

混乱するアメリカバイデン政権のEVへの減税政策とその影響

—EV普及の阻害になるのか？—

研究顧問 黒木 昭弘

アメリカでは3月31日ようやくバイデン政権での電気自動車(BEV及びPHEV、以降EVと表記)の減税措置の詳細が決まり、3月18日に遡って実施される事になった。

しかし、バイデン政権の自画自賛にも関わらず、実は多くのEVが今まで受け取れていた補助金を受け取れなくなるケースがある事がわかり、その影響に対する関心も高まっている。

このペーパーではこれまでの経緯を簡単に説明するとともに、今回の減税制度のあらましと問題点、更にそれが与える影響について解説を試みる。

1. バイデン政権以前の減税措置

バイデン政権以前では、EVに関しては①一台あたり\$7,500ドルの減税(PHEVは半分の\$3,750ドル)、②ただし、最初の20万台を生産したメーカーは減税対象から外れる

生産上限の20万台の措置の為に世界最大のEVメーカーのテスラとPHEV車を多く販売したGMは早々にこの上限に達した。上限に達していない欧州メーカーのEVが有利となるため、その是正についてテスラをはじめとする米国メーカーは強く要求をしてきた。

2. バイデン政権が最初に公表したEV購入に当たっての連邦税の減税政策案

2020年に成立したアメリカ民主党のバイデン政権は「インフラストラクチャ法」の元でBEV(Battery Electric Vehicle)に対して以下のような減税措置を取ることを提案した。

- ① 全てのBEVに\$7,500ドルの減税、PHEVに\$3,750ドルの減税の実施と20万台の生産上限の撤廃(内外無差別)
- ② 使われている電池が北米で組み立てられたものに追加の\$500ドルの減税(北米優遇)
- ③ 更にBEVが米国内で、ユニオン(労働組合)に属している労働者によって組み立てられて場合、追加の\$4,500ドルの減税

総計で最大\$12,500ドルの減税と言う大盤振る舞いであったが、③のユニオン参加の労働者による組み立て条項は民主党の支持基盤である全米自動車ユニオンへの露骨な利益誘導としてアメリカの内外から厳しい非難を受けた。

このためバイデン政権は修正案を提示する。内容は上記の③の\$4,500ドルを2つに分解して

- 1) 北米で組み立てられたEVには\$2,500ドルの減税(北米優遇)
- 2) ユニオンに属する労働者によって組み立てられた場合更に\$2,000ドルの減税(アメリカ及び労働組合優遇)

しかし、米国で労働組合を有しない欧州メーカーや日本・韓国のメーカー、テスラなどがこの案に反対して、議論が進まなかった。

こうしてバイデン政権はその半分の任期の中間選挙までの時間では、EV普及加速の成果を上げる

ことができなかった。

3. インフレ抑制法での減税措置という奇策

そうこうしている内に 2022 年後半になってバイデン政権は EV 促進策のインセンティブについて ウクライナ紛争によるインフレを防止する法案で処理する という奇策に出た。内容は以下の通りである。

<必須事項>この二項目は必須事項である。②に関しては自由貿易の内外無差別を無視した形になっている。

- ① 販売価格が乗用車で\$55,000 ドル以下、SUV、バン、ピックアップ・トラックでは\$80,000 ドル以下であること。(内外無差別)。
- ② 最終組立が北米 (アメリカ、カナダ、メキシコ) で行われること。(北米優遇)
<追加条件>上記の条件に当てはまった車両に関して、その充電池に関して
- ③ バッテリーの部品価格のうち XX%以上が北米生産であること→\$3,750 ドルの減税
- ④ バッテリーに使われる重要(critical)鉱物の生産もしくは精製の YY%以上が北米もしくはアメリカと自由貿易協定を結んでいる国で行われること→\$3,750 ドルの減税

4. 最終的なスキームとその影響 (文末のフロー図参照)

先月 3 月 31 日によく「米国財務省」がスキームの詳細を明らかにしたが、その中で注目されていた電池の部品や原料のしきい値が発表され、①充電池部品に関しては 50%が適用され、更に毎年その値は引き上げられ、2029 年以降は 100%、②主要鉱物に関しては、採掘もしくは精錬及びリサイクルのうち、北米および米国が FTA (自由貿易協定) を結んでいる国からの割合が、2023 年の 40%から段階的に 2027 年以降は 80%となる。

しかし、実際にどのように計算するかによってこの値も変わってくることから、「全米自動車協会」の会長もインタビューに対して、自分でもどの EV が対象になるのか分からないとコメントするなど戸惑いが広がった。

個別車種に関しては各メーカーと財務省の協議で決まるようだが、現状で (2023 年 4 月 25 日現在) 報道される状況は以下ようになる。

① テスラ

model S と model X は価格シーリングにかかり、減税の対象外だが、更に中国製のリン酸鉄リチウム (lithium iron phosphate (LFP) battery cell) を使っているモデルは、電池の原則北米の基準にかかり、減税を全く受けられない懸念が出ている。

② フォード

GM は EV の生産はアメリカ及びカナダ、メキシコで行っているものの、やはり電池の規制で、\$7,500 ドルのフルの減税措置が受けられるのはピックアップ・トラックの F-150 ライトニングのみでムスタング・マッハ E と小型トラックの E トランジットはこれまでの\$7,500 ドルから半分の\$3,750 ドルとなる。

③ 欧州メーカーと日本メーカー

ほぼ総ての車種が今まで \$ 7,500 ドルの減税を受けられていたが、恐らく減税措置は VW の ID4 を除く総てが対象外となるため、これまでより厳しい競争となるのは間違いない。日本メーカーでは日産のリーフだけはアメリカで製造しているので \$7,500 ドルの減税の対象になると考えられていたが、電池の規制が厳しく、対象外になるようである。

5. 取り敢えずの結論

バイデン政権の EV への減税は当初、現行より増えることはあっても減ることは無いと考えられていたが、最終的な案では減税額が増える車種は皆無で、多くの車種が大幅な減額になる。これは大半のメーカーにとって予想外の事態であり、2023 年から多くの新型の車種をアメリカ市場に投入する予定だったこともあり、影響は大きいだろう。特に、欧州や日本・韓国メーカーは今までの \$7,500 ドルの減税がなくなるため、特に韓国や一部の欧州メーカーは 2023 年についてはアメリカにおける EV 販売台数の減少に直面することになるだろう。アメリカは数年前には、世界の EV 車市場をリードしてきたが、減税が決まらないため買い控えとともにより売しやすい欧州や中国に多くの EV を輸出しており、アメリカの 2022 年における EV の市場浸透率はわずか 5.8% である。これは中国の 20% や欧州の 14% に比べると見劣りするものである。減税措置が現状より大幅ダウンすることが明白になった以上、短期的にはアメリカの EV 市場は厳しい状況が続く可能性が高いのではないかと。

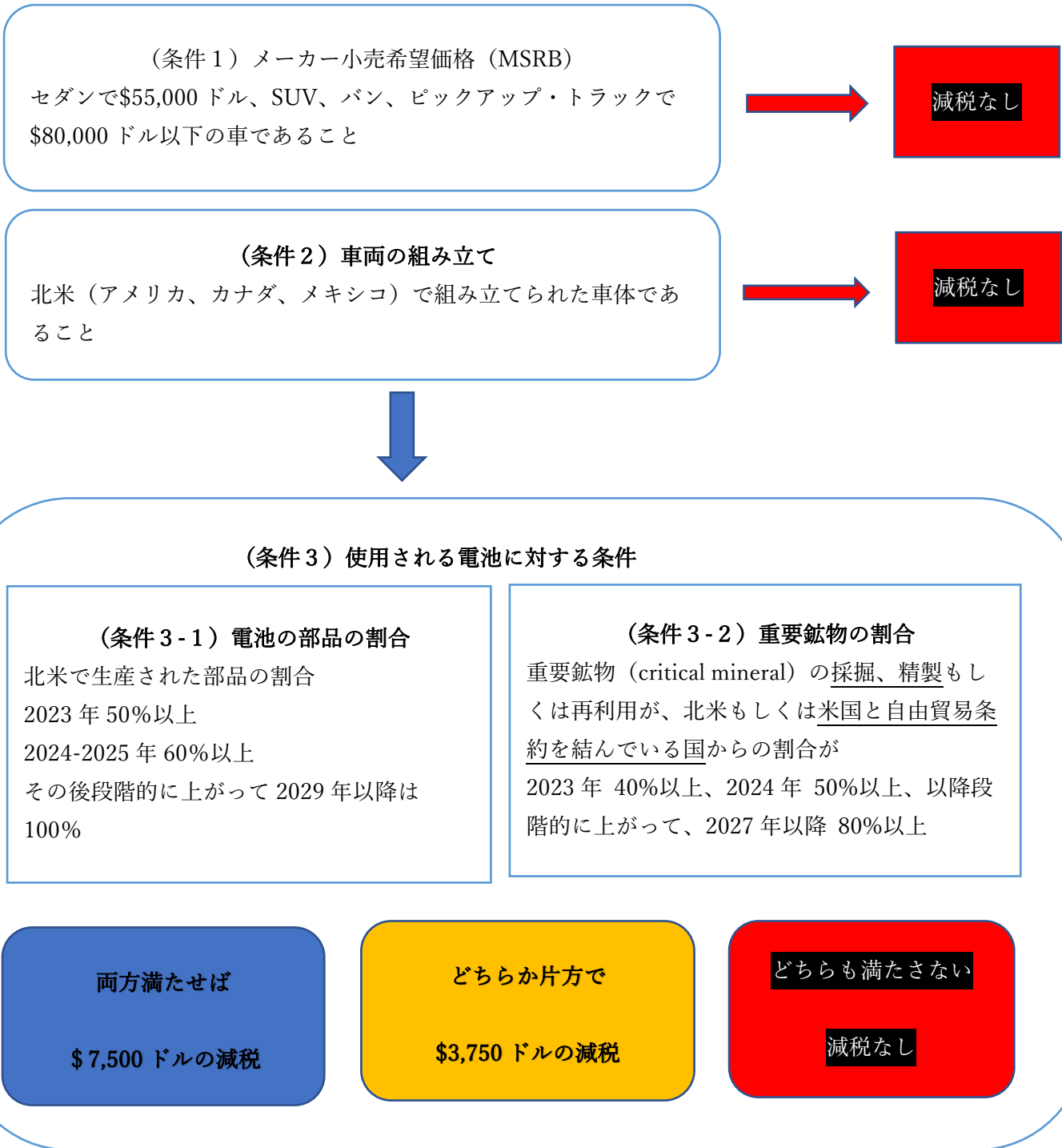
日本の国内市場でも EV は拡大傾向にあるが、世界的に見れば、大きく出遅れの状況にあるといえる。こうした状況下、日本の自動車産業が EV では、一定の世界シェアを確保していくにはアメリカ及び中国市場などの巨大市場で一定の台数を売る必要がある。しかし、日本車への信頼が厚いといえども、北米マーケットでは多額の（最大で 7,500 ドルの）実質的な補助金が期待できるアメリカ勢とでは競争の観点では大きなハンデとなるのは間違いないだろう。

(表 1) 世界の各地域、国ごとの純電気自動車と PHEV の市場浸透率

	BEV	PHEV	BEV+PHEV
中国	20.0%	5.6%	25.6%
欧州	14.0%	9.4%	23.4%
アメリカ	5.8%	N.A.	N.A.
日本	1.7%	1.1%	2.8%

(各種資料から著者作成：それぞれ別の機関の推計値なので完全な比較は出来ないが大まかな傾向は分かる)

バイデン政権のEV購入に対する「連邦税の減税スキーム」



お問い合わせ: report@tky.ieej.or.jp