおりとすること。」を加え、同別添６・に次のただし書を加える。

ただし、非交換式光源（電球等）を装着した方向指示器の場合には、5. 1. の規定に基づき、灯火器に装着されている光源を用いて、色度特性を測定しなければならない。

別添七十一三別紙⑴を削る。

別添七十八５・２・１・を次のように改める。

5. 2. 1.　作動試験

盗難発生防止装置の全ての構成部品は、次に定める要件に適合しなければならない。

すべての試験が完了した時点で、盗難発生防止装置は、以下の通常試験条件に基づき試験を実施することにより、引き続き正常に作動することを確認しなければならない。この場合において、5. 2. 3. から5. 2. 6. まで及び5. 2. 8. 4. に定める試験における作動試験については、省略することができ、また、必要に応じ試験の前にヒューズを交換することができる。

別添七十八別紙⑴１・１・中「ＩＳＯ　7637―１：1990」を「ＩＳＯ　7637―２：2004」に、「２」を「２ａ／２ｂ」に、「5」を「５ａ／５ｂ」に改め、同別紙１・２・を次のように改める。

1. 2.　５の試験パルスに関しては、５ｂの試験パルスを電子制限装置付き発電機を備えた車両に加えるものとし、その他の場合には５ａの試験パルスを加えるものとする。

別添七十八別紙⑴１・７・を同別紙１・８・とし、同別紙１・６・を同別紙１・７・とし、同別紙１・５・を同別紙１・６・とし、同別紙１・４・を同別紙１・５・とし、同別紙１・３・中「設定状態」を「設定解除状態及び設定状態」に改め、同別紙表１を次のように改める。

表１　重大度／機能状態（供電線の場合）

試験パルス番号	試験レベル	機能状態
１	ＩＩＩ	Ｃ
２ａ	ＩＩＩ	Ｂ
２ｂ	ＩＩＩ	Ｃ
３ａ	ＩＩＩ	Ａ
３ｂ	ＩＩＩ	Ａ
４	ＩＩＩ	Ｂ
５ａ／５ｂ	ＩＩＩ	Ａ

別添七十八別紙⑴１・３・を同別紙１・４・とし、同別紙１・２・の次に次を加える。

1. 3.　２の試験パルスに関しては、通常は２ａを加えるものとするが、自動車製作者等が希望し、試験機関がこれを認める場合には、２ｂの試験パルスを加えることができる。

別添百３・５・５・中「別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」」を「協定規則第95号第３改訂版5. の規定」に、「同技術基準」を「同規則」に改める。

別添百一及び百一一を削る。

別添百六３・２・２・ただし書中「運転者席において」の下に「容易に」を加える。

別添百十を削る。

別添百十一の見出し中「及び電気式ハイブリッド自動車」を「、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車」に改め、同別添１・中「、被牽引自動車並びに燃料電池自動車を除く」を「並びに被牽引自動車を除く。」に改め、同別添２・に次を加える。

2. 18.　「電気エネルギー変換システム」とは、燃料電池スタックその他の電気的駆動力のために電気エネルギーを発生し、これを提供するシステムをいう。

別添百十一３・１・中「を「燃料タンクに液体を注入する場合は、燃料に代わり燃料と比重が類似した代用液体を注入すること」を「の規定中「する。」を「する。この場合において、原動機又は電気エネルギー変換システムを作動させるために、適量の使用燃料の供給を行うものとして燃料装置の改造を行うことができる」に、「及び電気式ハイブリッド自動車」を「、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車」に改める。

別添百十一４・１・中「及び電気式ハイブリッド自動車」を「、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車」に改め、別添百十一５・を次のように改める。

5.　判定基準

3. 及び4. に掲げる試験を行った結果、いずれの場合においても次の5. 1. から5. 3. までに掲げる要件に適合すること。

5. 1.　駆動用蓄電池モジュールの電解液漏れに関する要件

衝突試験後30分間は、駆動用蓄電池モジュールの電解液が客室内に漏出してはならない。また、客室外に設置された開放式駆動用蓄電池を除き、駆動用蓄電池モジュールの電解液の車両外部への漏出が、電解液総量の７％を超えてはならない。開放式駆動用蓄電池の場合には、電解液の車両外部への漏出が、電解液総量の７％を超えず、かつ、５ℓ以下であること。

衝突試験後に駆動用蓄電池モジュールからの電解液漏れを確認するために、必要であれば、駆動用蓄電池モジュールを保護するカバーに適切なコーティングを施してもよいものとする。

自動車製作者等が電解液以外の液体の漏出を区別する手段を提供しない場合には、すべての漏液は電解液とみなすものとする。

5. 2.　駆動用蓄電池モジュールの固定に関する要件

客室内に設置される駆動用蓄電池モジュールは、所定の位置に固定されたままでなければならない。この場合において、駆動用蓄電池モジュールが駆動用蓄電池パック内に搭載されている構造においては、駆動用蓄電池パックが固定されたままであること。

客室外に設置されている駆動用蓄電池モジュールは、衝突試験後に客室に侵入しないものであること。

5. 3.　感電に対する保護に関する要件

衝突試験後、次の5. 3. 1. から5. 3. 4. までのいずれかの要件を満たすものでなければならない。

試験車両が運転状態において動力系を直流電気的に分割する自動遮断機能又は装置を有している場合には、遮断機能の作動後において、遮断された回路又は互いに分割された回路ごとに次の要件のいずれかを適用するものとする。