別添四十一ロ別紙七の三・一・一・の次に次のように加える。

3.1.2.　平均組成が$C_XH_YO_Z$である各基準燃料の総炭化水素密度は次式に基づき算定すること。

$$\rho_{THC}=\frac{MW_C+\frac{H}{C}\times MW_H+\frac{O}{C}\times MW_O}{V_M}$$

ρ_{THC}：総炭化水素及び非メタン炭化水素の密度（g／l）

MW_C：炭素のモル質量（12.011g／mol）

MW_H：水素のモル質量（1.008g／mol）

MW_O：酸素のモル質量（15.999g／mol）

V_M：273.15K（0°C）及び101.325kPa（22.413 l／mol）における理想ガスのモル体積

H／C：特定燃料$C_XH_YO_Z$の水素対炭素比

O／C：特定燃料$C_XH_YO_Z$の酸素対炭素比

別添四十一ロ別紙七の三・二・一・一・一・を次のように改める。

3.2.1.1.1.　希釈率DFを次に掲げる燃料ごとにそれぞれに定める式により算定すること。

(a)　ガソリン（EO）：

$$DF=\frac{13.5}{C_{CO2}+(C_{HC}+C_{CO})\times10^{-4}}$$

(b)　ディーゼル（BO）：

$$DF=\frac{13.4}{C_{CO2}+(C_{HC}+C_{CO})\times10^{-4}}$$

(c)　LPG：

$$DF=\frac{11.9}{C_{CO2}+(C_{HC}+C_{CO})\times10^{-4}}$$

(d)　CNG：

$$DF=\frac{9.9}{C_{CO2}+(C_{HC}+C_{CO})\times10^{-4}}$$

その他の燃料については、次式に基づきDFを計算するものとする。

(e)　平均組成が$C_xH_yO_z$である燃料の希釈率DF：

$$DF=\frac{X}{C_{CO2}+(C_{HC}+C_{CO})\times10^{-4}}$$

$$X=100\times\frac{x}{x+\frac{y}{2}+3.76\left(x+\frac{y}{4}-\frac{z}{2}\right)}$$

C_{CO2}：サンプリングバッグに採取された混合気体中のCO_2の濃度（%）

C_{HC}：サンプリングバッグに採取された混合気体中のHCの濃度（ppmC）

C_{CO}：サンプリングバッグに採取された混合気体中のCOの濃度（ppm）自動車製造者は、複数のフェーズを含むDFを使用する場合、当該フェーズに関するガス成分の平均濃度を用いてDFを計算するものとする。

ガス成分の平均濃度を次式によって計算するものとする。

$$\bar{C}_i=\frac{\sum_{phase=1}^{n}(C_{i,phase}\times V_{mix,phase})}{\sum_{phase=1}^{n}V_{mix,phase}}$$

C_i：ガス成分の平均濃度

$C_{i,phase}$：各サイクルフェーズの濃度

$V_{mix,phase}$：各サイクルフェーズのV_{mix}

別添四十一ロ別紙七の三・二・一・一・二・二・中「式(1)、(2)及び(3)」を「式(2)及び(3)」に改め、同別紙三・二・一・一・三・中「流量加重平均濃度」を「流量加重算術平均濃度」に改め、同別紙三・二・一・二・中「Ha：絶対湿度、乾燥空気1kg当たりの水分量（g）」を「H：比湿（乾燥空気1kg当たりの水蒸気量）(g)」に改め、「平均値」を「算術平均値」に改め、同別紙三・二・三・を次のように改める。

3.2.3.　各排出ガス成分（i）の排出量は、3.2.1.で算定した各サイクルフェーズにおける各排出ガス成分（i）の排出量を用いて、次式により算定すること。

$$M_{i,c,2}=\frac{\sum_p M_{i,p,1}\times d_p}{\sum_p d_p}$$

$M_{i,c,2}$：走行サイクル全体の各排出ガス成分（i）の排出量（g／km）

$M_{i,p,1}$：各サイクルフェーズの各排出ガス成分（i）の排出量（g／km）

d_p：各サイクルフェーズの走行距離（km）

別添四十一ロ別紙七の三・三・二・中「基準条件において」を「基準条件における」に改め、「V_{set}：」及び「V_{ssd}：」の下に「基準条件における」を加える。

別添四十一ロ別紙八の一・三・中「及び燃料消費試験」を削り、同別紙三・二・四・五・一・を次のように改める。

3.2.4.5.1.　走行する各所定WLTC試験サイクルについて中止基準に達したか評価するものとする。

3.2.4.5.2.　次式により算定される相対的な電気エネルギー変化$REEC_i$が0.04を下回った時点で、充電消費試験の中止基準に達したものとみなす。

$$REEC_i=\frac{|\Delta E_{REESS,i}|}{E_{cycle}\times\frac{1}{3600}}$$

ここで、

$REEC_i$：充電消費試験の検討対象の所定試験サイクルiに関する相対的な電気エネルギー変化

$|\Delta E_{REESS,i}|$：4.3.に従って計算される検討対象の充電消費試験サイクルiに関する全REESSの電気エネルギーの変化（Wh）

E_{cycle}：別紙7の5.に従って計算される検討対象の所定WLTC走行サイクルのサイクルエネルギー要求量（Ws）

i：検討対象の所定WLTC走行サイクルの添字番号

1／3600：サイクルエネルギー要求量のWhへの変換係数

別添四十一ロ別紙八の三・二・五・中「無い」の下に「場合」を加える。

別添百十五2・3・中「343K」を「343.2K」に改め、同別添4・6・一・4・2・中「高度」を「標高」に改め、同別添5・3・中「298±5K」を「298.2±5K」に改める。

別添百十七6・3・一・中「WHSCの完了後、10分間、エンジンにWHSCのモード9のプレコンディショニングを行うものとする。プレコンディショニングフェーズの」を「試験エンジンの暖気後、WHSCのモード9にて少なくとも10分間のプレコンディショニング運転を行い、プレコンディショニング運転の」に改める。

別添百十七3・3・3・中「4.3.1.6.に」を「4.3.1.7.に」に、「4.3.1.6.3.2.」を「4.3.1.7.3.2.」に改め、同別添3・3・10中「4.3.1.6.3.2.」を「4.3.1.7.3.2.」に改め、同別添4・3・3・中「から7分以内」を「7分以内（ドライビングサイクル終了後5分以内にエンジンを停止した場合にあっては、エンジン停止後2分以内）」に改める。

附　則

この告示は、公布の日から施行する。