五　一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を著しく増加させる原動機制御等を行わないものとして、次に掲げる区分に応じ、それぞれに定める基準に適合するものであること。	五　一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物及び粒子状物質の排出量を著しく増加させる原動機制御等を行わないものとして、次に掲げる区分に応じ、それぞれに定める基準に適合するものであること。
イ　（略）	イ　（略）
ロ　自動車（イに掲げるものを除く。）　次に掲げる場合を除き、原動機の回転速度その他の当該自動車の状況に応じた当該装置の機能を著しく低下させる制御を行わないこと	ロ　専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員10人以上の自動車であって車両総重量が3.5ｔを超えるものを除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5ｔ以下のもの　次に掲げる場合を除き、原動機の回転速度その他の当該自動車の状況に応じた当該装置の機能を著しく低下させる制御を行わないこと
(1)　（略）	(1)　（略）
(2)　原動機の損傷を防止し、安全な運行を確保するために必要なとき（次に掲げる原動機制御等を行う場合を除く。）	(2)　原動機の損傷を防止し、安全な運行を確保するために必要なとき
(i)　別添41「重量車排出ガスの測定方法」又は別添42「中・軽量車排出ガスの測定方法」に規定する方法による排出ガスの測定試験（以下「排出ガス試験」という。）に特有の事象が生じていないことを検知することにより作動するもの	（新設）
(ii)　当該自動車が排出ガス試験を行う場所にないことを検知することにより作動するもの	（新設）
(iii)　排出ガス試験の所要時間に関連すると認められる時間が経過したことを検知することにより作動するもの	（新設）
(3)　（略）	(3)　（略）
3～6　（略）	3～6　（略）
別添116　オフサイクル時のディーゼル重量車排出ガスの制御に関する技術基準	別添116　オフサイクル時のディーゼル重量車排出ガスの制御に関する技術基準
1.～3.　（略）	1.～3.　（略）
4.　性能要件	4.　性能要件
4.1.　排出ガスストラテジー 排出ガスストラテジーは、エンジンシステムが通常の使用において本技術基準の規定に適合できるように設計すること。	4.1.　排出ガスストラテジー 排出ガスストラテジーは、エンジンシステムが通常の使用において本技術基準の規定に適合できるように設計すること。
4.1.1.　（略）	4.1.1.　（略）
4.1.2.　補助排出ガスストラテジー 補助排出ガスストラテジーは、補助排出ガスストラテジーの作動条件以外の条件において、基本排出ガスストラテジーの効果を低下させないこと。ただし、次のいずれかの場合にあっては、この限りでない。	4.1.2.　補助排出ガスストラテジー 補助排出ガスストラテジーは、補助排出ガスストラテジーの作動条件以外の条件において、基本排出ガスストラテジーの効果を低下させないこと。ただし、次のいずれかの場合にあっては、この限りでない。
(a)　（略）	(a)　（略）
(b)　エンジン又は車両を損傷又は事故から保護する目的で補助排出ガスストラテジー（次に掲げるものを除く。）を作動させる場合。	(b)　エンジン又は車両を損傷又は事故から保護する目的で補助排出ガスストラテジーを作動させる場合。
(i)　ＷＨＤＣモード法による試験又は6.2.に規定するＷＮＴＥ試験（以下「排出ガス試験」と総称する。）に特有の事象が生じていないことを検知することにより作動するもの（5.に規定する適用条件を満たさない場合並びに6.1.に規定するＷＮＴＥ制御領域外のエンジン回転数及びエンジントルクとなった場合において作動するものを除く。）	（新設）
(ii)　当該エンジンが排出ガス試験を行う場所にないことを検知することにより作動するもの	（新設）
(iii)　排出ガス試験の所要時間に関連があると認められる時間が経過したことを検知することにより作動するもの	（新設）
(c)・(d)　（略）	(c)・(d)　（略）
5.～7.　（略）	5.～7.　（略）