

執筆者:

E-mail✉ [平家 正博](#)E-mail✉ [根本 拓](#)

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)¹は、電気自動車に関する補助(以下「本EV補助プログラム」といいます)を提供してこの普及を促進しようとするものであるが、かかる補助を受ける要件としていくつもの製造過程等に関する地理的要件を課しており、今後、当該要件を満たすためにサプライチェーンの組み替えが生じることが予測され、米国企業や他国企業との関係で、日本企業が競争上の不利益を被るおそれがあります。

かかる補助プログラムについては、近時、米国当局から追加の報告書が発表され、内容のさらなる具体化が図られています。そこで、本稿は、かかるインフレ抑制法の下でのEV補助プログラムについて解説します。なお、別途の記載がない限り、本稿での条文番号はインフレ抑制法によって改正された米国内国歳入法典(Internal Revenue Code²)の条文番号を指します。

1. EV補助プログラムの概要・ポイント

最初に、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、新車の電気自動車を購入した者に対して、最大7500ドルの税額控除を付与するものである。
- 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. EV補助プログラムにおける地理的制限

本EV補助プログラムは、法が定める要件を充たす「クリーン自動車」(Clean Vehicle)の新車を購入した者に対して、最大7500ドルの税額控除(tax credit)を付与するものです。

「クリーン自動車」に該当してかかる税額控除を受けるためには、電力をバッテリーから得る電気モーターによって主に駆動される車両であること³、適格製造業者(qualified manufacturer)⁴によって製造されたこと⁵等の複数の要件⁶を充たす必要がありますが、本稿では、これらの要件のうち、特に日本企業に対して競争上の不利益を与え得る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 §30D(d)(1)(F)

⁴ <https://www.irs.gov/credits-deductions/manufacturers-and-models-for-new-qualified-clean-vehicles-purchased-in-2023-or-after>

⁵ §30D(d)(1)(C) and (3)

⁶ §30D(d)に「クリーン自動車」の定義が定められている。

本 EV 補助プログラムに含まれる主な地理的要件は以下のとおりです。

(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(米国、カナダ及びメキシコを指します⁷⁾において最終組立てがなされていなければいけいとされています⁸。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⁹。

(2) バッテリーに含まれる重要鉱物及び部品に関する要件

上記(1)及びその他の要件の充足により「クリーン自動車」に該当することになる自動車については、さらに下記アの重要鉱物要件を充たす場合と、下記イのバッテリー部品要件を充たす場合に、それぞれ 3750 ドル(すなわち最大計 7500 ドル)の税額控除が付与され得るとされています(逆に言えば、下記ア及びイ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ないこととなります)¹⁰。

これらの要件の詳細については、2022 年 12 月 31 日までに米国政府からガイダンスが出されることとなっていました¹¹、かかるガイダンスの発表は 2023 年 3 月まで延期され、代わりに米国政府は、2022 年 12 月 29 日に、重要鉱物要件及び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(white paper。以下「本報告書」といいます)を発表しました¹²。そこで、以下では本報告書も参照しながら、両要件について解説します。

なお、両要件は、2023 年 3 月に、米国政府が上記のガイダンスを発表した後に効力が生じるとされています¹³。

ア 重要鉱物要件

重要鉱物要件は、3750 ドルの税額控除を受けるための要件として、「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、(i)米国若しくは(ii)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(iii)北米でリサイクルされたものの価額が所定の割合以上となることを要求しています¹⁴。

かかる要件に含まれる主な文言の具体的な意義は以下のとおりです。

- 「重要鉱物」
 - 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、タングステン、バナジウム、イットリウム等が含まれるとされています¹⁵。
- 「自由貿易協定を締結している国」
 - インフレ抑制法は、どのような協定が「自由貿易協定」に該当するかを示していません。本報告書によれば、この点は今

⁷ IRS, Notice 2023-1 <https://www.irs.gov/pub/irs-drop/n-23-01.pdf>

⁸ §30D(d)(1)(G)

⁹ §30D(d)(5)

¹⁰ §30D(b)(2) and (3)

¹¹ §30D(e)(3)

¹² <https://home.treasury.gov/system/files/136/30DWhite-Paper.pdf>

¹³ §30D(e)(1)(B)(i) and (2)(B)(i), 本 EV 補助プログラムに関する FAQ(<https://www.irs.gov/pub/taxpros/fs-2022-42.pdf>)の Topic A(Eligibility Rules for the New Clean Vehicle Credit under § 30D effective 1/1/2023)の A6。

¹⁴ §30D(e)(1)

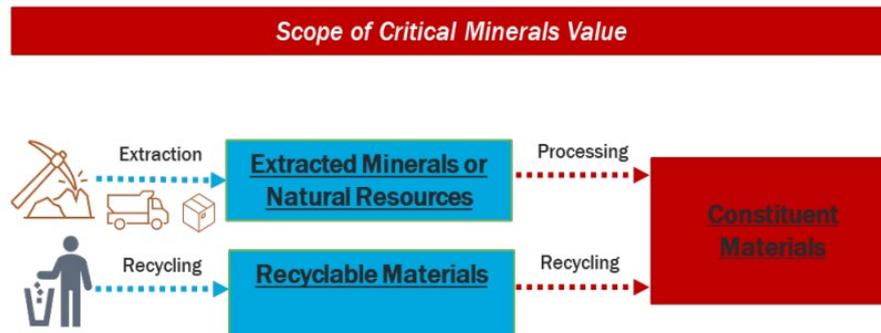
¹⁵ §45X(c)(6)

後作成されるガイダンスで明確化される予定であるものの、少なくとも米国との間で包括的な(comprehensive)貿易協定を締結している国は、「自由貿易協定を締結している国」に含まれることが予想されるとしています。本報告書では、かかる国として具体的に、オーストラリア、カナダ、韓国、メキシコ等の 20 の国が挙げられている一方で、日本は含まれていません。

➤ 「加工」(processing)

- 「加工」の定義はインフレ抑制法では示されていませんが、本報告書は、「加工」を、「採掘された物質を精製することであり、抽出された物質を構成物質(constituent materials¹⁶)に変換するための処理、焼成、コーティングなどの工程を含む」とすることを提案しています。

(重要鉱物要件でカバーされる工程)



出典:本報告書

➤ 「所定の割合」以上の「価額」

- 車載バッテリーに含まれる重要鉱物全体のなかで要件を充たす重要鉱物が含まれるべき割合の閾値(価額ベース)は段階的に上がっていくことが規定されており、2024年1月1日より前までの40%から始まって1年ごとに10%ずつ上がっていき、2026年12月31日より後には80%となります¹⁷。
- 「価額」は、本報告書において、(販売者と)関係性のない購入者によって特定の資産に対して支払われた又は支払われるであろう独立企業間(arm's length)価格を意味することが提案されています。

このように、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、上記(i)、(ii)又は(iii)を充足することを求めるものであり、事業者にとっては、今後公表されるガイダンスにおいて、自社が重要鉱物を採掘又は加工している工場等の所在国や、自社が重要鉱物を調達しているサプライヤーの所在国が、「自由貿易協定を締結している国」に含まれることになるのか否かが重要になります。

イ バッテリー部品要件

バッテリー部品要件は、3750ドルの税額控除を受けるための要件として、「クリーン自動車」の車載バッテリー部品(Battery Components)のうち、北米で製造又は組み立てられたものの価額が所定の割合以上であることを求めています¹⁸。

かかる要件における主な文言の具体的な意義は以下のとおりとされています。

➤ 「バッテリー部品」

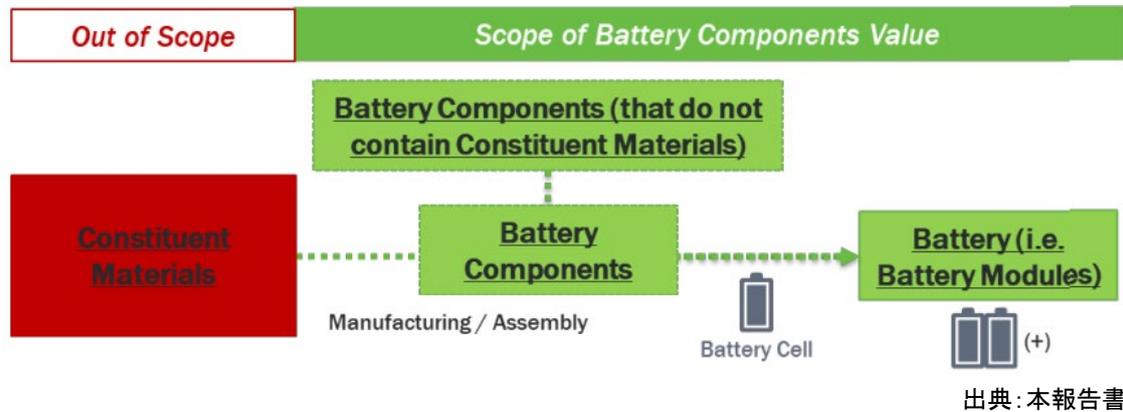
- 本報告書は、「バッテリー部品」の意義について、「工業的、化学的及び物理的な組立て工程を経て組み合わされた、1

¹⁶ Constituent materials は、本報告書で、「materials that contain critical minerals and are employed directly in the manufacturing of battery components. Constituent materials may include, but are not limited to, powders for cathode active materials, powders for anode active materials, foils, metals for solid electrodes, binders, electrolyte salts, and electrolyte additives, as required for a battery cell」とすることが提案されています。

¹⁷ §30D(e)(1)(B)

¹⁸ §30D(e)(2)(A)

つ以上の部品または構成材料から製造また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」を含むとしています。
(バッテリー部品要件でカバーされる工程)



- 北米
 - 北米の定義はインフレ抑制法では示されていませんが、本報告書は、米国、カナダ及びメキシコを意味する概念とすることを提案しています。
- 「所定の割合」
 - 車載バッテリーに含まれるバッテリー部品全体のなかで要件を充たすバッテリー部品が含まれるべき割合の閾値(価額ベース)は段階的に上がっていくことが規定されており、2024年1月1日より前までの50%から始まって、2028年12月31日より後には100%となります¹⁹。

このように、バッテリー部品要件は、最終的に全てのバッテリー部品が北米で製造又は組み立てられることを求めるという極めて要求水準の高いものとなっています。一方で、特定のバッテリー部品の製造工程に、一部でも北米外で行われた工程が含まれている場合に直ちに北米で製造又は組み立てられたバッテリー部品とみなされなくなってしまうのかについては、現時点では必ずしも明らかではないと思われ²⁰、今後公表されるガイダンスを確認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体の排除

また、インフレ抑制法は、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、上記地理的要件を満たすことに加えて、下記の重要鉱物及び部品を含んでいないことを要求しています²¹。

- ① 2024年12月31日以降に販売される車両のバッテリーに、「懸念される外国の事業体(Foreign Entity of Concern)」が抽出、処理又はリサイクルした重要鉱物が含まれていないこと。
- ② 2023年12月31日以降に販売される車両のバッテリーに、「懸念される外国の事業体」が製造した又は組み立てた部品が含まれていないこと。

上記のとおり、インフレ抑制法は、「懸念される外国の事業体」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、

¹⁹ §30D(e)(2)(B)

²⁰ 例えば、本報告書には、「A battery component is considered manufactured or assembled in North America if substantially all of the manufacturing or assembly activities for that battery component occur in North America, regardless of the location of the manufacturing or assembly activities of the components that make up the particular battery component.」との説明もあり、一部が北米外で製造又は組み立てられたバッテリー部品についても、全体として北米で製造又は組み立てられたバッテリー部品であると思なされる余地があるような書きぶりとなっているように思われます。

²¹ §30D(d)(7)

本 EV 補助プログラムの対象となることを認めていませんが、「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。

- (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) USC2533c(d)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

上記のうち、特に重要な点としては、本稿執筆時点で、上記(C)の USC2533c(d)が定義する「対象国(covered nation)」に、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る点です。すなわち、インフレ抑制法においては、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、本 EV 補助プログラムの対象から外れてしまう点は注意を要します。

4. 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者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。

本 EV 補助プログラムは、WTO 協定に違反する可能性が高く、日本政府・EU 等は是正を働き掛けているとの報道もなされていますが、最終的に、本稿で取り上げた地理的要件がそのまま維持され施行される可能性があります。そのため、影響を受ける可能性のある日本企業は、現時点において、今後米国政府から発表される重要鉱物要件及びバッテリー部品要件に関するガイドンスも含めて、本 EV 補助プログラムの内容をまずは十分に理解することが必要となります。

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る必要がある場合があります。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](#)