1.20.　「基本排出ガスストラテジー」（以下「BES」という。）とは、補助排出ガスストラテジーが作動しない限りにおいて作動する排出ガスストラテジーをいう。
1.21.　「補助排出ガスストラテジー」（以下「AES」という。）とは、特定条件下において、BESを修正する制御をいう。
1.22.　「異常排出ガスストラテジー」（以下「MES」という。）とは、エンジンシステムの内部で排出ガス関連の異常の結果として作動する制御をいう。
1.23.　「作動シーケンス」とは、エンジンの始動から停止及び次の始動までの期間OBDによる監視が作動を開始し、故障があればそれを検知し、作動を完了するまでの一連の流れをいう。
1.24.　「異常部品」とは、OBDが本技術基準に適合することを証明するために認定構成部品として試験機関が認めた、意図的に劣化させた又は制御の方法を操作した部品又はシステムをいう。
1.25.　「OBD試験サイクル」とは、異常部品に対するOBDの反応を評価するためにエンジンダイナモメータでエンジンシステムを作動させるサイクルをいう。
1.26.　「レディネスコード」とは、故障診断が過去に実施されたことを示す記録情報をいい、最後の消去時から当該監視が作動したかを外部診断装置からの要求により読み出せるものであるものをいう。
1.27.　「外部診断装置」（以下「スキャンツール」という。）とは、本技術基準の要件に従い、OBD内の記録情報を読み出すことが可能な外部装置をいう。
1.28.　「ソフトウェア・キャリブレーション識別番号」（以下「CAL　ID」という。）とは、排出ガス関連の校正やエンジンシステムに搭載されたソフトウェアの版を識別する一連の英数字をいう。
1.29.　「校正確認番号」（以下「CVN」という。）とは、校正及びソフトウェアの信頼性を確認するためにエンジンシステムによって算出され報告される番号をいう。
1.30.　「試験機関」とは、独立行政法人交通安全環境研究所をいう。

2.　一般要件

2.1.　監視要件

OBDは、別紙１に従い、監視するものとする。

2.1.1.　部品監視

エンジンシステムの入力構成部品については、OBDは、断線又は短絡を検知し、可能な範囲で非合理な入力信号を検知するものとする。

非合理な入力信号の検知は、センサの出力が過度に高い状態又は過度に低い状態のとき行うものとする。

可能な範囲で、かつ、試験機関の同意を得て、OBDは、断線又は短絡並びに非合理な入力信号をそれぞれ検知し、明らかな故障について、故障コードを記録するものとする。

エンジンシステムの出力構成部品については、OBDは、少なくとも断線又は短絡を検知し、可能な範囲で非合理な作動状態を検知するものとする。

可能な範囲で、かつ、試験機関の同意を得て、OBDは、断線又は短絡並びに非合理な作動状態をそれぞれ検知し、明らかな故障について、故障コードを記録するものとする。

OBDは、エンジンシステムに属さない構成部品との間で交換される情報が排出ガス制御システム及びエンジンシステムの適正な作動に影響するときは、当該情報について非合理な入力信号の監視を行うものとする。

なお、エンジンシステムの断線又は短絡の監視並びに可能な範囲で行う非合理な入力信号及び作動状態の監視は、次に掲げる全ての条件を満たす場合は、行なわなくてもよい。

(a)　故障により生じるいずれかの排出ガスの増加分が当該排出ガスの規制値の50％未満であること。
(b)　故障により生じる全ての排出ガスが当該排出ガスの規制値を超えないこと。
(c)　故障がOBDの適正な性能を可能にする構成部品又はシステムに影響を及ぼさないこと。
(d)　故障が排出ガス制御システムの本来の作動に影響を与えないこと。

2.1.2.　監視の頻度

監視は、別紙１の1.及び7.のものにあっては、連続的に作動するものとし、その他のものにあっては、原則、連続的に作動するものとする。監視は、OBD試験サイクルの間、作動しなければならない。

監視は、１秒に２回以上の頻度でサンプリングを行い、15秒以内に当該監視に関連する故障の有無の判定を行う場合は、連続的に作動するものとみなす。また、１秒に２回未満の頻度でサンプリングを行う場合であっても、システムがサンプリング毎に当該監視に関連する故障の有無の判定を行う場合は、連続的に作動するものとみなす。

試験機関の合意を得られた場合は、連続的に作動しない監視を行うことができる。ただし、試験機関の合意を得るために、自動車製作者等は、監視作動条件を説明し、かつ、適切な設計要素や工学手法等によって当該監視の妥当性を証明しなければならない。

継続的に監視される構成部品及びシステムは、出力構成部品及びシステムを監視する目的で、当該出力構成部品及びシステムを作動させる必要はない。

2.1.3.　監視方法の選択

自動車製作者等は、別紙１に従わない監視方法を選択することができる。ただし、この場合、自動車製作者等は、選択した監視方法が、堅牢であり、かつ、適時に機能するものであることを試験機関に証明しなければならない。別紙１に挙げられていない排出ガス発散防止装置及びその構成部品を自動車製作者等が採用した場合には、監視方法を試験機関に提出しなければならない。

排出ガス閾値監視の場合にあっては、OBD試験サイクルにおいて排出されるガス成分との相関性があることについて、試験エンジンを用いて試験室の環境において証明し、試験機関に提出しなければならない。

排出ガス閾値監視以外の監視の場合にあっては、OBD試験サイクルにおいて排出されるガス成分との相関性があることについての証明は必要としないが、試験機関は必要に応じ要求することができる。この場合において、自動車製作者等は、故障の分類を確認するための試験データを試験機関に提出しなければならない。

自動車製作者等が、本技術基準の要件に従って、排出ガス発散防止システム及びその構成部品が完全に故障又は除去された状態においても、排出ガスがOBD閾値を超えないことを証明した場合は、当該排出ガス発散防止システム及びその構成部品の性能監視は、本技術基準に適合するものとする。

検知対象の排出ガスを監視するために排気管出口に取り付けた排出ガスセンサを使用する場合には、他の監視については、当該排出ガスとの相関性があることについての証明を免除することができる。

故障は、監視方法にかかわらず、排出ガスへの影響を考慮し、2.4.に従い、分類されるものとする。

2.2.　OBD情報を記録する際の要件

故障が検知された状態であって、その故障が確定していない場合は、当該故障の可能性のある状態において確定前仮故障とみなし、その後、仮故障コードを記録するものとする。確定前仮故障コードは、2.5.に従い警報装置を作動させてはならないものとする。

最初の作動シーケンス中に故障を検知した場合において、当該故障を確定前仮故障として扱わずに本故障として扱うことができる。この場合において、当該故障には仮故障コード及び本故障コードのステータスが付与されるものとする。

過去故障コードを持つ故障が再度発生した場合、当該故障は自動車製作者等の選択により、確定前仮故障コードのステータスを与えることなしに、仮故障コード及び本故障コードを与えることができるものとする。当該故障に確定前仮故障コードを与えた場合は、本故障コードを付与するまでの間、過去故障コードを記録しておくこととする。