

2023 年 4 月 24 日

—環境・気候変動対策と通商法③—

## 米国インフレ抑制法に基づくクリーン自動車補助プログラム —ガイダンス及び規則案の発表も踏まえて—

|                          |  |
|--------------------------|--|
| I. はじめに                  | 森・濱田松本法律事務所  |
| II. 本 EV 補助プログラムの背景と位置付け | 弁護士 宮岡 邦生<br>TEL. 03 6266 8738<br><a href="mailto:kunio.miyaoka@mhm-global.com">kunio.miyaoka@mhm-global.com</a> |
| III. 本 EV 補助プログラムの内容と要件  | 弁護士 工藤 恭平<br>TEL. 03 6266 8584<br><a href="mailto:kyohei.kudo@mhm-global.com">kyohei.kudo@mhm-global.com</a>     |
| IV. 本 EV 補助プログラムの影響      | 弁護士 徐 由<br>TEL. 03 5293 4867<br><a href="mailto:yu.soh@mhm-global.com">yu.soh@mhm-global.com</a>                 |
| V. 国際ルールとの関係             |  |

### I. はじめに

本ニュースレターでは、各国の環境・気候変動に関する施策に関し、国際通商法の観点から注目すべき近時のトピックについて、連載でお届けします。EU のバッテリー規則案を取り上げた第 2 回に続いて、第 3 回では、同じくバッテリーをめぐる動きとして、**米国インフレ抑制法に基づくクリーン自動車補助プログラム**（以下「本 EV 補助プログラム」といいます。）を取り上げます。

本 EV 補助プログラムは、2022 年 8 月 16 日に米国で成立したインフレ抑制法<sup>1</sup>により導入されました。米国では、これまでも、内国歳入法典 § 30D に基づく「適格プラグイン電気自動車クレジット」と呼ばれる制度が存在し、一定の電気自動車（EV）の購入について、所得税の税額控除の形で最大 7,500 ドル（約 100 万円）の補助金が認められていました。インフレ抑制法では、内国歳入法典 § 30D の改正を通じて、補助プログラムの名称が「クリーン自動車クレジット」に改められるとともに、補助金の受給要件として、①完成車の北米での最終組立て要件や、②搭載するバッテリー部品及びバッテリーに含まれる重要鉱物に関する域内調達（ローカルコンテンツ）要件などが課されることとなりました。

本 EV 補助プログラムは、EV のサプライチェーンに大きな影響があるほか、国際通商法との関係でも様々な問題を孕んでおり、その動向が世界的に注目されています。

本 EV 補助プログラムについては、2023 年 3 月 31 日に、内国歳入法典 § 30D(e)(3)に基づき、米国財務省及び内国歳入庁から、実施に向けたガイダンスと所得税規則<sup>2</sup>の改正案（Notice of Proposed Policy Making, NPRM）が公表されました。これらの文書

<sup>1</sup> Inflation Reduction Act of 2022, [Public Law 117-169](#), 136 Stat. 1818, August 16, 2022

<sup>2</sup> Income Tax Regulations (26 CFR Part 1)

## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN

は4月17日付の連邦官報（Federal Register）に[掲載](#)され、6月16日までパブリックコメントに付されています（以下、それぞれ「本ガイダンス」あるいは「本規則案」といいます。）。

本EV補助プログラムのうち、完成車の北米での最終組立要件（上記①）については、既に2022年8月17日から適用されていましたが、本ガイダンスの公表に伴い、2023年4月18日以降に使用開始されるクリーン自動車について、後述する重要部品要件及びバッテリー部品要件（上記②）が発効することとなりました。

本ニュースレターでは、このような直近のアップデートも踏まえて本EV補助プログラムの内容及びその影響について解説します。

## II. 本EV補助プログラムの背景と位置付け

### 1. 米国の気候変動に関する政策

米国は、気候変動対策に懐疑的なトランプ政権時に、2020年以降の温室効果ガスの排出量削減に関する国際的な枠組みであるパリ協定（2015年採択）から離脱していましたが、2021年1月20日に発足したバイデン政権は、気候変動対策を政権の看板政策の一つと位置付け、大統領就任初日にパリ協定への復帰に関する文書に署名しました。また、同月27日に発出した「国内外での気候変動に関する大統領令」<sup>3</sup>では、「気候危機を外交政策及び国家安全保障政策の中核に位置付ける」ことを明記した上で、2035年までの電力部門の脱炭素化、EVの普及、化石燃料補助金の削減、2030年までの洋上風力発電の倍増等といった施策を打ち出しています。

EVに関する政策としては、2021年8月5日に、2030年までに販売される新車の50%以上をバッテリー式電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池車とする大統領令<sup>4</sup>を発出したほか、2021年11月15日に成立したインフラ投資雇用法<sup>5</sup>では、2030年までに全国50万か所にEV向け充電ステーションのネットワークを整備するため、州政府を対象に75億ドルの助成金を支給する制度が盛り込まれました。

さらに、2022年8月16日に成立したインフレ抑制法では、気候変動対策などを中心に4,990億ドルの歳出を行う一方、7,380億ドルの歳入を確保することなどを通じて、米国で深刻な問題となっているインフレを抑制することが謳われました。インフレ抑制法には、医療保険制度改革、処方箋薬価の交渉権付与など、歳出面・歳入面でそれぞれ様々な政策が含まれますが、歳出総額4,990億ドルのうち、3,910億ドルが環境・気候変動対策にあてられていることが注目されます。これらの政策には、家庭等でのクリーンエネルギー導入に関する税額控除、メタンガスの排出量削減対策、そしてEVの普及促進に向けた本EV補助プログラムなどが含まれています。

<sup>3</sup> Executive Order on Tackling the Climate Crisis at Home and Abroad, January 27, 2021

<sup>4</sup> Executive Order on Strengthening American Leadership in Clean Cars and Trucks, August 5, 2021

<sup>5</sup> Infrastructure Investment and Jobs Act, [Public Law 117-58](#), 135 Stat. 429, November 15, 2021

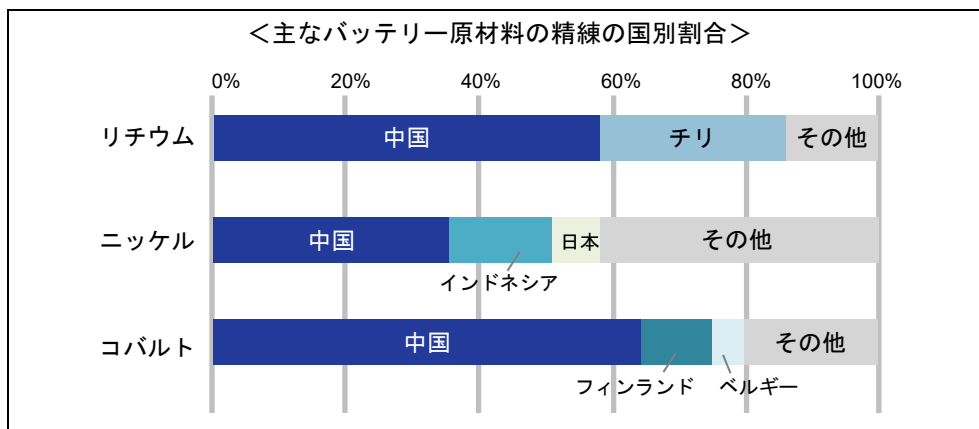
## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN

## 2. バッテリー・EV を巡る米中の覇権争い

米国の気候変動対策は、純粋な環境政策を超えて、米国の外交政策及び国家安全保障政策の一環と位置づけられていることが特徴です。

米国は、2017 年のトランプ政権の誕生を機に対中強硬路線に大きく転換しましたが、バイデン政権下でも、2022 年 10 月に公表された「[国家安全保障戦略](#)」において、中国を「既存の国際秩序を変更する意思を持ち、かつ、経済、外交、軍事、技術の面でそれを実現する力を増している唯一の競争相手」と表現するなど、中国に対する対抗心を露わにしています。

特に脱炭素社会に不可欠な戦略物資であるバッテリーについては、中国は、国内に大きな EV 市場を有し、下図のように、主要なバッテリーの原材料の製錬量においていずれも世界 1 位を誇るなど、米国にとって深刻な脅威ととらえられています。実際、バイデン大統領は、2022 年 10 月 19 日に公表したインフラ投資雇用法に関する[声明](#)の中で、中国の不正な貿易慣行により、EV 用バッテリー生産の 75%が中国で行われ、バッテリー部品及び鉱物資源の半分近くを中国に依存する状況に立ち至ったとの不満を表明した上で、米国が主導権を取り戻すため、大胆な施策を行う必要がある旨を述べています。



(2022 年 8 月 31 日付[経済産業省蓄電池産業戦略検討官民協議会資料](#) 9 頁を元に作成)

本 EV 補助プログラムは、上述のような米国の問題意識を背景に、EV の普及という気候変動対策を超えて、EV の購入者に 7,500 ドルの助成を行うにあたり、北米での完成車の組立要件や、バッテリー部品及び重要鉱物のローカルコンテンツ要件を課すことにより、米国や友好国におけるバッテリーのサプライチェーンを強化し、米国への投資を呼び込むとともに、脱・中国依存を図る内容となっており、多分に産業政策的・経済安全保障的な要素を含むものとなっています。

## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN

## Ⅲ. 本 EV 補助プログラムの内容と要件

## 1. 本 EV 補助プログラムの全体像

本 EV 補助プログラムは、米国内で販売される一定の要件を満たしたクリーン自動車の新車購入者に対し、最大で 1 台あたり 7,500 ドルの所得税額控除の形で補助金を付与し、クリーン自動車の普及を促進するものです。

インフレ抑制法による改正前の内国歳入法典に基づく「適格プラグイン電気自動車クレジット」制度の下でも、EV 等の購入に対して、同じく最大 7,500 ドルの補助金が認められていました。しかし、旧制度の下では、補助金の基本額を 2,500 ドルとしつつ、積載バッテリーの出力が 5 キロワット時以上のバッテリーに 417 ドルの追加補助を付与し、そこから出力が 1 キロワット時増えるごとに 417 ドルを追加していくというもので、EV やバッテリーの原産地は問わない制度でした<sup>6</sup>。

これに対し、インフレ抑制法により新たに導入されたクリーン自動車クレジット制度（本 EV 補助プログラム）の下では、補助金の最大額は従前と同じ 7,500 ドルであるものの、補助金受給のために以下のような地理的要件が課されており、米国や友好国への投資誘致やサプライチェーン強靱化を含む、経済安全保障的な性格を持つ措置に大きく変容しています。

第 1 に、自動車の購入者が制度の適用を受けるための前提として、購入する EV 等が「クリーン自動車 (clean vehicle)」に該当しなければなりません。これに該当するには、北米等で完成車の最終組立てがされたことを求める「北米最終組立て要件」や、「懸念される外国事業体」がサプライチェーンに含まれていないこと等の地理的要件を満たす必要があります。

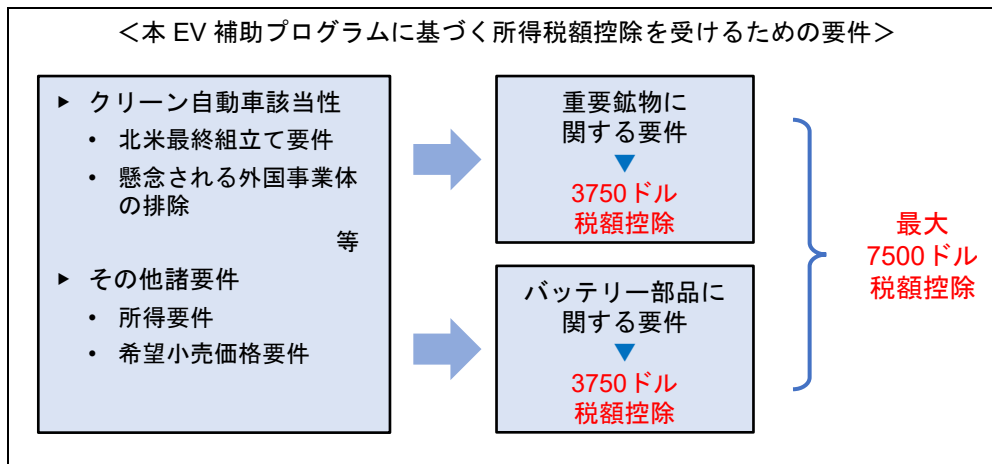
第 2 に、「重要鉱物に関する要件」として、バッテリーに含まれる重要鉱物のうち一定割合が米国又は友好国で採掘・加工されたか北米でリサイクルされたものであることという地理的要件が課され、これを満たした自動車について、3,750 ドルの所得税額控除が認められています。

第 3 に、「バッテリー部品に関する要件」として、バッテリー部品の一定割合が北米で製造又は組立てされたものであることという地理的要件が課されており、これを満たした自動車について、購入者は 3,750 ドルの所得税額控除を受けることができます。

つまり、「クリーン自動車」に該当し、かつ、「重要鉱物に関する要件」及び「バッテリー部品に関する要件」の両方を満たす自動車について、購入者は合計 7,500 ドルの税額控除を受けることができますこととなります。

<sup>6</sup> 但し、各メーカーの累計 EV 生産台数に応じて徐々に削減し、最終的にはゼロになることとされていました。

## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN



本ガイダンスでも確認されているとおり、米国は、本 EV 補助プログラム導入の目的として、以下の事項を掲げています。

- 米国の低所得層・中間所得層によるクリーン自動車の購入と使用の促進
- サプライチェーン強靱化と国内製造の促進
- 信頼できる貿易相手国とのサプライチェーンの強化
- 不適切な所得税控除の防止
- CO<sub>2</sub> 排出量の大幅な削減

本 EV 補助プログラムは、原則として 2023 年 1 月 1 日以降に使用が開始<sup>7</sup>される新車のクリーン自動車に適用されます。但し、完成車の北米最終組立て要件については 2022 年 8 月 17 日から先行して適用されており、また、重要鉱物に関する要件及びバッテリー部品に関する要件は、改正後の内国歳入法典 § 30D(e)(3)(B)に基づいて公表された本ガイダンスが官報に掲載された日の翌日である 2023 年 4 月 18 日以降に使用が開始されるクリーン自動車に適用されます<sup>8</sup>。

以下では、所得税額控除を受けるための各要件について詳述します。特に言及のない限り、以下で「内国歳入法典」と記載する場合はインフレ抑制法による改正後の内国歳入法典を指します。

## 2. 本 EV 補助プログラムの適用対象

### (1) クリーン自動車の定義

本 EV 補助プログラムの対象となる「クリーン自動車」は、以下の 8 つの要件を満たすものと定義されます<sup>9</sup>。

<sup>7</sup> 規則案 1.30D-2(e)によれば、購入者による車両の占有の取得をもって使用の開始とみなされます。

<sup>8</sup> 以上の施行スケジュールにつき、インフレ抑制法 13401(k)(2)~(4)、内国歳入法典 § 30D(e)(1)(B)(i)、同(2)(B)(i)

<sup>9</sup> 内国歳入法典 § 30D(d)(1)(A)~(H)



## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN

- ① 税額控除を受ける者が当該自動車の最初の使用を開始すること
- ② 当該自動車は、税額控除を受ける者が使用又はリースするために取得したもので、再販目的ではないこと
- ③ 当該自動車は適格製造事業者によって製造されたものであること
- ④ 当該自動車は Clean Air Act（大気汚染防止法）第 2 章における「自動車」の定義に該当するものであること
- ⑤ 当該自動車の重量が 14,000 ポンド未満であること
- ⑥ 当該自動車が、7 キロワット時を超える容量を持ち、かつ、外部電源から充電できるバッテリーから電力を受けて作動する電気モーターを主要な動力源とするものであること
- ⑦ 当該自動車の最終組立てが北米内で行われること
- ⑧ 販売者が、税額控除を受ける者と財務長官に対して、財務長官の定める時期及び方法で、指定事項を含む報告を提出すること

これらの中でも特に留意すべきなのが、「北米」において「最終組立て」が行われることを要求する⑦の地理的要件です。内国歳入法典上、「最終組立て」とは、製造者が工場又はその他の場所でクリーン自動車を製造し、そこから車両がディーラー又は輸入業者に引き渡される過程であって、車両の機械操作に必要な全ての構成部品が車両に取り付けられている状態を指すと定義されています<sup>10</sup>。

また、内国歳入法典上、「北米」の範囲は明確ではありませんでしたが、本規則案において、「北米」とは、米国、カナダ及びメキシコを指すことが明確化されました<sup>11</sup>。なお、本ガイダンスによれば、税額控除を受けようとする者は、車両識別番号（VIN）や車両に貼られたラベルを見ることにより、最終組立てがどこで行われたかを確認することができます。

## （2）懸念される外国事業者の除外

さらに、以下のとおり、重要鉱物やバッテリー部品のサプライチェーンに「懸念される外国事業者」が関与している自動車については、今後、「クリーン自動車」の定義から除外され、補助金の対象外とされることとなっています<sup>12</sup>。

- ① 2025 年 1 月 1 日以降に使用が開始される自動車で、懸念される外国事業者が採掘、加工又はリサイクルを行った重要鉱物が含まれている場合
- ② 2024 年 1 月 1 日以降に使用が開始される自動車で、搭載されるバッテリーに、懸念される外国事業者によって製造又は組立てが行われた部品がひとつでも含まれている場合

<sup>10</sup> 内国歳入法典 § 30D(d)(5)

<sup>11</sup> 本規則案 1.30D-2(d)

<sup>12</sup> 内国歳入法典 § 30D(d)(7)(A), (B)

## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN

ここでいう「懸念される外国事業体」は、インフラ投資雇用法 40207 条(a)(5)で定義されており<sup>13</sup>、これには、①米国移民法に基づいて指定される外国テロリスト組織、②OFAC の SDN リストに掲載されている団体、③10 USC § 2533c(d)で「対象国 (covered nation)」として指定された国に所有もしくは支配される団体、又はこれらの国の政府の管轄もしくは命令に服する団体などが含まれるとされています。特に、③の「対象国」として、北朝鮮、ロシア、イランのほか、中国が指定されていることから、今後の米国による「懸念される外国事業体」の指定の状況次第では、自動車バッテリーのサプライチェーンに中国企業が関与している場合には「クリーン自動車」に該当しないこととなり、広く補助金の対象外とされる可能性もあります。

なお、本ガイダンスによれば、財務省及び内国歳入庁は、「懸念される外国事業体」に関するガイダンスを別途公表することとされています。

### (3) その他税額控除の対象となるための前提要件

その他、本 EV 補助プログラムに基づく税額控除の対象となるための前提要件の主なものとして、以下のものが設けられています<sup>14</sup>。

#### ➤ 高額所得者に対する適用除外

夫婦合算申告者について所得が年間 300,000 ドル、世帯主について 225,000 ドル、それ以外については 150,000 ドルを超える場合には税額控除が適用されない。

#### ➤ メーカー希望小売価格の上限

バン、SUB、及びピックアップトラックについて希望小売価格が 80,000 ドル、その他の車両については 55,000 ドルを超える車両については、税額控除が適用されない。

上述のとおり、インフレ抑制法による内国歳入法の改正の目的として、米国の低所得層、中間所得層によるクリーン自動車の購入と使用の促進が掲げられていることから、高所得者及び高級車への税額控除の適用は見送られたものとみられます。

## 3. 重要鉱物に関する要件

「クリーン自動車」について、搭載されるバッテリーに含まれる「重要鉱物」について以下のいずれかの要件が満たされる場合、3,750 ドルの税額控除を受けることができます<sup>15</sup>。

### ① バッテリーに含まれる「重要鉱物」について、米国、又は米国と自由貿易協定 (free

<sup>13</sup> 内国歳入法典 § 30D(d)(7)(A)

<sup>14</sup> 内国歳入法典 § 30D(f)

<sup>15</sup> 内国歳入法典 § 30D(e)(1)(A)

## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN

trade agreement) を締結している国で採掘・加工されたものが価額ベースで所定割合以上であること

- ② バッテリーに含まれる「重要鉱物」について、北米でリサイクルされたものが価額ベースで所定割合以上であること

内国歳入法上、「重要鉱物」にはコバルト、リチウム、ニッケル等が含まれます<sup>16</sup>。

また、上記①②の所定割合は車両が使用開始された時期により異なり、下表のとおり段階的に引き上げられることとされています<sup>17</sup>。

| 時 期               | 所定割合 (%) |
|-------------------|----------|
| 2023年4月18日～12月31日 | 40       |
| 2024年             | 50       |
| 2025年             | 60       |
| 2026年             | 70       |
| 2027年1月1日以降       | 80       |

上記①について、「自由貿易協定を締結している国」という用語については、内国歳入法典上は定義されておらず、本ガイダンス及び本規則案の公表前は、日本がこれに含まれるのか明らかではありませんでした<sup>18</sup>。しかし、規則案 1.30D-3(c)(7)では、自由貿易協定を締結している国に該当するかどうかの判断要素を列挙した上で、(ア) 米国が包括的な自由貿易協定（重要鉱物の貿易を含む、実質的にすべての物品及びサービス貿易を対象とする貿易協定）を結んでいる国として、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、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、シンガポールがリストアップされ、また、これに加え、(イ) 財務省及び内国歳入庁が上記の判断要素を勘案して追加的に選定した国として、日本が含まれることが明示されました。

(イ) で日本への言及がなされた背景としては、本ガイダンスでも指摘されているとおり、2023年3月28日に、日本と米国が「重要鉱物のサプライチェーンの強化に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の協定」（日米重要鉱物サプライチェーン強化協定）を締結したこと<sup>19</sup>があると考えられます。

<sup>16</sup> 内国歳入法典 § 45X(c)(6)。その他には、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、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、マンガン、ネオジウム、ニオブ、テルル、錫、タングステン、バナジウム、イットリウム等があります。

<sup>17</sup> 内国歳入法典 § 30D(e)(1)(B)(i)～(v)

<sup>18</sup> なお、2022年12月29日に発表された、本EV補助プログラムに関する米国財務省の報告書では、米国のFTA締結国20か国が具体例として挙げられ、日本は含まれていませんでした。

<sup>19</sup> [経済産業省プレスリリース](#)



## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN

## 4. バッテリー部品に関する要件

バッテリー部品に関する要件は、クリーン自動車の車載バッテリーに含まれる部品のうち、北米で製造又は組み立てられたものの割合が、価額ベースで所定割合以上である場合に満たされ、重要鉱物に関する要件を満たした場合に支給される3,750ドルの税額控除とは別に、3,750ドルの税額控除が認められます。ここでいう所定割合は、車両が使用開始される時期により異なり、下表のとおり段階的に引き上げられることとされています<sup>20</sup>。

| 時 期               | 所定割合 (%) |
|-------------------|----------|
| 2023年4月18日～12月31日 | 50       |
| 2024～2025年        | 60       |
| 2026年             | 70       |
| 2027年             | 80       |
| 2028年             | 90       |
| 2029年1月1日以降       | 100      |

バッテリー部品に関する要件については、定義の詳細が本規則案において明らかになりました。

例えば、規則案 1.30D-3(c)(12)によれば、あるバッテリー部品が北米で製造又は組み立てられたといえるためには、当該バッテリー部品を構成する個別の部品の製造又は組立ての場所にかかわらず、実質的に当該バッテリー部品自体の製造又は組立てのすべてが北米で行われる必要があるとされています（逆にいえば、あるバッテリー部品について、それを構成する個別部品の製造又は組立てが北米で行われていなくても、バッテリー部品自体の製造又は組立てが実質的にすべて北米で行われているといえれば、バッテリー部品に関する要件を満たすことになります。）。

また、規則案 1.30D-3(c)(3)は、クリーン自動車における「バッテリー」を、1つ以上のバッテリーモジュール（各モジュールに、電圧または電流を発生するために直列又は並列に配置された2つ以上のバッテリーセルがあるもの）の集合体と定義しています。そして、本ガイダンスによれば、「バッテリー」には、バッテリーセルやバッテリーモジュールのうち、熱管理システムその他、バッテリー内のエネルギーの電気化学的貯蔵に直接寄与しない部分は含まれないものとされており、例えばバッテリーセルのケース、缶、パウチなどは含まれません。さらに、規則案 1.30D-3(c)(5)では、「バッテリー部品 (battery component)」について、バッテリーの一部を構成する部品であって、工業的、化学的、物理的な組み立て工程を経て結合された一つ以上の部品、又は構成材料から製造または組み立てられたものと定義されており、例えば、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、電池セル、電池モ

<sup>20</sup> 内国歳入法典 § 30D(e)(2)(B)(i)～(vi)

## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN

ジュールが含まれるとされています。

#### IV. 本 EV 補助プログラムの影響

本 EV 補助プログラムは、EV 等のクリーン自動車の購入者に対する 7,500 ドルの補助金（所得税の税額控除）を付与するに際して、完成車の最終組立てが北米で行われていること、バッテリーに含まれる重要鉱物や部品のうち所定割合以上が米国や友好国から調達されていること（ローカルコンテンツ要件）などを要求するものです。

EV は、今のところガソリン自動車等と比べてまだ割高であるところ、7,500 ドル（日本円で約 100 万円）の補助対象になるか否かは、購入者の選択に大きな影響を及ぼすことが想定されます。そのため、自動車や自動車部品メーカーとしても、本 EV 補助プログラムの要件を満たせるかどうかは、米国の EV 市場で競争する上での死活問題になると考えられます。

米国政府は、本 EV 補助プログラムに基づく所得税額控除の対象となる車種を[ウェブ](#)[サイト](#)上で公表し、定期的にアップデートしています。これによれば、重要鉱物に関する要件及びバッテリー部品に関する要件が適用された 2023 年 4 月 18 日より前においては、米国に加え、日本、ドイツ、スウェーデン、韓国の合計 14 ブランドの車種が、本 EV 補助プログラムの対象とされていました。しかし、上記要件適用開始後の 4 月 19 日に新たに発表された最新の情報によれば、本 EV 補助プログラムの対象となる車種は、米国を中心とする<sup>21</sup> 19 ブランド（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、リビアン、テスラ、フォルクスワーゲン）の一部車種のみ限定されており、日本や韓国の車種は含まれていません。北米に生産・調達基盤を持つ米国メーカーの優遇策という、本 EV 補助プログラムの特徴がすでに現れているといえます。

このような中、日本や欧州の大手自動車メーカーが、本 EV 補助プログラムへの対応のため、米国への投資を加速する動きも報じられています<sup>22</sup>。また、本 EV 補助プログラムのうち重要鉱物に関する要件をめぐっては、前記のとおり、日本と米国の間で、2023 年 3 月 28 日に日米重要鉱物サプライチェーン強化協定が締結されているところ、EU についても、2023 年 3 月 10 日、バイデン大統領とフォンデアライエン欧州委員長が、同様の協定締結に向けた交渉を開始することを合意したことが報じられています<sup>23</sup>。

#### V. 国際ルールとの関係

米国のねらいどおり、本 EV 補助プログラムにより、自動車メーカーによる米国投資の動きが加速しています。しかし、国際ルールの観点からは、本 EV 補助プログラムは、

<sup>21</sup> 2023 年 4 月 18 日時点では、米国メーカーのみが対象になった旨の報道がされていましたが、その後、米国政府のウェブサイト上で対象メーカー・車種が追加され、ドイツメーカーの一部車種（フォルクスワーゲン ID.4）も対象に追加されました。

<sup>22</sup> 2023 年 4 月 8 日付日本経済新聞「北米の EV 生産、日本勢は 1%未満 供給網の構築急務」、2023 年 3 月 14 日付日本経済新聞「欧州車大手、米国投資に傾斜 独 VW はカナダに電池工場」等。

<sup>23</sup> 2023 年 3 月 11 日付日本経済新聞「米国と EU、重要鉱物の協定交渉開始で合意 首脳会談」

## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN

自由・無差別な貿易を原則とする WTO 協定に抵触する可能性が高いと考えられ、実際にも、米国の措置については各国から懸念が表明されています。

具体的には、WTO 協定は、国内の法令や措置の適用において、国産品と輸入品の間、あるいは原産国の異なる輸入品の間で差別を行うことを原則として禁止しているところ、本 EV 補助プログラムのうち完成車の北米最終組立て要件及びバッテリー部品要件については、「北米」に含まれる米国、カナダ、メキシコの産品（完成車及びバッテリー部品）を優遇し、その他の国の産品を相対的に不利に扱うものであり、GATT 3 条 4 項が定める内国民待遇義務や、GATT 1 条 1 項が定める最恵国待遇義務に違反する可能性が高いといえます。また、重要鉱物に関する要件については、米国や自由貿易協定締結国の原産品を優遇し、そうでない国の原産品を不利に扱う点で、同様に内国民待遇義務や最恵国待遇義務に違反する疑いがあります。さらに、懸念される外国事業者の除外については、例えば中国といった特定の国の産品が、他の国の原産品と比較して法令上又は事実上不利に扱われた場合には、やはり内国民待遇義務、最恵国待遇義務への抵触の問題が生じます。

一般に、環境・気候変動対策のための措置については、GATT 20 条 (b) が定める人や動植物の生命・健康保護のために必要な措置、あるいは 20 条 (g) が定める有限天然資源（例えば CO<sub>2</sub> が少ない清浄な大気）の保全のための措置と認められた場合には、内国民待遇義務や最恵国待遇義務への違反が正当化される場合があります。しかしながら、これらの規定の適用においては、通常、環境・気候変動対策という目的と、それを実現するための手段の合理的な対応関係が要求されること、本 EV 補助プログラムについては、仮に地球環境への負荷が全く同じ EV であっても、原産地の違いという環境目的と直接関係のないファクターによって、補助の対象となるかに差異が設けられている点において、目的と手段との間に合理的な対応関係があるとはいえず、正当化が認められる可能性は高くないと考えられます。

もっとも、本 EV 補助プログラムを前提に、既に北米への投資といった対応を進めているメーカーや、米国との間で重要鉱物に関する交渉などを行っている国にとっては、実利的に見れば、本 EV 補助プログラムに対応できていないメーカーや国と比較して米国市場で競争上優位に立るといったメリットもあり、国際ルール上の是非や地球規模での気候変動対策における全体最適の問題と、個別メーカーや国家の利害とが必ずしも一致しないという現実的な難しさもあると考えられます。

以上

## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN

## セミナー情報

- セミナー [『2023年3月31日公表された半導体製造装置等の輸出管理強化案について』](#)
- 視聴期間 2023年4月4日（火）～2023年5月12日（金）  
講師 梅津 英明、大川 信太郎  
主催 森・濱田松本法律事務所  
会員制ポータルサイト「[MHM マイページ](#)」※にてお申込みを受け付けております。  
※MHM マイページのご登録がお済みでない方は、[こちら](#)より新規登録の上でお申込みをお願いいたします。
- セミナー [（英語配信）『MHM：経済産業省担当者が登壇・外為法指定業種の追加に関する告示改正と対内直接投資に関する最新の審査実務』](#)
- 開催日時 2023年4月28日（金）13:00～14:00  
講師 【経済産業省 貿易経済協力局 貿易管理部 安全保障貿易管理政策課 国際投資管理室】橋 雅浩 室長、福富 友美 課長補佐  
【森・濱田松本法律事務所】東 陽介、大川 信太郎  
主催 森・濱田松本法律事務所  
会員制ポータルサイト「[MHM マイページ](#)」※にてお申込みを受け付けております。  
※MHM マイページのご登録がお済みでない方は、[こちら](#)より新規登録の上でお申込みをお願いいたします。（申込期限：2023年4月25日（火））
- セミナー [『カーボンニュートラルへ向けた主要国政策の最新動向と体系的理解～その戦略的な活用と対応準備の道標～』](#)
- 開催日時 2023年5月17日（水）13:00～15:30  
講師 宮岡 邦生  
主催 情報機構
- セミナー [『最新の環境価値取引の実務とそのポイント～企業としてカーボンニュートラルに貢献するための手段～』](#)
- 開催日時 2023年5月17日（水）13:00～16:00  
講師 木山 二郎  
主催 一般社団法人企業研究会
- セミナー [『第5134回金融ファクシミリ新聞社セミナー「有価証券報告書におけるサステナビリティ情報開示の実務対応—最新の実務を踏まえた最終対応を一挙解説—』](#)
- 開催日時 2023年6月6日（火）13:30～15:30  
講師 宮田 俊  
主催 株式会社 FN コミュニケーションズ

## INTERNATIONAL TRADE LAW / CARBON CREDIT BULLETIN

- セミナー [『第 5139 回金融ファクシミリ新聞社セミナー「長期脱炭素電源オプションと水素・アンモニア混焼のポイント～環境価値の基本から脱炭素電源に関する最新動向まで～」』](#)
- 開催日時 2023 年 6 月 14 日（水）13:30～15 : 30
- 講師 木山 二郎、塩見 典大
- 主催 株式会社 FN コミュニケーションズ

### 文献情報

- 本 『企業法務のための経済安全保障入門』（2023 年 3 月刊）  
出版社 株式会社中央経済社  
著者等 大川 信太郎
- 論文 「経済安全保障に関する 2022 年までの動向と 2023 年以降の展望（上）」  
掲載誌 NBL No.1238  
著者 宮岡 邦生、蔦 大輔、伊奈 拓哉、新井 雄也
- 論文 「環境に配慮した事業活動と独禁法との関係にかかる議論の展開—議論の背景及びグリーンガイドライン案の内容を中心に—」  
掲載誌 会計・監査ジャーナル 2023 年 4 月号  
著者 高宮 雄介
- 論文 「企業法務最前線〈第 254 回〉GX 推進法の概要とポイント」  
掲載誌 月刊監査役 747 号  
著者 田井中 克之
- 論文 「SDGs 債による「バーゼル適格資本調達」を巡る論点整理」  
掲載誌 週刊金融財政事情 No.3487  
著者 富永 喜太郎
- 論文 「今 3 月期有報からの適用開始に向けて サステナビリティ情報等の改正開示府令等のポイント」  
掲載誌 旬刊経理情報 No.1670  
著者 田井中 克之

(当事務所に関するお問い合わせ)  
森・濱田松本法律事務所 広報担当  
mhm\_info@mhm-global.com  
03-6212-8330  
www.mhmjapan.com