

USMCAの概要と自動車分野の原産地規則



2020年7月

日本貿易振興機構(JETRO)

メキシコ事務所

中畑 貴雄

目次

- I. USMCAの概要
- II. USMCAの自動車産業の原産地規則
- III. 原産地規則達成のために
- IV. 原産地規則達成のカギとなる素材と部品
- V. USMCA下でのサプライヤーへの確認方法
- VI. 原産地証明手続きの留意点

I. USMCAの概要



NAFTA再交渉

- ◆ 北米自由貿易協定：1994年1月1日発効の米・墨・加の自由貿易協定（FTA）。
- ◆ 米墨間では全品目で関税が撤廃されている。
- ◆ トランプ大統領が見直しを主張。
- ◆ 2017年8月16日に交渉開始
- ◆ 米墨間では2018年8月27日に暫定合意。
- ◆ 米加間でも9月30日に合意に至り、3カ国の枠組みが維持された。新名称はUSMCA（T-MEC）で11月30日に署名された。
- ◆ 2019年12月10日に一部内容を変更する改定議定書に署名。
- ◆ 各国議会における批准承認を終え、2020年7月1日に発効

NAFTA協定テキストの構造

現
行
の
N
A
F
T
A

- ◆ 1章 目的
- ◆ 2章 一般定義
- ◆ 3章 内国民待遇および市場アクセス
 - ☞モノの関税の撤廃(再交渉対象外)
- ◆ 4章 **原産地規則**
- ◆ 5章 税関手続き
- ◆ 6章 エネルギー
- ◆ 7章 **農業および衛生植物検疫措置(SPS)**
- ◆ 8章 **緊急措置(セーフガード)**
- ◆ 9章 貿易の技術的障害(TBT)
- ◆ 10章 **政府調達**
- ◆ 11章 **投資および紛争処理**
 - ☞ISDS(投資家対国の紛争処理規定)
- ◆ 12章 越境サービス取引
- ◆ 13章 電気通信
- ◆ 14章 金融サービス
- ◆ 15章 競争政策
- ◆ 16章 商用目的の一時入国
- ◆ 17章 知的財産権
- ◆ 18章 法の執行
- ◆ 19章 **アンチダンピング(AD)税および相殺関税(CVD)の審査および紛争処理**
- ◆ 20章 **組織体制および紛争処理手続き**
 - ☞国対国の紛争処理規定
- ◆ 21章 例外
- ◆ 22章 最終条項
 - ☞離脱手続き(2205条)など規定
- 附属書(ANNEX, APPENDIX)
- 環境に関する補完協定
- 労働に関する補完協定

赤字が争点



再交渉での
新規項目

- 電子商取引
- 腐敗の防止
- 優れた規制慣行
- 中小企業
- 貿易円滑化
- ジェンダーの平等
- 先住民の権利
- 環境と労働の協定本体への編入
- **サンセット条項**

NAFTA新協定(USMCA)テキストの構造

新
N
A
F
T
A

- ◆ 1章 冒头条項と一般定義
- ◆ 2章 内国民待遇と物品市場アクセス
- ◆ 3章 農業
- ◆ 4章 原産地規則(品目別含む)
- ◆ 5章 原産地証明手続き
- ◆ 6章 繊維・アパレル
- ◆ 7章 税関・貿易円滑化
- ◆ 8章 炭化水素に関するメキシコ政府の直接的・不可分・法令に拘束されない所有権に対する承認
- ◆ 9章 衛生植物検疫措置
- ◆ 10章 貿易救済措置
- ◆ 11章 貿易の技術的障害
- ◆ 12章 分野別付属書
- ◆ 13章 政府調達
- ◆ 14章 投資
- ◆ 15章 越境サービス
- ◆ 16章 一時入国
- ◆ 17章 金融サービス
- ◆ 18章 通信
- ◆ 19章 デジタル貿易
- ◆ 20章 知的財産
- ◆ 21章 競争政策
- ◆ 22章 国有企業
- ◆ 23章 労働
- ◆ 24章 環境
- ◆ 25章 中小企業
- ◆ 26章 競争力
- ◆ 27章 腐敗防止
- ◆ 28章 良い規制慣行
- ◆ 29章 公表と運営
- ◆ 30章 運営・制度条項
- ◆ 31章 紛争解決
- ◆ 32章 例外と一般条項
- ◆ 33章 マクロ経済政策と為替条項
- ◆ 34章 最終規定

12月10日に協定内容の一部修正に合意

1. 労働法改正（団体交渉権の強化）の確実な施行

- 労働法違反が疑われた場合に、米国の査察官によるメキシコでの査察案は却下
- 紛争解決の章（第31章）の別添文書（別添31-A及び31-B）として特定事業所における労働者の団結権・団体交渉権侵害の早期解消に向けたメカニズムを創設。
- 特定事業所における上記権利侵害を理由に、当該事業所の製品・サービスに対する相手国における特惠関税適用の否認や制裁措置が可能になる。

2. 環境保護対策の強化

- 環境に関わる多国間枠組み（MEA）の維持及び貿易協定との関係におけるMEAの優位を確保、監視強化

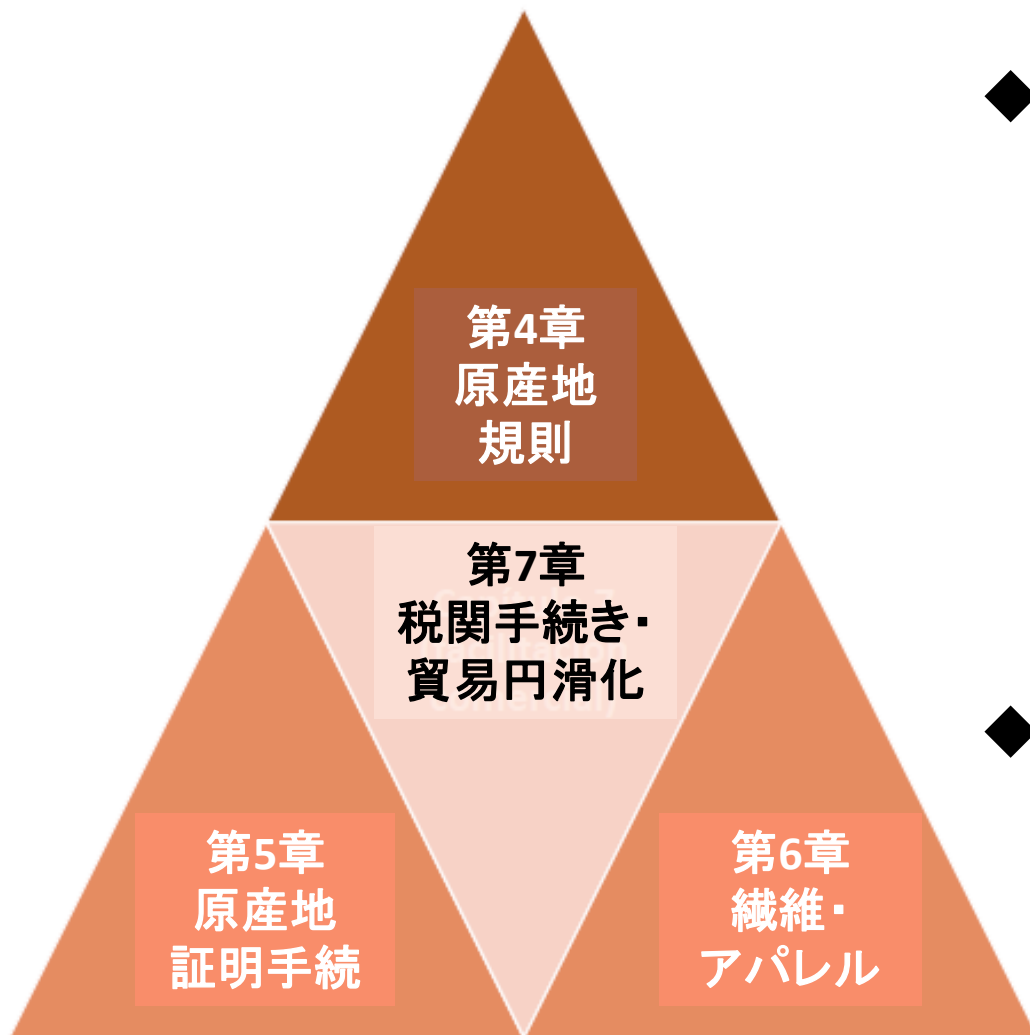
3. バイオ医薬品の承認とデータ保護期間

- バイオ後続品の承認プロセスの迅速化
- 医薬品データに関して、10年以上の包括的な保護期間や治験データ収集のための3年の追加的な保護期間を認める条項の撤回

4. 完成車メーカーが購入する鉄の70%域内原産義務の厳格化

- 域内で鑄造された鉄（スラブからの域内産）を調達の要件とする（従来、炭素鋼は最初の圧延工程からの域内産で良かった）。
- 発効から6年間は、同厳格化の適用を猶予する。7年目から開始。
- アルミニウムの同厳格化は、発効後10年以内に交渉して扱いを決めることになった。

統一規則 (UR) とは



- ◆ USMCA第5.16条に基づき、第4章(原産地規則)、第5章(原産地証明手続き)、第6章(繊維・アパレル)、第7章(税関手続き・貿易円滑化)の章の解釈・適用・運用を容易にするための3カ国共通ルール。
- ◆ 定期的なリバイスを行うことが協定で規定されており、今後、事例などが追加されていくことがありえる。

URの規定内容

第4章：原産地規則

- ◆ Section 1 定義・解釈
- ◆ Section 2 通貨換算
- ◆ Section 3 原産品
- ◆ Section 4 再製造品
- ◆ Section 5 デミニマス
- ◆ Section 6 セット・キット・複合的産品
- ◆ Section 7 域内原産割合(RVC)
- ◆ Section 8 材料
- ◆ Section 9 累積
- ◆ Section 10 積送基準
- ◆ Section 11 原産性が付与されない行為
- ◆ Section 12 定義・解釈(自動車分野)
- ◆ Section 13 品目別原産地規則(同上)
- ◆ Section 14 乗用車、ピックアップ、同部品のRVCに関する追加規則
- ◆ Section 15 ヘビートラック、同部品のRVCに関する追加規則
- ◆ Section 16 アベレージング(自動車分野)
- ◆ Section 17 鉄・アルミ要件
- ◆ Section 18 Labor Value Content
- ◆ Section 19 代替的経過措置
- ◆ Section 20 その他の車両向けRVC
- ◆ Table A.1、A2、B～G、S(鉄・アルミ)
- ◆ Schedule I PSRの例外
- ◆ Schedule II 協定別表2.10.1
- ◆ Schedule III 財の価格評価
- ◆ Schedule IV 認められない取引価格
- ◆ Schedule V 妥当なコスト配分
- ◆ Schedule VI 材料の価格評価
- ◆ Schedule VII 同種の製品のVNM計算
- ◆ Schedule VIII 在庫管理メソッド
- ◆ Schedule IX 不当な利子の計算方法
- ◆ Schedule X 認められる会計原則

第5章 原産地証明手続き

第6章 繊維・アパレル

第7章 税関手続き・貿易円滑化

II. USMCAの自動車分野原産地規則

USMCAの原産性判断基準

- ◆ USMCA第4.2条は、以下のいずれかを満たせば「原産品」になると規定。
 - a. 完全生産品
 - b. 品目別原産地規則(PSR:Annex4-B)を満たす産品
 - c. 原産材料のみから生産された産品
 - d. 特別な条件を満たす産品(HS61~63類には使えない)
- ◆ 工業製品の場合は、大半が(b)を用いて原産品と判断するが、場合によっては(d)も適用可能。
- ◆ 鋳造品(鉄・アルミ)などスクラップや再生インゴットを材料として用いる製品の場合、原材料(スクラップ)の原産判定に(a)の一類型である「回収基準」(第4.3条(j)の(ii))が使えることが重要。

【原産性判断基準の(d)要件とは】

以下の3条件を満たせば原産品とする。

- ① 域内で完全に生産する(最終工程を域外で行わない)
 - ② 完成品と部品の双方が同じHS6桁に分類されるため、あるいは組立前の部品の形状で輸入されたが、HS通則2(a)に基づき完成品のHSコードで輸入通関されたため、PSRが定める関税分類変更基準(CTC)をクリアしない。
 - ③ 域内原産割合(RVC)が純費用(NC)方式で50%以上、あるいは取引価額(TV)方式で60%以上
- (例)バックミラー(HS7009.10)

PSRにCTC(CTSH)の基準しかないため、専用部品(同一コード)を用いるとCTSHをクリアしない。この場合、(d)要件を採用してRVC50%(NC)、あるいは60%(TV)をクリアすれば原産品。

(参考)工業製品の原産性判定基準

- ◆ 非原産材料を使用しているも、協定域内国における加工等の結果として、当該材料に「実質的な変更」があった場合には、その産品を原産品と認める(実質的変更基準)。
- ◆ 品目別原産地規則(PSR)では、それぞれの産品に応じた関税分類変更基準や付加価値基準等の原産地基準(原産品となるための要件)が規定されている。



【実質的変更基準の3類型】

- ① 関税分類変更基準: 材料と最終産品との間に特定の関税分類(HSコード)の変更があること。
- ② 付加価値基準: 材料に一定以上の付加価値を付加すること。
- ③ 加工工程基準: 材料に特定の加工(例: 化学品の化学反応)がなされること。

(参考) 関税分類変更基準 (CTC) とは

- 加工後の輸出製品の関税分類 (HSコード) が、同製品を生産するために使用した非原産部材の関税分類 (HSコード) と異なる場合、原産性を付与するに値する「実質的変更」が行われたと判断する。「タリフジャンプ」とも呼ばれる。
- 変更の基準 (ジャンプする桁数) は品目別に異なり、「Chapter/Capítulo」(2桁レベル)、「Heading/Partida」(4桁レベル)、「Subheading/Subpartida」(6桁レベル) では、桁数の少ない方が域内における加工度合いが上がり、厳しい基準となる。
※自動車部品 (HS8708) → 乗用車 (HS8703) の4桁レベルのジャンプより、鉄鋼 (HS72類) → 乗用車 (HS8703) の2桁レベルのジャンプの方が多くの加工が必要

＜具体例: カラーテレビ (HS8528.72) の品目別原産地規則 (PSR) ＞

85.28 A change to heading 85.28 from any other heading

- テレビを生産するために、中国から液晶パネル (HS85.29)、マレーシアからICチップ (85.42) を輸入しているが、双方の非原産材料とも輸出製品のHSコード (85.28) と上4桁 (Heading) レベルでHSコードが異なるため、当該テレビは原産品 (Originating good) となる。
- CTCは自動車部品であってもコア部品以外は使えるが、**HS8708項の自動車部品の場合、完成品と部分品が同じHS6桁に分類されることが多い**ため、そもそもタリフジャンプすること自体が難しいので注意が必要。

(参考)控除(取引価額:TV)方式の具体例

- ◆ 控除(取引価額:TV)方式では、非原産材料価額(VNM)にもとづいて計算する。
- ◆ 非原産材料の中には、原産材料であることが確認できない材料を含む。

【CPTPPにおける冷蔵庫(HSコード:8418.10)の例】

TPPの場合、同品目のPSRを満たすために控除方式による付加価値基準を用いる場合は**45%以上の域内での付加価値が必要**。



【公式】

$$RVC(\%) = \frac{\text{FOB価額} - \text{非原産材料の価額}}{\text{FOB価額}} \times 100 = \frac{20\text{万円} - 10\text{万円}}{20\text{万円}} \times 100 = 50\% \geq 45\%$$

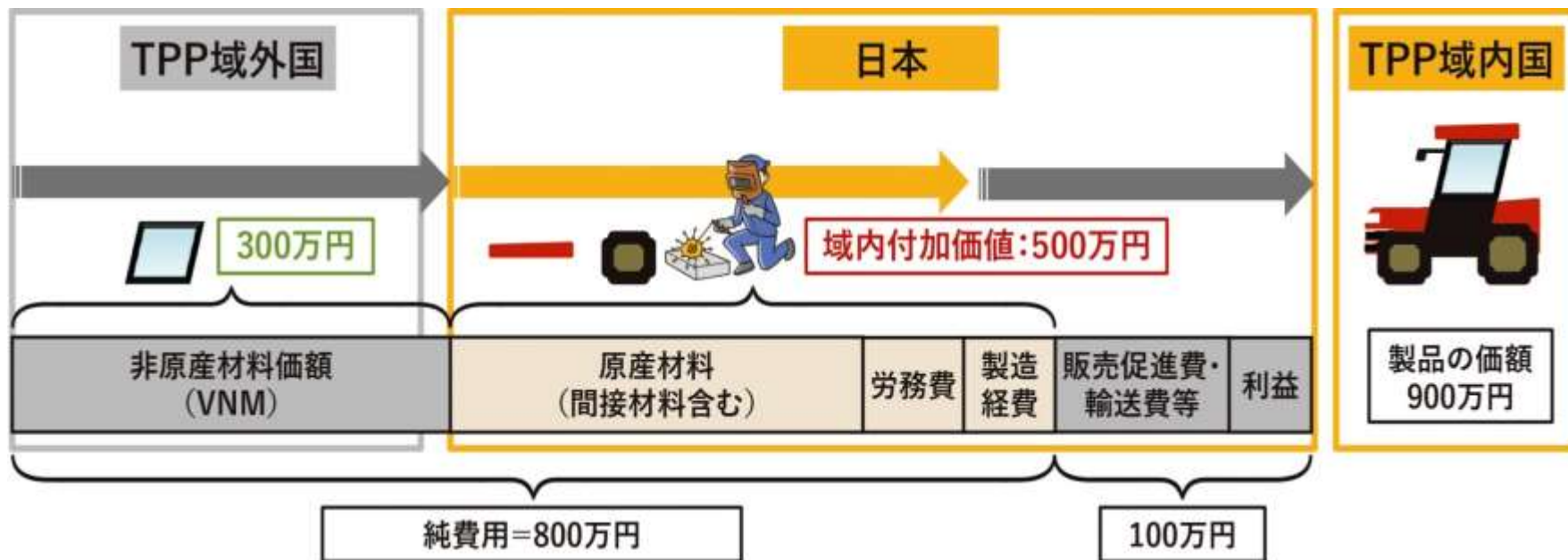
⇒従って、この冷蔵庫はRVCが45%以上のため、原産品と認められます。

(参考)純費用(NC)方式の具体例

- ◆ 純費用方式では、純費用(NC)と非原産材料の価額(VNM)に基づいて計算する。
- ◆ 純費用とは、総費用から、当該総費用に含まれる販売促進、マーケティング及びアフターサービスに係る費用、使用料、輸送費及び梱包費並びに不当な利子を減じたものをいう。

【農業用トラクター(HSコード:8701.90)の例】

本製品のPSRを満たすために純費用方式による付加価値基準を用いる場合は、**45%以上の域内での付加価値が必要**。



【公式】

$$RVC(\%) = \frac{\text{純費用} - \text{非原産材料価額}}{\text{純費用}} \times 100 = \frac{800\text{万円} - 300\text{万円}}{800\text{万円}} \times 100 = 62.5\% \geq 45\%$$

⇒従って、このトラクターはRVCが45%以上のため、原産品と認められます。

(参考)加工工程基準の「混合・調合」(Mixtures & Blends)ルール

- ◆ USMCAでは、プラスチック製品(39類)やゴム製品(40類)の品目別原産地規則として、加工工程基準の1類型の「混合・調合」ルール(39類の場合はRule 3)を採用できる。
- ◆ 同ルールは、製品に特定スペックを付与するための予め設定・管理された比率で混合・調合を行うことにより、製品に材料(非原産材料)とは異なる物理的・科学的要素が加わり、当該要素が製品の用途にとって重要なものとなる場合に原産品とみなすルール。

【例:プラスチック・コンパウンド】

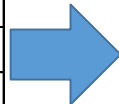
<品目別原産地規則(PSR)>

39.01-39.15 A change to heading 39.01 through 39.15 from any other heading, including another heading within that group, provided that the originating polymer content of heading 39.01 through 39.15 is not less than 50 percent by weight of the total polymer content.

【PC/ABSポリマーアロイの事例】

<原材料>

品名	HS	原産国
PC樹脂	3907.40	タイ
ABS樹脂	3903.30	日本
AS樹脂	3903.20	日本
添加剤①	未公開	日本
添加剤②	未公開	アジア
添加剤③	未公開	アジア



<コンパウンド完成品>

品名	HS	原産国
PC/ABSアロイ	3907.40 (注)	メキシコ (USMCA 原産品)

(注) 樹脂コンパウンドの場合、最も重量が大きいポリマーのHSコードとなる。

<原産判定>

- 完成品のHSと同じ非原産のPC樹脂を使っているためCTCをクリアせず、また原産樹脂を全く使用していないため、50%の原産ポリマー要件も満たさない。
- ただし、**管理された比率で混合すること**により、PC樹脂が持つ強靱さ・耐衝撃性の高さ、ABS樹脂が持つ成形性の良さや着色時の発色性の高さが加わった**「新たな特性」を製品に付与しているため、「混合・調合」ルールを満たす。**

乗用車・SUV・ピックアップ(完成車)の原産地規則

◆ 以下4条件全ての履行を要求

2020年7月1日
協定発効

1. 域内付加価値率(RVC)

- ネットコスト方式で**75%**
- トレーシングルールは**廃止**
- 段階的に引き上げ：66%(20年)⇒69%(21年)⇒72%(22年)⇒75%(23年)

2. 特定部品(「コアシステム」)の域内調達の義務

- 以下7種類の「コアシステム」は**原則**(「**スーパーコア**」計算は可能)、北米原産であること
①エンジン、②トランスミッション、③車体・シャーシ、④駆動軸・非駆動軸、
⑤サスペンション、⑥ステアリング、⑦先端バッテリー
- 「コアシステム」は**ネットコストで75%のRVC**を満たす必要あり。先端バッテリーのみ関税分類変更基準(CTC)を適用可能。

3. 鉄鋼・アルミの域内調達の義務

- 完成車メーカーが北米で購入する鉄及びアルミの**70%**は原産材料であること。
企業グループ単位で複数工場の比率を平均することができる。

4. 高賃金地域(時給US\$16以上)の付加価値比率(LVC)

- 乗用車(SUV含む)では**40%**、ピックアップでは**45%**の付加価値が、**時給16ドル以上(直接工員の基本給平均)**の地域(北米域内)で付けられなければならない。

コアシステムの原産判定方法

1. OEMの選択により、以下の2種類のどちらかでRVC75%をクリアすればよい。
 - ① コアシステム生産に用いられる全ての非原産材料価格を合計し、ネットコストから控除してRVCを求める。
 - ② Table A-2にリストアップされたコアシステムの構成部品のうち、非原産構成部品の価格を合計し、ネットコストから控除してRVCを求める。
- ✓ Table A-2の表に「構成部品」として掲載されていない原材料もあるため、一見すると②を用いた方が有利にみえる。しかし、②を用いると原産付加価値のトレーシングが使えない。そのため、リストにある構成部品のうち高価なものが閾値ぎりぎり非原産部品になるような場合、②を用いると当該部品製造に用いた原産付加価値がロールダウンしてしまうため、①を用いた方が有利になることがある。

Table A.2 コアシステム及び同構成部品

コアシステム	構成部品
ENGINE	Heads, Blocks, Crankshafts, Crankcases, Pistons, Rods, Head subassembly
TRANSMISSION	Transmission cases, Torque converters, Torque converter housings, Gears and gear blanks, Clutches, Valve body assembly
BODY AND CHASSIS	Major body panels, Secondary panels, Structural panels, Frames
AXLE	Axle shafts, Axle housings, Axle hubs, Carriers, Differentials
SUSPENSION SYSTEM	Shock absorbers, Struts, Control arms, Sway bars, Knuckles, Coil springs, Leaf springs
STEERING SYSTEM	Steering columns, Steering gears/racks, Control units
ADVANCED BATTERY	Cells, Modules/arrays, Assembled packs

コアシステム原産要件の救済規定「スーパーコア」

別添4-Bの附属書の第3条9項には、コアシステム全体で一つの部品（スーパーコア）と見做し、RVCの閾値75%をクリアすれば、第3条7項が規定する完成車の「コアシステム原産要件」を満たすと考えてよいという救済規定がある。

コアシステム全体を一つの部品（スーパーコア）と見做してRVCを計算する方法（別添4-B附属書第3条9項）

純費用	Engine	Trasmission	Body & Chassis	Axle	Suspension	Steering	全体
原産付加価値	26.0	0.0	28.0	5.0	7.5	8.5	75.0
非原産材料価額	5.0	15.0	0.0	3.0	0.5	1.5	25.0
合計	31.0	15.0	28.0	8.0	8.0	10.0	100.0

構成比	Engine	Trasmission	Body & Chassis	Axle	Suspension	Steering	全体
原産付加価値	83.9%	0.0%	100.0%	62.5%	93.8%	85.0%	75.0%
非原産材料価額	16.1%	100.0%	0.0%	37.5%	6.3%	15.0%	25.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

(注) 各コアシステムの価格及びスーパーコアに占める構成比は仮定のものであり、実際とは異なる。

同方法（第3条9項）に基づく合算でも、全ての非原産材料価格をVNMに計上する方法（前スライド①）と Table A.2掲載の非原産構成部品の価格のみをVNMに計上する方法（前スライド②）のいずれかを採用できる。

コアシステムの主要構成部品 (Table A.2)

- ◆ URでは、コアシステム主要構成部品をHSコードで明確化。構成部品の中には非コア部品が含まれており、それらの構成部品の原産判定では関税分類変更基準(CTC)が使える。

Table A.2 コアシステム構成部品

コアシステム	構成部品		コアシステム	構成部品	
	品名	HS		品名	HS
エンジン	Heads	ex 8409.91	トランスミッション	Transmission cases	ex 8708.40
		ex 8409.99		Torque converters	ex 8708.40
	Blocks	ex 8409.91			ex 8483.90
		ex 8409.99		Torque converters housings	ex 8708.40
	Crankshafts	ex 8483.10			ex 8483.90
	Crankcases	ex 8409.91		Gears and gear blanks	ex 8708.40
		ex 8409.99			ex 8483.90
	Pistons	ex 8409.91		Clutches, including continuously variable transmissions, but not parts	ex 8708.93
	Rods	ex 8409.91		Valve body assembly	ex 8481.90
		ex 8409.99			ex 8708.40
	Head subassembly	ex 8409.91			
		ex 8409.99			

(注) 水色の網掛けの部品はTable A.1に記載されるコア部品ではないため、関税分類変更基準(CTC)で原産品と見做せる。

コアシステムの主要構成部品 (Table A.2)

◆ URでは、コアシステム主要構成部品をHSコードで明確化。構成部品の中には非コア部品が含まれており、それらの構成部品の原産判定では関税分類変更基準(CTC)が使える。

Table A.2 コアシステム構成部品 (続き)

コアシステム	構成部品		コアシステム	構成部品	
	品名	HS		品名	HS
ボデー&シャーシ	Major body panel stampings	ex 8708.10	サスペンション	Shock absorbers	ex 8708.80
		ex 8708.29		Struts	ex 8708.80
	Secondary panel stampings	ex 8708.29		Control arms	ex 8708.80
	Structural panel stampings	ex 8708.29		Sway bars	ex 8708.80
		ex 8708.99		Knuckles	ex 8708.80
	Stamped Frame components	ex 8708.29		Coil springs	ex 7320.20
ex 8708.99		Leaf springs	ex 7320.10		
ステアリング	Steering columns	ex 8708.94	先端バッテリー	Cells	ex 8507.60
	Steering gears/racks	ex 8708.94			ex 8507.80
	Control units	ex 8537.10			ex 8507.90
		ex 8537.90		Modules/arrays	ex 8507.60
ex 8543.70		ex 8507.80			
シャフト	Axle shafts	ex 8708.50			ex 8507.90
	Axle housings	ex 8708.50		Assembled packs	ex 8507.60
		ex 8482.10			ex 8507.80
	Axle hubs	ex 8482.20			
		ex 8708.50			
		ex 8708.99			

(注) 水色の網掛けの部品はTable A.1に記載されるコア部品ではないため、関税分類変更基準(CTC)で原産品と見做せる。

鉄・アルミ要件

1. 企業グループ単位で認定（北米3カ国合算して算出）
2. 鉄は鉄、アルミはアルミでそれぞれ70%の達成が必要
3. 対象はOEMが**原則**、「鉄」や「アルミ」として購入するもの
 - ✓ **原則**、Tier1やTier2の製造工程で使われる鉄・アルミは対象外。OEMがTier1から購入するのは「自動車部品」であり、鉄やアルミではない。
 - ✓ ただし、ホワイトボディーやトラック用シャーシフレームに用いるプレス部品の場合、その中に含まれる鉄・アルミの価格を考慮する必要あり。
 - ✓ Tier1の部品に使われる鉄やアルミであっても、OEMが集中購買してTier1に支給する場合、OEM自身が「鉄」や「アルミ」を調達したことになり、70%要件の対象となってしまう。
4. 70%基準達成を証明する期間は複数の選択肢
 - ✓ **前年の実績**だけでなく、以下が選択可能に
 - ①前会計年度、②前暦年、③当四半期あるいは月の初日から輸出時まで、④当会計年度の初日から輸出時点まで、⑤当暦年の初日から輸出時点まで
5. URでは、鉄・アルミ要件の対象となる材料のHSコードを特定

鉄・アルミ要件の対象HSコード(URのTable S)

◆ URでは、OEMが鉄・アルミ要件の計算対象となる調達材料のHSコードを特定。鋼材の場合、鋼板、棒鋼、鋼管が対象であり、線材は対象外となる。アルミは76.01~06、76.08項が対象。

鉄・アルミ要件の対象品目 (鉄の場合)

品名	HS	品名	HS	品名	HS
熱延鋼板 (幅600mm以上)	72.08	熱延鋼板	7211.14	溶融亜鉛めっき鋼板	7225.92
酸洗いたしたもの (巻いたもの)	7208.25		7211.19	その他の合金鋼板	7225.99
	7208.26	冷延鋼板	7211.23	合金鋼板 (幅600mm未満)	72.26
	7208.27	表面処理鋼板 (幅600mm以上)	72.10	熱延鋼板 (高速度鋼以外)	7226.91
その他のもの (巻いたもの)	7208.36	電気亜鉛めっき鋼板	7210.30	冷延鋼板 (高速度鋼以外)	7226.92
	7208.37	溶融亜鉛めっき鋼板	7210.49	その他の合金鋼板	7226.99
	7208.38	アルミニウムめっき鋼板	7210.69	合金棒鋼 (不規則に巻いたもの)	72.27
	7208.39	その他のめっき鋼板	7210.90	シリコマンガング鋼のもの	7227.20
巻いていないもの	7208.51	表面処理鋼板 (幅600mm未満)	72.12	その他の棒鋼	7227.90
	7208.52	電気亜鉛めっき鋼板	7212.20	合金棒鋼 (その他)	72.28
	7208.53	溶融亜鉛めっき鋼板	7212.30	高速度鋼のもの	7228.10
	7208.54	棒鋼 (熱延、不規則に巻いたもの)	72.13	シリコマンガング鋼のもの	7228.20
冷延鋼板 (幅600mm以上)	72.09	非合金快削鋼の棒鋼	7213.20	その他の棒鋼 (熱間成形)	7228.30
巻いたもの	7209.15	その他の棒鋼	7213.99	その他の棒鋼	7228.60
	7209.16	棒鋼 (鍛造・熱間成形)	72.14	鋼管	73.06
	7209.17	非合金快削鋼の棒鋼	7214.30	その他の溶接管 (非合金鋼)	7306.30
	7209.18	横断面が長方形の棒鋼	7214.91	その他の溶接管 (合金鋼)	7306.50
巻いていないもの	7209.25	その他の棒鋼	7214.99	横断面が正方形又は長方形	7306.61
	7209.26	合金鋼板 (幅600mm以上)	72.25	その他の鋼管 (横断面が円形以外)	7306.69
	7209.27	熱延鋼板 (巻いたもの)	7225.30	その他の鋼管	7306.9
	7209.28	熱延鋼板 (巻いていないもの)	7225.40	自動車部品	87.08
	7209.90	冷延鋼板	7225.50	ホワイトボディ用プレス部品	ex8708.29
熱延・冷延鋼板 (幅600mm未満)	72.11	電気亜鉛めっき鋼板	7225.91	シャーシフレーム用部品	ex8708.99

厳しい鋼材の原産地規則

◆ 炭素鋼の鋼材（鋼板、棒鋼、形鋼、線材）

72.08-72.16 A change to heading 72.08 through 72.16 from any heading outside that group.

72.17 A change to heading 72.17 from any other heading, except from heading 72.13 through 72.15.

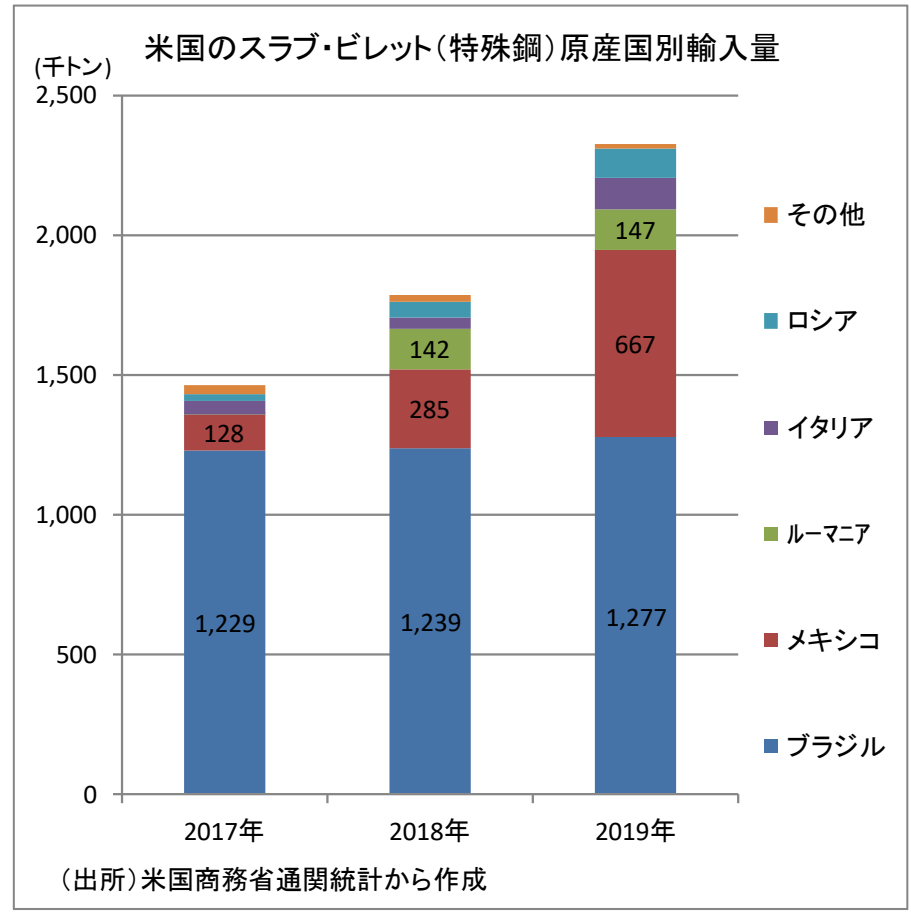
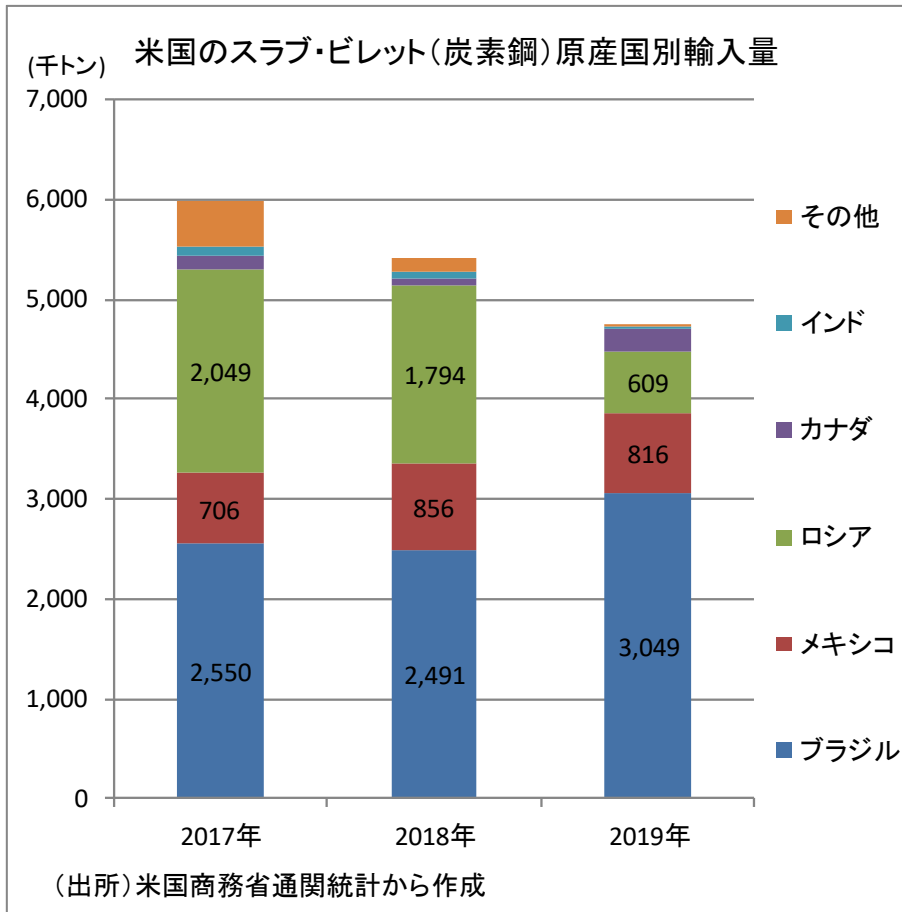
◆ 特殊鋼の鋼材（鋼板、棒鋼、形鋼、線材）

72.24-72.28 A change to heading 72.24 through 72.28 from any heading outside that group.

72.29 A change to heading 72.29 from any other heading, except from heading 72.27 through 72.28.

- ✓ 簡単にいうと、炭素鋼の鋼材はスラブやビレットは域外産でも構わないが、域内で圧延する必要あり（鋼板の場合、熱延鋼板から域内産）。特殊鋼の鋼材は、線材を除き、スラブやビレットなど半製品も域内産を使う必要あり。
- ✓ メキシコで生産されている自動車外板用の溶融亜鉛メッキ鋼板の多くは、非原産品になる。
- ✓ 発効7年目からは炭素鋼もスラブから域内原産が求められるため、米国で生産されている溶融亜鉛メッキ鋼板も非原産品になる可能性がある。

米国はスラブの純輸入国



- ◆ 米国は2019年に炭素鋼のスラブ・ビレットを474万トン、特殊鋼のスラブ・ビレットを236万トン輸入している。双方とも最大の供給国はブラジル。特殊鋼スラブの輸入量は拡大傾向にある。
- ◆ 他方、輸出はそれぞれ1.5万トン、2.4万トンに過ぎず、圧倒的な純輸入国。

LVC(Labor Value Content)の全体像

1. LVCは、「高賃金原材料・組立支出」、「R&D/IT開発クレジット」、「パワートレイン組立クレジット」の3要素から成る。
 - 高賃金原材料・組立支出は少なくとも**25%ポイント**以上
 - R&D/IT開発クレジットは最大**10%ポイント**まで。パワートレイン組立クレジットは16ドル以上の地域に基準（エンジンとトランスミッションは年産10万台以上、バッテリーは2万5,000個以上）を満たす組立工場があれば最大**5%ポイント**。
2. 「高賃金原材料・組立支出」と「R&D/IT開発クレジット」では分母が異なる。
 - 前者は「**自動車のネットコスト**」あるいは「**工場全体の年間総部品・材料費(+組立人件費)**」を分母とし、後者は「**企業グループ全体の直接工の賃金合計**」を分母とする。
 - 前者は同企業グループでも**国・工場単位で計算する必要がある**（鉄・アルミ要件とは異なる）。後者は**企業グループ単位で北米全体で算出する**。
3. **メキシコ製部品に含まれる米・加産原材料費を足し上げ可能**
 - メキシコで購入した部品に使用されている**米・加産(時給US\$16以上の地域)の材料・部品費は積極評価(トレース)して40%に組み入れることが可能**。
 - 米国・カナダ産の材料・部品費は、原則**メキシコ国境までの輸送費込の価格で評価可能**。
4. **経過措置(乗用車のみ)**
 - LVCの閾値は2020年に30%（うち高賃金原材料・組立支出が15%以上）、21年に33%（18%）、22年に36%（21%）、23年に40%（25%）となる。

LVCの詳細(URで定義された主な内容)

1. 高賃金工場の認定

最初は2020年7月～12月、あるいは2020年7月～2021年6月の期間で認定。12カ月未満の認定はその後の同期間有効となり、12カ月(1年)の認定はその後1年間有効となる。

2. 時給16ドル(以上の「直接工」の定義明確化

工場内の部品・資材搬送、品質検査、生産関連エンジニアリング、OJT指導員なども「直接工賃金」に加えられる。

3. 高賃金原材料・組立支出の計算公式の明確化(次スライド参照)

4. R&D/IT開発クレジットの計算分母は「直接工」の総賃金

グループ全体の北米の「直接工」の人件費に占めるR&Dスタッフ及びITスタッフの賃金合計で計算する。賃金以外の経費は考慮しない。

5. LVCにおける「高賃金原材料」の価格には非原産材料価格も含まれる

最終工程が高賃金工場で行われれば調達価格の100%をLVCに算入可能。

6. パワートレイン組立クレジットの対象工場は非原産品の工場でも良い

規定量以上の生産能力があれば良く、生産されるのは非原産品でも良い。

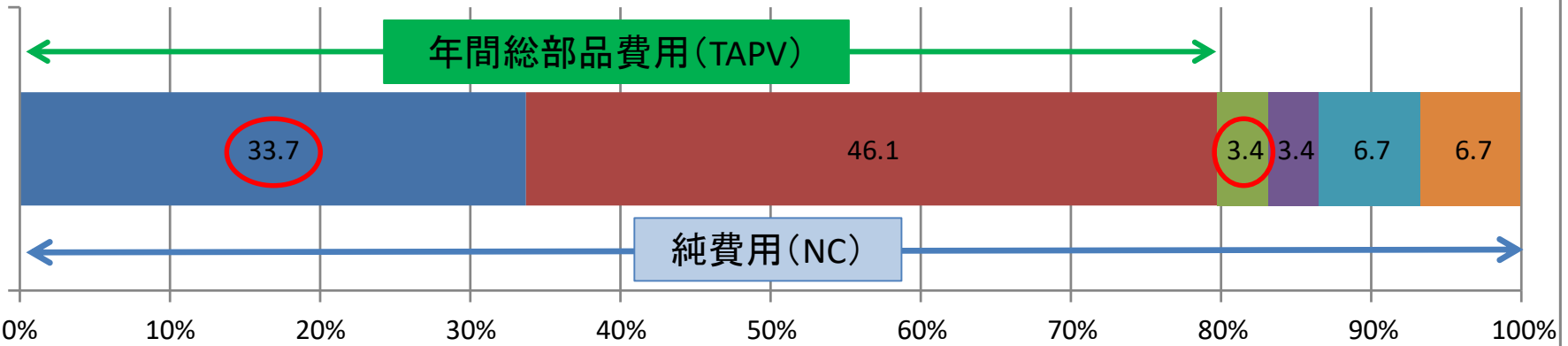
7. アベレージングを採用した場合、税関当局に登録が必要

初年度は2021年7月31日、次年度はOEMの会計年度末の10日前までに税関当局に登録する。なお、最初は次年度末まで18カ月平均も可能。

LVC計算の公式

高賃金原材料・組立支出の計算に用いる純費用(NC)の構成要素

■ 高賃金原材料(HWM/APV) ■ その他原材料 ■ 高賃金組立人件費(HWLC) ■ その他組立人件費 ■ R&D経費 ■ その他経費



○は、計算公式の分子に採用できる要素。

- LVCのは以下の2公式から選択。②の場合、年間支出額で計算する。

$$\textcircled{1} \quad LVC = \frac{((HWLC + HWM) \times 100) + HWTC(R\&D\text{クレジット}) + HWAC(\text{パワートレインクレジット})}{NC}$$

$$\textcircled{2} \quad LVC = \frac{((APV + HWLC^*) \times 100) + HWTC(R\&D\text{クレジット}) + HWAC(\text{パワートレインクレジット})}{(TAPV + HWLC^*)}$$

*は選択により、入れなくても良い。入れるのであれば分子にも分母にも入れる。

- HWTCとHWACがそれぞれ5%と仮定すると、上記図では①が46.7%、②は54.6%となる。
- 分母が小さくなる方が計算上有利。メキシコには現時点で高賃金組立工場がないため、②の公式でTAPVを分母に用い、APVを分子に用いることが想定される。

アベレージング

- ◆ 自動車及び自動車部品の域内原産割合(RVC)を一定期間や基準に基づき平均することを認める制度。完成車の場合は会計年度、自動車部品の場合は会計年度、四半期、月単位等で平均を取ることができる。OEMにはURで登録義務を課している。
- ◆ モデルラインや車種単位で平均することで、RVCをクリアしない一部の仕様についても全体ではクリアが可能になる。**アベレージングはLVCにも適用可能。**
- ◆ **URで締約国に輸出される全ての車両を国単位で平均できるオプションが加わった。ただし、LVCには同分類は使えない。**

RVC・LVCのアベレージングの詳細(USMCA)

対象	平均できる期間	国内/輸出向け区分	生産地による区分	製品による区分
完成車	OEMの会計年度	生産される全ての自動車を平均の対象とするか、域内国への輸出向けのみを対象とするか選択できる。	国単位	同一モデルライン 同一車種 全輸出車種 ←
			工場単位	同一モデルライン 同一車種
自動車部品	OEMの会計年度	輸出・国内販売を問わず、販売先であるOEM毎に平均する	工場単位	同種産品 (同一のHS6桁で同じ品名等)
	任意の月、四半期	輸出先である域内国毎に平均する		
	部品メーカーの会計年度	輸出・国内向け問わず、全ての同一産品を平均する		

協定本体にはこの分類は存在しないが、URで選択肢として規定。ただし、LVCにはこの選択肢はない。

OEMは、初年度は2020年7月31日、次年度以降は会計年度末の10日前までに税関当局への届け出を行う。

(注)車種の区分は以下のHSコードに基づく。自動車部品は同一HSコード内で平均。

大型商用: 8701.20, 8702.10, 8702.90(15人以上輸送用), 8704.10, 8704.22, 8704.23, 8704.32, 8704.90, 87.05, 87.06

トラクター: 8701.10, 8701.30, 8701.90 / 小型商用: 8702.10又は8702.90(15人以下輸送用), 8704.21, 8704.31

小型商用: 8702.10又は8702.90(15人以下輸送用), 8704.21, 8704.31 / 乗用車: 8703.21~8703.90

モデルラインとは、同一の車台(プラットフォーム)またはモデルの名称を有する自動車の一団をいう。

なお、同一車種や同一モデルライン内にRVCの閾値が異なる車両が混在する場合、別々に平均する必要有り。

(出所)USMCA条文及び統一規則(UR)から作成

自動車部品の原産地規則(乗用車・ピックアップ用)

2020年7月1日発効

◆ 部品を3種類のカテゴリーとカテゴリー外に分類

1. カテゴリー1(重要部品/コアパーツ: Table A.1)

- HS6桁 (Subheading/Subpartida) 分類で**17種類**
- RVCはNC方式で**75%**(TV方式で**85%**)、**関税分類変更基準(CTC)は使えない**
- 段階的引き上げ(NCの場合): 20年66%⇒21年69%⇒22年72%⇒23年75%

2. カテゴリー2(主要部品/プリンシパルパーツ: Table B)

- ポンプ、エアコン、ベアリング、スターターなど**38種類**の部品
- RVCはNC方式で**70%**(TV方式で**80%**)
- 段階的引き上げ(NCの場合): 20年62.5%⇒21年65%⇒22年67.5%⇒23年70%
- 関税分類変更基準(CTC)も適用可能

3. カテゴリー3(補完部品/コンプレメンタリーパーツ: Table C)

- ホース、ドアロック、モーター、照明機器、ハーネスなど**27種類**の部品
- RVCはNC方式で**65%**(TV方式で**75%**)
- 段階的引き上げ(NCの場合): 20年62%⇒21年63%⇒22年64%⇒23年65%
- 関税分類変更基準(CTC)も適用可能

4. カテゴリー外

- Table A~Cのいずれにも掲載されていない部品、及びアフターマーケット用部品
- 品目別原産地規則(PSR)に従う。RVCのほか、CTCも適用可能

コアパーツの品名詳細

- 8407.31: ガソリンエンジン(シリンダー容積が50cm³以下)
 - 8407.32: ガソリンエンジン(シリンダー容積が50cm³超250cm³以下)
 - 8407.33: ガソリンエンジン(シリンダー容積が250cm³超以下1,000cm³以下)
 - 8407.34: ガソリンエンジン(シリンダー容積が1,000cm³超)
 - Ex 8408.20: ディーゼルエンジン(車両総重量5トン以下のトラック用)
 - 8409.91: 火花点火式(ガソリン)エンジン用部品
 - 8409.99: その他のエンジン用部品
 - 8507.60: リチウムイオン・バッテリー
 - 8706.00: 原動機付きシャシ
 - 8707.10: 車体(乗用車用)
 - 8707.90: 車体(その他の車両用)
 - Ex 8708.29: ボディー用プレス部品
 - 8708.40: ギヤボックス及びその部分品
 - 8708.50: 駆動軸及び非駆動軸並びにそれらの部分品
 - 8708.80: 懸架装置及びその部分品(ショックアブソーバーを含む)
 - 8708.94: ハンドル、ステアリングコラム、ステアリングボックス並びに同部分品
 - Ex 8708.99: シャーシフレーム
- ✓ 大半がコアシステムの構成部品であるため、OEMのコアシステムの原産判定に大きく影響する。関税分類変更基準(CTC)が使えないため、鋼材(鋼板, 特殊棒鋼など)をアジアから輸入しているとクリアが難しい。

プリンシパルパーツの品名詳細とCTCの基準桁数

HS	品名	CTC	HS	品名	CTC
8413.30	エンジン用ポンプ	CTH	8505.20	電磁式カップリング・クラッチ・ブレーキ	CTH
8413.50	その他の往復容積式油圧ポンプ	CTH	8505.90	その他の電磁式又は永久磁石式装置	CTH
8414.59	その他のファン・過給機	CTH	8511.40	スターター及び始動充電発電機	CTSH
8414.80	その他の気体ポンプ、圧縮機、ファン	CTH	8511.50	その他のエンジン用発電機	CTSH
8415.20	カーエアコン	CTSH	8511.80	その他のエンジン用電気機器	CTSH
Ex8479.89	電子制御ブレーキシステム(含:ABS、ESC)	CTSH	Ex8511.90	エンジン用電気機器の部品	CTH
8482.10	ボールベアリング	CTSH	8537.10	電気制御用又は配電用のパネル、数値制御用機器	CTH
8482.20	テーパローラーベアリング	CTSH	8708.10	バンパー及び同部分品	CTH
8482.30	スフェリカルローラーベアリング	CTSH	8708.21	シートベルト	CTH
8482.40	ニードルローラーベアリング	CTSH	Ex8708.29	その他の車体用部品(ボディー用プレス部品除く)	CTH
8482.50	その他のシリンダーローラーベアリング	CTSH	8708.30	ブレーキ及びサーボブレーキ並びに同部分品	CTH
8482.80	その他のベアリング	CTSH	8708.70	車輪並びに同部分品及び附属品	CTH
8482.91	ベアリング用部品(ボール、ニードル、ローラー)	CTH	8708.91	ラジエーター及び同部分品	CTH
8483.10	伝動軸及びクランク	CTH	8708.92	消音装置(マフラー)及び排気管並びに同部分品	CTH
8483.20	軸受箱(ボール・ローラーベアリング付き)	CTSH	8708.93	クラッチ及び同部分品	CTH
8483.30	軸受箱(すべり軸受)	CTH	8708.95	安全エアバッグ及び同部分品	CTH
8483.40	歯車及び歯車伝動機、スクリュウ、ギヤボックス	CTSH	8708.99.aa	防振ゴム部品	CTSH
8483.50	はずみ車及びプーリー	CTSH	8708.99.bb	ハブユニット	CTH
8483.60	クラッチ及び軸継手	CTSH	Ex8708.99	その他の自動車部品(aa、bb及びシャーシを除く)	CTH
8501.32	直流モーター・発電機(出力が750W超75kW以下)	CTH	9401.20	自動車用の座席	CC
8501.33	直流モーター・発電機(75kW超375kW以下)	CTH			

(注)CTCの基準は、CCが上2桁(類)、CTHが上4桁(項)レベルの変更が必要、CTSHが上6桁(号)レベルの変更が必要。

なお、上記表の基準はあくまで原則であり、例外も多いので詳細はPSRを確認。例えば、ベアリングはリングからの変更を除く、モーターはステーターとローター(ex8503.00)からの変更を除く、等。

(出所)USMCA別添4-B及び同附属書から作成

コンプレメンタリーパーツの品名詳細とCTCの基準桁数

HS	品名	CTC	HS	品名	CTC
4009.12	ゴム製ホース(継手付き、補強していないもの)	CTH	Ex8507.40	ニッケル・鉄バッテリー(自動車用)	CTH
4009.22	ゴム製ホース(継手付き、金属で補強したもの)	CTH	Ex8507.80	その他のバッテリー(自動車用)	CTH
4009.32	ゴム製ホース(継手付き、繊維で補強したもの)	CTH	8511.30	ディストリビューター及びイグニッションコイル	CTSH
4009.42	ゴム製ホース(継手付き、他の材料で補強したもの)	CTH	8512.20	照明用又は可視信号用の機器	CTH
8301.20	自動車用ロック	CC	8512.40	ウインドスクリーンワイパー及び曇り除去装置	CTH
Ex8421.39	触媒コンバーター	CTH	Ex8519.81	カセットデッキ	CTSH
8481.20	油圧伝動装置用・空気圧伝動装置用バルブ	CTH	8536.50	スイッチ(使用電圧1,000V以下)	CTH
8481.30	逆止弁	CTH	Ex8536.90	ジャンクションボックス	CTH
8481.80	その他のコック、弁等	CTH	8539.10	シールドビームランプ	CTSH
8501.10	モーター(出力37.5W以下)	CTH	8539.21	タングステンハロゲン電球	CTSH
8501.20	交直両用モーター(出力37.5W超)	CTH	8544.30	ワイヤーハーネス	CTSH
8501.31	その他のモーター(出力750W以下)	CTH	9031.80	その他の測定用・検査用機器	CTH
Ex8507.20	鉛バッテリー(HS87類の自動車用)	CTH	9032.89	自動調整機器	CTH
Ex8507.30	ニッケル・カドミウム・バッテリー(自動車用)	CTH			

(注) CTCの基準は、CCが上2桁(類)、CTHが上4桁(項)レベルの変更が必要、CTSHが上6桁(号)レベルの変更が必要。

なお、上記表の基準はあくまで原則であり、例外も多いので詳細はPSRを確認。例えば、モーターはステーターとローター(ex8503.00)からの変更を除く、ワイヤーハーネスは銅線・アルミニウム線からの変更は除く、等。

(出所) USMCA別添4-B及び同附属書から作成

大型トラック(完成車)の原産地規則

2020年7月1日協定発効

◆ 以下3条件全ての履行を要求

1. 域内付加価値率(RVC)

- ネットコスト方式で**70%**
- 段階的に引き上げ：60%(20年7月)⇒64%(24年7月)⇒70%(27年7月)

2. 鉄鋼・アルミの域内調達義務

- 完成車メーカーが北米で購入する鉄及びアルミの**70%**は原産材料であること。
企業グループ単位で複数工場の比率を平均することができる。

3. 高賃金地域(時給US\$16以上)の付加価値比率(LVC)

- **45%の付加価値が、時給16ドル以上(直接工員の基本給平均)の地域(北米域内)で付けられなければならない。**うち、**30%ポイント**は高賃金原材料・組立支出である必要があり、**R&D/ITクレジットは最大10ポイント、パワートレイン組立クレジットは最大5ポイント。**
- **トラックのLVCには移行措置が無く、初年度から45%が求められる。**
- 協定発効後7年間は、LVCが45%を上回った分、RVCに対するクレジットとして使える。ただし、その場合でもRVCは60%を下回ってはならない。

自動車部品の原産地規則(大型トラック用)

2020年7月1日発効

◆ 部品を3種類のカテゴリーとカテゴリー外に分類

1. カテゴリー1(最重要部品: Table Dの一部)

- Table Dに記載された部品のうち、エンジン(84.07or 84.08)、トランスミッション(8708.40)、シャーシ(Ex8708.99)の**3種類**
- RVCはNC方式で**70%(TV方式で80%)**、**関税分類変更基準(CTC)は使えない**
- 段階的引き上げ: 20年7月: 60%⇒24年7月: 64%⇒27年7月: 70%

2. カテゴリー2(主要部品/プリンシパルパーツ: Table D)

- Table Dに記載された部品のうち、エンジン、トランスミッション、シャーシを除く**29種類**
- RVCはNC方式で**70%(TV方式で80%)**
- 段階的引き上げ(NCの場合): 20年7月: 60%⇒24年7月: 64%⇒27年7月: 70%
- 極一部を除き、関税分類変更基準(CTC)も適用可能

3. カテゴリー3(補完部品/コンプレメンタリーパーツ: Table E)

- **15種類**の部品。RVCはNC方式で**60%(TV方式で70%)**
- 段階的引き上げ(NCの場合): 20年7月: 50%⇒24年7月: 54%⇒27年7月: 60%
- 関税分類変更基準(CTC)も適用可能

4. カテゴリー外

- Table D~Eのいずれにも掲載されていない部品、及びアフターマーケット用部品
- 品目別原産地規則(PSR)に従う。RVCのほか、CTCも適用可能

プリンシパルパーツ(Table D)の品名詳細とCTCの基準桁数

HS	品名	CTC	HS	品名	CTC
8407.31	ガソリンエンジン(シリンダー容積が $\leq 50\text{cm}^3$ 以下)	不可	8706.00	原動機付きシャシ	不可
8407.32	ガソリンエンジン(シリンダー容積が $\leq 50\text{cm}^3$ 超 250cm^3 以下)	不可	8707.90	車体(乗用車以外の車両用)	不可
8407.33	ガソリンエンジン(シリンダー容積が 250cm^3 超以下 $1,000\text{cm}^3$ 以下)	不可	8708.10	バンパー及び同部分品	CTH
8407.34	ガソリンエンジン(シリンダー容積が $1,000\text{cm}^3$ 超)	不可	8708.21	シートベルト	CTH
8408.20	ディーゼルエンジン	不可	8708.29	その他の車体用部品	CTH
8409.91	火花点火式(ガソリン)エンジン用部品	不可	8708.30	ブレーキ及びサーボブレーキ並びに同部分品	CTH
8409.99	その他のエンジン用部品	不可	8708.40	ギヤボックス及びその部分品	不可
8413.30	エンジン用ポンプ	CTH	8708.50	駆動軸及び非駆動軸並びにそれらの部分品	CTH
Ex8414.59	ターボチャージャー・スーパーチャージャー	CTH	8708.70	車輪並びに同部分品及び附属品	CTH
8414.80	その他の気体ポンプ、圧縮機、ファン	CTH	8708.80	懸架装置・同部分品(ショックアブソーバーを含む)	CTH
8415.20	カーエアコン	CTSH	8708.91	ラジエーター及び同部分品	CTH
8483.10	伝動軸及びクランク	CTH	8708.92	消音装置(マフラー)及び排気管並びに同部分品	CTH
8483.40	歯車及び歯車伝動機、スクリュウ、ギヤボックス	CTSH	8708.93	クラッチ及び同部分品	CTH
8483.50	はずみ車及びプーリー	CTSH	8708.94	ステアリング系統及び同部分品	CTH
Ex8501.32	直流モーター・発電機(出力が 750W 超 75kW 以下)	CTH	8708.95	安全エアバッグ及び同部分品	CTH
8511.40	スターター及び始動充電発電機	CTSH	Ex8708.99	シャーシ	不可
8511.50	その他のエンジン用発電機	CTSH	Ex8708.99	その他の自動車部品(シャーシを除く)	不可
8537.10	電気制御用又は配電用のパネル、数値制御用機器	CTH	9401.20	自動車用の座席	CC

(注)CTCの基準は、CCが上2桁(類)、CTHが上4桁(項)レベルの変更が必要、CTSHが上6桁(号)レベルの変更が必要。

なお、上記基準はあくまで原則であり、例外も多いので詳細はPSRを確認。例えばモーターはステーターとローター(8503.00)からの変更を除く等。

(出所)USMCA別添4-B及び同附属書から作成

コンプレメンタリーパーツ(Table E)の 品名詳細とCTCの基準桁数

HS	品名	CTC
8413.50	その他の往復容積式油圧ポンプ	CTH
Ex8479.89	電子制御ブレーキシステム(含:ABS、ESC)	CTSH
8482.10	ボールベアリング	CTSH
8482.20	テーパローラーベアリング	CTSH
8482.30	スフェリカルローラーベアリング	CTSH
8482.40	ニードルローラーベアリング	CTSH
8482.50	その他のシリンダーローラーベアリング	CTSH
8483.20	軸受箱(ボール・ローラーベアリング付き)	CTSH
8483.30	軸受箱(すべり軸受)	CTH
8483.60	クラッチ及び軸継手	CTSH
8505.20	電磁式カップリング・クラッチ・ブレーキ	CTH
8505.90	その他の電磁式又は永久磁石式装置	CTH
8507.60	リチウムイオン電池	CTH
8511.80	その他のエンジン用電気機器	CTSH
8511.90	エンジン用電気機器の部品	CTH

(注) CTCの基準は、CGが上2桁(類)、CTHが上4桁(項)レベルの変更が必要、CTSHが上6桁(号)レベルの変更が必要。

なお、上記表の基準はあくまで原則であり、例外も多いので詳細はPSRを確認。例えば、ベアリングはリングからの変更を除く等。

(出所) USMCA別添4-B及び同附属書から作成

URで明らかになった点

1. 完全累積を適用する際の計算方式(後述)
2. アフタマーケット部品のRVCは純正部品より緩やか
 - ◆ HS87.08項の部品の場合、NC方式で50%
 - ◆ HS83～85類、90類、94類などの部品の場合、大半がNC方式で50%、TV方式で60%
3. 「通関業者手数料」が「材料の価格のさらなる調整」の対象であることが明らかに
4. コアシステムを直接輸出する場合はPSRに従う
 - ◆ Table A.2に記載された構成部品だけでRVCを計算することはできない。
5. サプライヤーも検認の対象になりえる
6. 代替的経過措置の適用車種には「コアシステム」要件はない。鉄・アルミ要件は承認されれば免除。

URでも不明瞭な点

1. 自動車部品のアベレージングの範囲が不明瞭、また部品メーカーの場合には税関当局へのアベレージング登録義務はないのか。
2. アベレージング・カテゴリーの変更禁止は、年度内の変更を禁止しているだけか。次年度登録時に変更することはできるのか。
3. 鉄・アルミ要件について、OEMがサプライヤーのために価格交渉だけ纏めて行い、購入者はサプライヤーの場合、対象となるのか。
4. 鉄・アルミ要件を達成していることの証明は「自己証明」で良いのか。
5. LVCについて、高賃金工場の認定は誰が行うのか。
6. 「2020年7月～12月」の期間に適用するLVCの計算に用いるAPV及びTAPVの「年間支出額」は、過去1年間の支出額(19年7月～20年6月)を用いるのか、それとも今後の「見通し」で良いのか。
7. 代替的経過措置のTable A.1のRVC要件は、完成品のみ考慮すれば良いか。たとえば、エンジン(8407.34)が62.5%をクリアしていれば、エンジン部品(8409.91)はクリアしていなくても良いか。

III. 原産地規則達成のために

原産地規則達成のためのセオリー

1. CTC(タリフジャンプ)が使える品目はCTCを試行
CTCなら素材の現調が難しいメキシコでもクリアの可能性
2. CTCをクリアしない場合はデミニマスを試
従来の7%から10%まで許容値が拡大
3. RVC計算を有利にする救済手段を活用
 - ① 完全累積による原産付加価値のトレーシング
 - ② 中間材料の指定
 - ③ 材料の価格の更なる調整
 - ✓ 原産地規則の本体はTPPLレベルにアップグレード
 - ✓ 高いRVC閾値達成のためにあらゆる手段を検討

デミニマスルールとは

- ◆ PSRに規定された関税分類変更の基準を満たさない非原産材料でも、当該非原産材料の価額の合計が製品の価額(FOB価額)の10%以下である場合は無視できる。

<具体例>

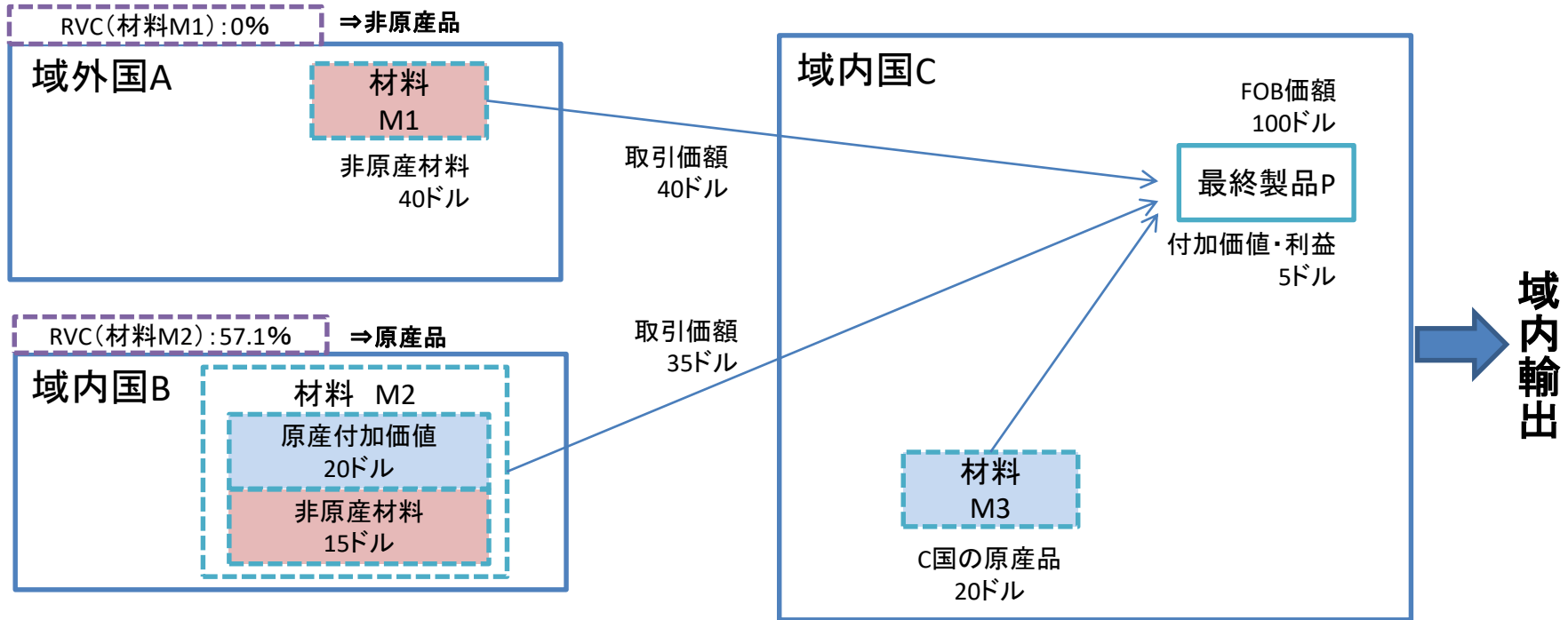
USMCA域外製の輸入部品(クラッチの部品2点)を組み込んでFOB価額300ドルのクラッチ(HS8708.93)を生産し、USMCAの特恵税率を活用して米国に輸出する場合

- ◆ クラッチのPSRで関税分類変更基準を用いる場合、HSコードの「項」(4桁レベル)の変更(CTH)。
- ◆ 輸出する商品と同じ「項」及び「号」(8708.93)に分類される輸入部品(非原産材料)を2個使用するため(8708.93の品名は「クラッチ及びその部品」)、PSRに定められた「項」の変更(CTH)はクリアできない。
- ◆ しかし、当該クラッチ部品の輸入(CIF)価額は15ドルと10ドルで合計25ドル。HSコードが変更しない非原産材料の価額合計は、FOB価額の10%以下である($25 \div 300 = 8.33\%$)。よってデミニマスルールが適用でき、原産品となる。



(参考) ロールアップとは

非原産材料を用いた生産の結果、その後に生産された製品が原産品になる場合、使用された非原産材料は、当該製品の生産者によって生産されたかどうかにかかわらず、原産材料として取り扱われる(USMCA第4.5条4項)。



*M1~M3及びPの品目別規則はRVC(取引価額:TV方式)で60%以上であるとする。

	ロールアップ	非原産材料価額				RVC	原産判定
		材料M1 (A国)	材料M2 (B国)	最終生産地 (C国)	合計		
方式1	非適用	40ドル	15ドル	0ドル	55ドル	45%	×
方式2	適用		0ドル		40ドル	60%	○

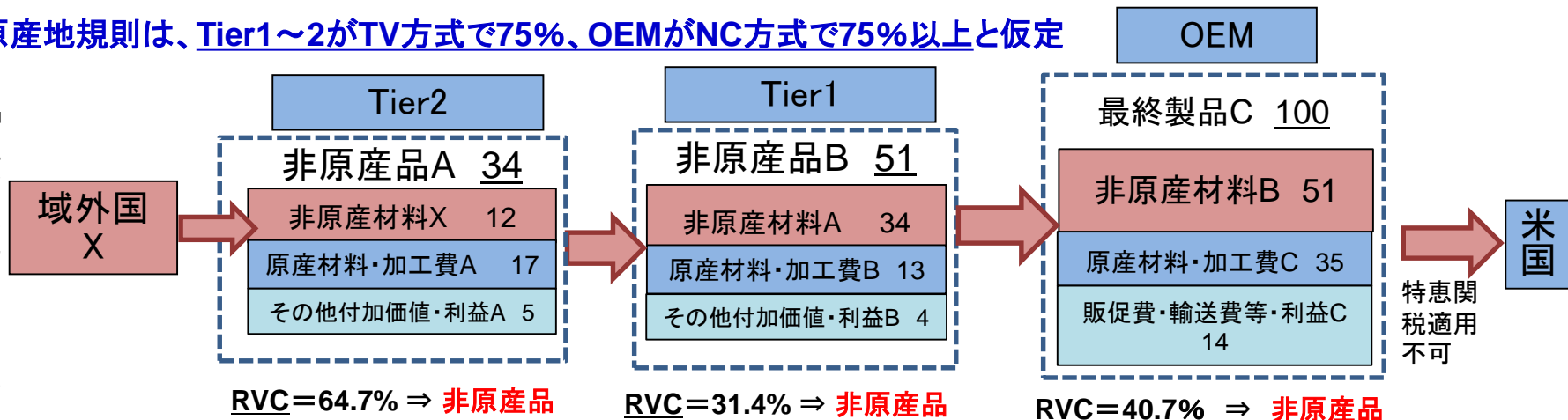
ロールアップを適用すれば、材料M2に含まれる非原産材料を原産材料とみなし、M2の価額を100%原産材料扱いできる。

完全累積とは(原産付加価値のトレーシング)

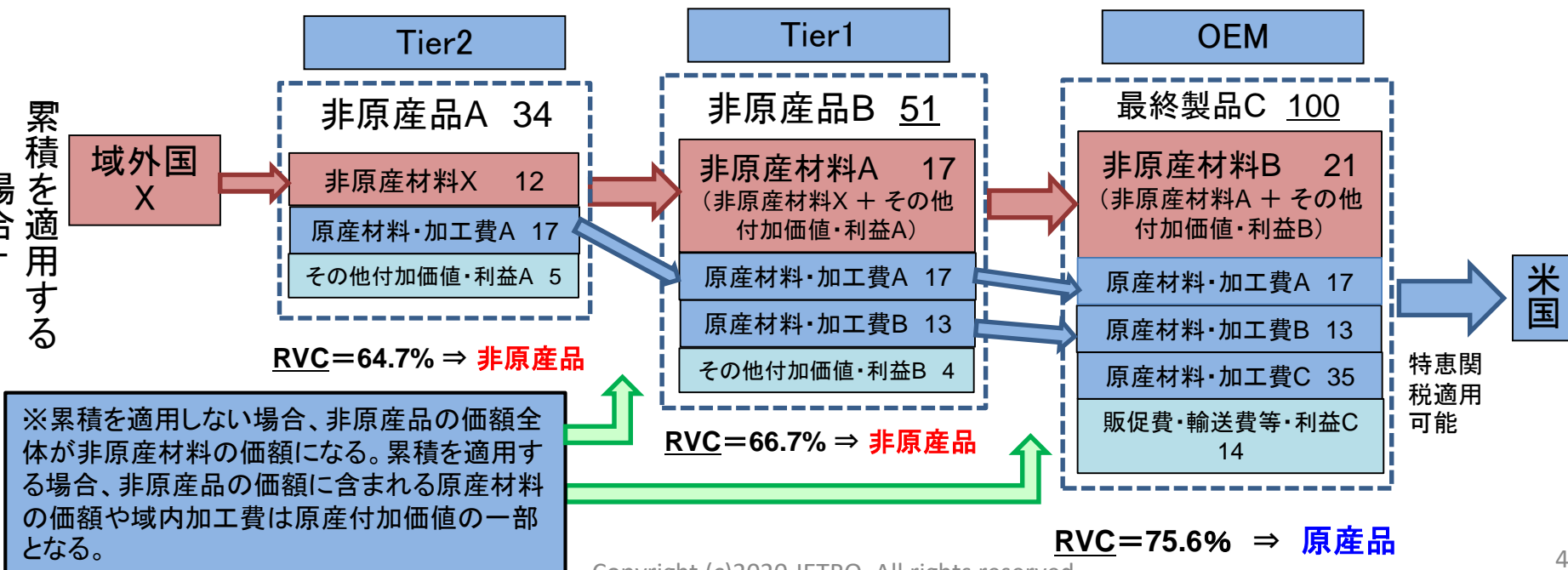
非原産材料であっても、①域内で行われた当該非原産材料の加工費、②当該非原産材料に含まれる原産材料の価額は、原産割合の一部として算入できる。(USMCA第4.5条5項)

※原産地規則は、Tier1~2がTV方式で75%、OEMがNC方式で75%以上と仮定

「累積を適用しない場合」



「累積を適用する場合」



完全累積の計算方法(ベースシナリオ)

シナリオA：累積なし

<リングメーカー>

費目	価格
製造コスト	1.25
原産材料価格(VOM)	0.15
非原産材料価格(VNM)	0.75
その他製造経費(労務費・間接費)	0.35
期間コスト	0.15
純費用に算入可能なもの	0.10
純費用から除外するもの	0.05
その他経費	0.05
総費用	1.45
純費用から除外する費用	0.05
純費用(NC)	1.40
利益	0.05
取引価格(TV)	1.50
RVC((NC-VNM)/NC×100)	46.4%
RVC((TV-VNM)/TV×100)	50.0%

<ベアリングメーカー>

費目	価格
製造コスト	2.70
原産材料価格(VOM)	0.45
非原産材料価格(VNM)	1.50
その他製造経費(労務費・間接費)	0.75
期間コスト	0.15
純費用に算入可能なもの	0.10
純費用から除外するもの	0.05
その他経費	0.05
総費用	2.90
純費用から除外する費用	0.05
純費用(NC)	2.85
利益	0.10
取引価格(TV)	3.00
RVC((NC-VNM)/NC×100)	47.4%
RVC((TV-VNM)/TV×100)	50.0%

(注)リングのPSRは4桁レベルの関税分類変更だが、リングメーカーは同じHS4桁の鍛造品を域外から輸入しているためクリアしない。
赤字の項目はリングメーカーの情報を基にベアリングメーカーがRVCの計算に使う費目。

- ✓ 累積を適用しない場合は、非原産材料であるリングの取引価格の全てが非原産材料価格(VNM)となる(=ロールダウン)。

完全累積の計算方法(累積効果最大①)

シナリオB：純費用詳細と非原産材料価格を報告

<リングメーカー>

費目	価格
製造コスト	1.25
原産材料価格(VOM)	0.15
非原産材料価格(VNM)	0.75
その他製造経費(労務費・間接費)	0.35
期間コスト	0.15
純費用に算入可能なもの	0.10
純費用から除外するもの	0.05
その他経費	0.05
総費用	1.45
純費用から除外する費用	0.05
純費用(NC)	1.40
利益	0.05
取引価格(TV)	1.50
RVC((NC-VNM)/NC×100)	46.4%

<ベアリングメーカー>

費目	価格
製造コスト	2.45
原産材料価格(VOM) <0.45+0.15>	0.60
非原産材料価格(VNM)	0.75
その他製造経費(労務費・間接費) <0.75+0.35>	1.10
期間コスト	0.30
純費用に算入可能なもの <0.10+0.10>	0.20
純費用から除外するもの <0.05+0.05>	0.10
その他経費 <0.05+0.05>	0.10
総費用	2.85
純費用から除外する費用 <0.05+0.05>	0.10
純費用(NC)	2.75
利益	0.10
取引価格(TV)	2.95
RVC((NC-VNM)/NC×100)	72.7%

(注)リングのPSRは4桁レベルの関税分類変更だが、リングメーカーは同じHS4桁の鍛造品を域外から輸入しているためクリアしない。
赤字の項目はリングメーカーの情報を基にベアリングメーカーがRVCの計算に使う費目。

- ✓ 純費用(NC)の内訳詳細を開示する場合。詳細な計算が可能になり、サプライヤーが域内で付けた付加価値を最大限反映できる。ただし、関連会社でもない限り、このような情報開示は非現実的。

完全累積の計算方法(累積効果最大②)

シナリオB' : 純費用総額と非原産材料価格を報告

<リングメーカー>

費目	価格
製造コスト	1.25
原産材料価格(VOM)	0.15
非原産材料価格(VNM)	0.75
その他製造経費(労務費・間接費)	0.35
期間コスト	0.15
純費用に算入可能なもの	0.10
純費用から除外するもの	0.05
その他経費	0.05
総費用	1.45
純費用から除外する費用	0.05
純費用(NC)	1.40
利益	0.05
取引価格(TV)	1.50
RVC((NC-VNM)/NC×100)	46.4%

<ベアリングメーカー>

費目	価格
製造コスト	1.95
原産材料価格(VOM)	0.45
非原産材料価格(VNM)	0.75
その他製造経費(労務費・間接費)	0.75
期間コスト	0.15
純費用に算入可能なもの	0.10
純費用から除外するもの	0.05
その他経費 <0.05+(1.40-0.75)>	0.70
総費用	2.80
純費用から除外する費用	0.05
純費用(NC)	2.75
利益	0.10
取引価格(TV)	2.90
RVC((NC-VNM)/NC×100)	72.7%

(注)リングのPSRは4桁レベルの関税分類変更だが、リングメーカーは同じHS4桁の鍛造品を域外から輸入しているためクリアしない。

赤字の項目はリングメーカーの情報を基にベアリングメーカーがRVCの計算に使う費目。

- ✓ NCの総額と非原産材料価格(VNM)を開示する場合。VNM以外のサプライヤーの純費用を「その他の経費」に足し上げても同じ効果がある。ただし、NC総額が顧客に伝わるため、顧客はサプライヤーの利幅をある程度想像できてしまう。

完全累積の計算方法(純費用を隠す方法)

シナリオC：非原産材料価格以外の付加価値(純費用に含まれる部分)を報告

<リングメーカー>

費目	価格
製造コスト	1.25
原産材料価格(VOM)	0.15
非原産材料価格(VNM)	0.75
その他製造経費(労務費・間接費)	0.35
期間コスト	0.15
純費用に算入可能なもの	0.10
純費用から除外するもの	0.05
その他経費	0.05
総費用	1.45
純費用から除外する費用	0.05
純費用 (NC)	1.40
利益	0.05
取引価格(TV)	1.50
非原産材料価格以外の付加価値(NC-VNM)	0.65
RVC((NC-VNM)/NC×100)	46.4%

<ベアリングメーカー>

費目	価格
製造コスト	2.70
原産材料価格(VOM) <0.45+0.65>	1.10
非原産材料価格(VNM) <TV(1.50)-0.65>	0.85
その他製造経費(労務費・間接費)	0.75
期間コスト	0.15
純費用に算入可能なもの	0.10
純費用から除外するもの	0.05
その他経費	0.05
総費用	2.90
純費用から除外する費用	0.05
純費用 (NC)	2.85
利益	0.10
取引価格(TV)	3.00
RVC((NC-VNM)/NC×100)	70.2%

(注)リングのPSRは4桁レベルの関税分類変更だが、リングメーカーは同じHS4桁の鍛造品を域外から輸入しているためクリアしない。

赤字の項目はリングメーカーの情報を基にベアリングメーカーがRVCの計算に使う費目。

- ✓ NC総額を伝えることなく、NCからVNMを除いた原産費用を開示する方法。この方法だと顧客はサプライヤーの利幅を想像できないが、取引価格(TV)に含まれる純費用以外の部分を非原産材料価格に計上せざるを得ないため、累積効果は小さくなる。

完全累積の計算方法(取引価格方式の場合)

シナリオD：取引価格 (TV)方式で累積する場合

<リングメーカー>

費目	価格
製造コスト	1.25
原産材料価格(VOM)	0.15
非原産材料価格(VNM)	0.75
その他製造経費(労務費・間接費)	0.35
期間コスト	0.15
純費用に算入可能なもの	0.10
純費用から除外するもの	0.05
その他経費	0.05
総費用	1.45
純費用から除外する費用	0.05
純費用 (NC)	1.40
利益	0.05
取引価格(TV)	1.50
取引価格(TV) - 非原産材料価格(VNM)	0.75
$RVC((TV-VNM)/TV \times 100)$	50.0%

<ベアリングメーカー>

費目	価格
製造コスト	2.70
原産材料価格(VOM) <0.45+0.75>	1.20
非原産材料価格(VNM)	0.75
その他製造経費(労務費・間接費)	0.75
期間コスト	0.15
純費用に算入可能なもの	0.10
純費用から除外するもの	0.05
その他経費	0.05
総費用	2.90
純費用から除外する費用	0.05
純費用 (NC)	2.85
利益	0.10
取引価格(TV)	3.00
$RVC((TV-VNM)/TV \times 100)$	75.0%

(注)リングのPSRは4桁レベルの関税分類変更だが、リングメーカーは同じHS4桁の鍛造品を域外から輸入しているためクリアしない。

赤字の項目はリングメーカーの情報を基にベアリングメーカーがRVCの計算に使う費目。

- ✓ 取引価格(TV)方式の場合、VNMの価格のみを開示する。TV方式のRVCには、利益を含んで構わないため、サプライヤーから開示されたVNM以外の部分は原産材料の価格として計上する。

中間材料の指定によるRVC達成の例

- ベアリング用のリング素材(特殊鋼材, HS72.28項)を日本から調達し、リング(HS8482.99)をメキシコで製造、第3国から輸入したボール、シール、ケー지를組み付けてボールベアリング(HS8482.10号)を生産し、米国に輸出する。
- 特殊鋼(72.28)からリング(8482.99)への製造工程はリングのPSR(CTH)をクリアするため、中間材料に指定可能。リングを中間材料に指定することで、リング素材の価格を非原産材料価額(VNM)から控除(原産材料扱い)することができる。

(参考)この事例の場合、実は関税分類変更(CTC)基準でも原産地規則をクリアできる。

(リング=8482.99aa以外からのCTCが認められるため)

リングを中間材料に指定しない場合

経費項目	価額
A. 原産材料価額(VOM)	0.0
なし	0.0
B. 非原産材料価額(VNM)	47.0
リング素材	29.0
ボール	6.0
シール	10.0
ケージ	2.0
C. 労働コスト	10.0
うちリング製造のための人件費	4.0
D. 製造経費(加工・組立)	29.0
うちリング製造のための製造経費	13.0
E. 純費用(NC=A+B+C+D)	86.0
F. 利益・販促費等	14.0
F* うちリング分に相当する利益	7.0
G. 取引価額(FOB)	100.0
RVC(%) = (E-B)/E × 100	45.3%

リングを中間材料に指定する場合

経費項目	価額
A. 原産材料価額(VOM)	53.0
リング(中間材料)	53.0
リング素材	29.0
労働コスト(リング製造工程)	4.0
製造経費(リング製造工程)	13.0
利益(リング相当分)	7.0
B. 非原産材料価額(VNM)	18.0
ボール	6.0
シール	10.0
ケージ	2.0
C. その他労働コスト	6.0
D. その他製造経費	16.0
E. 純費用(NC=A+B+C+D-F*)	86.0
F. 利益・販促費等	14.0
G. 取引価額(FOB)	100.0
RVC(%) = (E-B)/E × 100	79.1%

(注)価格は推定値であり、実際の価格とは異なる。

材料の調達価額の基準と有利な調整

- ◆ 第4.6条は、生産者が材料(原産材料、非原産材料)の価額を計算する際の基準として、以下のとおり定めている。
 - (a) 輸入調達材: 輸入時の取引価額(国際輸送費を含む, CIF価額)
 - (b) 国内調達材: 以下のいずれか
 - (i) 当該生産者が支払った、または支払う価額
 - (ii) 輸入される材料の価額として決定される価額(生産者が所在する国に輸入された際の取引価額)
 - (iii) 国内で確認可能な最初に支払われた、または支払われるべき価額
 - (c) 内製材料: 全ての費用(一般経費含む) + 相当の利益
- ◆ しかし、第4.7条では、RVCの計算を有利にするために非原産材料(及び原産地不明の材料)の価額の更なる調整を認めている。以下の(a)~(c)については、書面による証拠が存在することを条件に非原産材料価額から控除できる。
 - (a) 生産者の所在地までの輸送費(保険費、梱包費などを含む)
 - (b) 当該材料に対する関税、回収不能な内国税
 - (c) 通関ブローカーに対して支払ったサービスフィー
 - (d) 材料の使用から生じるスクラップ部分の費用(再利用可能なもの等を除く)

材料の調達価額の基準と有利な調整

$RVC(\%) = (TV - VNM) \div TV$ <取引価額(TV)方式の場合>

or

$RVC(\%) = (NC - VNM) \div NC$ <純費用(NC)方式の場合>

⇒ 非原産材料価額が小さい方が有利

- ✓ 非原産材料の価額を減らすために、以下の経費が非原産材料価額に含まれている場合には控除することができる。
 - ① 輸入調達材(非原産材料)に係る生産者の所在地までの輸送費・保険料・梱包費(「CIF価額」から控除)
 - ② 締約国領域で支払った関税、回収不能の内国税や通関ブローカーへの手数料
 - ③ 無駄になった部分の非原産材料の費用(材料歩留まりや不良率等に基づき計算)

IV. 原産地規則達成のカギとなる素材と部品

USMCA原産地規則達成のカギとなる部材 (特にメキシコにおいて)

1. 熱延鋼板・冷延鋼板

現時点で年間150万トン以上の自動車用亜鉛メッキ鋼板がメキシコで生産されているが、大半がUSMCAの非原産材料。原産材料となるためには、自動車向け品質の鋼板を生産する熱延・冷延ミルが必要になる。

2. 特殊棒鋼

スーパーコアの構成部品である鍛造部品の多くはコアパーツであるため、関税分類変更基準(CTC)が使えない。付加価値基準(RVC)を達成するためには、原材料である特殊棒鋼が現地生産される必要がある。メキシコ国内には25の電気炉製鋼所があり、年間2,444万トンの粗鋼生産能力があるが、現時点で特殊棒鋼の生産はない。

3. スーパーコアの構成部品

スーパーコアの構成部品であっても鑄造部品(鉄・アルミ)の場合、原産地規則をクリアする可能性が高い(鉄スクラップや再生インゴットは原産材料)。また、鍛造品やプレス品でもコア部品でないものがあり、これらは鍛造やプレス工程が域内で行われれば原産材料となる。

4. CTCで例外指定されている部品(Except from・・・)

原産地規則達成のために現地調達が求められる部品

域内成形・組立で原産材料となりえるスーパーコア構成部品

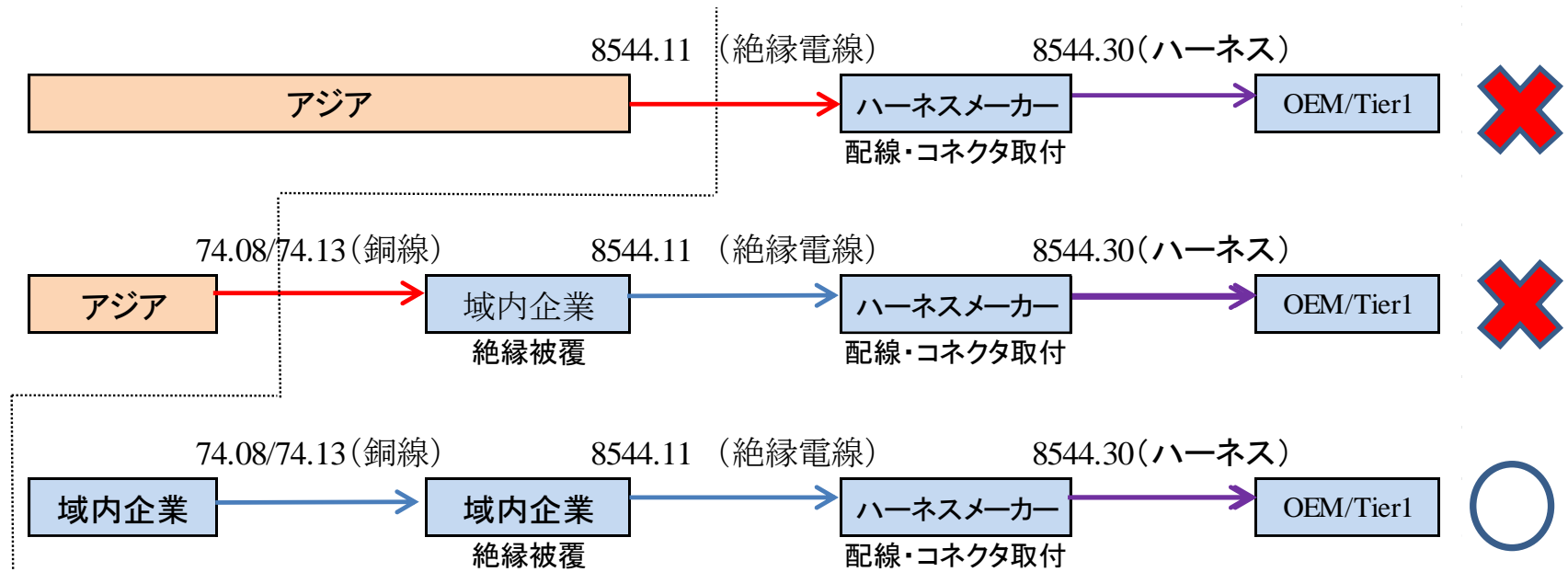
スーパーコア	構成部品		備考
	HS	品名	
Engine	8409.91	Block	鋳造(アルミ・鉄)
	8483.10	Clankshaft	非コア部品(鍛造)
	8409.91	Crankcase	鋳造(アルミ・鉄)
	8409.91	Head	鋳造(アルミ・鉄)
Transmission	8708.93	Clutch	非コア部品(プレス)
	8708.40	Case	鋳造(アルミ)
	8482.91	Gear, Gear blank	一部は非コア部品に分類(鍛造)
	8483.90		
	8481.90	Valve body assembly	一部は非コア部品に分類(鋳造)
	8708.40		
Axle	8708.50	Axle shaft	鋳造(鉄)
	8482.10	Axle hub	多くが非コア部品(鋳造)
	8482.20		
	8708.50		
	8708.99		
Steering	8708.94	Steering column	鋳造(アルミ)
	8708.94	Steering gear/rack	鋳造(アルミ・鉄)
	8537.10	Control units	非コア部品(組立)
	8537.90		
	8543.70		
Suspension	7320.20	Coil spring	非コア部品(曲げ加工)
	7320.10	Leaf spring	非コア部品(曲げ加工)
	8708.80	Control arm	鋳造(アルミ・鉄)※
	8708.80	Knuckle	鋳造(鉄)※

※鍛造で作られるものもあり、その場合は素材の原産が求められる。

CTC達成のために現地生産が求められる品目

輸出製品		部品・原材料	
HS	品名	HS	品名
7009.10	バックミラー	70.03~70.08	ガラス
8415.20	カーエアコン	コンプレッサー、コンデンサー、エバポレーター、コネクションチューブのうち3つ以上	
8482.10~80	ベアリング	8482.99.aa	リング
85.01	モーター	8503.00.aa	ステーター、ローター
8527.21~29	カーオーディオ	8529.90	プリント回路アセンブリ
8544.30	ワイヤーハーネス	74.08	銅の線
		74.13	銅のケーブル
		76.05	アルミニウムの線
		76.14	アルミニウムのケーブル
		8544.11	銅の巻線
		8544.19	アルミニウムの巻線
		8544.42	コネクタ付き配線
8544.49	その他の配線		
8708.99.bb	ハブユニット	8544.60	その他の電気導体
		8482.10~80	ベアリング
		8482.99.aa	ベアリング用リング

参考:ワイヤーハーネスのCTCによる原産判定



- ◆ ワイヤーハーネス (HS8544.30) の品目別原産地規則で関税分類変更基準 (CTC) を採用する場合、6桁の変更 (CTSH) で原産品となるが、銅線・アルミニウム線からの変更は認められない。絶縁被覆した後の電線だけでなく、被覆する前の銅線 (74.08あるは74.13) から域内産が求められる。
- ◆ 現行NAFTAでもCTCの基準は同じだが、トレーシングルールが適用でき、完成品のハーネスとターミナル以外はトレーシング対象ではないため、域外産を用いても付加価値基準 (RVC) の60%を簡単にクリアできた。USMCAでも付加価値基準を使う選択肢もあるが、トレーシングが使えないため、銅線や絶縁電線が非原産材料となると、RVC65%をクリアできるかどうかは微妙。

V. USMCA下でのサプライヤーへの確認方法

サプライヤーへの確認方法

- NAFTAからUSMCAに移行するに伴い、サプライヤーに対する確認方法を変更する必要がある。
- ロールアップを適用するために、まずは調達する製品が原産品かどうかをサプライヤーに確認する。原産品であれば調達価格の100%が原産付加価値となり、非原産材料価格(VNM)はゼロとなる。
- 非原産品の場合、累積を適用するために当該部品・材料の調達価格の中で原産付加価値と見做せる部分を確認する(原則NCで計算することが多い自動車産業の場合、オプション1かオプション2)。
- 別途、OEMのLVCに適用できる米国・カナダ産部品・材料費を聞く。さらに、ホワイトボディーやシャーシ用プレス部品の場合に限り、鉄・アルミ要件のために鉄・アルミの価格(原産あるいは非原産)を聞く。

報告フォーマットの一例

HS	品名	取引価格 (TV)	原産品/ 非原産品	累積項目(注)			LVC (米国カナダ 材料費)
				オプション1		オプション2	
				純費用(NC)	非原産材料(VNM)	NC-VNM	
8413.60.05	Power steering pump	125.0	原産品				25.6
8708.94.06	Steering column	350.0	非原産品			215	
8708.94.11	Steering gear	150.0	非原産品	135.0	50.0		22.3

(注) 累積項目は原産品の場合は入力不要。オプション1とオプション2はどちらでも良いが、1の場合はNCとVNMの双方が必要。

VI. 原産地証明手続きの留意点

原産地証明書の留意点

1. NAFTA同様の自己証明方式
2. 原産地証明書を作成できるのは、生産者、輸出者、輸入者のいずれか。ただし、**メキシコは発効後3年半は輸入者発行の原産地証明書を認めない。**
3. NAFTA同様、12カ月間を超えない期間(Blanket Period)で複数回使用できる証明書を発行可能。
4. 原産地証明書に所定フォーマットはない。ただし、必要的記載事項(Annex5-A)を最低限記載する必要がある。必要な情報をインボイス内に記載して証明書の代わりとすることも可能。
5. 原産地証明書は1,000ドル相当以下の輸入には不要。
6. MFN税率を支払って通関した後、1年以内であれば原産地証明書を提示して関税還付を受けることが可能。
7. **原産地証明書を作成した者に対し、輸入税関が検認(Verification)を行うことがあるが、場合によってはサプライヤーにも検認が入る可能性あり。**

原産地証明書のサンプル(CBPガイドライン)

United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) Certificate of Origin		Solicitation ID			
1 CERTIFIER: Company: Address 1: Address 2: City: State, Zip: Country: Tax ID:		2 CERTIFIER TYPE: Producer: Exporter: Importer: Exporter and Importer must have written proof of originating status.			
Supplier Code:		3 BLANKET PERIOD: FROM: (DD/MM/YY) TO: (DD/MM/YY)			
4 PART NUMBER	5 DESCRIPTION OF GOODS	6 HTS CLASSIFICATION	7 PREFERENCE CRITERION	8 QUALIFICATION METHOD	9 COUNTRY OF ORIGIN
Annex5-AのMinimum Data Elementsに記載されていないため、省略可。					
CERTIFICATION STATEMENT I certify that the originating goods described in this document qualify as originating and the information contained in this document is true and accurate. I assume responsibility for proving such representations and agree to maintain and present upon request and make available during a verification visit, documentation necessary to support this preferential certification. This certificate consists of _____ pages, including all attachments.					
10 AUTHORIZED SIGNATURE:		COMPANY:			
NAME (PRINT OR TYPE):		TITLE:			
DATE: (DD/MM/YY) (DD/MM/YY)	TELEPHONE:	E-MAIL:			

ご清聴ありがとうございました。

【ご注意】

本日の講演内容、資料は情報提供を目的に作成したものです。

主催機関および講師は資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様のご判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても主催機関及び講師は責任を負うことができませんのでご了承ください。