別添四十一Ⅱ中2・5・1・を削り、2・5・2・を2・5・1・とし、2・5・3・から2・5・5・までを2・5・2・から2・5・4・までに繰り上げ、同別添Ⅱ2・5・7・後段を削り、同別添Ⅱ2・5・7・を2・5・5・とし、同別添Ⅱ2・5・6・を削り、同別添Ⅱ中2・5・8・を2・5・6・とし、同別添Ⅱ中2・7・1・後段を削り、同別添Ⅱ3・1・の表中

CFV	臨界流ベンチュリ

を

AC	交流
CFV	臨界流ベンチュリ

に、

deNO$_x$	NO$_x$後処理システム

を

DC	直流

に、

GC	ガスクロマトグラフ

を

FSD	フルスケールの流れ
GC	ガスクロマトグラフ

に、

PAO	ポリアルファオレフィン

を

OVC-HEV	車外充電式ハイブリッド電気自動車
PAO	ポリアルファオレフィン

に、

「充電式電気エネルギー貯蔵システム」を「蓄電装置」に改める。

別添四十一Ⅱ別紙2中1・2・を1・5・とし、1・1・の次に次のように加える。

1.2.　使用ギヤは、エンジン回転速度及び全負荷出力曲線に基づき決定するものとする。

1.3.　副変速機を備える自動車については、通常の路上走行用に設計されたエンジン回転速度及び全負荷出力曲線の範囲に限り使用ギヤの決定の対象とするものとする。

1.4.　クラッチが運転者の操作によらず、自動的に操作される場合には、本別紙のクラッチ操作に係る規定は適用しないものとする。

別添四十一Ⅱ別紙2中2・を次のように改める。

2.　データ

下記のデータに基づき、シャシダイナモメータにおいてWLTCを走行するときに使用するギヤを定めること。

(a)　P_{rated}：定格エンジン出力（kW）

(b)　n_{rated}：定格エンジン回転速度（rpm）。ただし、特定の範囲のエンジン回転速度で最大出力が発生する場合は、当該範囲において最小となる回転速度n_{rated}を定格エンジン回転速度とする。

(c)　n_{idle}：アイドリング回転速度（rpm）。ただし、暖機状態でエンジン稼働中は、変速位置はニュートラル位置、かつ、クラッチをつないだ状態とし、１秒間に１回以上の頻度で１分以上n_{idle}を測定するものとし、本別紙で使用する値は、測定期間全体における算術平均の一の位を四捨五入して得られた値とする。この場合において、温度、補助装置、周辺装置等の条件は、別紙６の規定を準用する。

(d)　ng：前進ギヤ数。ただし、通常の路上走行用に設計された前進ギヤに対し、エンジン回転速度（rpm）と車速（km／h）の比率の降順で番号を付けるものとする。この場合において、ギヤ１は比率が最も高いギヤ、ギヤngは比率が最も低いギヤであり、ngによって前進ギヤの数が決定される。

(e)　ndv_i：各ギヤi（$i \leqq ng_{max}$）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））

(f)　f_0、f_1及びf_2：それぞれN、N／（km／h）及びN／（km／h）^{2}を単位とする走行抵抗係数

(g)　n_{max}：n_{max_95}又はn_{max}（ng_{vmax}）のいずれか大きい値（rpm）

n_{max_95}：定格出力の95％を出力する最小エンジン回転速度（rpm）

ただし、n_{max_95}がn_{rated}の65％未満である場合は、n_{max_95}をn_{rated}の65％に設定するものとし、$n_{rated} \times ndv_3 / ndv_2 \times 0.65 < n_{idle} + 0.125 \times (n_{rated} - n_{idle})$である場合は、$n_{max_95}$を$1.1 \times (n_{idle} + 0.125 \times (n_{rated} - n_{idle})) \times ndv_2 / ndv_3$に設定するものとする。

n_{max}（ng_{vmax}）＝ndv（ng_{vmax}）$\times v_{max,cycle}$

ただし、

ng_{vmax}：(i)に規定する値

$v_{max,cycle}$：別紙１に規定する各サイクルにおける最高速度（km／h）

(h)　P_{wot}（n）：n_{idle}からn_{rated}まで又はn_{max}若しくはndv（ng_{vmax}）$\times v_{max}$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。

ndv（ng_{vmax}）：ギヤng_{vmax}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}）からなるものとする。また、協定規則第85号に規定する全負荷出力曲線からの線形補間の偏差は２％を超えないものとし、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。ただし、協定規則第85号に規定されていないエンジン回転速度における全負荷出力は、同規則に規定する方法により求めること。

(i)　ng_{vmax}

ng_{vmax}は、最大車速到達時の使用ギヤであり、次式に基づき決定するものとする。

v_{max}（ng）≧v_{max}（ng－１）の場合

ng_{vmax}＝ng

その他の場合

ng_{vmax}＝ng－１

この場合において、

v_{max}（ng）：ギヤngにおいて、走行抵抗出力が利用可能出力P_{wot}に等しくなる車速

v_{max}（ng－１）：ギヤngの次に低いギヤにおいて、走行抵抗出力が利用可能出力P_{wot}に等しくなる車速

走行抵抗出力（kW）は、次式により算定するものとする。

$$P_{required} = \frac{f_0 \times v_{max} + f_1 \times v_{max}^2 + f_2 \times v_{max}^3}{3600}$$

この場合において、

v_{max}：最大車速（km／h）

また、全負荷出力曲線P_{wot}（n）から、ギヤng又はギヤng－１における最大車速v_{max}での利用可能出力を次式により算定する。ただし、全負荷出力曲線の出力値を10％減少させること。

n_{ng}＝$ndv_{ng} \times v_{max}$（ng）、n_{ng-1}＝$ndv_{ng-1} \times v_{max}$（ng－１）

(j)　特殊な用途に用いる１速ギヤの除外

自動車製作者等からの申請に基づき、１速ギヤを使用ギヤから除外し、２速ギヤをギヤ１として各ギヤの番号を付け直すことができる。