

	EC現行法規 2019/631	EC改正提案 (7/14発表)	ラポーター修正案 (12/13公表)
CO2削減値（21年比）			
2025年	▲15%(Cars) ▲15%(Vans)	同左	▲25%(Cars) ▲20%(Vans)
2027年	-	-	▲45%(Cars) ▲40%(Vans)
2030年	▲37.5%(Cars) ▲31.0%(Vans)	▲55%(Cars) ▲50%(Vans)	▲75%(Cars) ▲70%(Vans)
2035年	設定なし	▲100%	同左
インフラ設備		CO2削減目標は、AFIRで定められるインフラ目標で補完されるべき	CO2削減目標は、AFIRおよび EPBD で定められるインフラ目標で補完されるべき
中間見直しReview	2023年	25年から2年おきのプログレスレポートおよび2028年の報告	Reviewの際には、家計および労働者に対する 社会的インパクト も考慮する事（timelineは踏襲）
再生可能燃料			中間Reviewの際には、2035年までに販売されるICEへの持続可能な 代替燃料(sustainable alternative fuels) 導入の可能性（CN貢献度）についても評価
ZLEVベンチマーク値（ZLEVインセンティブ）：			
2025年	15%	同左	25年以降廃止
2030年	35%(Cars) 30%(Vans)	30年以降廃止	25年以降廃止
リアル走行CO2値 (PHEVのUF見直し)			2021年以降OBFCMを通じて取得しているデータから、現在の PHEV-UF を見直し、遅くとも 2025年から新UFを適用
エコインベーション (上限7gの厳格化)			2024年まで：上限7gを継続 2025年以降：各CO2削減目標割合に応じて下方修正
デロゲーション（SVMへの軽減措置）	期限なし	29年末で廃止	同左
罰金額	1gあたり€95/台	←	同左
雇用への影響			サプライチェーン全体への影響 。とりわけ大企業と同じようなスキルアップや再教育のためのリソースや資源を持たない 中小企業へのインパクトには特に注意 を払うべき。