

【フィリピン】電気自動車産業促進法の制定

海外立法情報課 日野 智豪

* 2022年4月15日、フィリピンのエネルギー安全保障及び自立性の確保、電気自動車の開発環境の整備、持続可能な工業化の推進等を目的に、電気自動車産業促進法が制定された。

1 背景・経緯

フィリピンでは、2019年、原油供給量の97%を輸入に依存しており、また、最終的なエネルギー消費のうち、運輸部門が占める割合が35%と最も高く、そのうち88%が道路輸送に使用されている。国内の自動車所有台数が増加していることから、この割合は、今後も増加することが予測される。一方で、化石燃料を動力源とする自動車は主流であるフィリピンでは、環境への深刻な影響も指摘されているものの、①電気自動車が高価であること、②充電スタンドが全国的に整備されていないこと等の理由から、自動車市場に占める電気自動車の割合は低い¹。

このような状況を受け、2020年3月2日、国家エネルギー政策及び電気自動車の使用・充電スタンドの整備のための規制枠組みについて規定する法案（S.B.1382）が、フィリピン議会上院に提出され、2021年5月31日に可決された。上院法案は、下院法案（H.B.10213）と統合され、同年12月16日に上院を、2022年1月17日に下院を通過し、同年4月15日、電気自動車産業促進法²として制定された（同年4月26日公布、同年5月11日施行）。

2 電気自動車産業促進法の概要

(1) 章構成

電気自動車産業促進法は、第1章：一般規定（第1条～第4条）、第2章：政府機関の役割（第5条～第15条）、第3章：需要創出及び産業促進（第16条～第23条）、第4章：優遇措置（第24条～第26条）、第5章：末尾規定（第27条～第33条）の全5章33か条から成る。

(2) 立法目的（第2条）及び電気自動車の定義（第4条）

立法目的は、①国のエネルギー安全保障及び自立性の確保、②電気自動車の開発環境の整備、③公害や温室効果ガスの危険からのフィリピン市民の健康保護、④持続可能な工業化の推進、⑤雇用機会の創出等である（第2条）。また、電気自動車とは、前進するために少なくとも1つの電気駆動装置を有する車両を指し、電池式電気自動車（電気で駆動する車両で、かつ駆動用電池のみを動力源とする車両）、ハイブリッド電気自動車（充電式エネルギーと燃料式エネルギーの双方を備えた車両）、軽量電動車両（電動スクーター、電動自転車等、重量が50キログラム未満の電動車両）、プラグインハイブリッド自動車（充電式エネルギーで駆動し、外部

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2023年1月16日である。

¹ “Sponsorship Speech Senate: Bill No.1382/ Committee Report No.58, An Act Providing the National Energy Policy and Regulatory Framework for the Use of Electric Vehicles and the Establishment of Electric Charging Stations,” 2020.3.3. Senate of the Philippines website <https://legacy.senate.gov.ph/press_release/2020/0303_gatchalian2.asp> 上院法案第1382号の提出者であるウィン・ガチャリアン（Win Gatchalian）上院議員は、2014年にディーゼル車190万台、ガソリン車610万台に対し、軽量電動車両（法律に規定される軽量電動車両の定義には言及していない。）は僅か145台であったと法案提出時の演説で指摘している。

² Electric Vehicle Industry Development Act (R.A.11697). <https://lawphil.net/statutes/repacts/ra2022/ra_11697_2022.html>

の電気エネルギー源から充電可能な電動車両)が含まれる(第4条)。

(3) 政府機関の役割(第2章)

電気自動車産業に係る全ての政府規制は、エネルギー安全保障、エネルギー自給、エネルギー価格の安定といった長期的な目標を達成するため、現地(フィリピン)の技術を優先し、競争的に、公正的に、かつ非差別的に、民間セクターが参加することのできる環境を整備するように行われる(第5条)。また、電気自動車の開発、商業化及び利用を加速するために、①電気自動車・充電スタンドの規格・仕様、電気自動車産業振興、電気自動車専用駐車場の設置等、②電気自動車の国内生産の推進・発展等、③研究開発、④人材開発の4要素を盛り込んだ電気自動車産業国家開発年次計画(CREVI)を策定する(第6条)。

エネルギー省は、電気自動車の導入促進、充電スタンド及び関連機器の開発等を行う主要機関(第7条)としての役割、運輸省は、電気自動車の需要創出、電気自動車の規制・登録等を行う主要機関(第9条)としての役割、貿易産業省は、電気自動車産業の国内生産の促進・開発等を行う主要機関(第10条)としての役割を担う。また、地方自治体は、運輸省によって承認された、電気自動車専用の公共交通路(Green routes)を含めた地方公共交通ルート計画(Local Public Transport Route Plans)の策定、充電スタンドへの検査証明書の発行、全ての主要な地方道路及び国道における軽量電動車両用の分離レーンの設置等を行う(第11条)。

(4) 需要創出及び産業促進(第3章)

①企業(貨物物流企業、食品配送企業、ホテル等)、②公共交通事業者(バス、ジプニー(乗り合いタクシーの一種)等)、③地方自治体、国家政府機関、政府が所有・管理する企業は、CREVIに提示された期間内に、リースし、又は保有する自動車の5%以上を電気自動車とすることを確実にしなければならない(第16条)。民間・公共施設等は、CREVIに規定された、施設内の駐車場の総駐車台数に比例する、軽量電動車両を含む電気自動車専用駐車場を設置しなければならない。20台以上の駐車場がある場合、施設内の駐車場の総駐車台数の少なくとも5%を電気自動車専用駐車場とする(第17条)。CREVIは、施設等の所有者又は充電スタンドサービス提供者が、電気自動車専用駐車場に充電スタンドを設置する時期を決定する。民間・公共施設等の所有者がその敷地内に充電スタンドを設置し、運営し、又は維持することが最優先される(第18条)。CREVIによって選定された特定のガソリンスタンドは、市民を対象とした業務用充電スタンドを設置するための専用スペースを確保しなければならない(第19条)。

(5) 優遇措置(第4章)

①電気自動車、充電スタンド、バッテリー、部品等の製造及び組立て、②充電スタンド、研究開発センター、廃棄物処理施設等の関連インフラの設置及び運営といった活動に関し、企業等は、企業再生及び企業のための税制優遇措置法³等に基づく優遇措置の対象期間の可能性等について評価を受ける(第24条)。また、電気自動車の完成品の輸入に関し、税制改革法⁴に基づく優遇措置を受ける(同条)。また、自動車使用者料金法⁵に基づき、陸運局が課す自動車使用料及び自動車登録・検査料の支払について、電池式電気自動車には30%の、ハイブリッド電気自動車には15%の割引が、この法律の施行から8年間適用される(同条)。

³ Corporate Recovery and Tax Incentives for Enterprises Act (R.A.11534). <https://lawphil.net/statutes/repacts/ra2021/ra_11534_2021.html>

⁴ Tax Reform for Acceleration and Inclusion (TRAIN) (R.A.10963). <https://www.lawphil.net/statutes/repacts/ra2017/ra_10963_2017.html>

⁵ Motor Vehicle User's Charge Act (R.A.8794). <https://lawphil.net/statutes/repacts/ra2000/ra_8794_2000.html>