

KLRI

글로벌법제전략연구사업 2023년 제4호

# Global Legal Issue

핵심 품목·원자재 공급망 규제에 관한  
글로벌 규범 현황 및 시사점  
- 미국 인플레이션 감축법(IRA)  
친환경차 조항을 중심으로 -

이천기 대외경제정책연구원 연구위원

KLRI  
**Global Legal Issue**

핵심 품목·원자재 공급망 규제에 관한  
글로벌 규범 현황 및 시사점  
- 미국 인플레이션 감축법(IRA) 친환경차 조항을 중심으로 -

## CONTENTS

<b>I. 배경</b>	<b>07</b>
<b>II. 인플레이션 감축법 친환경차 조항의 주요 내용</b>	<b>13</b>
1. 친환경차 세액공제	13
2. 제조투자	24
3. 중형 및 대형 상용차의 전동화	25
<b>III. 행정부 차원의 후속조치</b>	<b>27</b>
1. 재무부·국세청, 친환경차 신차 세액공제에 관한 백서 등	28
2. 국세청, Notice 2023-16 및 FS-2023-04	34
3. 재무부·국세청, 친환경차 신차 세액공제 규정안	36
4. 재무부·국세청, 규칙제정안공고	37
<b>IV. 대상기업에의 영향 및 전망</b>	<b>47</b>
<b>V. 결론</b>	<b>50</b>
<b>참고문헌</b>	<b>59</b>

---





## 요약

- 인플레이션 감축법(Inflation Reduction Act, IRA)은 2022년 8월 16일에 바이든 대통령이 법안에 서명함에 따라 제정됨
- 의료, 기후, 세액공제 목적에 4,330억 달러 투자를 책정함. 그 중 3,600억 달러는 에너지 및 기후변화 프로그램에 직접 투입되며, 태양광, 배터리, 전기차 생산 등 청정에너지에 관련된 다양한 인센티브를 규정함
- 인플레이션 감축법은 국세법(Internal Revenue Code, IRC) 제30D조에 따른 친환경차 신차 세액공제 대상을 확대하였으나, 동시에 다양한 자격요건을 신설함
  - 특히 핵심광물 요건, 배터리 부품 요건, 최종조립 요건, 해외우려기관 자격 제한을 두고 논란이 있어 왔으나, 2022년 12월 29일 발표된 미 재무부·국세청 백서를 시작으로 미 행정부는 시행규정에서 세액공제 요건에 일정한 유연성을 허용하려는 움직임을 보여 옴
- 현재 미국 내 대다수의 전기차 판매는 상기 요건으로 인해 제30D조에 따른 전액 세액공제 대상이 되고 있지는 못하며, 자동차 제조업자들이 자사 자동차 생산과 관련된 조달망을 추적해야 하는 부담을 안고 있는 상황임
- 대신 동일한 요건이 적용되지 않는 제45W조 전기차 리스가 증가 추세이며, 일부 자동차 제조업체는 세액공제에서 제외된 자동차 모델에 대해 차량 리스 사업 확대를 추진 중임
  - IRA 친환경차 세액공제 조항이 대상기업에 미치는 가장 단기적인 효과는 결국에는 미국 소비자들이 어느 수준까지 전기차 구매 대신 리스를 선택하는지에 상이해질 것임
- 인플레이션 감축법의 친환경차 조항은 △친환경차 구매 장려, △수입 광물·부품에의 의존도 저감, △북미·미국 내 제조·조립 장려(온쇼어링) 등 상충될 수 있는 다중 목적을 추구함
- 상기 목표 달성을 위해 채찍(배출 규제) 대신 당근(인센티브)을 제시하였으며, 좀 더 구체적으로 (i) 국산 부품 사용 요건을 규정한 경우와 (ii) 세액공제에 대한 자격 요건을 규정한 경우 등 두 가지로 나뉨

## 요약

- 국산 부품 사용 요건은 WTO 보조금협정이 금지하는 금지보조금에 해당하나, 2019년 12월 WTO 상소기구 기능 정지 이래 다자통상규칙에 근거한 위반가능성 논거만으로는 미국의 일방적 정책에 대응하는 데 어려움이 있음
- 반면 한국 입장에서는 핵심 품목·산업을 중심으로 산업지원 정책이 필요한 시점이나, 미국 인플레이션 감축법과 유사한 법·제도 도입에 있어 통상법적 합치성 검토는 여전히 중요함
  - 양자·복수국간 통상협정 분쟁해결절차 회부 건수(2018년~2023년 6월) 기준으로 USMCA(11건)에 이어 한국이 체결한 양자 무역협정에서 협의 요청 또는 후속 분쟁해결절차가 개시된 건수가 한·미 FTA 2건, 한·EU FTA 1건으로 가장 많음. 유독 우리나라를 대상으로 다양한 문제제기가 이루어지는 배경과 원인을 생각해 보아야 하며, 온쇼어링 정책을 전제로 하는 미국과 EU 주도의 최근 산업지원정책 추세를 국내 법·제도에 반영하는 데에도 충분한 사전 검토가 필요함
  - 즉 새로운 유형의 산업지원정책을 포함한 신통상 분야 법·제도 및 정책의 대외적인 '내구성(durability)'을 제고할 필요가 있음
- 정부 입장에서 인플레이션 감축법에 따른 시행규정이 최대한 우리 기업의 이익에 부합하는 방향으로 구체화 될 수 있도록 하는 노력이 필요함
- 나아가 동 법은 광범한 분야에서 다양한 친환경 인센티브를 포함하고 있으므로 우리 기업이 혜택을 받을 수 있는 부분을 발굴하기 위한 후속 검토가 필요함

# I 배경

- 인플레이션 감축법(Inflation Reduction Act, IRA)<sup>1)</sup>은 미 상하원 통과 이후 2022년 8월 16일에 바이든 대통령이 법안에 서명함에 따라 제정됨
  - 보건, 청정에너지, 조세 등 크게 3개 부문으로 구성되며, 미국의 다른 연방법률과 함께 태양광, 배터리, 전기차 생산 등 청정에너지에 관련된 다양한 인센티브를 규정함
    - 인플레이션 감축법 제정 이전의 청정에너지 관련 지원제도로서, 예를 들어 2021년 인프라 투자 및 일자리 법(Infrastructure Investment and Jobs Act, IIJA)<sup>2)</sup>은 에너지·전력 인프라에 730억 달러, 전기차 충전소의 전국 네트워크 확대에 75억 달러 책정. 또한 미 환경보호청(EPA)에 청정 스쿨버스 프로그램을 신설하여, 저탄소·탄소 무배출 버스 교체에 5년간 50억 달러 지원 등 예정
    - 1950년 국방물자생산법(Defense Production Act)<sup>3)</sup>은 전기차 및 군사 제도에 사용되는 대용량 배터리에 들어가는 전략물자의 국내생산 지원
    - 2022년 반도체과학법(CHIPS and Science Act)<sup>4)</sup>은 미국 내 반도체 생산에 대한 연방 차원의 직접 지원으로서 390억 달러 배정
  - 인플레이션 감축법은 의료, 기후, 세액공제 목적에 4천 330억 달러 투자를 규정. 그 중 3천 600억 달러는 에너지 및 기후변화 프로그램에 직접 투입됨

1) An Act to provide for reconciliation pursuant to title II of S. Con. Res. 14, Pub. L. 117-169, 117th Congress. <<https://www.congress.gov/117/plaws/publ169/PLAW-117publ169.pdf>>.

2) An Act to authorize funds for Federal-aid highways, highway safety programs, and transit programs, and for other purposes, Pub. L. 117-58. <<https://www.congress.gov/117/plaws/publ58/PLAW-117publ58.pdf>>.

3) An Act to establish a system of priorities and allocations for materials and facilities, authorize the requisitioning thereof, provide financial assistance for expansion of productive capacity and supply, provide for price and wage stabilization, provide for the settlement of labor disputes, strengthen controls over credit, and by these measures facilitate the production of goods and services necessary for the national security, and for other purposes, Pub. L. 81-774. <<https://govtrackus.s3.amazonaws.com/legislink/pdf/stat/64/STATUTE-64-Pg798b.pdf>>.

4) An Act Making appropriations for Legislative Branch for the fiscal year ending September 30, 2022, and for other purposes, Pub. L. 117-167. <<https://www.congress.gov/117/plaws/publ167/PLAW-117publ167.pdf>>.

- 새로운 건설 관련 일자리를 지원하기 위한, 첨단 에너지 프로젝트 세액공제 (Advanced Energy Project Credit)<sup>5)</sup> 및 대체연료자동차용 주유장비 구매에 대한 세액공제(Alternative fuel vehicle refueling property credit)<sup>6)</sup>를 통해 견습생 제도 및 적정임금 제도에 대한 유인 제공
- 첨단 제조 생산 세액공제(Advanced Manufacturing Production Credit, AMPC)<sup>7)</sup>을 통해 청정에너지 관련 요소(배터리 부품 및 핵심광물 포함)의 국내 생산 지원
- 친환경차 신차 구매에 대한 소비자 세액공제<sup>8)</sup> 개정
- 중고 친환경차에 대한 제조 소비자 세액공제<sup>9)</sup> 신설
- 상업용 친환경차에 대한 세액공제<sup>10)</sup> 신설
- 미 우정청(USPS)에 탄소 제로 배출 배송차량 구매에 12억 9천만 달러를 승인하고, 충전시설 및 그 밖의 필수 인프라의 구매·설계·설치에 17억 1천만 달러를 승인함<sup>11)</sup>
- 탄소 제로 배출 대형 상용차 구매, 충전 인프라, 직업훈련 등에 40억 달러 투자<sup>12)</sup>
- 첨단기술 자동차 제조 대출 프로그램(Advanced Technology Vehicle Manufacturing (ATVM) Loan Program)하에서 적격 자동차와 부품의 제조 지원에 30억 달러를 투자 하고, 250억 달러 ATVM 대출 상한 삭제. ATVM 대출 프로그램은 소형·중형·대형 상용차, 기관차량, 선박 제조시설에 대한 직접대출을 규정함<sup>13)</sup>

---

5) 26 U.S.C. § 48C.

6) 26 U.S.C. § 30C.

7) 26 U.S.C. § 45X.

8) 26 U.S.C. § 30D.

9) 26 U.S.C. § 25E.

10) 26 U.S.C. § 45W.

11) 2022년 12월 USPS는 2028년까지 전기차 6만 6천대 배치 계획을 발표 U.S. Postal Service, "USPS Intends To Deploy Over 66,000 Electric Vehicles by 2028, Making One of the Largest Electric Vehicle Fleets in the Nation," Press release, December 20, 2022. <<https://about.usps.com/newsroom/national-releases/2022/1220-usps-intends-to-deploy-over-66000-electric-vehicles-by-2028.htm>>.

12) U.S. Environmental Protection Agency, "Clean Heavy-Duty Vehicle Program". <<https://www.epa.gov/inflation-reduction-act/clean-heavy-duty-vehicle-program>>; U.S. Environmental Protection Agency, "Clean Ports Program". <<https://www.epa.gov/inflation-reduction-act/clean-ports-program>>.

13) U.S. Department of Energy Loan Programs Office, "Advanced Technology Vehicles Manufacturing Loan Program". <<https://www.energy.gov/lpo/advanced-technology-vehicles-manufacturing-loan-program>>.

- 미 에너지부 내 대출 프로그램 사무소(LPO)의 대출 권한을 확대하여 2천 5백억 달러를 제공. 이에 따라 LPO는 혁신 청정에너지 기술 자금 지원에 총 3천 870억 달러의 대출권한을 가지게 됨<sup>14)</sup>
  - 교통수단에 대한 접근성을 개선하기 위해 지역사회 접근 및 형평 지원 프로그램 (Neighborhood Access and Equity Grant Program)을 통해 30억 달러 지원. 동 프로그램은 경제적으로 취약하거나 소외된 지역사회에 대한 보조금으로 13억 달러를 확보함<sup>15)</sup>
- **(연혁)** 인플레이션 감축법의 전신 격인 더 나은 재건 법안(Build Back Better Act)<sup>16)</sup>이 민주당이 제안한 원래의 지출 패키지였음
- 플러그인 전기차에 대한 7천 5백 달러 세액공제를 규정함. 이 법안은 2021년 11월에 하원을 통과하였으나, 상원을 통과하지 못함. 당시 미 의회는 대신 미국구조계획법(American Rescue Plan Act)과 인프라 투자 및 일자리 법(Infrastructure Investment and Jobs Act) 통과에 집중하는 것으로 알려짐
  - 이후 조 맨친 상원의원(D-WV)이 척 슈머 상원 집권당 원내대표(D-NY)와 2022년 7월에 합의를 이르자 미 의회는 신속하게 인플레이션 감축법을 통과시킴. 2022년 8월에 바이든 미국 대통령이 동 법에 서명함<sup>17)</sup>

14) U.S. Department of Energy Loan Programs Office, "Inflation Reduction Act of 2022". <<https://www.energy.gov/lpo/inflation-reduction-act-2022>>.

15) 23 U.S.C. § 177.

16) House Committee on Rules, H.R. 5376: Build Back Better Act, November 3, 2021. <<https://rules.house.gov/sites/republicans.rules118.house.gov/files/BILLS-117HR5376RH-RCP117-18.pdf>>.

17) 한편 그 과정에서 바이든 행정부의 원 법안(Build Back Better Act)의 핵심 목표 중 일부가 인플레이션 감축법에는 반영되지 못함. 예를 들어 원 법안은 노조가 결성된 미국 내 공장에서 조립이 이루어지는("made in America with American materials and union labor") 경우에 대한 4천 5백 달러의 세액공제를 규정. 한국, 일본, EU, 캐나다, 멕시코 등은 2021년 10월 29일 미 상하원 대표에 보낸 서한에서 이 조항에 적극 반대함. "German carmakers condemn Biden's electric-vehicle subsidy plans", Financial Times(2021.12.11.). 서한의 원문은 다음을 참조. <[https://insidetrade.com/sites/insidetrade.com/files/documents/2021/oct/wto2021\\_0542a.pdf](https://insidetrade.com/sites/insidetrade.com/files/documents/2021/oct/wto2021_0542a.pdf)> 유럽연합에서는 EU 역내에 본부를 두고 있는 자동차 제조업체의 미국 내 제조시설에 대한 차별 가능성이 있다는 판단이 있었음. EU의 미국 내 제조시설 다수가 노조안전제도를 각 주 차원에서 주법으로 제한한 주에 위치하고 있으며 노조가 결성되지 않았기 때문임. 그 결과 인플레이션 감축법에는 노조 요건이 제외되었고, 미국 내 조립 요건이 북미 내 조립 요건으로 변경되었음. 이로 인해 캐나다와 멕시코에 위치한 공장도 세액공제의 대상이 될 수 있게 되었음. "Mexico, EU, Japan, others voice concern about proposed U.S. EV tax credit", Inside the U.S. Trade(2021.11.1.).

〈표 1〉 인플레이션 감축법 제정 관련 경과일지

일시	내용
'21. 11. 15.	■ 바이든 대통령, 인프라 투자 및 일자리 법(IIJA: Infrastructure Investment and Jobs Act)에 서명함(상원 69-30 통과, 하원 228-206 통과). 전기차 인프라 확대(전기차 충전소 등)에 대한 75억 달러 배정
'21. 11. 19.	■ 미 하원, 더 나은 재건 법안(Build Back Better Act) 통과(220-213). 전기차 세액 공제를 규정. 그러나 상원을 통과하지 못함
'22. 7. 27.	■ 인플레이션 감축법을 표결에 부치기로 조 맨친 상원의원과 척 슈머 상원의원 사이에 합의 타결. 상원(51-50) 및 하원(220-207) 통과
'22. 8. 16.	■ 바이든 대통령, 법안 서명. 동 법 제30D조에 따른 북미 조립 요건 즉시 시행
'22. 9. 7.	■ 전기차 세액공제 관련 한·미 국장급 실무협의체 출범 ■ 미 의회예산처, 2022~31년 동안의 인플레이션 감축법의 예산효과 수정 추정치 발표
'22. 10. 25.	■ 미국·EU, 인플레이션 감축법 태스크포스 출범
'22. 11. 4.	■ 한국정부, 인플레이션 감축법 하위규정에 대한 제1차 의견서 제출
'22. 12. 1.	■ 에마뉘엘 마크롱 프랑스 대통령 방미 당시 EU측 이의 제기 에 대해 바이든 대통령은 인플레이션 감축법을 '미세 조정(tweak)'할 것이라 언급
'22. 12. 2.	■ 한국정부, 인플레이션 감축법 하위규정에 대한 제2차 의견서 제출
'22. 12. 19.	■ 미 재무부, 제30D조 세액공제의 핵심광물 요건 및 배터리 부품 요건에 관한 지침안(proposed regulation) 발표를 2023년 3월로 연기
'22. 12. 29.	■ 재무부, 핵심광물·배터리 부품 요건(제30D조) 시행규정의 예상 방향에 대한 백서 발표 ■ 재무부·국세청, 인플레이션 감축법의 상업용 친환경차 세액공제(제45W조)가 차량을 리스하는 소비자에게 적용 가능함을 명확히 함
'23. 2. 3.	■ 재무부, 제30D조 세액공제 대상 관련 일부 차량 재분류
'23. 3. 10.	■ 바이든 대통령과 우르줄라 폰데어라이엔 EU 집행위원장, EU에서 추출 또는 가공된 핵심광물이 제30D조 친환경차 요건을 충족할 수 있도록 하기 위한 핵심광물협정 협상 개시
'23. 3. 28.	■ 미국과 일본, 핵심광물협정(Critical Minerals Agreement) 체결. 이에 따라 제30D조 핵심광물 요건하에서 일본은 '자유무역협정' 당사국으로 인정됨
'23. 3. 31.	■ 재무부는 자유무역협정의 판단기준 등 제30D조 배터리 부품 요건 관련 기준을 제안함. 2023년 4월 18일부로 시행됨

일시	내용
'23. 4. 12.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 환경보호청(EPA), 2032년까지 승용차 신차 판매 중 3분의 2를 전전기차(all-electric)로 대체하기 위한 자동차 배출가스 기준을 강화하는 새로운 규정을 발표</li> </ul>
'23. 4. 18.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2023년 3월 31일에 발표된 제30D조 배터리 부품 요건 시행</li> </ul>
'23. 4. 23.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 재무부·국세청, 규칙제정안공고(Notice of Proposed Rulemaking, NPRM) 발표</li> </ul>

출처: Chad P. Bown, "23-1 Industrial policy for electric vehicle supply chains and the US-EU fight over the Inflation Reduction Act", PII Working Paper, May 2023, p. 4; Department of the Treasury & IRS, "26 CFR Part 1 [REG-120080-22] RIN 1545-BQ52 - Section 30D New Clean Vehicle Credit," Federal Register, Vol. 88, No. 73, April 17, 2023, pp. 23370-23386; 대한민국 정책브리핑(2022.11.4.), "한국정부, IRA 하위규정에 대한 제1차 의견서 제출"; 산업통상자원부(2022.9.16.), "(참고자료) 전기차 세액공제 관련 한-미 국장급 실무협의체 가동"을 종합하여 저자가 정리함.

- **(주요국의 반응)** 인플레이션 감축법의 친환경차 세액공제는 전기차 및 배터리의 미국 내 생산과 밀접하게 연관되어 있어 제정 초기에 한국, 일본, 유럽연합 등의 반발이 있었음

〈표 2〉 인플레이션 감축법 친환경차 신차 세액공제에 대한 주요 교역국의 반응

분류	세부 내용
한국	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 현대 아이오닉 모델에 소비자 세액공제가 중단되는 것에 반대. 당시 아이오닉 모델은 2025년 현대자동차의 미국 공장이 가동되기 이전까지 한국에서 조립이 이루어지고 있었음</li> <li>■ 2022년 9월 초에 산업통상자원부 통상교섭본부장의 방미 당시 한국 자동차 제조 업체들에 대해 조치를 취해줄 것을 요청</li> <li>■ 2022년 8월 29일 국회 산자중기위에서 이창양 산업통상자원부장관은 “한미 자유무역협정(FTA) 및 세계무역협정(WTO) 제소 절차 중 비교해 [제소를] 진행”할 가능성을 언급</li> </ul>
일본	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2022년 9월 9일 캐서린 타이 미국 무역대표부(USTR) 대표와 니시무라 야스토시 일본 경제산업상의 회담에서 인플레이션 감축법에 따른 전기차 세액공제가 북미 최종 조립을 조건으로 하는 조치로서 국제법에 위반될 우려가 있다는 입장 제기</li> <li>■ 그러나 일본 주도의 WTO 제소 가능성을 적극적으로 검토하지는 않은 것으로 보임</li> </ul>
EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 미국이 좀 더 적극적인 기후정책을 결정하고, 2030년까지 2005년 대비 50~52% 수준으로 배출량 감축을 약속하였다는 점은 높게 평가하나, 인플레이션 감축법의 일부 세부사항에 대해서는 문제 제기</li> <li>■ 유럽의회, 인플레이션 감축법의 친환경차 세액공제 조항이 보호주의에 해당된다며 강력히 반발하고, WTO협정 위반 가능성에 대해 우려 제기</li> </ul>

분류	세부 내용
EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 베른트 랑게 유럽의회 국제통상위원장은 EU의 우려사항이 해결되지 않을 경우 WTO에 미국을 제소할 것을 주장. 또한 인플레이션 감축법의 이행을 통해 EU측 우려를 해결하려는 접근은 충분하지 못하다고 경고. 동 법상 논란이 있는 조달 요건에 대한 ‘면제’를 요청해서는 안 되며, 그러한 특별대우는 WTO 협정에 위반된다고 주장함</li> <li>■ EU에 의한 무역보복 가능성이 언급됨</li> </ul>

출처: 다음 자료에 기초하여 저자 정리. "South Korea complains of growing friction with US over high-tech trade", Financial Times (2022. 9. 19.); "Lawmaker Says EU Should Complain to WTO over US Inflation Reduction Act," Reuters(2022.12.3.); Chad P. Bown, "23-1 Industrial policy for electric vehicle supply chains and the US-EU fight over the Inflation Reduction Act", PIIE Working Paper, May 2023; 이창양 산업장관 "美 인플레 감축법, 한미 FTA 위반 소지 높아", KBS 뉴스(2022. 8. 29); 유럽의회 통상위원장 "EU, WTO에 IRA 제소해야" 촉구, KBS 뉴스(2022. 12. 4).



## II 인플레이션 감축법 친환경차 조항의 주요 내용

- 인플레이션 감축법의 친환경차 조항은 (i) 세액공제, (ii) 친환경차 제조업자에 대한 직접 보조 및 대출, (iii) 대형 상용차의 전기차 전환에 대한 직접 보조 등 크게 세 가지로 구성됨

### 1. 친환경차 세액공제

[인플레이션 감축법 제13401조~ 제13404조]

- 인플레이션 감축법은 전기차 및 연료전지차의 확산을 가속화하고 관련 기술의 가격을 낮추어 중장기적으로 내연기관 차량 대비 가격경쟁력을 갖출 수 있도록 친환경차에 대한 일정 세액공제를 신설·갱신함
  - 적격 배터리 전기차(EV)와 연료전지차(FCV: fuel cell vehicle)의 구매비용을 최대 7천 5백 달러까지 낮추기 위한 친환경차 신차 세액공제(국세법 제30D조)를 개정하고, 친환경차 관련 2차 시장을 지원하기 위한 친환경차 중고차 세액공제(제25E조)도 규정됨. 상업용 친환경차 세액공제(제45W조)는 내연기관 자동차 대비 친환경차의 초기비용 증가분을 환급해주기 위한 친환경 소형·대형 상용차 구매 지원을 규정함
  - 그 외에 대체연료자동차용 주유장비 구매에 대한 세액공제(Alternative fuel vehicle refueling property credit)(제30C조)는 개인 또는 기업의 전기차 충전 및 대체연료 주유장비 설치를 지원함. 전국적인 전기차 충전 네트워크 확보를 위해 「인프라 투자 및 일자리 법(IJA)」이 규정한 대규모 투자를 보충하기 위한 것임

#### (1) 친환경차 신차에 대한 소비자 세액공제

- 국세법(Internal Revenue Code, IRC) 제30D조에 따른 기존의 ‘전기차’ 세액공제를 개정하는 ‘친환경차’ 세액공제를 규정함

- 인플레이션 감축법은 국세법 제30D조에 따른, 친환경차를 구매자에 대한 세액공제를 상당 부분 개정함
  - 제30D조 친환경차 세액공제는 공제액을 인상하고 수혜대상 자동차의 범위를 확대하는 동시에, 자동차 조립 위치, 수입 기준, 자동차 가격에 관련된 새로운 규칙을 도입하였음
  - 제30D조는 원래 2008년 에너지 향상 및 확대법(Energy Improvement and Extension Act of 2008)<sup>18)</sup>의 제205조(a)에 따라 플러그인 전기차 신차 구매 및 사용에 대한 세액공제를 제공하기 위해 제정됨. 이후 제30D조는 몇 차례 개정되었고, 가장 최근의 개정이 인플레이션 감축법 제13401조에 의한 개정임
- 기존에는 오로지 ‘적격 플러그인 전기차 신차(new qualified plug-in electric drive motor vehicle)’만이 세액공제 대상이었으나, 인플레이션 감축법 제13401조(c)에 따라 세액공제 대상이 ‘친환경차 신차(new clean vehicle)’로 확대됨<sup>19)</sup>
- 적격 자동차의 정의를 플러그인 전기차보다 넓게 확대함으로써, 연료전지차(FCV)도 아래 여덟 가지 요건을 완전히 충족한다면 세액공제 대상이 될 수 있게 되었음<sup>20)</sup>
  - 인플레이션 감축법은 “친환경차 신차”로 인정받기 위해 충족해야 하는 여덟 가지 요건을 규정함<sup>21)</sup>
    - ① 납세자가 최초 사용자(original user)이어야 함
    - ② 자동차는 재판매 목적이 아니라, 납세자의 사용 또는 리스 목적으로 구매되어야 함
    - ③ 적격 제조업체<sup>22)</sup>가 제조한 자동차이어야 함
    - ④ 청정대기법(Clean Air Act) 제2편<sup>23)</sup>의 목적에서 자동차(motor vehicle)이어야 함
    - ⑤ 자동차의 차량총중량(GVW)이 1만 4천 파운드 미만의 등급을 받아야 함
    - ⑥ 자동차가 외부 전력원을 통한 재충전이 가능한, 7kWh 이상 용량의 배터리를

18) Division B of Pub. L. 110-343, 122 Stat. 3765, 3835 (October 3, 2008). <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-110publ343/pdf/PLAW-110publ343.pdf>>.

19) 26 U.S.C. § 30D(d).

20) 26 U.S.C. § 30D(d)(6). 연료전지차(FCV)의 정의는 26 U.S.C. § 30B(b)(3)를 참고.

21) 26 U.S.C. § 30D(d)(1)(A)-(H).

22) 26 U.S.C. § 30D(d)(3).

23) Clean Air Act, Title II - Emission Standards for Moving Sources, Parts A-C. <<https://www.epa.gov/clean-air-act-overview/clean-air-act-title-ii-emission-standards-moving-sources-parts-through-c>>.

동력원으로 하는 전기모터를 주로 하여 추진되어야 함

- ⑦ 자동차의 최종조립이 북미 지역에서 이루어져야 함
- ⑧ 자동차 판매자는 자동차의 상기 적격을 문서화하여 재무장관에 보고해야 함

■ 인플레이션 감축법 이전에는, 승용차 신차에 대한 7천 5백 달러 세액공제는 2009년 12월 31일 이래 제조업체별로 누적 판매 차량수 20만 대까지만 인정되었음. IRA는 이러한 제조업체별 상한을 삭제함<sup>24)</sup>

- 제조업체의 미국 내 판매가 20만 대에 도달한 경우 단계적으로 폐지되었음. 2022년 여름까지 닛산과 포드가 상한에 거의 도달하였으며, 테슬라, 제너럴 모터스, 도요타는 상한을 초과하여 세액공제 대상이 아니었음.<sup>25)</sup> 인플레이션 감축법에서 제조상한이 삭제됨에 따라, 자동차 세액공제 적격이 특정 제조업체가 판매한 적격 자동차의 수량 제한을 받지 않게 되었음
- 그 결과 테슬라, 제너럴 모터스, 도요타가 다시 세액공제 대상이 됨. 상한 없는 세액공제는 10년 동안 유지될 예정임

■ 대신 자동차 배터리의 제조방법과 관련된 새로운 자격요건을 신설함

- 신규 전기차 구매시 구매자가 최대 7천 5백 달러 세액공제를 받기 위해서는, 후술하는 바와 같이 (i) EV 배터리 핵심광물 요건 (ii) EV 배터리 부품 요건 (iii) 전기차 최종조립 요건을 충족하는 신규 전기차를 구매한 경우이어야 함

#### 1) 핵심광물 요건 및 배터리 부품 요건

■ 2023년 4월 18일 이후에 구매 및 인도된 자동차에 적용

- 2023년 4월 18일 이후에 구매 및 인도된 차량은 배터리 및 핵심광물 조달 요건을 준수해야 함. 위 두 개 중 하나의 요건 충족에 대해 각각 3천 750달러씩 총 7천 5백 달러의 세액공제가 이루어짐. 즉 총 세액공제 가능액의 50%의 수혜 여부가 배터리 부품 요건에 따라 결정되고, 나머지 50%는 핵심광물 요건에 따라 결정됨

24) 인플레이션 감축법 제13401조(d) 및 제13401조(k)(5).

25) Chad P. Bown, "23-1 Industrial policy for electric vehicle supply chains and the US-EU fight over the Inflation Reduction Act", PIIE Working Paper, May 2023, p. 5.

■ 핵심광물 요건(국세법 제30D조(e)(1)(A))

- 소비자 세액공제는 전기차 배터리에 들어가는 투입재(광물)를 조건으로 하고 있음.
- 핵심광물은 제45X조(c)(6)에 규정된 바에 따라 알루미늄, 안티몬, 중정석, 베릴륨, 세륨, 세슘, 크로뮴, 코발트, 디스프로슘, 유로퓸, 형석, 가돌리늄, 저마늄, 흑연, 인듐, 리튬, 망가니즈, 네오디뮴, 니켈, 니오븀, 텔루륨, 주석, 텅스텐, 바나듐, 이트륨 등이 포함됨
- 배터리를 구성하는 핵심광물의 최소 기준 즉 '적용비율(applicable percentage)'이 (i) 미국 내에서 또는 미국이 FTA를 체결한 국가에서 추출 또는 가공되거나, 또는 (ii) 북미에서 재활용된 것이어야 함

〈표 3〉 미국의 기체결 FTA(협정 발효일순)

구분	협정명	협정 발효일	상대국	비고
1	USMCA	2020. 7. 1.	캐나다, 멕시코	
2	미·파나마 TPA	2012. 10. 31.	파나마	
3	미·콜롬비아 TPA	2012. 5. 15.	콜롬비아	
4	한·미 FTA	2012. 3. 15.	한국	
5	미·페루 TPA	2009. 2. 1.	페루	
6	미·오만 FTA	2009. 1. 1.	오만	
7	미·바레인 FTA	2006. 1. 11.	바레인	
8	CAFTA-DR	2006~09 (당사국별로 상이)	코스타리카, 도미니카공화국, 엘살바도르, 과테말라, 온두라스, 니카라과	
9	미·모로코 FTA	2006. 1. 1.	모로코	
10	미·호주 FTA	2005. 1. 1.	호주	
11	미·칠레 FTA	2004. 1. 1.	칠레	
12	미·싱가포르 FTA	2004. 1. 1.	싱가포르	
13	미·요르단 FTA	2001. 12. 17.	요르단	
14	NAFTA	1994. 1. 1.	캐나다, 멕시코	종료
15	미·캐나다 FTA	1989. 1. 1.	캐나다	종료
16	미·이스라엘 FTA	1985. 8. 19.	이스라엘	

출처: 이천기, “무역과 노동의 연계에 관한 글로벌 규범 현황과 시사점”, KIEP 연구자료 22-09, 대외경제정책연구원, 2022, 125쪽을 참고하여 저자 정리

- 적용비율은 재무부가 잠정 가이드라인 발표(2023. 3. 31.)한 이후 정해진 날(2023. 4. 18.)부터 2023년에 40%이며, 매년 10%p씩 증가하여 2027~32년에 80%로 점진적으로 증가됨. 즉 적용비율은 2023년 4월 18일 이후, 2024년 이전에 판매된 차량에는 40%, 2024년에 판매된 차량에는 50%, 2025년에 판매된 차량에는 60%, 2026년에 판매된 차량에는 70%, 2026년 이후에 판매된 차량에는 80%임<sup>26)</sup>

〈표 4〉 핵심광물의 적용비율

	'23.4.17~12.31	'24	'25	'26	'27~'32
적용비율	40%	50%	60%	70%	80%

출처: 26 U.S.C. § 30D(e)(3)(B)에 기초하여 저자 정리

- 상기 요건과 관련하여 미 재무부와 에너지부는 미국이 “자유무역협정(free trade agreement, FTA)”을 체결한 국가를 정의해야 했음. 이 용어는 미국법상 공식적으로 정의된 바 없음
  - 일본과의 양자 무역협정(USJTA)은 오로지 일부 상품 부문에 대해서만 무관세를 규정하는 등 적용범위가 제한적이므로 원칙적으로 자유무역협정으로 분류되지 않음. 미국과 EU는 양자 무역협정을 가지고 있지 않음

■ 배터리 부품 요건(국세법 제30D조(e)(2)(A))

- 세액공제의 나머지 절반(3천 750달러)은 배터리 부품 요건을 충족하는 차량을 대상으로 함. 동 요건에 따라, 배터리 부품의 일정한 ‘적용비율’이 북미 지역에서 제조 또는 조립되어야 함
- 적용비율은 매년 10%p씩 점진적으로 증가함. 2023년 4월 18일 이후, 2024년 이전에 판매된 차량에는 50%, 2024년~2025년에 판매된 차량에는 60%, 2026년 판매된 차량에는 70%, 2027년 판매된 차량에는 80%, 2028년 판매된 차량에는 90%, 2029~32년에 100%가 됨<sup>27)</sup>

26) 26 U.S.C. § 30D(e)(3)(B).

27) 26 U.S.C. § 30D(e)(3)(B).

〈표 5〉 배터리 부품의 적용비율

	'23.4.17 ~12.31	'24~'25	'26	'27	'28	'29~'32
적용비율	50%	60%	70%	80%	90%	100%

출처: 26 U.S.C. § 30D(e)(3)(B)에 기초하여 저자 정리

- 〈표 4〉와 〈표 5〉에서 볼 수 있듯이 두 개 요건에 상이한 적용비율이 적용되므로 이후의 재무부 결정에서 배터리 공급망상 핵심광물과 배터리 부품을 구분하는 작업이 중요해짐

## 2) 최종조립 요건(국세법 제30D조(d)(1)(G))

- 소비자 세액공제는 최종조립이 북미 지역에서 이루어진 차량만으로 제한됨<sup>28)</sup>

- 이 요건은 2022년 8월 16일 인플레이션 감축법 시행 즉시 적용됨<sup>29)</sup>
- 제30D조(d)(5)는 ‘최종조립(final assembly)’을 “공장 또는 그 밖의 장소에서 또는 그 사용을 통해 제조업자가 친환경차 신차를 제조하고, 그곳으로부터 자동차 내 또는 자동차 상에 영구 설치되는지 여부를 불문하고, 자동차에 포함되는 자동차의 기계적 작동에 필요한 모든 부품을 가지고 있는 딜러나 수입업자에게 배달되는 과정”으로 정의함

## 3) 해외우려기관 관련 자격 제한(국세법 제30D조(d)(7))

- 상기 요건에 더하여, ‘해외우려기관(foreign entity of concern, FEOC)’과 관련된 기업이 세액공제 대상이 될 수 없도록 규정<sup>30)</sup>
- 이후에는 ‘해외우려기관’이 핵심광물 조달 및 배터리 부품에 관여된 경우에는 제30D조 세액공제를 받지 못하게 될 예정임. 구체적으로, 다음의 차량은 세액공제 대상에서 제외됨

28) 26 U.S.C. § 30D(d)(1)(G).

29) 인플레이션 감축법 제13401조(k)(2).

30) 26 U.S.C. § 30D(d)(7).

- (i) 2024년 12월 31일 이후에 사용하기 시작하는(placed in service) 차량으로서, 해외우려기관이 배터리에 포함된 적용 핵심광물의 여하한 일부를 추출, 가공, 재활용한 경우 (ii) 2023년 12월 31일 이후에 판매된 차량으로서, 해외우려기관이 해당 차량의 배터리에 포함된 여하한 부품을 제조하거나 조립한 경우
- 인플레이션 감축법의 해외우려기관에는 “대상국인 외국의 정부가 소유, 지배하거나 그러한 정부의 관할권에 속하거나 또는 지시를 받는(owned by, controlled by, or subject to the jurisdiction or direction of a government of a foreign country that is a covered nation)” 기관이 포함됨
- 인플레이션 감축법은 해외우려기관의 정의로 인프라 투자 및 일자리 법(IIJA) 제40207조 (a)(5)의 정의<sup>31)</sup>를 차용함. 다만 “대상국 정부가 소유, 지배하거나 해당 정부의 관할권에 속하거나 그 지시를 받는”의 의미를 달리 규정하고 있지 않으며, 지금까지 미 재무부의 가이드언스를 통해 위 정의가 추가로 구체화된 바는 없음
- 이 규정에 따라 2024년을 시작으로, 세액공제 대상 차량에는 해외우려기관이 제조 또는 조립한 여하한 배터리 부품이 포함되어서는 안됨. 2025년부터는 해외우려기관으로부터 조달한 여하한 핵심광물도 포함되어서는 안 됨

〈표 6〉 핵심광물·배터리 부품 요건의 적용비율 및 해외우려기관 자격 제한의 적용 일정

	'23	'24	'25	'26	'27	'28	'29~'32
핵심광물 요건							
적용비율	40%	50%	60%	70%	80%	80%	80%
해외우려기관	N/A	N/A	○	○	○	○	○
배터리 부품 요건							
적용비율	50%	60%	60%	70%	80%	90%	100%
해외우려기관	N/A	○	○	○	○	○	○

출처: 상기 기술내용을 종합하여 저자 정리

31) 42 U.S.C. § 18741(a)(5).

- 제한 기준의 단계별 도입은 기업들에게 대중국 의존도를 줄이고 자사의 핵심광물 공급원을 다변화할 수 있는 시간을 주기 위해 고안된 것으로 보임. 행정부는 향후 발표할 가이드스에서 위 제한규정을 추가로 구체화할 예정임
- 예를 들어, 배터리 부품의 어떠한 부분이 해외우려기관에서 조달된 것인지를 결정해야 함. 예를 들어 모회사가 중국에 위치하거나 다른 해외 우려기관일 경우, 미국이나 FTA 상대국에 위치한 자회사나 합작회사도 위 제한규정의 적용범위에 포함되는지 여부를 결정해야 함

4) 그 밖의 자격 제한

- 인플레이션 감축법은 2022년 12월 31일부로 사용되기 시작하는 차량에 적용되는 추가적인 제한기준을 신설함<sup>32)</sup>
- 소득 관련 자격 제한(국세법 제30D조(f)(10)(A)~(C))
  - 납세자들은 자신의 소득이 법정 적격 기준을 초과할 경우 세액공제를 요청할 수 없음. 적격 기준은 신차와 중고차가 상이하고, 차량이 인도된 년도 또는 그 이전 년도의 납세자의 수정 조정총소득(Modified Adjusted Gross Income, MAGI)에 따라 상이함
  - MAGI가 부부합산신고자의 경우 30만 달러, 세대주의 경우 22만 5천 달러, 독신 납세자의 경우 15만 달러를 초과하는 고소득 납세자는 제30D조 세액공제를 받을 수 없음

〈표 7〉 납세자 신고 지위별 수정 조정총소득 기준

납세자 신고 지위	수정 조정총소득(MAGI)	
	신차	중고차
독신(Single)	\$150,000	\$75,000
세대주 (Head of Household, HoH)	\$225,000	\$112,500
부부합산신고인 (Married Filing Jointly, MFJ)	\$300,000	\$150,000
부부 별도 신고인 (Married Filing Separately, MFS)	\$150,000	\$75,000

출처: 26 U.S.C. § 30D(f)에 기초하여 저자 정리

32) 26 U.S.C. § 30D(f).



- 자동차 제조업체들이 일반 대중을 대상으로 전기차 모델을 생산·판매하도록 장려하기 위해, 친환경차 신차 세액공제 대상을 저가 전기차와 소득수준이 낮은 개인 또는 가구만을 대상으로 제한한 것으로 평가됨<sup>33)</sup>
- 차량가격 관련 자격 제한(국세법 제30D조(f)(11))
  - 자동차 제조업체별로 20만대 판매 이후 세액공제를 단계별로 철폐하는 기존 규칙을 삭제함으로써 친환경차 세액공제의 적용범위를 확대하였으나, 고가의 자동차는 세액공제 적용대상에서 제외함<sup>34)</sup>
  - 트럭, 승합차, SUV 신차에 대해서는 8만 달러, 그 밖의 모든 자동차에 대해서는 5만 5천 달러, 적격 중고차에 대해서는 2만 5천 달러의 권장소비자가격(maximum manufacturer's suggested retail price, MSRP) 상한이 설정됨<sup>35)</sup>

〈표 8〉 인플레이션 감축법 제13401조에 따른 친환경차 신차 구매 세액공제(국세법 제30D조) 자격요건

구분	요건1 (핵심광물 요건)	요건2 (배터리 부품 요건)
세제 혜택 상한	최대 7,500 달러(대당)	
	최대 3,750달러(대당)	최대 3,750달러(대당)
수혜 요건	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 핵심광물(Critical Minerals)*이 일정 비율 이상 미국 또는 미국과 자유무역협정(FTA)을 체결한 국가에서 공급받거나, 북미 지역에서 재활용된 것이어야 함</li> <li>* 리튬, 니켈, 망간, 코발트, 알루미늄, 흑연 등 약 50여 종 광물</li> <li>■ 연도별 배터리 핵심광물 미국 혹은 북미 역내 조달 비율 변동(〈표 4〉 참고)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 배터리 부품(Battery Components)*이 북미에서 제조되는 비율이 일정 비율 이상 이어야 함</li> <li>* 전극활물질(양극재, 음극재, 음극기판), 전기적 활물질(솔벤트, 첨가제, 전해솔트(전해질)), 배터리셀, 배터리모듈 등</li> <li>■ 연도별 북미산 배터리 부품 제조 비율 변동(〈표 5〉 참고)</li> </ul>

33) 이러한 내용은 상한이 설정되어 있었던 기존의 제도에서 고소득층 소비자들이 고가의 전기차 모델(예: 테슬라의 초기 전기차 모델 등)을 구매하면서 세액공제를 받았던 전례에 대한 우려에서 포함되었음. Chad P. Bown, "23-1 Industrial policy for electric vehicle supply chains and the US-EU fight over the Inflation Reduction Act", PIIE Working Paper, May 2023, p. 6.

34) 26 U.S.C. § 30D(f)(11)(A).

35) 26 U.S.C. § 30D(f)(11)(B).

구분	요건1 (핵심광물 요건)	요건2 (배터리 부품 요건)
공통 요건	상기 요건에 더하여, ① 최종조립(Final Assembly) 요건 ② 해외우려기관(foreign entity of concern) 관련 자격 제한 ③ 소득(MAGI) 관련 자격 제한 ④ 차량가격(MSRP) 관련 자격 제한	

출처: 상기 기술내용을 종합하여 저자 정리

## (2) 상업용 친환경차에 대한 소비자 세액공제

- 인플레이션 감축법은 상업용 친환경차에 대해서는 별도의 트랙을 규정함
  - 국세법 제45W조는 전기차(EV) 및 연료전지 전기차(FCEV) 신차를 구매하는 기업에 대한 세액공제를 규정함
  - 소형 상업용 차량(1만 4천 파운드 미만)의 경우 세액공제를 위해서는 적어도 7kWh의 배터리 용량이 요구됨. 1만 4천 파운드 이상의 차량(버스, 배달용 트럭 등)에는 적어도 15kWh의 배터리 용량이 요구됨
  - 상업용 차량 조항에서는, 최대 세액공제는 1만 4천 파운드 미만 차량에는 7천 5백 달러 까지 가능하고, 1만 4천 파운드 이상 차량에는 4만 달러까지 가능함. 실제 세액공제는 (i) 플러그인 하이브리드 전기차 구매가격의 15%, (ii) 전기차(EV) 및 연료전지전기차(FCEV) 구매가격의 30%, 또는 (iii) 동급 내연기관 자동차 대비 증분가치 중 좀 더 낮은 수준으로 이루어짐
  - 기업들은 이 세액공제를 소비자에게 지급되는 친환경차 세액공제와 합산할 수 없으며, 둘 중 한 가지 세액공제만 이용가능함
- 아래 표는 국세법 제30D조와 제45W조의 주요 차이점을 요약한 것임
  - 위에서 기술하였던 제30D조에 따른 세액공제 수혜 요건(핵심광물 및 배터리 부품, 북미 조립, MSRP, 소득 수준)은 제45W조에는 포함되어 있지 않음

〈표 9〉 제30D조 및 제45W조에 따른 세액공제 요건 비교

	요건	제30D조	제45W조
1	차량 총 중량(GVW)이 1만 4천 파운드 미만일 것	○	○
2	사업 목적으로 사용할 것		○
3	최종조립 요건	○	
4	핵심광물 요건	○ (총족시 3,750달러)	
5	배터리 부품 요건	○ (총족시 3,750달러)	
6	해외우려기관 관련 제한	○	
7	권장소비자가격(MSRP) 제한	○	
8	수정 조정총소득(MAGI) 제한	○	

출처: 상기 기술내용을 종합하여 저자 정리

### (3) 친환경차 중고차에 대한 세액공제

- 인플레이션 감축법은 국세법 제25E조에 따른 중고 전기차 및 연료전지차 구매에 대해서도 세액공제 기회를 확대함. 다만 추가적인 제한 요건이 적용됨
  - 제25E조하에서, 중고차를 구매한 납세자는 다음의 네 가지 요건을 충족할 경우 최대 4천 달러까지, 그리고 구매가격의 최대 30%까지 세액공제를 받을 수 있음
  - 다만 (i) 자동차는 플러그인 전가치 또는 연료전지차이어야 하고, (ii) 구매는 해당 자동차의 최초 양도이어야 하며, (iii) 구매가격이 2만 5천 달러 미만이어야 하고, (iv) 자동차 모델이 2년 또는 그보다 오래된 것이어야 함

### (4) 생산에 대한 세액공제

- 인플레이션 감축법은 국세법 제45X조에 따른 배터리셀, 배터리모듈, 배터리 부품 생산 세액공제를 규정함
  - 이 조항은 미국에서 이루어진 생산에만 적용되며, 배터리셀 또는 배터리 모듈의 용량 (kWh)에 따라 결정됨

- 생산에 대한 세액공제에 따라, 차량 한 대당 4천 5백 달러의 추가 세액공제가 가능
- 제30D조나 제45W조하에서 세액공제를 받는 전기차가 제45X조에 따른 4천 5백 달러 추가 세액공제를 받을 경우, 총 1만 2천 달러의 세액공제가 가능하다는 의미가 됨

## 2.

### 제조투자

(인플레이션 감축법 제50142조, 제50143조)

- 인플레이션 감축법은 친환경차 전환을 가속화하고 그 국내 공급망을 육성하기 위해 미 에너지부의 첨단기술 자동차 제조 대출 프로그램(Advanced Technology Vehicle Manufacturing (ATVM) Loan Program) 및 국내 제조 전환 보조 프로그램(Domestic Manufacturing Conversion Grant Program) 등 두 개 핵심 프로그램을 지원
  - 이들 프로그램은 인플레이션 감축법이 규정한 배터리 제조에 대한 세액공제에 더하여, 자동차 제조업자들이 자사 모델이 7천 5백 달러 친환경차 세액공제를 받을 수 있도록 요건을 충족하는 데 유의미하게 기여할 것으로 기대됨
  - 첨단기술 자동차 제조 대출 프로그램(ATVM)은 첨단기술 자동차 등의 제조시설에 대한 대출 프로그램으로서 오랫동안 성공적으로 운영되어 옴.<sup>36)</sup> 인플레이션 감축법은 첨단 기술 자동차 제조 대출 프로그램에 30억 달러를 추가 제공
  - 국내 제조 전환 보조 프로그램도 자동차 제조 부문을 지원하나, 최근의 폐업 또는 폐업위기 시설을 주된 대상으로 함. 인플레이션 감축법은 해당 프로그램에 20억 달러를 제공할 것을 규정함. 내연기관 및 부품 생산라인을 친환경차 생산라인으로 전환하기 위한 개편 노력에 사용될 예정임

36) "FACT SHEET: Clean Vehicle Provisions in the Inflation Reduction Act". Bluegreen Alliance(2022.8.23.), p. 2. <<https://www.bluegreenalliance.org/resources/clean-vehicle-provisions-in-the-inflation-reduction-act/>>.

### 3. 중형 및 대형 상용차의 전동화

[인플레이션 감축법 제60101조, 제60102조, 제70002조]

- 중형 및 대형 상용차로 인한 지역사회 공기오염과 온실가스 배출을 줄이기 위한 다양한 프로그램에 70억 달러 배정
  - 탄소 배출제로 트럭 확산 및 탄소 무배출 트럭 충전·대체연료 주유 인프라 구매·설치·운영·유지 등 친환경 대형 상용차로의 전환을 위해 10억 달러 보조금 지원
  - 탄소 무배출 항만 장비 및 기술의 구매·설치 등 항만에서의 대기오염 저감을 위해 30억 달러 배정
  - 미 우정청(USPS)의 탄소 무배출 배송차량 구매; 탄소 무배출 차량 인프라 구매·설계·설치에 30억 달러 배정

〈표 10〉 세액공제, 제조투자, 대형 상용차의 전동화 관련 인플레이션 감축법의 친환경차 보조금 지원

분류		세부 내용
세액공제	친환경차 세액공제(국세법 제30D조; 인플레이션 감축법 제13401조)	■ 적격 친환경차 신차(7kWh 이상) 구매자에 대해 최대 7천 5백 달러 소비자 세액공제
	친환경차 중고차 세액공제(국세법 제25E조; 인플레이션 감축법 제13402조)	■ 친환경차 중고차(7kWh 이상) 구매자에 대해 최대 4천 달러 소비자 세액공제
	적격 상업용 친환경차 세액공제(국세법 제45W조; 인플레이션 감축법 제13403조)	■ 1만 4천 파운드 미만의 디젤·가솔린 동력 상업용 차량(승용차, 픽업트럭, SUV)의 증분비용의 30%까지 환급하기 위한 최대 7천 5백 만 달러 세액공제 ■ 1만 4천 파운드를 초과하는 상업용 차량(대형 승합차, 버스, 쓰레기 수거차, 장거리 트럭)의 증분비용의 30%까지 환급하기 위한 최대 4만 달러 세액공제 ■ 적격 차량을 보다 친환경적이나 전기차는 아닌 대체 차량으로 교체하는 데에는 최대 15%까지 세액공제
	대체연료자동차용 주유장비 구매에 대한 세액공제(국세법 제30C조; 인플레이션 감축법 제13404조)	■ 상업용지 내 대체연료 인프라(전기차 충전소 포함) 설치에 최대 10만 달러 또는 비용의 6% 지원 및 주거지 충전 인프라 사업에 최대 3만 달러 지원 ■ 건습생 및 적정임금 요건을 충족하는 상업적 사업에 세액공제(또는 비용의 30%)가 지원됨 ■ 상업신용은 저소득 시가지 및 지방내 자산에만 제공됨

분류		세부 내용
제조 투자	첨단기술 자동차 제조 대출 프로그램(ATVM) (인플레이션 감축법 제50142조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 소형, 중형, 대형 상용차, 기차, 선박, 항공기, 하이퍼루프(Hyperloop) 기술 포함 저탄소 또는 탄소 무배출 차량 및 부품을 생산하기 위한 제조시설 개조·확장·설치를 위한 직접 대출 제공을 위해 에너지부 LPO에 30억 달러 배정</li> </ul>
	국내 제조 전환 보조 프로그램 (인플레이션 감축법 제50143조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 전기차, 하이브리드, 플러그인 하이브리드, 연료전지차를 생산하기 위해 최근 폐업하거나 폐업 위기에 있는 제조시설의 개조·확장·설치를 위한 보조금 제공을 위해</li> <li>■ 미 에너지부 제조·에너지공급망 사무소(Manufacturing &amp; Energy Supply Office, MESO)에 20억 달러 배정</li> </ul>
중형 및 대형 상용차 전동화	친환경 대형 상용차 (인플레이션 감축법 제60101조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ △탄소 배출제로 클래스(Class) 6 및 7 트럭 구매, △탄소 무배출 트럭 충전·대체연료 주유 인프라 구매·설치·운영·유지, △탄소 무배출 트럭의 확산을 지원하기 위한 인력 개발 및 훈련 제공, △탄소 무배출 트럭의 확산과 관련된 계획 및 기술활동 참여에 10억 달러 보조금 지원</li> <li>■ 미국의 국가대기질기준(NAAQS)을 초과한 ‘미달성지역(Non-Attainment Area)’에서의 탄소 무배출 트럭 확산에 4억 달러 확보</li> </ul>
	항만에서의 대기오염 저감을 위한 보조금 (인플레이션 감축법 제60102조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ △탄소 무배출 항만 장비 및 기술의 구매·설치, △확산 관련 계획 수행 및 활동, △항만에서의 기후 활동계획 개발을 위한 환급 및 보조금 지원에 30억 달러 배정</li> <li>■ 미국의 국가대기질기준(NAAQS)을 초과한 ‘미달성지역(Non-Attainment Area)’에서의 탄소 무배출 항만장비 및 기술 확산에 7억 5천만 달러 확보</li> </ul>
	미 우정청(USPS) 친환경차 (인플레이션 감축법 제70002조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 미 우정청(USPS)의 탄소 무배출 배송차량 구매; 탄소 무배출 차량 인프라 구매·설계·설치에 30억 달러 배정</li> </ul>

출처: "FACT SHEET: Clean Vehicle Provisions in the Inflation Reduction Act". Bluegreen Alliance (2022.8.23.), p. 3.

### III 행정부 차원의 후속조치

- 2022년 12월 29일 미 재무부와 국세청(IRS)의 잠정 가이드스 발표 이전까지 미 행정부가 취한 주요 후속조치는 <표 11>과 같음

<표 11> 행정부 인플레이션 감축법 시행규정 관련 경과일지(2022년 12월 29일 백서 발표 이전)

일시	내용
'22. 10. 5.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 재무부와 국세청, Notice 2022-46<sup>37)</sup> 발표</li> <li>■ 용어 정의, 핵심광물, 배터리 부품, 적용 가치, 해외우려기관, 최종조립 요건, 차량 분류 등에 관한 공공의견 제출 요청(이후 총 884건의 의견 접수)</li> </ul>
'22. 12. 1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2022년 12월 1일에 바이든 대통령은 인플레이션 감축법이 미국에 협력하는 국가를 배제하려는 의도가 없으며, 미국과 자유무역협정을 가지고 있는 국가들에 대한 현지화 요건은 미국의 동맹국들을 광범하게 포섭하는 조항으로 의도되었다는 입장을 밝힘. 또한 일부 조항은 유럽연합이 제기한 우려를 완화할 수 있도록 조정이 가능하다는 입장을 보임</li> <li>■ 2022년 12월 8일에 발디스 돔브로브스키스 유럽연합 부집행위원장은 인플레이션 감축법의 이행 과정에서 기존에 제기하였던 우려 중 일부가 해결될 수 있을 것으로 본다고 긍정적으로 평가하였음</li> </ul>
'22. 12. 12.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 재무부와 국세청, Revenue Procedure 2022-42<sup>38)</sup>을 발표</li> <li>■ 국세법 제30D조, 제25E조, 제45W조 세액공제와 관련하여 자동차 제조업자들이 참고 가능한 수혜기준, 절차, 신고 의무 등에 관해 가이드스 제공</li> </ul>

37) Department of the Treasury & IRS, "Request for Comments on Credits for Clean Vehicles - Notice 2022-46". <[https://www.irs.gov/irb/2022-43\\_IRB#NOT-2022-46](https://www.irs.gov/irb/2022-43_IRB#NOT-2022-46)>.

38) Department of the Treasury & IRS, "Submission of Information to IRS by Qualified Manufacturers of Clean Vehicles, Previously-Owned Clean Vehicles, and Commercial Clean Vehicles; Submission of Information to IRS by Sellers of Clean Vehicles and Previously-Owned Clean Vehicles". <<https://www.irs.gov/pub/irs-drop/rp-22-42.pdf>>.

일시	내용
'22. 12. 19.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 재무부, 인플레이션 감축법 이행 일정 발표</li> <li>■ 핵심광물·배터리 부품 요건에 관한 규정안을 2023년 3월에 발표할 계획이며, 재무부의 규정안 발표 이전까지 두 요건을 적용하지 않을 예정임을 발표<sup>39)</sup></li> </ul>

출처: 다음에 기초하여 저자 정리. "Biden says can 'tweak' inflation act to include European countries", Reuters(2022. 12. 2.); Jamin Koo, Adam Spiegel, Daniel B. Levine, W. Andrew Jack, "Much-Anticipated Proposed Regulations on the 30D EV Tax Credit Have Finally Arrived—but Leave a Key Question Unresolved", Inside Energy & Environment, Convington, March 31, 2023.

## 1. (1) 제30D조 세액공제에 관한 백서

**재무부·  
국세청,  
친환경차  
신차  
세액공제에  
관한  
백서 등**  
(2022. 12. 29.)

- 2022년 12월 29일에 발표된 백서<sup>40)</sup>에서, 재무부는 핵심 광물 규칙 및 배터리 부품 요건에 관한 지침(안)의 '예상되는 방향(anticipated direction)'을 제시함
  - 재무부·국세청 규정안은 핵심광물 요건과 배터리 부품 요건이 발효하기 이전에 발표되어야 하며, 규정안 발표는 2023년 3월로 예정됨
  - 백서의 내용 중에는 핵심광물·배터리 부품 요건에 관련된 용어의 잠정 정의 및 '가치(value)' 및 '부가가치(value added)' 산정방법에 관한 내용이 포함됨. 특히, 후술하는 바와 같이 50% 부가가치 테스트를 제시하는 등 제도 운영에 일정한 유연성을 확보하려 했다는 점에서 중요함
  - 핵심광물 요건과 관련해서,
    - 백서는 추출(extraction), 가공(processing), 재활용(recycling), 구성물질(constituent material), 가치(value), 부가가치(value added), 자유무역협정(free trade agreement)의 의미를 검토함
    - 또한 핵심광물 공급망의 복잡성 및 요건 충족 여부를 판단하기 위한 해당 공급망 추적의 복잡성을 감안해서, 2023~24년의 경과기간 동안 핵심광물 요건 준수를 판단하기 위한

39) Department of the Treasury, "Treasury Announces Information Timeline for Inflation Reduction Act Tax Implementation", Press Release(2022.12.19). <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1173>>.

40) Department of the Treasury, "Anticipated Direction of Forthcoming Proposed Guidance on Critical Mineral and Battery Component Value Calculations for the New Clean Vehicle Credit," December 29, 2022.



3단계 절차를 제시함. 이 경과규칙은 ‘부가가치’ 테스트의 형식으로 이루어짐. 핵심광물 추출·가공의 50% 이상이 미국이나 미국의 FTA 상대국 내에서 이루어질 경우, 해당 광물 100%를 ‘적격 핵심광물(qualifying critical mineral)’로 인정해주는 방식임. 유사한 50% 부가가치 기준이 핵심광물의 재활용(북미 내 재활용 요건)에도 적용됨

- 배터리 부품 요건과 관련하여,
  - 배터리셀(battery cell), 배터리 부품(battery component), 구성물질(constituent material), 제조(manufacturing), 조립(assembly), 가치(value), 증분가치(incremental value) 등 배터리 제조 또는 조립 요건 시행에 필요한 용어를 잠정 정의함
  - 배터리 부품 요건 충족 여부 판단을 위해, 배터리 부품의 가치 비율 산정에 관한 4단계 절차를 제시함
- ‘자유무역협정’의 정의와 관련하여, 재무부는 핵심광물 요건 목적에서 자유무역협정 판단여부에 관한 의견을 제시
  - 한국, EU 등 이해관계국은 인플레이션 감축법에 신설된, 세액공제를 위한 조달 요건을 완화할 것을 미국 정부에 요청해옴. 예를 들어, 배터리 부품 요건과 관련하여 한국은 2022년 11월 당시 핵심광물의 ‘안정적인 공급’이 가능하도록 ‘자유무역협정’을 광의로 해석해줄 것을 바이든 행정부에 요청한 바 있음<sup>41)</sup>
  - 재무부는 핵심광물 요건 목적상 ‘자유무역협정’이 미국이 20개 국가와 체결한 무역협정 등 최소한 미국이 체결한 포괄적 자유무역협정을 모두 포함하되, 미국과 포괄적 무역협정을 체결한 국가 외 다른 국가도 포함될 수 있다고 보아 유연한 입장을 보임
  - 재무부는 ‘자유무역협정’이 인플레이션 감축법이나 그 외 미국 연방법률에 정의된 바 없다고 지적. 재무장관이 핵심광물 요건이 이후 적용되는 과정에서 추가적으로 일정 무역협정을 ‘자유무역협정’으로 판단할 수 있으며, 새로 협상이 완료되는 모든 협정에 대해 ‘자유무역협정’에 해당되는지 여부를 평가할 예정임. 참고로, 미국-EU, 미국-일본 사이에는 자유무역협정이 체결된 바 없고 한국-미국 사이에는 한·미 FTA가 있음

41) Government of the Republic of Korea, “Korea’s Comments on the Implementation of the Inflation Reduction Act of 2022”.  
([https://insidetrade.com/sites/insidetrade.com/files/documents/2022/nov/wto2022\\_0796c.pdf](https://insidetrade.com/sites/insidetrade.com/files/documents/2022/nov/wto2022_0796c.pdf)).

- 재무부는 핵심광물 요건 목적에서 자유무역협정인지 여부를 판단하는 데 복수 개의 기준을 제안할 예정이라는 입장을 밝힘. 예를 들어, (i) 해당 협정이 특혜적으로 무역 장벽을 줄이거나 철폐하는지 여부, (ii) 해당 협정에 따라 새로운 무역장벽을 부과하지 않도록 자제할 의무를 당사국들이 부담하는지 여부, (iii) 해당 협정이 핵심 노동·환경 보호 등 무역에 영향을 미치는 핵심 분야에서 높은 수준의 규칙을 확립하는지 여부, (iv) 해당 협정이 전기차 배터리에 포함되는 핵심 광물 등에 대해 수출제한을 줄이거나 철폐하는지 또는 당사국들이 수출제한을 자제할 의무를 부담하는지 여부 등
- 또한 백서는 제30D조 세액공제의 목적의 ‘핵심광물’이 첨단 제조 생산 세액공제 (AMPC)에 관한 제45X조에서 정의된 ‘적격 핵심광물’을 의미함을 분명히 하고, 어떠한 물품이 배터리 부품에 포함되는지를 명확히 함

(2) Notice 2023-1<sup>42)</sup>

- 해당일에 재무부와 국세청은 Notice 2023-1, 2023-9 및 FS-2022-42를 또한 발표

〈표 12〉 2022년 12월 29일에 발표된 공고·설명자료 목록 및 주요 내용

분류	문서번호	주요 내용
1	Notice 2023-1	친환경차 신차 세액공제(제30D조) 시행규정 관련 계획 공유
2	Notice 2023-9	2023년에 적용될 상업용 친환경차 세액공제(제45W조) 관련 증분비용 산정방식에 관한 입장 공유
3	FS-2022-42	국세청, 친환경차 신차·중고차·상업적 친환경차 세액공제(제30D조, 제25E조, 제45W조) 관련 질의에 대한 답변 제공

출처: 후술하는 내용에 기초하여 저자 정리

- Notice 2023-1에서는 친환경차 신차 세액공제(제30D조)의 시행규정 관련 계획 공유
- 제30D조에 관한 규정(안)을 마련할 계획임을 발표. 최종조립, 북미, 권장소비자가격 등 일부 용어의 의미에 관해 간략한 논의가 있었음(〈표 13〉 참고). 재무부가 발표한 잠정 정의는 인플레이션 감축법에 규정된 정의에 기초한 것임

42) IRS, "Certain Definitions of Terms in Section 30D Clean Vehicle Credit - Notice 2023-1". <<https://www.irs.gov/pub/irs-drop/n-23-01.pdf>>.

〈표 13〉 Notice 2023-1에서 다루어진 개념 정의

분류	내용
최종조립 (Final Assembly)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 최종 조립 발생 시점 및 위치에 대한 판단기준 관련 설명 제공</li> <li>■ 최종조립지는 (i) 49 C.F.R. 565에 따른 차량식별번호(VIN)에 기재되어 있는 제조공장 또는 (ii) 49 C.F.R. 583.5(a)(3)에 따라 자동차 라벨에 기재되어 있는 최종조립 위치가 될 수 있음</li> </ul>
북미(North America)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 19 CFR part 182, Appendix A, § 1(1)에 따라 미국, 캐나다, 멕시코를 의미</li> </ul>
권장소비자가격 (MSRP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 자동차의 MSRP에는 15 U.S.C. 1232(f)(1)에 따른 자동차 기준 소비가격에 15 U.S.C. 1232(f)(2)에 따른, 제조업자로부터 인도 시 차량에 부착된 차량용품(accessory) 및 옵션사양 장비에 대한 MSRP를 더한 값이 포함됨</li> </ul>
차종 분류 (Vehicle Classification)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 차종 분류는 40 CFR 600.002에 따라 이루어짐 (※ 이 정의는 이후 Notice 2023-16에 의해 수정됨)</li> </ul>
사용 시작 (placed in service)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 차량의 소유 여부를 기준으로 IRC 30D 목적에서 차량을 ‘사용하기 시작’하였는지를 결정</li> </ul>

출처: Notice 2023-1에 기초하여 저자 정리

- 제30D조와 관련된 이전의 Rev. Proc. 2022-42<sup>43)</sup>와 유사하게, Notice 2023-1은 핵심광물 요건 및 배터리 부품 요건에 관한 상세 설명을 제공하지 않음
- 인플레이션 감축법은 재무부와 국세청이 2022년 12월 31일까지 제30D조 배터리 및 배터리 광물 조달 요건에 관한 규정안을 발표할 것을 명시함. 두 요건의 상세 내용에 따라 세액공제 산정방식이 달라질 것

43) IRS, "Submission of Information to IRS by Qualified Manufacturers of Clean Vehicles, Previously-Owned Clean Vehicles, and Commercial Clean Vehicles; Submission of Information to IRS by Sellers of Clean Vehicles and Previously-Owned Clean Vehicles - Rev. Proc. 2022-42". <<https://www.irs.gov/pub/irs-drop/rp-22-42.pdf>>.

**(3) Notice 2023-9<sup>44)</sup>**

## ■ 적격 상업용 친환경차 세액공제(제45W조) 관련 증분비용 산정방식 제시

- 적격 상업용 친환경차에 대한 세액공제 산정 목적에서, 납세자는 두 단계에 걸친 최초 결정을 내려야 함. 첫 번째 단계는 내연기관(가솔린 또는 디젤) 자동차인지 여부에 관련됨. 내연기관 자동차가 아닌 경우, 납세자는 해당 자동차 비용 기준의 30%를 산정함. 가솔린 또는 디젤 자동차인 경우, 납세자는 적격 상업용 친환경차의 비용을 동급 자동차의 비용과 비교함으로써 해당 자동차의 증분비용을 결정해야 함. 비교가능한 자동차는 가솔린 또는 디젤 내연기관 엔진만을 사용하며, 동등한 크기와 사용을 가지는 차량을 의미함. 다음으로 위 두 단계 중 보다 낮은 수치를 적용가능한 세액공제 제한과 비교하여, 산정된 세액공제량을 추가적으로 제한해야 하는지 여부를 결정함
- 또한 Notice 2023-9는 납세자들이 에너지부가 발표한 증분비용 분석<sup>45)</sup>에 활용할 수 있는 일정 차량 등급과 관련하여, 2023년에 적용되는 세이프 하버(safe harbor) 규정을 발표함. 적격 친환경차의 증분비용(incremental cost)은 동급 차량의 가격 대비 해당 차량의 구매가격 초과액을 의미함. 국세청은 가솔린 또는 디젤 내연기관을 유일한 동력원으로 하는 차량으로서, 차량의 크기와 용도가 적격 상업용 차량과 동등한 차량을 ‘동급(comparable)’으로 정의함

**(4) FS-2022-42<sup>46)</sup>**

## ■ 신규 및 중고 친환경차, 상업용 친환경차 세액공제(제30D조, 제25E조, 제45W조)에 대한 질의답변 제공

- 국세청은 인플레이션 감축법에 따른 연방 친환경차 세액공제 제도 변화에 관해 7가지 주제에 대한 질의답변(FAQ) 설명자료를 배포함. 해당 상세 설명자료는 구속력은 없으나, 국세청의 입장을 보여주는 것임

44) IRS, "Section 45W Commercial Clean Vehicles and Incremental Cost for 2023 - Notice 2023-9". <<https://www.irs.gov/pub/irs-drop/n-23-09.pdf>>.

45) Department of Energy, "2022 Incremental Purchase Cost Methodology and Results for Clean Vehicles", December 28, 2022. <<https://www.energy.gov/eere/vehicles/articles/2022-incremental-purchase-cost-methodology-and-results-clean-vehicles>>.

46) IRS, "Frequently asked questions related to new, previously-owned and qualified commercial clean vehicle credits FS-2022-42, December 2022". <<https://www.irs.gov/pub/taxpros/fs-2022-42.pdf>>.

〈표 14〉 FS-2022-42 설명자료의 구성

분류	내용
주제 A	친환경차 신차 세액공제의 수혜자격 규칙
주제 B	친환경차 신차 세액공제의 소득·가격 제한
주제 C	친환경차 신차 세액공제에의 신규 요건 적용 개시 시기
주제 D	친환경차 중고차 세액공제의 수혜자격 규칙
주제 E	친환경차 중고차에 대한 소득 및 가격 제한
주제 F	친환경차 중고차 세액공제 신청
주제 G	적격 상업용 친환경차에 대한 세액공제

출처: FS-2022-42에 기초하여 저자 정리

- 친환경차 신차, 중고 친환경차, 상업용 친환경차 등 세 가지 세액공제 대상 범주의 세액공제 요건 이행문제에 관해 상세한 내용이 포함됨
  - 해당 자료의 마지막 부분에서 친환경차 세액공제 대상이 되지 못한 자동차 모델의 제조업자가 인플레이션 감축법에 별도로 규정된 상업용 친환경차 세액공제 조항을 통해 유사한 세제혜택을 받을 가능성이 있는 것으로 설명
  - 즉, 별도의 '적격 상업용 친환경차' 세액공제 조항(국세법 제45W조)에 따라, 차량을 구매, 소유하고 있는 임대인이 일정한 세액공제를 받을 수 있음

〈표 15〉 FS-2022-42 설명자료의 주요 내용

세액공제 대상 차량	내용
친환경차 신차	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 설명자료는 어떠한 차량이 신차 세액공제 대상인지를 상세 설명함</li> <li>■ 적격 차량에는 플러그인 전기차(PEV)와 연료전지 전기차(FCEV)가 포함됨. 그리고 다양한 요건이 규정되어 있는데, 예를 들어 납세자가 자격을 갖춘 제조업체로부터 '최초 사용(original use)' 목적을 위해 해당 차량을 구매해야 하며, 북미 지역(미국, 캐나다, 멕시코, 푸에르토리코 포함)에서 최종 조립이 완료되어야 함</li> <li>■ 판매자는 새로운 국세청 신고 의무를 준수해야 하며, 또한 소득 기준과 MSRP 기준이 적용됨</li> <li>■ 신규 세액공제는 자동차를 '사용하기 시작하는(placed in service)', 즉 차량을 그 이전 연도에 구매했다 하더라도 인도가 이루어지는 과세연도에만 신청할 수 있음</li> <li>■ 2023년 1월 1일 이전에 구매한 자동차는 별도의 경과규칙을 적용받음<sup>47)</sup></li> </ul>

47) IRS, "Credits for New Electric Vehicles Purchased in 2022 or Before". <<https://www.irs.gov/credits-deductions/credits-for-new-electric-vehicles-purchased-in-2022-or-before>>.

세액공제 대상 차량	내용
중고 친환경차	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 인플레이션 감축법은 판매가 2만 5천 달러 미만의 중고 승용차 구매에 대해 최대 4천 달러의 세액공제를 규정함. 이 세액공제를 위해서는 구매자에게 적용되는 일정 소득 상한 기준이 있고, 해당 차량의 최초 판매가 동 법의 시행일인 2022년 8월 16일 이후에 이루어진 경우이어야 함</li> <li>■ 중고차의 차량 연식이 납세자의 해당 중고차 구매연도보다 적어도 2년 이전이어야 하며, 해당 차량을 딜러를 통해 구매한 경우이어야 함</li> <li>■ 오로지 개인만 세액공제 대상이며, 기업은 신청할 수 없음</li> </ul>
상업용 친환경차	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 인플레이션 감축법은 납세자가 재판매 목적이 아닌, 사용 또는 리스 목적으로 구매한 상업용 차량에 대한 세액공제를 신설함</li> <li>■ 세액공제액은 적격 상업용 친환경차에서 납세자의 과세표준의 15% 미만 또는 해당 차량의 증분비용임</li> <li>■ 1만 4천 파운드 미만의 차량에는 최대 7천 5백 달러, 그 외 차량에는 최대 4만 달러 까지 세액공제 가능</li> </ul>

※ 출처: FS-2022-42에 기초하여 저자 정리

- 지금까지 살펴본 바와 같이, 2022년 12월 29일의 재무부·국세청 발표는 세액공제 요건의 적용을 두고 향후 발표될 시행규정에서 일정한 유연성이 제공될 것임을 분명히 하였다는 점에 의의가 있음

## 2. 국세청, Notice 2023-16 및 FS-2023-04 [2023. 2. 3.]

- 국세청은 세액공제 목적의 차량 분류 기준에 관한 기존 발표사항을 변경하는 Notice 2023-16 및 FS-2022-42에서 발표된 기존 질의답변 내용을 일부 업데이트하는 FS-2023-04를 발표
  - [Notice 2023-16] 친환경차 세액공제(제30D조) 조건을 일부 변경<sup>48)</sup>
    - Notice 2023-16 발표와 함께 국세청은 향후 발표될 규정안이 Notice 2023-1에서 기존에 제시하였던 40 CFR 600.002가 아니라 40 CFR 600.315-08에 규정된 연비 표시에 기초하여 친환경차 신차 및 중고차 세액공제, 상업용 친환경차 세액공제의

48) IRS, "Certain Definitions of Terms in Section 30D Clean Vehicle Credit - Notice 2023-16". <[https://www.irs.gov/irb/2023-08\\_IRB#NOT-2023-16](https://www.irs.gov/irb/2023-08_IRB#NOT-2023-16)>.

목적에서 차종 분류를 확정할 예정이라는 입장을 밝힘.<sup>49)</sup> 이 변경사항은 2023년 1월 1일부로 소급 적용됨

- **[FS-2023-04]** 국세청, 친환경차 신차·중고차·상업적 친환경차 세액공제(30D, 25E, 45W)에 대한 질의답변 업데이트<sup>50)</sup>
- 질의답변(FAQ) 내용에 <표 16>과 같은 변경이 있었음

<표 16> FS-2023-04 설명자료의 주요 내용

분류	내용
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 납세자의 “최초 사용(original use)”<sup>51)</sup>에 관련된 추가 정보 제공</li> <li>■ 친환경차 세액공제의 목적에서, 친환경차 신차는 2023년 1월 1일부로 사용하기 시작하는, 납세자가 본래의 목적으로 취득한 친환경차를 의미</li> <li>■ 친환경차 세액공제를 받기 위해서는 재판매를 위해 취득한 것이어서는 안 되고, 적격 제조업자가 제조한 것이며, 청정대기법(Clean Air Act) 제2편의 자동차(motor vehicle)의 정의를 충족시켜야 함</li> <li>■ 또한 차량 총중량(GVW)이 1만 4천 파운드 미만 등급이어야 하며, 배터리 용량이 7kWh 이상이며 외부 전력 공급원으로 충전이 가능한 배터리를 전력원으로 하는 전동기로 상당 부분 구동되어야 하고, 북미 지역에서 최종조립이 이루어져야 함</li> </ul>
2	Notice 2023-16에 따른 차종분류 변경의 소급적용 관련 가이드نس
3	특정 거래가 세액공제 목적에서 ‘리스’에 해당되는지 여부를 결정하는 데 고려되는 요소에 대한 가이드نس

출처: FS-2023-04에 기초하여 저자 정리

49) 이러한 차종 분류 변경으로 인해 결과적으로 친환경차 신차 세액공제를 적용받을 수 있는 차량이 좀 더 많아질 것으로 예상하는 입장으로는 다음을 참조. Adam Naporadny, “The Latest Guidance for Clean Vehicle Tax Credits”, FORVIS(2023.2.24). <<https://www.forvis.com/article/2023/02/latest-guidance-clean-vehicle-tax-credits>>.

50) IRS, “IRS updates frequently asked questions related to new, previously owned and qualified commercial clean vehicle credits”, FS-2023-04, February 2023. <<https://www.irs.gov/pub/taxpros/fs-2023-04.pdf>>.

51) 26 U.S.C. § 30D(d)(1)(A).

**3.**  
**재무부·**  
**국세청,**  
**친환경차**  
**신차**  
**세액공제**  
**규정안**  
(2023. 3. 21.)

- 재무부와 국세청은 공공 검토를 위해 친환경차 신차 세액공제(제30D조)에 관한 규정안을 발표함<sup>52)</sup>
  - 2022년 12월 백서<sup>53)</sup>와 질의답변 자료<sup>54)</sup>에 기초하여 세액공제 적격을 구체화하고, 핵심 광물·배터리 부품 요건을 해석함. 그 상세 내용은 이후 2023년 4월 17일에 연방관보에 발표된 규칙제정안공고(NPRM: Notice of Proposed Rulemaking)와 동일하며, 제4항에서 후술함

〈표 17〉 2023년 3월 21일자 규정안의 핵심광물·배터리 부품 요건 관련 내용

분류	내용
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (핵심광물·배터리 부품 요건 관련) 제30D조의 핵심광물 및 배터리 부품 요건 충족 여부를 결정하기 위해서는, 차량 배터리에 포함된, 미국 또는 미국 FTA 상대국에서 추출 또는 가공되거나 북미 지역에서 재활용된 핵심광물의 가치의 비율(“적격 핵심광물 비중”)이 적용 핵심광물 비율을 충족해야 하고, 북미 지역에서 제조 또는 조립된 차량 배터리 부품의 가치 비율(“적격 배터리 부품 비중”)이 적용 배터리 부품 비율을 충족해야 함</li> <li>■ 핵심광물과 배터리 부품의 가치를 결정하는 데 차량 제조업자가 정상가격 원칙에 따라, 비특수관계 구매자가 지불한 또는 지불할 시장가격을 사용해야 함</li> <li>■ 자동차 제조업자는 핵심광물의 가치를 결정하기 위한 날짜를 선택해야 하고, 이는 최종조립 또는 재활용 단계 이후의 시점이어야 함. 마찬가지로, 배터리 부품의 증분가치는 최종 제조·조립 단계 이후의 날짜에 결정되어야 함</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (배터리 부품 및 구성물질 관련) 핵심광물 요건은 미국 또는 미국의 FTA 상대국에서 발생한 추출 또는 가공 작업을 적용비율 산정에 반영함</li> </ul>

출처: Department of the Treasury & IRS, “[4830-01-p] DEPARTMENT OF THE TREASURY Internal Revenue Service 26 CFR Part 1 [REG-120080-22] RIN 1545-BQ52 Section 30D New Clean Vehicle Credit”에 기초하여 저자 정리

- 북미 최종조립 요건, 권장소비자가격(MSRP) 제한 등 제30D조 세액공제의 시행에 관련된 그 밖의 사항에 관한 상세 내용도 포함됨
- 반면 제30D조(d)(7)의 ‘해외우려기관’에 관해서는 다루지 않고, 해당 용어의 정의는 이후의 가이드스에서 다루어질 예정임을 밝힘

52) Department of the Treasury & IRS, “[4830-01-p] DEPARTMENT OF THE TREASURY Internal Revenue Service 26 CFR Part 1 [REG-120080-22] RIN 1545-BQ52 Section 30D New Clean Vehicle Credit”. <<https://public-inspection.federalregister.gov/2023-06822.pdf>>.

53) *Supra* note 43.

54) IRS, “Frequently Asked Questions About the New, Previously-Owned and Qualified Commercial Clean Vehicles Credit”. <<https://www.irs.gov/newsroom/frequently-asked-questions-about-the-new-previously-owned-and-qualified-commercial-clean-vehicles-credit>>.



- 규정은 2023년 4월 17일에 연방관보에 발표되고, 공공의견 수렴 절차는 발효 이후 60일 동안 또는 2023년 6월 16일까지임
- 국세법 제30D조(e)(3)(B)<sup>55)</sup> 인플레이션 감축법 제13401조(a) 및 (e)에 따른 핵심광물 요건과 배터리 광물 요건은 친환경차 조항 시행규정의 연방관보 게재일 이후에 사용되기 시작하는 차량에 적용될 것을 규정함
  - 이에 따라 2023년 4월 17일(연방관보 게재일) 이후 사용되기 시작한 차량부터 제30D조 세액공제에 핵심광물 요건 및 배터리 부품 요건을 적용하기로 결정됨

**4. 재무부·국세청, 규칙제정안 공고**  
[2023. 4. 17.]

- 재무부와 국세청은 인플레이션 감축법에 따라 제·개정된 국세법 제30D조(친환경차 신차), 제25E조(중고 친환경차) 및 제45W조(상업용 친환경차) 세액공제에 관한 규칙제정안공고<sup>56)</sup>를 연방관보에 발표함
  - 규칙제정안공고의 내용은 전반적으로 2022년 12월 백서의 내용에 합치하며, 핵심광물 요건과 배터리 부품 요건을 한층 더 구체화하는 것임
  - 2023년 4월 18일 또는 그 이후에 사용하기 시작하는 차량에는 규칙제정안공고에 규정된 대로 핵심광물 요건과 배터리 부품 요건이 부과되기 시작함. 공고의 주요 내용은 아래와 같음

**(1) 적격 친환경차**

- 제30D조 세액공제를 위해 제조업자는 우선 자신이 판매하는 자동차가 개정된 제30D조 (d)의 정의에 따른 '친환경차'임을 증명해야 함

55) 인플레이션 감축법 제13401조(e)에 따라 신설됨.

56) Department of the Treasury & IRS, "26 CFR Part 1 [REG-120080-22] RIN 1545-BQ52 - Section 30D New Clean Vehicle Credit," Federal Register, Vol. 88, No. 73, April 17, 2023, pp. 23370-23386. <<https://www.federalregister.gov/documents/2023/04/17/2023-06822/section-30d-new-clean-vehicle-credit>> 한편 우리 산업부 자료에서를 "잠정 가이드스"로 지칭하기도 함. 산업통상자원부, "(참고자료) 미국 재무부, 인플레이션 감축법(IRA) 전기차 세액공제 잠정 가이드스 발표", 보도참고자료(2023.4.1). <<https://www.korea.kr/briefing/pressReleaseView.do?newsId=156560543>> 참고.

- 친환경차는 일정한 일반적인 특징을 충족하고, 재무부에 필요한 자동차 정보를 보고하는 기업 즉 ‘적격 기업’에 의해 제조된 것이어야 하며, 북미 지역(미국, 캐나다, 멕시코로 정의됨<sup>57)</sup>)에서 ‘최종조립’이 이루어져야 함
- 규칙제정안공고는 최종 조립지를 납세자가 차량식별번호(VIN)<sup>58)</sup>에 기재되어 있는 제조공장 또는 자동차 라벨에 기재되어 있는 최종조립 위치로 할 것을 규정<sup>59)</sup>
- 자동차 라벨에 기재된 최종조립 위치(final assembly point)는 “승용차 신차의 기계적 작동에 필요한 모든 부품이 해당 자동차 내에 또는 자동차상에 영구 설치되어 있는지를 불문하고 해당 자동차에 포함되어 있는 조건하에, 승용차 장비로부터 승용차 신차가 생산 또는 조립되고 딜러나 수입업자에게 배달된 위치”임<sup>60)</sup>

## (2) 핵심광물 요건

- 규칙제정안공고는 핵심광물 요건 충족 여부를 결정하기 위한 3단계 절차를 규정
  - 앞서 검토했던 바와 같이, 핵심광물 요건을 충족하기 위해서는 (i) 배터리가 핵심광물의 특정 ‘적용비율(applicable percentage)’이 미국 내에서 또는 미국이 자유무역협정을 체결·시행 중에 있는 국가 내에서 추출 또는 가공되거나, 또는 (ii) 북미 지역에서 재활용되어야 함. 2024년까지 적용비율은 40%이며, 점진적으로 증가됨
  - 적용비율 충족 여부를 판단하기 위해 자동차 제조업자는 어떠한 핵심광물 및 그 가치가 요건을 충족하는지를 결정하는 데 세 단계 절차를 적용해야 함
  - 50% 부가가치 테스트에 따라, 제조업자는 50% 이상의 부가가치가 핵심광물에 발생한 지점을 식별해야 함. 부가가치의 50%가 미국 또는 미국의 FTA 상대국 내에서 발생한 경우, 핵심광물의 가치는 수식의 분자 부분에 대입되어, 해당 자동차의 적용비율에 산입됨

57) 규칙제정안공고 § 1.30D-2(d).

58) 49 C.F.R. § 565.

59) 규칙제정안공고 § 1.30D-2(b)(1), (2).

60) 49 C.F.R. § 583.5.

## 1) 1단계: 각 핵심광물에 대한 조달망 결정

■ 각 핵심광물 조달망이 개별적으로 식별·평가되어야 함<sup>61)</sup>

- 조달망(procurement chain)은 “구성물질의 생산으로 종결되는, 공통된 일련의 위치에서 이루어지는 추출, 가공, 재활용 활동의 공통된 순서”를 의미함<sup>62)</sup>
- 제조업자는 배터리 내 각 적용 광물의 단수 또는 복수 개의<sup>63)</sup> 조달망을 결정해야 함.<sup>64)</sup> 적용 광물(applicable mineral)은 국세법 제45X조에 규정됨<sup>65)</sup>

## 2) 2단계: 적격 핵심광물의 식별

- ‘적격 핵심광물(qualifying critical mineral)’로 인정받기 위해서는, 생산된 광물이 ‘미국에서 또는 미국과 시행 중인 자유무역협정을 가지고 있는 국가에서 추출 또는 가공’되거나, 또는 ‘미국에서 재활용’된 경우이어야 하며,<sup>66)</sup>
  - 광물의 추출, 가공, 재활용을 통한 부가가치의 50%가 위 대상지역에서 발생하는 경우, 적격 핵심광물로 인정됨. 규칙제정안공고는 이를 “50% 부가가치 테스트”로 칭함<sup>67)</sup>
  - 50% 부가가치 테스트는 적용 핵심광물의 각 조달망에 개별적으로 적용되어야 함<sup>68)</sup>
  - 이 테스트는 2023년과 2024년에 사용되기 시작하는 차량에 적용될 예정임
  - 2025년부터 재무부는 좀 더 엄격한 테스트를 적용할 예정이나 아직 확정되지는 않음. 규칙제정안공고는 어떠한 새로운 테스트가 도입되어야 하는지에 관해 공공의견을 요청함

61) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(a)(3)(i).

62) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(14).

63) 예를 들어, 하나의 핵심광물이 서로 다른 두 개 위치에서 추출, 가공 또는 재활용된 경우(A국에서 추출+B국에서 최종 가공 및 A국에서 추출+C국에서 최종 가공) 해당 핵심광물은 두 개의 조달망을 가지고 있는 것이 됨.

64) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(14).

65) 26 U.S.C. § 45X(c)(6).

66) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(17).

67) Ibid.

68) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(a)(3)(i).

- 좀 더 구체적으로, 제조업자는 어떠한 ‘적용 핵심광물(applicable critical mineral)’이 ‘적격 핵심광물’인지 결정해야 함
  - (i) 미국 내에서 또는 미국의 FTA 상대국 내에서 추출 또는 가공되거나 (ii) 북미 지역에서 재활용된 적용 핵심광물이 여기서 검토대상임. NPRM에 따라, 제조업자는 핵심광물에 가치가 부가된 지점을 식별해야 함. 다음의 경우 중 하나에 해당된다면, 적용 핵심광물은 적격 핵심광물이 됨. (i) 추출(extraction)에 의해 적용 핵심광물에 부가된 가치의 50% 이상이 미국 내에서 또는 미국이 시행 중인 FTA의 상대국 내에서 이루어진 추출에서 유래될 경우<sup>69)</sup> (ii) 가공(processing)에 의해 적용 핵심광물에 부가된 가치의 50% 이상이 미국 내에서 또는 미국이 시행 중인 FTA의 상대국 내에서 이루어진 가공에서 유래될 경우<sup>70)</sup> (iii) 재활용(recycling)에 의해 적용 핵심광물에 부가된 가치의 50% 이상이 북미 지역에서 이루어진 재활용에서 유래될 경우<sup>71)</sup>
- 2단계(적격 핵심광물의 식별)와 관련하여 ‘자유무역협정’의 정의가 세역공제의 이행과 관련하여 중요한 문제였음
  - 법률에서는 ‘적격 핵심광물’이 미국 내에서 추출 또는 가공되거나, 미국이 FTA를 체결, 시행 중인 상대국에서 추출 또는 가공된 적용 핵심광물이 여기에 해당된다고 규정
  - ‘자유무역협정’은 인플레이션 감축법과 국세법에 정의 규정이 없으므로, NPRM은 미국과 한국, 호주, 멕시코, 캐나다 등 포괄적인 자유무역협정을 체결한 국가만이 위 ‘자유무역협정’ 상대국에 해당된다고 협의로 해석하지 않고 이 용어를 좀 더 광의로 해석하는 입장을 취하여 자유무역협정 상대국 판단기준을 제시함
  - 즉 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(7)은 미국이 포괄적인 자유무역협정을 현재 가지고 있는 모든 국가가 포함되는 정의를 규정하였으며, 재무장관은 미국과 비포괄적인 무역 협정을 가지는 국가에까지 위 개념의 적용범위를 확대할 수 있음. 이러한 비포괄적인 무역협정은 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(7)(i)에 기술된 요건<sup>72)</sup>을 충족해야 함

69) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(17)(i)(A).

70) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(17)(i)(B).

71) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(17)(ii).

72) (i) 당사국 간 특혜적으로 무역장벽 완화 또는 철폐, (ii) 타방 당사국에 대한 새로운 무역장벽 도입 자제, (iii) 노동·환경 보호 등 무역에 영향을 미치는 핵심 분야에서 높은 수준의 규칙 설립, (iv) 수출에 대한 제한 완화 또는 철폐, 또는 수출제한 자제 약속.

- 위 기준에 따라 일본을 핵심광물 요건에 따른 자유무역협정 상대국으로 인정함. 일본은 미국과 2023년 3월 28일에 핵심광물무역협정(CMA: Critical Minerals Agreement)<sup>73)</sup>을 체결함.<sup>74)</sup> 해당 협정은 핵심광물의 자유로운 교역을 보장하기 위한 높은 수준의 의무를 규정함. 예를 들어 전기차 배터리 공급망에 필수적인 핵심광물의 수출관세 부과 자제 의무, 국가안보에 영향을 미칠 수 있는 핵심광물 부문 투자에 관해 미국과 일본 양국이 상의할 의무, 핵심광물 교역에 관련된 노동·환경법의 집행에 관한 구체적인 의무 등이 포함됨. 미·일 CMA는 2019년 10월 7일에 체결된 미·일 무역협정(USJTA)<sup>75)</sup>과 미·일 디지털무역협정(USJDTA),<sup>76)</sup> 2021년 11월 발표된 미·일 무역 파트너십(U.S.-Japan Partnership on Trade)<sup>77)</sup>의 맥락에서 체결된 것이라고 설명
- 다른 국가들도 핵심광물 요건의 ‘자유무역협정’ 상대국에 추가로 포함될 수 있다고 설명. 미국과 EU 사이에서도 유사한 협정을 체결하기 위한 논의가 진행 중인 것으로 알려짐. 2023년 3월 바이든 대통령과 우르줄라 폰 데어 라이엔 EU 집행위원장의 회담 결과 발표된 공동성명<sup>78)</sup>에서는 미국과 EU이 이 사안에 관한 해결책 모색 및 배터리와 핵심광물의 공급망 다각화에 관한 협력 증진에 대한 약속을 재확인함

### 3) 3단계: 최종 배터리에 포함된 적격 핵심광물의 가치 비율 산정

- 제조업자가 각 적용 핵심광물이 적격 핵심광물인지 여부를 결정한 이후에는, 비율 요건 충족 여부를 결정하기 위해 총 가치를 비교해야 함. 제30D조 세액공제를 적용받기

73) Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Japan on Strengthening Critical Minerals Supply Chains. <<https://ustr.gov/sites/default/files/2023-03/US%20Japan%20Critical%20Minerals%20Agreement%202023%2003%2028.pdf>>.

74) 미국은 EU와도 유사한 협정 체결을 위한 협상을 진행 중임. 규칙제정안공고의 문구에 기초해 본다면, 이러한 협정 체결 이후 재무장관은 EU가 NPRM §1.30D-3(c)(7)(i)의 요건을 충족하는 것으로 지정할 수 있을 것임. 다른 국가들과의 협정도 유사한 절차를 밟게 될 것임. 미국-EU 핵심광물협정 협상을 승인하는 정상 선언은 다음을 참고. European Commission(2023.3.10.), “Joint Statement by President Biden and President von der Leyen”. <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STATEMENT\\_23\\_1613](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/STATEMENT_23_1613)>.

75) Trade Agreement Between the United States of America and Japan. <[https://ustr.gov/sites/default/files/files/agreements/japan/Trade\\_Agreement\\_between\\_the\\_United\\_States\\_and\\_Japan.pdf](https://ustr.gov/sites/default/files/files/agreements/japan/Trade_Agreement_between_the_United_States_and_Japan.pdf)>.

76) Agreement Between the United States of America and Japan Concerning Digital Trade. <[https://ustr.gov/sites/default/files/files/agreements/japan/Agreement\\_between\\_the\\_United\\_States\\_and\\_Japan\\_concerning\\_Digital\\_Trade.pdf](https://ustr.gov/sites/default/files/files/agreements/japan/Agreement_between_the_United_States_and_Japan_concerning_Digital_Trade.pdf)>.

77) USTR, “United States and Japan Announce the Formation of the U.S.-Japan Partnership on Trade”, Press Release(2021.11.17). <<https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2021/november/united-states-and-japan-announce-formation-us-japan-partnership-trade-0>>.

78) White House, “Joint Statement by President Biden and President von der Leyen”, Statements and Releases, March 10, 2023. <<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/03/10/joint-statement-by-president-biden-and-president-von-der-leyen-2/>>.

위해서는 배터리가 일정 비율의 “적격 핵심광물 비중(qualifying critical mineral content)”을 포함해야 하기 때문임<sup>79)</sup>

- 이를 위해 2단계로부터의 ‘적격 핵심광물의 총 가치’를 ‘핵심광물의 총 가치’로 나누어야 함.<sup>80)</sup> 규칙제정안공고는 이 테스트를 수행하기 위한 상세한 절차를 규정함
- ‘적격 핵심광물 비중’은 2023년 40%에서 시작하여 매년 10%p씩 인상되고, 2026년 말까지 80%까지 인상될 예정임<sup>81)</sup>
- 적격 제조업자는 적격 핵심광물 비중을 각 전기차에 장착된 배터리에 포함된 적격 핵심광물의 가치에 기초해서 적격 핵심광물 비중을 결정하거나, 또는 동일 모델, 공장, 등급, 또는 이들의 조합을 통해 생산되었으며 북미에서 최종조립이 이루어진 차량에 대해 일정 기간 동안의(연간, 분기별, 월별 등) 적격 핵심광물 비중의 평균치를 구하는 방식으로 일정 자동차군에 장착된 배터리의 적격 핵심광물 비중을 산정할 수 있음<sup>82)</sup>

### (3) 배터리 부품 요건

- 배터리 부품 요건에 따른 적용비율은 2023년 50%로 시작해서 2029년 100%로 인상될 예정임
- 핵심광물 요건에서와 유사하게, 규칙제정안공고는 배터리 부품 요건에서도 북미 지역에서 제조 또는 조립된 배터리 부품의 가치를 결정, 배터리 내 모든 배터리 부품에의 가치에 비교하는 4단계 절차를 규정

1) 1단계: 각 배터리 부품의 북미 제조 또는 조립 여부 결정

- 제조업자는 첫 번째 단계로서 “북미산 배터리 부품(North American battery components)”을 식별해야 함

79) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(18).

80) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(a)(3)(i).

81) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(a)(2).

82) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(a)(3)(iv).

- 제조업자는 배터리 내 각 배터리 부품이 북미 지역에서 제조 또는 조립되었는지 여부를 결정해야 함
  - “배터리 부품”은 “배터리의 일부를 구성하고 산업적, 화학적, 물리적 조립 과정을 통해 결합되는 하나 또는 그 이상의 부품 또는 구성재료를 가지고 제조되거나 조립된 부품”을 의미함. 양극전극, 음극전극, 분리막, 액체 전해질, 고체 전해질, 배터리셀, 배터리 모듈 등이 여기에 해당됨<sup>83)</sup>
  - “북미산 배터리 부품”은 “특정한 배터리 부품을 구성하는 부품의 제조 또는 조립 활동 위치를 불문하고, 실질적으로 모든(substantially all) 제조 또는 조립이 북미 지역에서 발생한 배터리 부품”을 의미함<sup>84)</sup>
- 위 규정에 따라, 배터리 부품을 구성하는 하부 구성품의 제조·조립 위치는 고려대상이 아님

## 2) 2단계: 각 북미산 부품의 증분가치 결정

- 위 1단계에 따라 배터리 부품이 ‘북미산 배터리 부품’에 해당될 경우, 제조업자는 그 증분가치(incremental value)를 결정해야 함. 이들 증분가치의 합이 ‘북미산 배터리 부품의 총 증분가치’에 해당함<sup>85)</sup>
  - 제조업자는 모든 배터리 부품의 증분가치를 산정해야 함. 배터리 부품과 관련된 “증분가치”는 각 배터리 부품의 가치에서 각 배터리 부품이 포함하는, 제조 또는 조립된 배터리 부품의 가치를 뺀 가치를 의미함<sup>86)</sup>

## 3) 3단계: 모든 배터리 부품의 증분가치 총합 결정

- 다음으로 제조업자는 모든 배터리 부품의 총 증분가치를 합하여 ‘배터리 부품의 총 증분가치’를 산정해야 함<sup>87)</sup>

83) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(5).

84) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(12).

85) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(20).

86) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(9).

87) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(21).

- 제조 및 조립이 이루어진 위치를 불문하고, 자동차 배터리에 포함된 모든 부품의 증분 가치를 합산함. 배터리 부품의 총 증분가치는 배터리 내 각 배터리 모듈 가치를 합하는 방식으로 산정할 수도 있음<sup>88)</sup>

#### 4) 4단계: “적격 배터리 부품 비중”의 산정

- 다음으로 제조업자는 ‘복미산 배터리 부품의 총 증분가치(2단계)’를 ‘배터리 부품의 총 증분 가치(3단계)’로 나누어 “적격 배터리 부품 비중(qualifying battery component content)”을 산정함<sup>89)</sup>
  - 모든 ‘복미 배터리 부품’의 증분가치 총합을 모든 배터리 부품의 증분가치 총합으로 나눔. 이 단계의 결과는 적용비율 충족 여부를 판단하는 데 활용됨
  - 또는 적격 제조업자는 동일 모델, 공장, 등급, 또는 이들의 조합을 통해 생산되었으며 복미에서 최종조립이 이루어진 차량에 대해 일정 기간 동안의(연간, 분기별, 월별 등) 적격 배터리 부품 비중의 평균치를 구하는 방식으로 일정 자동차군에 장착된 배터리의 적격 배터리 부품 비중을 산정할 수 있음<sup>90)</sup>
- 한편 핵심광물 요건과 달리, 규칙제정안공고에서 재무부와 국세청은 배터리 부품 요건에 좀 더 엄격한 기준을 향후 부과할 계획이라는 언급이 없었음. 다만 핵심광물 요건과 마찬가지로, 배터리 부품 요건에서도 여전히 배터리 부품에 대한 추적은 요구됨

#### (4) 해외우려기관

- 규칙제정안공고에 ‘해외우려기관(Foreign Entity of Concern)’의 정의에 관련된 내용은 포함되지 않음
  - 상기하였듯이 핵심광물 요건의 시행일 1년 뒤인 2023년 12월 31일 이후에 사용되기 시작하는 자동차에는 배터리 요건과 관련하여 이 규칙이 적용됨. 규칙제정안공고에서는 이 규칙과 관련된 가이드언스를 이후 발표할 예정이라고 설명

88) Department of the Treasury & IRS, “26 CFR Part 1 [REG-120080-22] RIN 1545-BQ52 – Section 30D New Clean Vehicle Credit,” Federal Register, Vol. 88, No. 73, April 17, 2023, p. 23378.

89) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(b)(3)(i).

90) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(b)(3)(iii).



- 다만 재무부와 국세청은 최근 제48D조(첨단 반도체 및 반도체 장비의 제조시설에 적용 가능한 새로운 세액공제에 대한 규칙제정안공고<sup>91)</sup>를 발표한 바 있음. 해당 공고에서는 해외우려기관에 대한 정의가 포함되어 있으며, 이에 기초하여 제30D조에서 ‘해외우려 기관’이 어떻게 정의될 것인지 유추해 볼 수 있을 것임

## (5) 핵심광물과 배터리 부품의 구별 문제

- 핵심광물 요건을 적용받는 배터리 생산에 투입되는 ‘핵심광물’과 배터리 부품 요건의 적용을 받는 ‘배터리 부품’을 구별하는 작업이 제30D조 세액공제 목적에서 중요함
- 2022년 12월 백서<sup>92)</sup>와도 일관되게, 규칙제정안공고에서도 재무부는 배터리 부품 요건에서 아니라 핵심광물 요건하에서 ‘구성물질(constituent material)’을 분류하기로 결정함<sup>93)</sup>
  - 배터리의 핵심 구성요소인 양극재와 음극재가 인플레이션 감축법상에는 ‘배터리 부품’으로 분류되어 있으나, 재무부는 이를 ‘구성물질’로 분류
    - 양극재·음극재가 배터리 부품으로 분류될 경우 북미 제조·조립이 필요했을 것이나, 2022년 12월 백서를 시작으로 가장 최근의 규칙제정안공고에서도 아래 <그림 1>에서와 같이 배터리 부품의 범위에 포함되지 않게 규정되었으므로 우리나라는 양극재·음극재를 국내 생산하는 현행 생산 체계를 유지할 수 있을 것으로 보임
    - ‘구성물질’은 ‘적용 핵심광물을 포함하고 배터리 부품의 제조에 직접 사용되는 물질’로서, 다음 단계에서 배터리 부품에 조립되어 포함되는 물질을 의미함. 구성물질에는 배터리셀에 요구되는 ‘양·음극 활물질 분말, 박, 전고체 금속, 바인더, 전해염, 전해질 첨가제(powders of cathode active materials, powders of anode active materials, foils, metals for solid electrodes, binders, electrolyte salts, electrolyte additives)’ 등이 포함됨<sup>94)</sup>

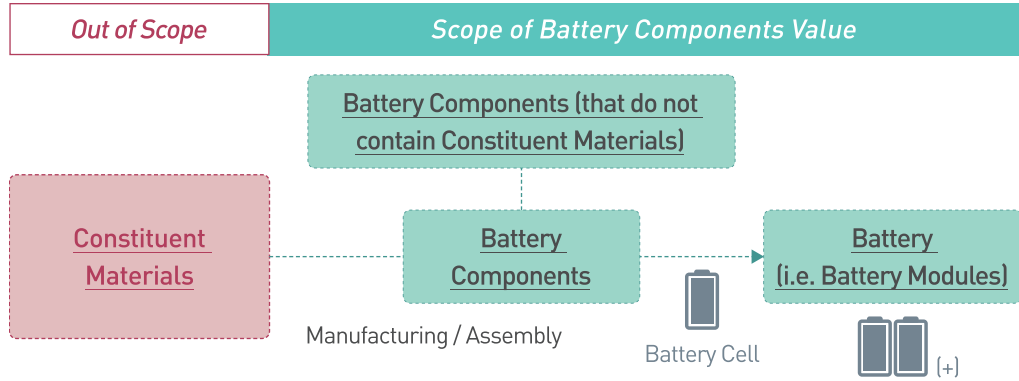
91) Department of the Treasury & IRS, “26 CFR Part 1 [REG-120653-22] RIN 1545-BQ54 – Advanced Manufacturing Investment Credit,” Notice of Proposed Rulemaking, Federal Register, Vol. 88, No. 56, March 23, 2023, § 1.50-2(b)(6). <<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2023-03-23/pdf/2023-05871.pdf>>.

92) *Supra* note 43, p. 4, fn. 4(“Constituent materials are not considered a type of battery component, although they may be manufactured or assembled into battery components.”).

93) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)5)(“Constituent materials are not considered a type of battery component, although constituent materials may be manufactured or assembled into battery components.”).

94) 규칙제정안공고 § 1.30D-3(c)(6).

〈그림 1〉 배터리 부품에 관련된 배터리 공급망 및 구성물질과의 관계<sup>95)</sup>



출처: Department of the Treasury, "Anticipated Direction of Forthcoming Proposed Guidance on Critical Mineral and Battery Component Value Calculations for the New Clean Vehicle Credit," December 29, 2022, p. 7.

- 또한 전술하였듯이 규칙제정안공고에 규정된 ‘50% 부가가치 테스트’에 따라, 2023~24년에는 미국의 자유무역협정 상대국이 아닌 국가에서 추출된 핵심광물(니켈·코발트 등)이라도 자유무역협정 상대국 내에서 가공을 통해 50% 이상의 부가가치가 발생한 경우 적격 핵심광물로 인정받을 수 있음
- 예를 들어 미국의 자유무역협정 상대국이 아닌 국가(중국, 인도네시아, 아르헨티나, 호주 등)에서 추출·가공한 광물 또는 전구체를 수입해서 한국에서 가공하여 양극재·음극재를 생산할 경우 제30D조 세액공제 요건을 충족할 수 있음

95) *Supra* note 43, p. 7.

## IV 대상기업에의 영향 및 전망

- 미국 내 대부분의 전기차 판매는 자동차 또는 그 부품이 생산된 지역과 관련된 문제로 인해 인플레이션 감축법에 따른 전액 세액공제 대상이 되고 있지 못함
  - 인플레이션 감축법에 따라 개정된 친환경차 세액공제(제30D조)는 제조업자들이 자사 자동차의 요건 충족 여부를 확인하기 위해 조달망을 추적하도록 상당한 변화를 요구하는 것임. 친환경차 신차 세액공제 수혜자격 기준을 충족하여 세액공제를 받을 수 있는 전기차는 많지 않음. 현재 미국 내 판매 중인 전기차는 72개 모델이 있음. 전기차에 일반적으로 사용되는 리튬이온 배터리 제조는 중국에서 대다수가 이루어짐. 따라서 인플레이션 감축법이 규정한 기준을 충족하기 위해서는 공급망에 상당한 변화가 요구될 것임
  - 예를 들어 2023년 2월에 테슬라는 독일에서 배터리 조립을 개시하였으나 인플레이션 감축법에 따른 인센티브를 확보하기 위해 미국 내 배터리셀 생산에 집중할 예정이라고 발표함.<sup>96)</sup> 메르세데스-벤츠그룹, 그리고 폭스바겐이 소유하고 있는 아우디의 경우 새로운 연방 세액공제를 받을 수 있도록 전기차 충전소 및 미국 내 생산 확대를 위한 미국 내 신규 투자를 검토 중에 있음. 반면 토요타나 테슬라 등 일부 전기차 제조업체의 경우 중국 내 생산설비 투자를 지속하고 있는 것으로 알려짐<sup>97)</sup>
  - 배터리 부품 요건이 처음으로 시행된 2023년 4월 기준으로 완전한 세액공제를 받을 수 있는 모델은 오로지 몇 개 모델뿐임. 포드, 제너럴 모터스, 테슬라, 폭스바겐 등 4개 자동차 제조업체의 20개 모델만이 제30D조에 따른 7천 5백 달러 전액 세액공제 대상이며,

96) "Tesla scales back German battery plans, won over by U.S. incentives", Reuters(2023.2.22). <<https://www.reuters.com/technology/tesla-scales-back-german-battery-plans-won-over-by-us-incentives-2023-02-21/>>.

97) "China Keeps the Wheels on Toyota's EVs", Washington Post(2022.11.3). <[https://www.washingtonpost.com/business/energy/china-keepsthe-wheels-on-toyotas-evs/2022/11/02/016a87d8-5afe-11ed-bc40-b5a130f95ee7\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/business/energy/china-keepsthe-wheels-on-toyotas-evs/2022/11/02/016a87d8-5afe-11ed-bc40-b5a130f95ee7_story.html)>.

다른 6개 모델(테슬라 1개 모델, 리비안 2개 모델, 포드 3개 모델)은 3천 750달러 세액 공제 대상임<sup>98)</sup>

- 현대(제네시스), 닛산, 테슬라, 폭스바겐의 9개 모델은 4월 18일 시행된 배터리 부품 요건을 충족하지 못함<sup>99)</sup>
  - 예를 들어 지금까지 현대 아이오닉5, 기아 EV6는 한국에서 생산되어 왔으므로 미국 연방정부의 세액공제 대상이 되지 않음. 최근 제네시스의 첫 미국 생산 모델인 GV70 전동화 모델이 현대자동차 앨라배마 공장에서 생산을 시작하였으나 2023년 4월에 미국 정부가 발표한 규칙에 따르면 GV70 전동화 모델도 세액공제 대상을 충족하지 못함. 2023년 1분기에 모든 현대·기아차 모델의 판매가 증가하였으나, 전기차 판매는 25% 이상 감소한 것으로 알려짐<sup>100)</sup>
- 인플레이션 감축법 친환경차 세액공제 조항이 대상기업에 미치는 가장 단기적인 효과는 미국 소비자들이 어느 수준까지 전기차 구매 대신 리스를 선택하는지에 상이해질 것임
  - 인플레이션 감축법은 리스 차량을 ‘상업용’ 차량으로 보아, 법 해석상 제30D조 친환경차 신차 세액공제와는 달리 리스 전기차는 제45W조에 따라 해외 생산 불문 세액공제를 받을 수 있으며 핵심광물·배터리 부품 요건, 소득 상한, 자동차 가격 기준 등을 적용받지 않음
  - 따라서 이론적으로 본다면, 위 규정을 통해 자동차 제조업자는 상업용 친환경차에 해당하는 승용차와 소형 상용차를 제휴 리스회사에 판매하고, 리스회사는 제30D조의 핵심광물 요건, 배터리 부품 요건, 최종 조립 요건을 충족하지 않고도 리스 차량에 대해 친환경차 세액공제와 동일한 세액공제를 신청할 수 있을 것임. 자동차 제조업자나 제휴 리스회사는 이러한 절세 효과를 차량 임차인에게 일부 이전하는 방식으로, 제30D조 세액공제를 받지 못함에 따라 자동차 제조업자에게 발생한 경쟁열위를 완화할 수도 있을 것. 다만 소비자들이 전기차를 리스하여 제45W조 세액공제를 선택할 경우 제30D조에 따른 제한은 상당 부분 무용화되는 것이므로 인플레이션 감축법 친환경차 세액공제 조항의 입법취지에 반할 수 있음

98) Chad P. Bown, “23-1 Industrial policy for electric vehicle supply chains and the US-EU fight over the Inflation Reduction Act”, PIIE Working Paper, May 2023, p. 27.

99) Ibid.

100) “Electric Vehicle Tax Credit Rules Create ‘Chaos for Consumers’”, New York Times(2023.4.20). <<https://www.nytimes.com/2023/04/20/business/electric-vehicle-tax-credits-consumers.html>>.

- 실제로, 제45W조에서 전기차 리스에 대해서는 소비자 세액공제 자격 요건을 제한하고 있지 않다고 본 재무부의 2022년 12월 29일 발표 이래 미국 내 전기차 리스가 증가 추세이며, 일부 자동차 제조업체는 세액공제에서 제외된 자동차 모델에 대해 차량 리스 사업 확대를 추진 중에 있음<sup>101)</sup>
- 예를 들어 현대 아이오닉5의 리스 비율은 2023년 초 2%에서 4월에 30% 이상으로 급증하였음. 2023년 5월을 시작으로 현대자동차는 계약금 3천 999달러 납부 이후 36개월 동안 월 499달러의 리스 비용만 지불하면 되는 인센티브를 제시함.<sup>102)</sup> 리스업계에서의 평균 리스비용인 577달러보다 낮은 수준임<sup>103)</sup>
- 기아와 포드도 자사 전기차 리스가 증가할 것으로 예상하고 있음. 에릭 왓슨 기아 미국판매법인 영업담당 부사장에 따르면, 기아는 자사 전기차 리스 비중이 현재 15%미만에서 2023년 6월에 40%까지 증가할 것으로 예상함. 현대와 마찬가지로, 기아도 4천 999달러 계약금 최초 지불 이후 월 499달러의 리스 비용만을 지불하면 되는 EV6 리스상품을 출시함<sup>104)</sup>

101) “美 IRA 극복 나선 현대차그룹.. EV·자율주행 역량 총집결”, 스트레이트뉴스(2023.5.9). <<https://www.straightnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=229869>>.

102) “현대차그룹, 美 전기차 인센티브 확대…한달 469억원 IRA ‘추가비용’”, 아주경제(2023.5.18). <<https://www.ajunews.com/view/20230517152018936>> 또한 Hyundai USA, “2023 IONIQ 5, Lease a SE RWD for \$399 per month for 36 months with \$4,999 due at signing”. <[https://www.hyundaiusa.com/us/en/vehicles/ioniq-5?\\_returnflight\\_id=840108127](https://www.hyundaiusa.com/us/en/vehicles/ioniq-5?_returnflight_id=840108127)>.

103) “Automakers find a tax credit loophole to increase EV leasing and boost sales”, CNBC(2023.5.13). <<https://www.cnbc.com/2023/05/13/electric-vehicles-inflation-reduction-act-tax-credit-loophole-boosts-leasing.html>>.

104) “Kia offers up to \$7,500 in incentives in US for leasing EV6”, The Korea Economic Daily(2023.5.17). <<https://www.kedglobal.com/automobiles/newsView/ked202305170003>>.

# V 결론

- 미국과 EU를 중심으로 글로벌 공급망 규제 움직임이 노동·환경·보조금·원산지규정 등 다양한 분야에서 본격화하고 있음
  - 최근 미국과 EU의 주도로 새롭게 도입되는 무역조치에 최종상품을 대상으로 하는 기존의 규제 유형에서 더 나아가 ‘공급망 전반’을 규제하는 경우가 많아지고 있다는 점에 주목할 필요
  - 본고에서 살펴본 인플레이션 감축법 친환경차 조항은 직접 규제가 아니라 주로 수요 측면의 인센티브 제공을 통해 핵심 품목·원자재 공급망 재편과 온소어링을 유도하는 ‘사실상의’ 공급망 규제 조치 유형에 해당될 것임. 환경 이슈가 더 이상 부차적인 정책요소가 아니며, 공급망 이슈와 연계되어 국제 통상환경과 산업정책의 핵심이 될 수 있음을 보여주는 대표 사례이기도 함

〈표 18〉 주요 교역국의 글로벌 공급망 규제 현황(예시)

규제 유형	규제국	내용
노동 관련 공급망 규제	미국	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 위구르 강제노동방지법(UFLPA) (‘22. 6. 21. 시행)</li> <li>■ USMCA 제23.6조(강제노동 결부 상품 수입금지 의무)</li> </ul>
	EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ EU 시장에서의 강제노동 결부 상품의 금지에 관한 규정 입법안(‘22. 9. 14. 발표)</li> <li>■ EU 집행위 기업 지속가능성 실사 지침 입법안 (‘22. 2. 23. 발표)</li> <li>■ 독일 공급망실사법(LkSG) (‘23. 1. 1. 1단계 발효)</li> <li>■ 네덜란드 지속가능책임 국제기업경영법(안) 발의 (‘22. 11. 2.)</li> </ul>
	캐나다	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 강제노동 및 아동노동방지 법 제정 및 관세법 개정에 관한 법률 2024년 1월 1일 발효 예정</li> </ul>

규제 유형	규제국	내용
환경 관련 공급망 규제	EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 탄소국경조정메커니즘(CBAM): 철강 및 철강제품 등의 대상품목 수출 기업에 탄소 내재배출량에 관한 정보 보고 의무('23. 10. 1. 전환기간 시행)</li> <li>■ EU·영국 무역협력협정(TCA) “재균형(Rebalancing)” 조치</li> </ul>
보조금을 통한 온쇼어링 유인 (사실상의 공급망 규제)	미국	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 인플레이션감축법(IRA)에 따라 개정된 국세법 제30D조 친환경차 신차 세액공제: 인센티브 공여에 대한 조건으로서, 배터리 핵심광물, 배터리 부품, 최종조립에 관한 요건 규정</li> <li>■ 반도체 및 과학법(CHIPS and Science Act): 인센티브 공여에 대한 조건으로서 가드레일, 초과이익 공유, 인력개발, 미국 내 생산증대 효과 등에 관한 내용 포함</li> </ul>
역내 채굴·가공· 재활용 원자재 비중 규제	EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 핵심원자재법(CRMA): 안정적·지속가능 핵심원자재 확보를 보장하기 위한 EU 역내시장의 기능 개선을 기본 목표로 함. △채굴 단계에서, 가능한 경우 EU 내 연간 전략원자재 소비량의 최소 10%를 역내 생산 △가공 단계에서, EU 내 연간 전략원자재 소비량의 최소 40% 역내 가공 △재활용 단계에서, EU 내 연간 전략원자재 소비량의 최소 15%를 역내 생산을 목표로 2030년까지 전략원자재에 대한 EU의 역량 강화 추진 ('23. 3.16. 입법안 발표)</li> </ul>
FTA 특혜원산지 규정	미국	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ USMCA 제4장(원산지규정): 생산에 들어간 철강 및 알루미늄의 70%가 북미지역을 원산지로 할 것을 규정하는 새로운 요건을 자동차 생산업체들에게 부과 또한 미국의 FTA 중 처음으로 자동차 교역 관련 ‘최저임금’ 요건 규정. 생산과정의 최소 40% 이상에 대해 시간당 16달러의 임금이 지급되어야 함</li> </ul>

출처: 다음 자료를 주로 참고하여 저자 정리. REGULATION (EU) 2023/956 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 10 May 2023 establishing a carbon border adjustment mechanism, L 130/52, OJ L 130, 16.5.2023; European Commission, Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing a framework for ensuring a secure and sustainable supply of critical raw materials and amending Regulations (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 and (EU) 2019/1020. COM/2023/160 final; 이천기, “무역과 노동의 연계에 관한 글로벌 규범 현황과 시사점”, KIEP 연구자료 22-09, 대외경제정책연구원, 2022, 128~182쪽.

- 인플레이션 감축법에는 친환경 경제로의 전환, 해외 공급망에 대한 의존도 저감, 국내 제조·조립 장려(온쇼어링) 등 다양한 목표가 복합적으로 반영되어 있음
  - 인플레이션 감축법은 미국이 지금까지 취한 가장 높은 수준의 기후 조치이며, 탈탄소화를 가속화하기 위한 미국의 기후·투자 정책의 전환점이 될 것. 특히 동 법에 따라 개정된 국세법 제30D조 친환경차 신차 세액공제의 일차적 목적은 전기차 판매에 인센티브를

제공하고 전기차 공급망을 미국과 그 교역국으로 이전함으로써 운송 부문에 관련된 탄소배출을 저감하는 데 있음

- 기후 목적 달성을 위해 정부 보조금에 관한 내용이 다수 포함되어 있는데, 미국이 자국 경제와 산업의 친환경 전환을 가속화하기 위해 기존의 시장기반적 접근에서 국가 주도의 산업정책으로 정책 방향을 선화하고 있음을 알 수 있음. 이 점에서 인플레이션 감축법은 친환경 전환을 위한 핵심 품목·부문 및 관련 인프라의 경쟁력 제고라는 산업 정책 목표도 반영하는 것임
- 제30D조 친환경차 신차 세액공제의 핵심광물 요건, 배터리 부품 요건, 해외우려기관 자격 제한 규정에서 볼 수 있듯이 인플레이션 감축법의 정책목표 중 또 다른 핵심은 배터리 부품 및 리튬, 코발트, 흑연, 니켈 등 핵심광물의 공급망을 지배하고 있는 중국 외 지역에서 핵심광물을 조달하도록 할 유인을 제공함으로써 원자재에 대한 중국 의존도를 낮추고 전기차 배터리 공급망의 회복력을 개선하는 데 있음. 나아가 전기차 공급망의 온쇼어링·프렌드쇼어링을 통해 공급망을 미국·북미 중심으로 재편하여 새로운 공급망의 이익을 확보하기 위한 다중 목적의 조치로 해석됨
- 인플레이션 감축법은 상기 목표 달성을 위해 채찍(배출 규제) 대신 당근(인센티브)을 제시함. 세부적으로 (i) 국산 부품 사용 요건을 규정한 경우와 (ii) 세액공제에 대한 자격 요건을 규정한 경우 등 두 가지 유형으로 나뉨
  - 첫째, 인플레이션 감축법은 생산 세액공제(Production Tax Credit, PTC)와 투자 세액공제(Investment Tax Credit, ITC) 등을 통해 전기차 세액공제를 확대하였으나, 그러한 세액공제가 모두 ‘국산부품 사용 요건(domestic content requirement)’을 적용하도록 규정. 청정에너지 사업에 북미에서 제조된 소재를 사용할 경우 세액공제 혜택을 제공하는 방식임. 재생에너지전력 세액공제(제45조),<sup>105)</sup> 청정전력생산세액공제(제45Y조),<sup>106)</sup> 에너지 세액공제(제48조),<sup>107)</sup> 청정전력투자세액공제(제48E조)<sup>108)</sup>가 여기에 해당됨
  - 두 번째 접근법은 본고에서 살펴본 제30D조 친환경차 신차 세액공제 조항과 같이, 광물·부품 조달 및 최종조립 위치와 인센티브 수혜 자격을 연동하는 방식임

105) 26 U.S. Code § 45(b)(9).

106) 26 U.S. Code § 45Y(g)(11)(B).

107) 26 U.S. Code § 48(a)(5)(F)(ii).

108) 26 U.S. Code § 48(a)(12).



- 앞서 검토하였듯이 제30D조 세액공제를 받기 위해서는 핵심광물 요건, 배터리 부품 요건, 최종조립 요건을 충족해야 하며, 해외우려기관으로부터 조달하는 핵심광물과 배터리 부품을 사용할 경우 세액공제를 받을 수 없음
  - 문제는, 배터리 생산 능력을 포함하여, 대부분의 청정에너지 기술은 그 가치사슬상 중국에서의 가공·제조 능력에 대한 의존도가 전반적으로 높으며 이러한 특징이 단기적으로 크게 개선되기 어려운 상황이라는 점임.<sup>109)</sup> 세액공제 요건을 실질적으로 달성이 어려운 수준으로 엄격하게 설정하는 것은 탈탄소화 목적 달성을 오히려 저해할 수 있는 요소임
  - 재무부·국세청의 규칙제정안공고는 이러한 점을 인식하여 자유무역협정 개념을 광의로 해석하였고, 2022년 6월에 미국, 한국, EU, 일본, 영국, 호주는 핵심광물안보파트너십(MSP: Mineral Security Partnership)을 출범한 바 있음.<sup>110)</sup> 그러나 EU, 일본, 영국 등을 “자유무역협정” 상대국으로 추가한다 하더라도 현재 이들 국가에서 핵심광물의 채굴 또는 가공이 이루어지는 경우가 거의 없으므로, 제30D조 소득공제 대상이 단기적으로 확대될 가능성은 높지 않아 보임
- 핵심 품목·원자재 공급망의 공급망 규제 및 재편을 위해 인플레이션 감축법에 규정된 위 두 개 유형의 인센티브에 대해 다자통상규범 위반 가능성이 제기된다는 점에도 주목할 필요가 있음
- 상기 첫 번째 인센티브 유형은 청정에너지 생산 및 발전에 대한 투자에 재정적 인센티브를 제공하는 것이므로 WTO 보조금협정하에서 ‘보조금’에 해당될 가능성이 높으며, 국산부품 사용을 조건으로 한다는 점에서 금지보조금에 해당됨
  - WTO 보조금협정 제3.1조 제(b)항은 “유일한 조건으로서 또는 다른 여러 조건중의 하나로서, 수입물품 대신 국내물품의 사용을 조건으로 지급되는 보조금(subsidies contingent, whether solely or as one of several other conditions, upon the use of domestic over imported goods)”을 금지보조금으로 규정함

109) William Tobin, Daniel Helmecci, Selin Kumbaraci, “Does the Inflation Reduction Act take the right approach to shoring up clean energy supply chains?”, EnergySource(2022.8.10). <<https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/does-the-inflation-reduction-act-take-the-right-approach-to-shoring-up-clean-energy-supply-chains/>>.

110) Department of State, “Minerals Security Partnership”, Press release(2022.6.14). <<https://www.state.gov/minerals-security-partnership/>>.

- 수입물품 대신 반드시 미국 ‘국내’ 물품을 사용할 것을 법률상 규정하는 것은 아니나, 제30D조 소득공제 시행 이후 특히 배터리 부품 요건과 관련하여 미국 국내에서 제조된 배터리 부품을 포함하는 전기차가 불균형적으로 많이<sup>111)</sup> 동 세액공제 수혜대상으로 판명되는 경우 사실상의 연계성(de facto contingency)이 긍정될 가능성이 있음
- 그러한 세액공제는 소비자를 대상으로 또는 특정 산업·기업을 대상으로 하고 있지 않으므로 특정성이 없다는 주장이 제기될 수 있으나, 금지보조금의 경우 특정성은 간주됨<sup>112)</sup>
- 두 번째 인센티브 유형, 즉 제30D조 세액공제 조항과 같이 광물·부품 조달 및 최종조립 위치와 인센티브 수혜 자격을 연동하는 방식에 대해서도 문제제기가 가능
  - 예를 들어, 전기차 최종조립 요건으로 인해 해외에서 조립된 전기차는 모두 제30D조 세제혜택 대상에서 배제된다는 점에서 GATT 제3조 제4항 내국민대우의무 위반이 문제될 소지가 있으며, 여러 외국 자동차 제조업체들 중에서도, 북미에 공급망을 가지고 있는 경우와 그렇지 못한 경우에 대한 대우(모델별 구매자 세액공제)가 상이해질 수 있으므로 외국산 동종상품들 사이의 차별이 발생한다는 점에서 GATT 제1조 제1항 최혜국대우의무 위반이 문제될 수 있을 것임
  - 첫 번째 인센티브 유형과는 달리 생산·수출 기업이나 국가가 아닌 소비자를 직접적인 적용 대상으로 하고, 소비자의 의사결정에 따라 다자통상규칙 위반 여부가 달라질 수 있는 구조라는 점에서 통상법적 리스크는 ‘상대적으로’ 낮다고 볼 수 있음
- 다만 2019년 12월 WTO 상소기구 기능 정지 이래 다자통상규칙에 근거한 위반가능성 논거만으로는 미국의 일방적 정책에 대응하는 데 어려움이 있음
  - 최근 2022년 12월 9일에 WTO 패널이 미국 철강·알루미늄 제232조 관세가 WTO 협정을 위반하였다고 판정한 미국 - 철강·알루미늄 제품 사건<sup>113)</sup>에서 미국 정부는 제232조 관세를 철폐할 계획이 없음을 밝히고 패널 판정 채택을 거부, 상소를 제기한

111) WTO 보조금협정 제3.1조 제(b)항은 국내상품을 수입상품이 어느 수량 또는 수준으로 대체해야 하는지를 증명할 것을 요구하지 않으며, 수입상품을 “완전히 배제(complete exclusion)”하는 방식으로 국내상품을 사용할 것을 보조금 수혜자에게 요구하는 경우가 아니더라도 제3.1조 제(b)항의 적용범위에 해당된다고 본 사례가 있음. WTO, Appellate Body Report, US - Tax Incentives, WT/DS487/AB/R, 4 September 2017, para. 5.22.

112) WTO 보조금협정 제2.3조.

113) WTO, Panel Report, United States - Certain Measures on Steel and Aluminium Products, WT/DS556/R, 9 December 2022.

바 있음.<sup>114)</sup> 그러나 상소기구의 기능 정지로 인해 상소심이 개시되지 못하고 해당 사건에 대한 후속 절차가 모두 중단된 상태임

- 인플레이션 감축법의 WTO 합치가능성을 두고 실제 문제가 제기될 것인지, 만약 그러하다면 어떠한 근거와 방향으로 소가 제기될 것인지에 대해서는 아직 불분명함
- 우리나라도 핵심 품목·산업을 중심으로 산업지원 정책이 필요한 시점이나, 우리 입장에서 미국 인플레이션 감축법과 유사한 법·제도 도입에는 신중할 필요가 있음
  - (WTO 분쟁해결제도 등 다자 차원의 제소를 제외하고도) 2018년~2023년 6월을 기준으로 양자 FTA의 협의절차 또는 후속 분쟁해결절차에 회부된 사건은 21건이 확인되는데, USMCA하에서 미국, 멕시코, 캐나다 사이에 이루어진 사법분쟁이 가장 많고 바로 다음 순이 한·미 FTA에 따라 우리나라가 피제소국이 되었던 사례 2건, 한·EU FTA TSD 챕터에 따라 우리나라가 피제소국이 되었던 사례 1건임

〈표 19〉 양자·복수국간 통상협정 분쟁해결절차 회부 건수 (2018년~2023년 6월 기준)

	관련 협정(분쟁 건수)	사건명	제소국/ 절차개시국	피소국	진행경과
1	USMCA (11)	Mexico - GM Corn	미국	멕시코	분쟁해결 챕터상의 협의 요청
			캐나다	멕시코	SPS 기술협의 진행 중
			미국	멕시코	SPS 기술협의 종료
		Canada-Dairy TRQ (USMCA)	미국	캐나다	패널보고서 발표
		U.S.-Solar Safeguards	캐나다	미국	절차 미진행
		U.S.-Auto Rules of Origin	멕시코	미국	패널보고서 발표
		Mexico-Vaquita Porpoise, Illegal Fishing, Totoaba Fish	미국	멕시코	후속 절차 미발표
		Canada-Dairy TRQ II (USMCA)	미국	캐나다	패널절차 진행 중

114) WTO, United States - Certain Measures on Steel and Aluminium Products - Notification of an Appeal by the United States under Article 16 of the Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Disputes (DSU)\*, WT/DS556/21, 30 January 2023.

	관련 협정(분쟁 건수)	사건명	제소국/ 절차개시국	피소국	진행경과
1	USMCA (11)	Canada-Dairy TRQ III (USMCA)	미국	캐나다	패널절차 진행 중
		Mexico-Energy	캐나다	멕시코	협의 진행 중
		Mexico-Energy	미국	멕시코	
2	한·미 FTA (2)	Korea-Competition Related Matters	미국	한국	협의 완료
		Korea-Illegal Fishing	미국	한국	문제된 조치 변경
2	NAFTA (2)	U.S.-Section 232 Tariffs	캐나다	미국	합의 도출
		U.S.-Solar Safeguards	캐나다	미국	패널보고서 발표
3	한·EU FTA(1)	Korea-Labour Rights	EU	한국	패널보고서 발표
3	CPTPP(1)	Canada-Dairy TRQ (CPTPP)	뉴질랜드	캐나다	패널절차 진행 중
3	미·페루 TPA(1)	Peru-Timber Harvesting	미국	페루	문제된 조치 변경
3	EU·우크라이나 AA (1)	Ukraine-Wood Export Ban	EU	우크라이나	패널보고서 발표
3	EU·SADC EPA(1)	SACU-Safeguard Measures	EU	남아프리카 관세동맹 (SACU)	패널보고서 발표
3	EU·알제리AA(1)	Algeria-Trade Restrictive Measures	EU	알제리	패널절차 진행 중

주: 분쟁해결절차 회부 건수는 협의 개시를 기준으로 산정함.

출처: 이천기, “무역과 노동의 연계에 관한 글로벌 규범 현황과 시사점”, KIEP 연구자료 22-09, 대외경제정책연구원, 2022, 186~187쪽을 업데이트함.

- 2022년 12월을 기준으로 전 세계적으로 체결·시행 중이며 WTO에 통보된 355건의 양자무역협정 가운데<sup>115)</sup> 유독 우리나라를 대상으로 다양한 문제제기가 이루어지는 배경과 원인을 생각해 보아야 하며, 온쇼어링 정책을 전제로 하는 미국과 EU 주도의 최근 산업지원정책 추세를 국내 법·제도에 반영하는 데에도 충분한 사전 검토가 필요함
- 대표적인 예로서, 2021년 12월에 「공급인증서 발급 및 거래시장 운영에 관한 규칙」 개정을 통해 해상풍력 개발에 사용된 국산 부품 비중이 50%를 초과하는 경우 신재생

115) WTO, “Regional trade agreements”. <[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/region\\_e/region\\_e.htm#facts](https://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm#facts)>.

에너지 공급인증서(REC) 가중치를 추가로 부여하는 규정이 도입되었으나, EU의 문제 제기<sup>116)</sup>로 인해 규정 개정안 입안 예고(2023. 2. 3.~2. 22), 한국에너지공단 규정개정 심의회 의결(2023. 4. 3), 산업부 승인(2023. 4. 7.)을 거쳐 약 1년 4개월 만에 해당 국산 부품 사용 요건을 삭제함

- 새로운 유형의 산업지원정책을 포함한 다양한 신통상이슈를 두고 우리 국내 법제 및 정책의 대외적인 '내구성(durability)'을 강화하기 위한 노력이 필요해 보임
- 특히 WTO 보조금협정상 금지보조금으로 분류되지 않도록 유의할 필요. WTO 보조금협정은 (i) 수출보조금 및 (ii) 국내 부품 사용을 조건으로 공여되는 보조금(수입대체보조금)을 금지보조금으로 규정. 금지보조금에 대해 WTO제소가 이루어질 경우, 일반적인 DSU 절차보다 단축된 패스트트랙 소송절차를 밟게 되며, 제소국의 입증책임도 일부 완화되므로 피소국(보조금 공여국)에게 불리함. 또한 패널·상소기구가 금지보조금으로 최종 판단할 경우, 패소국은 해당 보조금을 지체없이<sup>117)</sup> 철폐할 의무를 부담하게 되므로 국내산업 지원조치가 금지보조금에 가까운 구조와 내용을 갖지 않도록 하는 것이 중요
- 전통적으로는 두 개 금지보조금 유형 중 수출보조금이 문제된 경우가 많음. 이에 대비하기 위해서는 국내산업 수출 촉진·지원 정책이 기업의 수출실적과 법률상·사실상 연계성이 없도록 제도를 설계·운영하는 것이 중요함. 수출 연계성을 부정하기 위해 △ 지원자격 및 수혜기준에 '수출'기업과 관련된 사항을 명시하지 않으며, △ 사실상 수출기업만이 충족시킬 수 있는 기준을 두지 않아야 함. 급부행정 법률유보 차원에서 지원의 법적 근거와 개략적인 내용은 법률에 담더라도, 지원의 내용은 가능하면 임의규정 형식으로 그리고 최대한 포괄적이고 모호하게 규정하는 것이 통상분쟁시 전략적으로 유리함. 근거법령 이외에 고시, 대외경제장관회의의 공개자료, 부처 보도 자료·홍보자료, 국가법령정보센터 법 제·개정 이유, 주무부처 홈페이지상 안내, 보조금 지원 신청 안내서(브로셔) 등을 통해 우리 수출기업을 지원하기 위함임을 대외적으로 공식화하는 것은 향후 통상분쟁 발생시 우리에게 불리한 증거로서 작용할 수 있으므로 최대한 자제할 필요

116) 산업통상자원부 설명자료(2023.4.11)에 따르면, "국산 부품 활용에 따른 인센티브를 계속 부여할 경우 입찰시에 또 평가하여 점수를 부여하므로 이중 혜택 우려가 있으며, 특히 국내 부품을 50%이상 사용할 경우 일종의 보조금을 주는 현재의 방식은 EU가 제도 제정 당시부터 줄곧 WTO 위해 가능성 문제제기를 해왔던 상황"이었음. 산업통상자원부, "해상풍력 국산부품 활용 인센티브 제도 개선으로 국내 경제 기여·공급망 강화 기대", 설명자료(2023.4.11). <[https://www.motie.go.kr/motie/gov\\_info/gov\\_openinfo/sajun/bbs/bbsView.do?bbs\\_seq\\_n=167070&bbs\\_cd\\_n=81](https://www.motie.go.kr/motie/gov_info/gov_openinfo/sajun/bbs/bbsView.do?bbs_seq_n=167070&bbs_cd_n=81)>.

117) WTO 보조금협정 제4.7조. 일반적인 이행기간(RPT)보다 짧은 이행기간만이 허용됨.

- 국내 부품 사용을 조건으로 하는 수입대체보조금은 주요국의 공급망 재편 및 온소어링 정책과 맞물려 최근 들어 본격화되고 있음. 본고에서 살펴본 미국의 인플레이션 감축법이 대표적인 예임. 그러나 상기한 우리나라 해상풍력 부문 국내 부품 사용 요건 사례에서 볼 수 있듯이, 국내 부품 사용 요건과 관련해서는 국제통상법에 합치하는 산업 지원 체제 설계를 위한 가이드라인이 정부 차원에서도 충분히 확립되지 못한 상태로 보임. 국내 부품 사용 요건이 문제되는 산업지원을 유형화하여 각 산업부문에서의 지원사업을 담당하는 정부부처·공공기관 실무자를 대상으로 매뉴얼을 배포하고 통상법 관련 교육 프로그램을 정례화하며, 산업통상자원부가 중심이 되어 WTO/FTA 통상규범 법률자문 창구를 운영하는 안을 검토해 볼 필요가 있음
- 인플레이션 감축법 시행규정이 최대한 우리 기업의 이익에 부합하는 방향으로 구체화될 수 있도록 정부 차원의 지속적인 노력이 필요함
- 제30D조 친환경차 신차 세액공제 조항에 따른 핵심광물 요건의 적용비율(2023~24년 40%)은 법률에 규정되었으므로 수정될 수 없으나(표 4) 참고), 규칙제정안공고에서도 도입된 50% 부가가치 테스트는 행정부가 도입한 시행규정임. 공고에서 재무부와 국세청은 핵심광물 요건에 앞으로 좀 더 엄격한 기준이 적용될 수 있다는 입장을 보임. 예를 들어 50% 부가가치 테스트가 60%로 상향조정될 수 있을 것임. 기발표된 시행규정상의 기준이 좀 더 엄격해질 가능성에 유의하고, 또는 아직 시행규정이 발표되지 않은 사안(해외우려기관의 정의 등)에 대해서는 지속적인 모니터링과 함께 대응방안 마련에 노력해야 함
  - 마지막으로, 인플레이션 감축법은 친환경차 조항 외에도 광범한 분야에서 다양한 친환경 인센티브를 포함하고 있으므로 우리 기업이 혜택을 받을 수 부분을 식별하기 위한 후속 검토가 필요함. 예를 들어 친환경차에 직접 관련되지 않은, 첨단 제조 생산 세액공제(AMPC)<sup>118)</sup>는 우리 배터리 제조업체들에 일정한 수혜가 예상되며<sup>119)</sup> 인플레이션 감축법의 정책목표로서 의도한 친환경차 전환에도 유의미한 기여를 기대할 수 있는 부분이라 생각됨

118) 26 U.S.C. § 48C.

119) 예를 들어 LG에너지솔루션, 삼성SDI, SK온이 2025년까지 최대 15조원 규모의 첨단 제조 생산 세액공제(AMPC)를 받을 수 있을 것이라는 전망이 있음. "韓 음극재·양극재 광물 포함...배터리 3사 큰 고비는 넘겼다", 매일경제(2023.3.31.). <<https://www.mk.co.kr/news/business/10701623>>.

## 참고문헌

### [국내문헌]

- 대한민국 정책브리핑, 한국정부, IRA 하위규정에 대한 제1차 의견서 제출, 2022. 11. 4, <https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148907826>.
- 산업통상자원부, 해상풍력 국산부품 활용 인센티브 제도 개선으로 국내 경제 기여·공급망 강화 기대, 2023. 4. 11.
- \_\_\_\_\_, 미국 재무부, 인플레이션 감축법(IRA) 전기차 세액공제 잠정 가이드스 발표, 2023. 4. 1.
- \_\_\_\_\_, (참고자료) 전기차 세액공제 관련 한·미 국장급 실무협의체 가동, 2022. 9. 16. [https://www.motie.go.kr/motie/ne/presse/press2/bbs/bbsView.do?bbs\\_seq\\_n=166036&bbs\\_cd\\_n=81&currentPage=1&search\\_key\\_n=title\\_v&cate\\_n=1&dept\\_v=&search\\_val\\_v=%EC%A0%84%EA%B8%B0%EC%B0%A8](https://www.motie.go.kr/motie/ne/presse/press2/bbs/bbsView.do?bbs_seq_n=166036&bbs_cd_n=81&currentPage=1&search_key_n=title_v&cate_n=1&dept_v=&search_val_v=%EC%A0%84%EA%B8%B0%EC%B0%A8).
- 이천기, “무역과 노동의 연계에 관한 글로벌 규범 현황과 시사점”, KIEP 연구자료 22-09, 대외경제정책연구원, 2022.

### [외국문헌]

- Adam Naporadny, The Latest Guidance for Clean Vehicle Tax Credits, FORVIS, 2023. 2. 24.
- Bluegreen Alliance, FACT SHEET: Clean Vehicle Provisions in the Inflation Reduction Act, 2022. 8. 23.
- Chad P. Bown, 23-1 Industrial policy for electric vehicle supply chains and the US-EU fight over the Inflation Reduction Act, PIIE Working Paper, May 2023.
- Department of Energy, 2022 Incremental Purchase Cost Methodology and Results for Clean Vehicles, 2022. 12. 28.
- Department of State, Minerals Security Partnership, 2022. 6. 14.
- Department of the Treasury, Anticipated Direction of Forthcoming Proposed Guidance on Critical Mineral and Battery Component Value Calculations for the New Clean Vehicle Credit, December 29, 2022, <https://home.treasury.gov/system/files/136/30DWhite-Paper.pdf>.
- \_\_\_\_\_, Treasury Announces Information Timeline for Inflation Reduction Act Tax Implementation, 2022. 12. 19.

- Department of the Treasury & IRS, [4830-01-p] DEPARTMENT OF THE TREASURY Internal Revenue Service 26 CFR Part 1 [REG-120080-22] RIN 1545-BQ52 Section 30D New Clean Vehicle Credit. <https://public-inspection.federalregister.gov/2023-06822.pdf>.
- \_\_\_\_\_, 26 CFR Part 1 [REG-120080-22] RIN 1545-BQ52 – Section 30D New Clean Vehicle Credit, Federal Register, Vol. 88, No. 73, 2023. 4. 17.
- \_\_\_\_\_, “26 CFR Part 1 [REG-120653-22] RIN 1545-BQ54 – Advanced Manufacturing Investment Credit,” Notice of Proposed Rulemaking, Federal Register, Vol. 88, No. 56, 2023. 3. 23.
- \_\_\_\_\_, Request for Comments on Credits for Clean Vehicles – Notice 2022-46. [https://www.irs.gov/irb/2022-43\\_IRB#NOT-2022-46](https://www.irs.gov/irb/2022-43_IRB#NOT-2022-46).
- \_\_\_\_\_, Submission of Information to IRS by Qualified Manufacturers of Clean Vehicles, Previously-Owned Clean Vehicles, and Commercial Clean Vehicles; Submission of Information to IRS by Sellers of Clean Vehicles and Previously-Owned Clean Vehicles, <https://www.irs.gov/pub/irs-drop/rp-22-42.pdf>.
- European Commission, Joint Statement by President Biden and President von der Leyen, 2023. 3. 10.
- Government of the Republic of Korea, Korea's Comments on the Implementation of the Inflation Reduction Act of 2022, [https://insidetrade.com/sites/insidetrade.com/files/documents/2022/nov/wto2022\\_0796c.pdf](https://insidetrade.com/sites/insidetrade.com/files/documents/2022/nov/wto2022_0796c.pdf).
- IRS, Certain Definitions of Terms in Section 30D Clean Vehicle Credit – Notice 2023-1, <https://www.irs.gov/pub/irs-drop/n-23-01.pdf>.
- \_\_\_\_\_, Certain Definitions of Terms in Section 30D Clean Vehicle Credit – Notice 2023-16, [https://www.irs.gov/irb/2023-08\\_IRB#NOT-2023-16](https://www.irs.gov/irb/2023-08_IRB#NOT-2023-16).
- \_\_\_\_\_, Credits for New Electric Vehicles Purchased in 2022 or Before, <https://www.irs.gov/credits-deductions/credits-for-new-electric-vehicles-purchased-in-2022-or-before>.
- \_\_\_\_\_, Frequently Asked Questions About the New, Previously-Owned and Qualified Commercial Clean Vehicles Credit, <https://www.irs.gov/newsroom/frequently-asked-questions-about-the-new-previously-owned-and-qualified-commercial-clean-vehicles-credit>.
- \_\_\_\_\_, Frequently asked questions related to new, previously-owned and qualified commercial clean vehicle credits FS-2022-42, December 2022, <https://www.irs.gov/pub/taxpros/fs-2022-42.pdf>.
- \_\_\_\_\_, IRS updates frequently asked questions related to new, previously owned and qualified commercial clean vehicle credits, FS-2023-04, February 2023, <https://www.irs.gov/pub/taxpros/fs-2023-04.pdf>.
- \_\_\_\_\_, Section 45W Commercial Clean Vehicles and Incremental Cost for 2023 – Notice 2023-9, <https://www.irs.gov/pub/irs-drop/n-23-09.pdf>.



\_\_\_\_\_, Submission of Information to IRS by Qualified Manufacturers of Clean Vehicles, Previously-Owned Clean Vehicles, and Commercial Clean Vehicles; Submission of Information to IRS by Sellers of Clean Vehicles and Previously-Owned Clean Vehicles – Rev. Proc. 2022-42, <https://www.irs.gov/pub/irs-drop/rp-22-42.pdf>.

Jamin Koo, Adam Spiegel, Daniel B. Levine, W. Andrew Jack, “Much-Anticipated Proposed Regulations on the 30D EV Tax Credit Have Finally Arrived—but Leave a Key Question Unresolved”, Inside Energy & Environment, Convington, March 31, 2023. <https://www.insideenergyandenvironment.com/2023/03/much-anticipated-proposed-regulations-on-the-30d-ev-tax-credit-have-finally-arrived-but-leave-a-key-question-unresolved/>.

USTR, United States and Japan Announce the Formation of the U.S.–Japan Partnership on Trade, 2021. 11. 17.

White House, Joint Statement by President Biden and President von der Leyen, 2023. 3. 10.

William Tobin, Daniel Helmecci, Selin Kumbaraci, Does the Inflation Reduction Act take the right approach to shoring up clean energy supply chains?, EnergySource, 2022. 8. 10.

#### [국제조약 및 국제기구 문서]

Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Japan on Strengthening Critical Minerals Supply Chains.

Agreement Between the United States of America and Japan Concerning Digital Trade.

Trade Agreement Between the United States of America and Japan.

WTO, Appellate Body Report, US – Tax Incentives, WT/DS487/AB/R, 2017. 9. 4.

\_\_\_\_\_, Panel Report, United States – Certain Measures on Steel and Aluminium Products, WT/DS556/R, 2022. 12. 9.

\_\_\_\_\_, United States – Certain Measures on Steel and Aluminium Products – Notification of an Appeal by the United States under Article 16 of the Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Disputes (DSU)”, WT/DS556/21, 2023. 1. 30.

#### [미국 법령(안)]

An Act to authorize funds for Federal-aid highways, highway safety programs, and transit programs, and for other purposes, Pub. L. 117-58. [“Infrastructure Investment and Jobs Act (IIJA)” 또는 “인프라 투자 및 일자리 법”]

An Act to establish a system of priorities and allocations for materials and facilities, authorize the requisitioning thereof, provide financial assistance for expansion of productive capacity and supply, provide for price and wage stabilization, provide for the settlement of labor disputes,

strengthen controls over credit, and by these measures facilitate the production of goods and services necessary for the national security, and for other purposes, Pub. L. 81-774. ["Defense Production Act" 또는 국방물자생산법]

An Act to provide for reconciliation pursuant to title II of S. Con. Res. 14, Pub. L. 117-169, 117th Congress. ["Inflation Reduction Act (IRA)" 또는 "인플레이션 감축법"]

Clean Air Act, 42 U.S.C. 7401 et seq. ["청정대기법"]

Energy Improvement and Extension Act of 2008, Division B of Pub. L. 110-343, 122 Stat. 3765, 3835, October 3, 2008. ["2008년 에너지 향상 및 확대법"]

House Committee on Rules, H.R. 5376: Build Back Better Act, 2021. 11. 3.

U.S.C. Title 26 – Internal Revenue Code ["IRC" 또는 "국세법"]

#### [유럽연합 이차입법(안)]

European Commission, Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing a framework for ensuring a secure and sustainable supply of critical raw materials and amending Regulations (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 and (EU) 2019/1020, COM/2023/160 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023PC0160>.

REGULATION (EU) 2023/956 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 10 May 2023 establishing a carbon border adjustment mechanism, L 130/52, OJ L 130, 16.5.2023. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32023R0956>.

#### [언론자료 및 온라인 자료]

매일경제, 韓 음극재·양극재 광물 포함…배터리 3사 큰 고비는 넘겼다, 2023. 3. 31자.

아주경제, 현대차그룹, 美 전기차 인센티브 확대…한달 469억원 IRA '추가비용', 2023. 5. 18자.

스트레이트뉴스, 美 IRA 극복 나선 현대차그룹.. EV·자율주행 역량 총집결, 2023. 5. 9자.

CNBC, Automakers find a tax credit loophole to increase EV leasing and boost sales, 2023. 5. 13자.

Financial Times, German carmakers condemn Biden's electric-vehicle subsidy plans, 2021. 12. 11자. <https://www.ft.com/content/8b432548-9a7d-4669-b479-27fa6eb70bd9>.

\_\_\_\_\_, South Korea complains of growing friction with US over high-tech trade. 2022. 9. 19자.

Hyundai USA, 2023 IONIQ 5, Lease a SE RWD for \$399 per month for 36 months with \$4,999 due at signing, [https://www.hyundaiusa.com/us/en/vehicles/ioniq-5?returnflight\\_id=840108127](https://www.hyundaiusa.com/us/en/vehicles/ioniq-5?returnflight_id=840108127).

- Inside U.S. Trade, Mexico, EU, Japan, others voice concern about proposed U.S. EV tax credit, 2021. 11. 1자. <https://insidetrade.com/daily-news/mexico-eu-japan-others-voice-concern-about-proposed-us-ev-tax-credit>.
- New York Times, Electric Vehicle Tax Credit Rules Create 'Chaos for Consumers'. 2023. 4. 20자.
- Reuters, Lawmaker Says EU Should Complain to WTO over US Inflation Reduction Act. 2022. 12. 3자.
- \_\_\_\_\_, Tesla scales back German battery plans, won over by U.S. incentives, 2023. 2. 22자.
- \_\_\_\_\_, Biden says can 'tweak' inflation act to include European countries, 2022. 12. 2자.
- The Korea Economic Daily, Kia offers up to \$7,500 in incentives in US for leasing EV6, 2023. 5. 17자.
- U.S. Department of Energy Loan Programs Office, Advanced Technology Vehicles Manufacturing Loan Program, <https://www.energy.gov/lpo/advanced-technology-vehicles-manufacturing-loan-program>.
- \_\_\_\_\_, Inflation Reduction Act of 2022, <https://www.energy.gov/lpo/inflation-reduction-act-2022>.
- U.S. Environmental Protection Agency, Clean Heavy-Duty Vehicle Program, <https://www.epa.gov/inflation-reduction-act/clean-heavy-duty-vehicle-program>.
- \_\_\_\_\_, Clean Ports Program, <https://www.epa.gov/inflation-reduction-act/clean-ports-program>.
- U.S. Postal Service, USPS Intends To Deploy Over 66,000 Electric Vehicles by 2028, Making One of the Largest Electric Vehicle Fleets in the Nation, 2022. 12. 20.
- Washington Post, China Keeps the Wheels on Toyota's EVs, 2022. 11. 3자.
- WTO, Regional trade agreements, [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/region\\_e/region\\_e.htm#facts](https://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm#facts).

KLRI 글로벌법제전략연구사업 2023년 제4호  
**Global Legal Issue**

핵심 품목·원자재 공급망 규제에 관한  
글로벌 규범 현황 및 시사점  
- 미국 인플레이션 감축법(IRA) 친환경차 조항을 중심으로 -

이천기

대외경제정책연구원 연구위원