

執筆者:

E-mail☑ [平家 正博](#)E-mail☑ [佐藤 咲耶](#)E-mail☑ [閻 佳悦](#)

2022年8月16日に米国において成立したインフレ抑制法(Inflation Reduction Act)<sup>1</sup>は、米国内国歳入法典(Internal Revenue Code<sup>2</sup>: IRC)において設けられていた電気自動車の購入者に対する税額控除制度を大幅に改正(以下「**本件改正**」といいます。)しています。具体的には、税額控除の対象となる電気自動車についての要件を厳格化した上で、控除額を最大7,500ドルまで引き上げています(以下、本件改正後の米国内国歳入法典に基づいて適用される上記税額控除制度を「**本EV補助プログラム**」といいます。)

本件改正で特に着目すべき点は、電気自動車の米国国内製造の促進をその目的の一つとした上で<sup>3</sup>、税額控除の要件として、①北米最終組立て要件、②重要鉱物要件及び③バッテリー部品要件の3つの地理的要件を課していることです((下記2参照)。これらの地理的要件は、今後、北米で電気自動車を販売する自動車メーカーに対し、サプライチェーンの組み替えを促すことになると考えられます。また、これにより、最終的に米国で販売される電気自動車のサプライチェーンに組み込まれている日本企業は、米国をはじめとする外国企業との関係で、競争上の不利益を被るおそれがあります。さらに、自動車バッテリーのサプライチェーンに特定の外国事業者が含まれる場合には、本EV補助プログラムの対象から外れてしまうことにも、注意が必要です((下記3参照)。

本件改正は、2022年12月31日までに、米国内国歳入庁(IRS)が、本EV補助プログラム実施のために必要なガイダンスを定めることを規定していました<sup>4</sup>。しかし、米国政府は、2022年12月29日に、②重要鉱物要件及び③バッテリー部品要件に関するガイダンスの予想される方向性を示す報告書(30D White Paper)を発表したものの<sup>5</sup>、ガイダンスの発表を延期し、同ガイダンスは、最終的に、2023年3月31日に発表されました<sup>6</sup>(以下、2023年3月31日に発表されたガイダンスを「**本ガイダンス**」といいます。)。本ガイダンスは、米国内国歳入法典のさらなる改正案((以下「**本改正案**」といいます。))を含んでおり、2023年4月17日付けで連邦官報に告示されたことにより<sup>7</sup>、本改正案について同年6月16日までの60日間にわたるパブリックコメントの募集が開始され、②重要鉱物要件及び③バッテリー部品要件の適用が開始されています。

本稿は、本ガイダンスに沿って、2023年2月7日発行のニューズレター「[米国インフレ抑制法に基づくEV補助プログラムの概要\(2023年2月7日号\) | N&A ニューズレター | ナレッジ | 西村あさひ法律事務所 \(nishimura.com\)](#)」をアップデートする形で、本EV補助プログラムについて、地理的要件を中心に解説します。

1 <<https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/5376/actions>>.

2 U.S. Code: Title 26.

3 本ガイダンスの Background, II IRA Amendments to Section 30D の冒頭部分参照。

4 米国内国歳入法典§ 30D(e)(3)(B).

5 <<https://home.treasury.gov/system/files/136/30DWhite-Paper.pdf>>.

6 <<https://www.federalregister.gov/documents/2023/04/17/2023-06822/section-30d-new-clean-vehicle-credit#h-2>>.

7 官報告示版<<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2023-04-17/pdf/2023-06822.pdf>>.

## 1. EV 補助プログラムの概要・ポイント

本 EV 補助プログラムの概要及びポイントは以下のとおりです。

- 本 EV 補助プログラムは、一定の要件を満たす電気自動車の新車を購入した者に対して、最大 7,500 ドルの税額控除を付与する。
- ただし、かかる税額控除を受ける要件のなかには、自動車の最終組立て、車載バッテリーに含まれる重要鉱物の採掘・加工・リサイクル、車載バッテリーのバッテリー部品の製造・組立てといったプロセスが行われる場所について北米を中心とした地理的な制限を課すものがあるため、北米で電気自動車を販売する自動車メーカーは、税額控除を受けるために、北米を中心としたサプライチェーンへの組み換えを検討することになると考えられる。
- したがって、最終的に米国で販売される電気自動車のサプライチェーンに組み込まれている事業者であって、これらの地理的な制限を満たさないサプライヤー(例えば日本、中国、EU 等のサプライヤー)は、競争上の不利益を被るおそれがある。

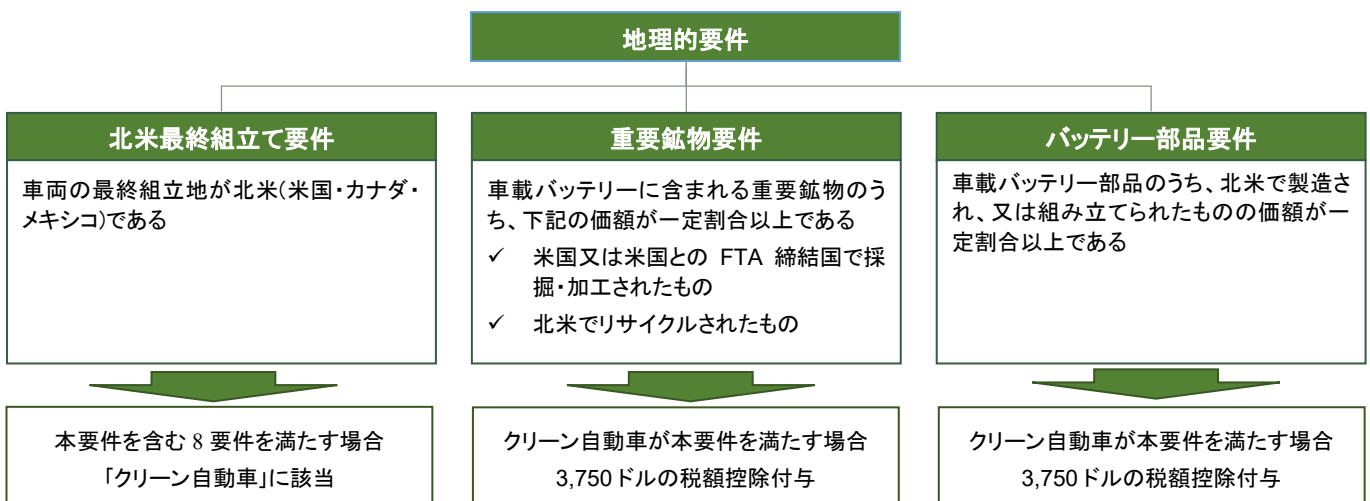
## 2. 本 EV 補助プログラムにおける地理的要件

本 EV 補助プログラムは、「クリーン自動車」(Clean Vehicle)として一定の要件を満たす新車を購入した者に対して、最大 7,500 ドルの税額控除(tax credit)を付与します。

かかる要件のうち、特に日本企業に対して競争上の不利益を与える可能性があるのが、地理的要件、すなわち、①車両の最終組立地が北米であること(北米最終組立て要件)、②車載バッテリーに含まれる重要鉱物のうち、米国又は米国との FTA 締結国で採掘・加工されたもの及び北米でリサイクルしたものの価額が一定割合以上であること(重要鉱物要件)、及び③車載バッテリー部品のうち、北米で製造又は組み立てられたものの価額が一定割合以上であること(バッテリー部品要件)です。

このうち、①北米組立て要件は、「クリーン自動車」に該当するための 8 つの要件のうちの一つとして規定されています。①北米組立て要件を含む 8 要件を満たし、「クリーン自動車」に該当する新車は、②重要鉱物要件を満たす場合と、③バッテリー部品要件を満たす場合とについて、それぞれ 3,750 ドル、すなわち最大計 7,500 ドルの税額控除の対象となります(逆に言えば、②③のいずれの要件も満たせない場合には、たとえ「クリーン自動車」の要件を充足したとしても、一切の税額控除が付与されません。)<sup>8</sup>。

【図 1】 本 EV 補助プログラムにおける地理的要件



<sup>8</sup> 米国内国歳入法典§ 30D(b)(2) and (3).

## (1) 北米最終組立て要件

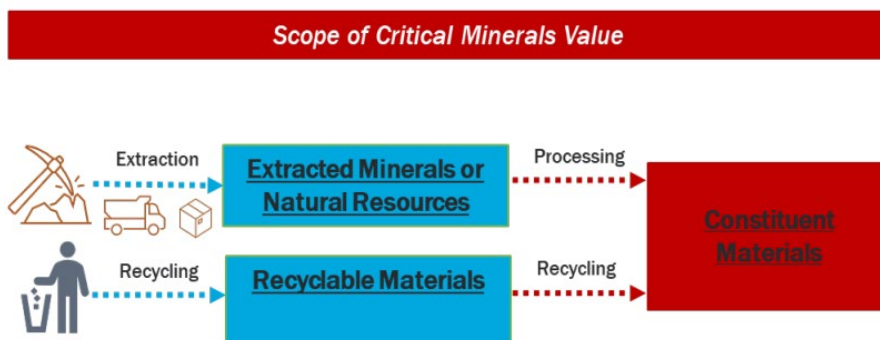
本 EV 補助プログラムの対象となる「クリーン自動車」に該当するためには、北米<sup>9</sup>において最終組立てがなされる必要があります<sup>10</sup>。ここで、「最終組立て」(Final Assembly)とは、そこからディーラー等に引き渡される工場等において行われる、機械的動作に必要な全ての構成部品が備え付けられたものとなるように新たなクリーン自動車を製造する工程を指すとされています<sup>11</sup>。

また、本ガイダンスによれば、かかる最終組立てがどこで行われたのかについては、車両識別番号(VIN)<sup>12</sup>又は自動車に貼付されるラベル<sup>13</sup>において示された最終組立地により証明されることになります<sup>14</sup>。

## (2) 重要鉱物要件

クリーン自動車の車載バッテリーに含まれる重要鉱物(Critical minerals)のうち、(a)米国若しくは(b)米国と発効済みの自由貿易協定(free trade agreement)を締結している国で採掘若しくは加工された、又は(c)北米でリサイクルされたものの価額が<sup>8</sup>、所定の割合以上である場合、重要鉱物要件を満たし、3,750ドルの税額控除を受けることができます<sup>15</sup>。

【図 2】 重要鉱物要件でカバーされる工程



出典:30D White Paper

本ガイダンスは、本改正案に基づき重要鉱物要件充足性を判断するための過程として、以下の3ステップを示しています<sup>16</sup>。

### ステップ 1: 各重要鉱物について調達サプライチェーンを特定する

- 「重要鉱物」には、アルミニウム、アンチモン、重晶石、ベリリウム、セリウム、セシウム、クロム、コバルト、ジスプロシウム、ユ

<sup>9</sup> 本改正案は、米国、カナダ及びメキシコの領土を指すとしています(§ 1.30D-2(d))。

<sup>10</sup> 米国内国歳入法典§ 30D(d)(1)(G)。 「クリーン自動車」に該当するためには、北米最終組立て要件のほかにも、車両の総重量が14,000ポンド未満であること、外部電源から充電可能なバッテリー(7キロワット時以上の容量を持ったもの)から電気を取り出す電気モーターによって主に駆動される車両であること、適格製造業者(qualified manufacturer)によって製造されたこと等の要件を満たす必要があります(§ 30D(d)(1)(A)乃至(H))。

<sup>11</sup> 米国内国歳入法典§ 30D(d)(5)。

<sup>12</sup> 49 CFR 565.12 参照。

<sup>13</sup> 49 CFR 583.5(a)(3)参照。

<sup>14</sup> 本ガイダンス Explanation of provisions, II.A.

<sup>15</sup> 米国内国歳入法典§ 30D(e)(1)。

<sup>16</sup> 本ガイダンス Explanation of provisions, III.A.

ウロピウム、蛍石、ガドリニウム、ゲルマニウム、黒鉛、インジウム、リチウム、マンガン、ネオジム、ニッケル、ニオブ、テルル、錫、タンゲステン、バナジウム、イットリウム等が含まれる<sup>17</sup>。

- 「調達サプライチェーン」とは、共通の場所で行われ、構成材料(constituent materials<sup>18</sup>)の生産に至る、抽出、加工又はリサイクル活動の一連の工程をいう<sup>19</sup>。

#### ステップ 2: 上記ステップ 1 で特定した調達サプライチェーンに基づき、各重要鉱物の「適格重要鉱物」該当性を判断する

- 重要鉱物が、(a)米国若しくは(b)米国と発効済みの自由貿易協定を締結している国で採掘若しくは加工された、又は(c)北米でリサイクルされたと認められる場合、「適格重要鉱物」(qualified critical material)に該当する<sup>20</sup>。
- 重要鉱物の採掘、加工又はリサイクルが上記各地域で行われたと認められるためには、かかる重要鉱物に付加された価値の 50%以上が、当該地域で発生している必要がある(付加価値基準)<sup>21</sup>。ただし、2025 年以降に使用開始される車両については、付加価値基準をより厳格にすることが検討されている<sup>22</sup>。
- 米国と発効済みの自由貿易協定を締結している国は、オーストラリア、バーレーン、カナダ、チリ、コロンビア、コスタリカ、ドミニカ共和国、エルサルバドル、グアテマラ、ホンジュラス、イスラエル、日本、ヨルダン、韓国、メキシコ、モロッコ、ニカラグア、オマーン、パナマ、ペルー及びシンガポールのほか、今後特定される可能性がある<sup>23</sup>。

#### ステップ 3: 上記ステップ 2 で特定した「適格重要鉱物」の価額が重要鉱物の合計価額に占める割合を計算する

- 重要鉱物要件を満たすためには、適格重要鉱物の価額が重要鉱物の合計価額に占める割合が、所定の割合以上でなければならない<sup>24</sup>。
- 当該割合は、2024 年 1 月 1 日より前までに使用開始される車両については、40%とされているが、1 年ごとに 10%ずつ引き上げられ、2026 年 12 月 31 日より後に使用開始される車両については、80%とされている<sup>25</sup>。

以上のとおり、重要鉱物要件は、最終的に車載バッテリーに含まれる重要鉱物の価額の 80%について、(a)米国若しくは(b)米国と発効済みの自由貿易協定を締結している国で採掘若しくは加工された、又は(c)北米でリサイクルされることを求めるものであり、事業者は、上記ステップに沿って同要件を充足できるかを検討する必要があると考えられます。

### (3) バッテリー部品要件

「クリーン自動車」の車載バッテリー部品(Battery Components)のうち、北米で製造され、又は組み立てられたものの価額が、所

<sup>17</sup> 米国内国歳入法典§ 45X(c)(6)。

<sup>18</sup> Constituent materials は、本改正案§ 1.30D-3(c)(6)において、該当する重要鉱物を含み、電池部品の製造に直接使用される材料として定義されています。

<sup>19</sup> 本改正案§ 1.30D-3(c)(14)。

<sup>20</sup> 本改正案 § 1.30D-3(c)。

<sup>21</sup> 本改正案§ 1.30D-3(c)(17)。付加価値基準は、ステップ 1 で特定した各調達サプライチェーンについて個別に適用しなければなりません(本改正案§ 1.30D-3(a)(3)(ii))。例えば、リチウムが A 国で加工された後、B 国と C 国とで別々に最終加工を受けた場合、A 国から B 国への調達サプライチェーンと、A 国から C 国への調達サプライチェーンとの 2 つのサプライチェーンについて判断することとなります(本ガイダンス Explanation of provisions, III.A.ii)。

<sup>22</sup> 本ガイダンス Explanation of provisions, III.A.ii。

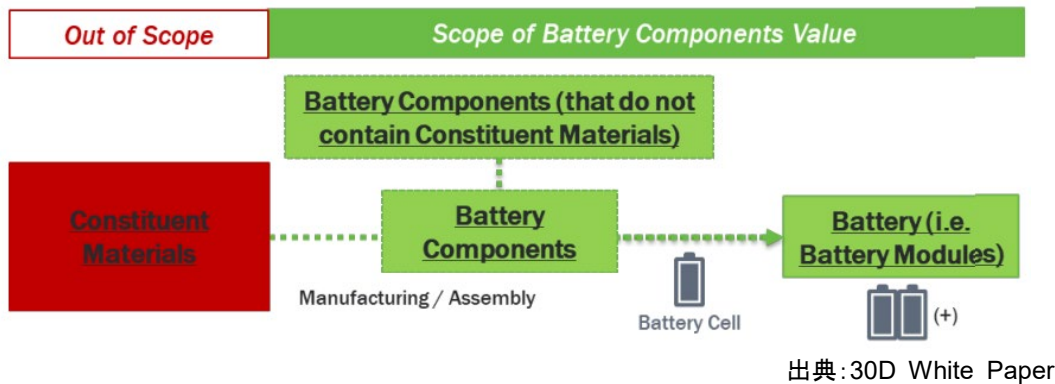
<sup>23</sup> 本改正案§ 1.30D-3(c)(7)(i)(ii)。

<sup>24</sup> 本改正案§ 1.30D-3(a)(3)(i)。

<sup>25</sup> 米国内国歳入法典§ 30D(e)(1)(B)。

定の割合以上である場合、バッテリー部品要件を満たし、3,750ドルの税額控除を受けることができます<sup>26</sup>。

【図3】 バッテリー部品要件でカバーされる工程



本ガイダンスは、本改正案に基づきバッテリー部品要件充足を判断するための過程として、以下の4ステップを示しています<sup>27</sup>。

#### ステップ 1: 北米で製造され又は組み立てられたバッテリー部品(北米バッテリー部品)を特定する

- 「バッテリー部品」とは、工業的、化学的及び物理的な組立工程を経て組み合わされた、1 つ以上の部品又は構成材料 (constituent materials<sup>28</sup>)から製造され、又は組み立てられたバッテリーの部品であって、正極電極、負極電極、固体金属電極、セパレータ、液体電解質、固体電解質、バッテリーセル及びバッテリーモジュールを含む<sup>29</sup>。
- 北米で製造され又は組み立てられたバッテリー部品(北米バッテリー部品)と認められるためには、実質的に全ての製造又は組立てが、北米で行われることが必要となる<sup>30</sup>。

#### ステップ 2: 各バッテリー部品の増分価値(incremental value)を算定する

- 「増分価値」は、バッテリー部品の価額から、当該部品に含まれる他のバッテリー部品の価額を控除して算定される<sup>31</sup>。

#### ステップ 3: 全てのバッテリー部品の増分価値の合計値を算定する

#### ステップ 4: 北米バッテリー部品の増分価値の合計値が全てのバッテリー部品の増分価値に占める割合を計算する

- バッテリー部品要件を満たすためには、北米で製造され又は組み立てられたバッテリー部品(北米バッテリー部品)の増分価値の合計値が、全てのバッテリー部品の増分価値の合計値に占める割合が、所定の割合以上でなければならない<sup>32</sup>。
- 当該割合は、2024年1月1日より前までに使用開始される車両については、40%とされているが、2024年及び2025年に

<sup>26</sup> 米国内国歳入法典§ 30D(e)(2)(A).

<sup>27</sup> 本ガイダンス Explanation of provisions, III.B.

<sup>28</sup> Constituent materials は、本改正案§ 1.30D-3(c)(6)において、該当する重要鉱物を含み、電池部品の製造に直接使用される材料として定義されています。

<sup>29</sup> 本改正案§ 1.30D-3(c)(5).

<sup>30</sup> 本ガイダンス Explanation of provisions, III.B.i.及び改正案§ 1.30D-3(c)(12).

<sup>31</sup> 本改正案§ 1.30D-3(c)(9).

<sup>32</sup> 米国内国歳入法典§ 30D(e)(2)(B)及び本改正案§ 1.30D-3(b)(3)(i).



使用開始される車両については 60%、2026 年に使用開始される車両については 70%、2027 年に使用開始される車両については 80%、2028 年に使用開始される車両については 90%、2029 年以降に使用開始される車両については 100%となる<sup>33</sup>。

以上のとおり、重要鉱物要件は、最終的に車載バッテリー部品の価額の全てについて、北米で製造され、又は組み立てられることを求めるものであり、事業者は、上記ステップに沿って同要件を充足できるかを検討する必要があると考えられます。

### 3. EV 補助プログラムにおける特定の外国事業者の排除

インフレ抑制法は、「懸念される外国の事業者」(Foreign Entity of Concern)が、自動車バッテリーのサプライチェーンに含まれている場合に、本 EV 補助プログラムを適用しないことを定めています。具体的には、下記①又は②の場合、本 EV 補助プログラムの対象となる「クリーン自動車」に該当しないとされています。

- ① 2024 年 12 月 31 日より後に使用開始される車両のバッテリーに、「懸念される外国の事業者」が抽出、処理又はリサイクルした重要鉱物が含まれている場合
- ② 2023 年 12 月 31 日より後に使用開始される車両のバッテリーに、「懸念される外国の事業者」が製造した又は組み立てた部品が含まれている場合

自動車バッテリーのサプライチェーンから排除される「懸念される外国の事業者」には、下記の事業者が含まれます<sup>34</sup>。

- (A) 米国移民国籍法(Immigration and Nationality Act)219(a)に基づき指定される外国テロリスト組織
- (B) SDN リストに掲載されている事業者
- (C) 10 USC 2533c(d)<sup>35</sup>が定義する「対象国」(covered nation)に所有若しくは支配され、又は同国政府の管轄若しくは指示に服する事業者
- (D) スパイ活動法(Espionage Act)、経済スパイ法(Economic Espionage Act)、武器輸出管理法(Arms Export Control Act)、原子力エネルギー法(Atomic Energy Act)、輸出管理改革法(Export Control Reform Act)、国際緊急経済権限法(International Emergency Economic Powers Act)等との関係で、法務長官が有罪判決が得られた活動に関与したと主張する事業者
- (E) 長官が、国防長官及び国家情報長官と協議の上で、米国の国家安全保障又は外交政策を害する違法行為に関与していると判断した事業者

このうち、特に日本企業に影響を与え得るのは、(C)「対象国」に所有若しくは支配され、又は同国政府の管轄若しくは指示に服する事業者であると考えられます。

本稿執筆時点で、上記(C)の「対象国」には、朝鮮民主主義人民共和国、中華人民共和国、ロシア連邦及びイラン・イスラム共和国が指定されています。

また、対象国に「所有若しくは支配され、又は同国政府の管轄若しくは指示に服する事業者」の定義については、2023 年 3 月 23 日に告示された CHIPS 法(CHIPS and Science Act)の改正案<sup>36</sup>における下記の定義が参考になると考えられます。

<sup>33</sup> 米国内国歳入法典§ 30D(e)(2)(B)。

<sup>34</sup> 米国内国歳入法典§ 30D(d)(7)及び section 40207(a)(5) of the Infrastructure Investment and Jobs Act (42 U.S.C. 18741(a)(5))。

<sup>35</sup> 10 USC 4872(d)に改番されました。

<sup>36</sup> CHIPS 法改正案§ 231.112(b) <<https://www.federalregister.gov/documents/2023/03/23/2023-05869/preventing-the-improper-use-of-chips-act-funding>>。

- i. 当該国の市民、国民又は居住者
- ii. 当該国の法律の下で組織され、又は当該国に主たる事業所を有している事業体
- iii. その発行済議決権の少なくとも25%が、当該国又は当該国の政党によって直接又は間接に保有されている事業体

今後発表される予定のガイダンス<sup>37</sup>において CHIPS 法改正案と同様の定義が採用された場合には、自動車バッテリーのサプライチェーンに中国企業が含まれる場合のほか、中国の所有権が関与する第三国企業が含まれる場合であっても、本 EV 補助プログラムの対象から外れてしまうことになり得るため、注意を要します。

#### 4. 本ガイダンスを踏まえた適合車種リストのアップデート

米国財務省は本 EV 補助プログラムの適用対象となる車種リスト<sup>38</sup>を公表しているところ、4月17日、本ガイダンスの内容に沿って、同リストをアップデートしました。アップデートされたリスト<sup>39</sup>は、2023年4月18日以降に新たに納車された車両について適用されることとなります。アップデート前のリスト(2023年4月17日に納車された車両に適用されます。)においては、日産自動車、ポルポ、アウディ及びBMWのモデルが含まれていたところ、これらの車種はいずれもアップデート後のリストから削除されました。

アップデート後のリストに載っている車種は、現在のところ、キャデラック、シボレー、クライスラー、フォード、ジープ、リンカーン、リヴィアン、テスラ及びフォルクスワーゲンのEV又はPHEVモデルのみであり、日本メーカーの車種は一つも無い状況です。

#### 5. 日本企業への影響

本 EV 補助プログラムは、今後販売増加が見込まれる電気自動車の主要部品であるバッテリーについて、主要なサプライチェーンを北米に戻す一方で、特に敵対国への依存度を下げることが目的としていますが、その結果、米国が優先されることで日本に不利な効果を及ぼすものとなっています。

本 EV 補助プログラムの導入によって、米国で電気自動車を販売する自動車メーカーは、税額控除を受けるための要件を充足できるよう、サプライチェーンを北米を中心としたものへと組み換えることを検討することになると考えられ(実際、近時メキシコへのEV関連投資が加速しているという報道もなされています)、そのようなサプライチェーンを有さない自動車メーカーは、競争上の不利益を被るおそれがあります。また、このようなサプライチェーンの再構築の過程で、例えば北米で販売される電気自動車に組み込まれる部品を日本等北米以外の地域で生産しているサプライヤーは、今後、製造拠点を北米への移転等を求められる可能性もあると考えられます。加えて、米国で販売される電気自動車のバッテリーのサプライチェーンに組み込まれているサプライヤーは、排除対象となった外国事業体がサプライチェーンに含まれていないことや、重要鉱物要件やバッテリー部品要件といった地理的要件の充足の有無を確認するため、自社製品に含まれる部品や重要鉱物の生産地を把握し、自動車メーカー等に対して情報を提供することも求められることになると考えられます。

そこで、影響を受ける可能性のある日本企業は、本 EV 補助プログラムの内容をまずは十分に理解し、自社への影響を精査することが必要となります。

<sup>37</sup> 米国内国歳入法典§30D(d)(7)。財務省及びIRSは、EV補助プログラムにおける特定の外国事業体の排除について、別途ガイダンスを公表することを予定しています(本ガイダンス Explanation of provisions, III.C.)。

<sup>38</sup> 同リストは、エネルギー庁及びEPAが運営する [FuelEconomy.gov](https://www.fueleconomy.gov) の該当ページ <<https://www.fueleconomy.gov/feg/tax2023.shtml>>にて公表されています。

<sup>39</sup> 脚注38番のWebサイトにて、“Filter table by...”から“Vehicle placed in service on or after April 18, 2023”を選択することで閲覧可能です。

当事務所では、クライアントの皆様のビジネスニーズに即応すべく、弁護士等が各分野で時宜に合ったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。N&A ニュースレター購読をご希望の方は [N&A ニュースレター 配信申込・変更フォーム](#)よりお手続きをお願いいたします。

また、バックナンバーは[こちら](#)に掲載しておりますので、あわせてご覧ください。

本ニュースレターはリーガルアドバイスを目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切なアドバイスを求めていただく必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

西村あさひ法律事務所 広報室 [E-mail](#) 