

区域落地白皮书·东南亚·2026-10 版

海 算数·海轶

中国汽车出海区域落地白皮书

上海思扬信息科技有限公司·算数科技

分册

菲律宾分册

更新

2026-10-21

版本

2026-10 版

全套

17 册 (总纲 +
16 国)官网·eficien.com (<https://eficien.com>)

电话·18016313342 (微信同号)

邮箱·cooper@micount.cn

扫码加企业微信, 可索取当期版本与测算空表

本目录

一、这个市场的基本
面

二、落地流程

三、时间轴与里程碑

四、主体与资质路径

五、单证清单

六、资金与付款路径

七、税费结构

八、量化参考

九、常见退回原因

十、政策法规·政策
· 税收

十一、注意事项

十二、依据与来源

十三、引用说明

十四、附·第三方来
源与交叉印证十五、附·CBU 整车
vs CKD / SKD 选型

十六、附·风险矩阵

十七、附·高频问题

十八、附·可复制工
具模板十九、本页存疑与口
径说明

二十、下一步

先看身份与坐标，再看流程与钱

与国内车型同侧驾驶，改装项少；准入卡在 PS / ICC 认证，电动车有关税优惠。

文献类型

区域落地白皮书·菲律宾分册

所属区域

东南亚

文档版本

2026-10 版·更新 2026-10-21

目的市场

菲律宾

驾驶与行驶

左舵·靠右行驶

配套系统

区域包 pack_ph (已实现，可在线演示)

标「卡点」的环节过不去，后面全部不动

1 主体与经营范围确认

确认进口主体经营范围、可进口车型与是否需要额外许可。纯进口贸易主体与本地组装主体适用政策不同，先分清身份再谈价格。

2 进口资格与车型目录核对 卡点

核对目标车型是否属于允许进口范围；二手车另受年限与车况限制，需先取得进口授权。

3 车型准入认证 卡点

逐型确认是否在 DTI-BPS 强制认证目录内：目录内走 PS 认证标志，目录外也需 ICC 进口商品清关证明。同一车系不同配置可能分属不同结论。

4 排放与安全阶段对期

排放与安全按 UNECE 体系逐步对齐，新规向更高阶段过渡；按旧阶段准备的检测资料会被退回重做。

5 采购定价与贸易术语

确定贸易术语与付款条件，这一步决定后面税费的计征基础口径；术语不一致会让同一台车算出两个落地成本。

6 发运订舱与单证准备

订舱出运，发票、装箱单、提单、原产地证等在到港前备齐；单证缺项直接卡在申报环节，补件按天计滞港成本。

7 到港与报关申报

按 AHTN 编码逐项申报；编码归类决定关税与消费税档位，归类争议是清关阶段最常见的返工点。

8 税费计征与缴纳

关税与增值税一并计征，乘用车再叠加按价格区间征收的消费税；税费在放行前缴清，构成资金占用的一部分。

9 海关查验与放行

查验通过后放行，清关代理费、报关与港口杂费按票结算，一并归集进单车成本卡。

10 属地注册与牌证 卡点

注册与牌证由属地交管办理；二手车需先取得进口授权才能进入注册环节。

11 交付与售后建档

交付客户并按 VIN 建立车辆档案与售后档案，后续召回与索赔都按此追溯。

相对排期，不绑定具体日期

1 编码与准入预判 T-12~T-8 周

完成 AHTN 预归类，确认目标车型是否在 DTI-BPS 强制认证目录内，输出可报价的落地成本。

常见失手：没做预归类就按优惠档报价，查验时被按高档追税

2 认证办理 T-10~T-6 周

PS 认证或 ICC 清关证明进入受理，排放与安全阶段按当期要求对齐。

常见失手：认证按旧技术阶段准备，资料被退回重做

3 采购与发运 T-6~T-4 周

合同与贸易术语锁定，订舱出运，单证齐套校验通过。

常见失手：术语口径没统一，CIF 组成不同算出两个落地成本

4 报关与税费缴纳 到港 0~14 天

申报受理，关税、消费税与增值税计征完毕，车辆放行。

常见失手：缴款资金或账户未备，放行卡在最后一公里

5 注册与牌证 到港 2~4 周

属地登记与牌证办结，车辆可合法上路。

常见失手：注册口径与进口申报口径不一致，需回头补文件

6 售后建档与复盘 交付后

VIN 档案与单车成本卡闭环，偏差回写下一批报价。

常见失手：成本只算到交付，下一批重复同一个错误口径

先定身份再谈价格

路径① 本地独资进口贸易主体

适用 整车进口分销，渠道与定价自己掌握

在本地注册公司、完成海关进口商登记，资质、资金与库存全部自持；税费前置缴纳的资金压力最大，但价格体系与客户都握在自己手上。

路径② 与本地持牌进口商合作

适用 轻资产试水，先验证车型与价格带

借用本地已有进口资质与渠道的伙伴报关分销，前期投入最小、周期最短；代价是终端价格、客户资料与合规责任都不完全在自己手上。

路径③ 投资署（BOI）注册的组装 / 制造主体

适用 长期经营，争取财政与产业激励

面向本地组装与制造项目可申请投资激励；纯进口贸易主体不适用，不要在进口方案里预支这部分收益。

必备资质与持有主体

1 公司注册与可进口经营范围

持有主体 进口主体自身

取得时点：签采购合同与开证之前

2 海关进口商登记与纳税人识别

持有主体 进口主体自身

取得时点：首次申报之前

3 DTI-BPS 的 PS 认证标志或 ICC 清关证明

持有主体 进口主体或车型授权持有方

取得时点：发运前，按型逐条办理

4 二手车进口授权（仅二手车适用）

持有主体 进口主体自身

取得时点：发运前，与新车流程分开确认

发运前逐张核验签发方、签章与有效期

1 商业发票与装箱单

出具方 出口方

缺失后果：金额与贸易术语是关税与消费税的共同计征基础，与合同不一致时全部重算

2 提单 / 运单

出具方 承运人

缺失后果：收货人与通知方错误会导致无法换单提货，改单还要等时间窗口

3 原产地证明

出具方 出口方或授权签发机构

缺失后果：享受协定税率的唯一凭证，事后无法追补，只能按普通税率计征

4 AHTN 编码预归类依据

出具方 进口方或报关代理

缺失后果：编码直接决定关税与消费税档位，归类错档会在查验环节被追税

5 PS 认证证书或 ICC 清关证明

出具方 DTI-BPS 或授权机构

缺失后果：缺证书无法申报，属硬卡点，不是补件能当场解决的

6 VIN 清单与车辆技术文件

出具方 制造方

缺失后果：缺 VIN 清单只能整批压港，无法逐台申报与归集单车成本

7 保险单

出具方 保险方

缺失后果：CIF 口径下保险是计征基础的一部分，保额与险别不符合会改变税费

汇路与资金占用时点**1 定金与尾款条件**

按采购合同约定定金比例与尾款时点；尾款时点决定换汇时点，也决定用信用证还是电汇。

2 换汇与锁汇

税费计征与尾款支付分属两个时点，分别在各自时点锁价，把比索波动从毛利里剥离。

3 税费前置缴纳

关税、消费税与增值税在放行前缴清，属纯现金流出；比索结算的税费不随渠道账期延后。

4 报关代理与港口费用

代理费与港口杂费按票发生，金额不大但逐票结算，要单独进资金计划。

5 渠道账期与库存资金

经销商账期通常长于进口缴税时点，两者之间的缺口就是真实的资金占用。

6 利润回出与外汇文件

利润、服务费与采购款的回出路径在架构阶段设计，按当期外汇与税务要求准备支持文件。

科目与计征基础，具体税率以当期法规为准



① 进口关税

计征基础 按 AHTN 编码与到岸价

整车档次明显高于零部件；编码归类直接决定档位，归类争议是清关返工的头号原因

② 消费税（乘用车）

计征基础 按价格区间分档

价越高档越高，是报价最常漏掉的一项，必须单独列项而不是并进关税

③ 增值税（VAT）

计征基础 进口与本地销售同口径

进口环节即征收，不是卖出后才缴，直接影响前期资金占用

④ 清关附加

计征基础 按票计收

代理费、报关与港口杂费，金额不大但逐票发生，须进单车成本卡

⑤ 认证与检验

计征基础 按车型与认证项目

PS / ICC 逐型发生，同一车系多配置会重复计费，报价时按型摊

⑥ 运输与保险

计征基础 计入 CIF 组成

是否计入 CIF 会改变税费计征基础，术语与成本口径必须一致

⑦ 内陆运输与仓储

计征基础 按趟 / 按天

港口到门店的接驳与滞港仓储，滞港按天累积，最容易在排期失准时失控

⑧ 资金与汇率

计征基础 按账期与锁汇时点

税费前置缴纳叠加渠道账期形成的资金占用，与汇率波动一起影响真实毛利

算式与计征顺序固定；税率随年度调整，请用当期官方数值代入

核对日期 2026-10-14 · 本块只写不随年度变的口径，税率以官方当期数值为准

以下百分比仅演示逻辑，非法定税率，也不构成申报依据；实际申报一律以主管机关当期公布并经官方渠道核对的数值为准。

计征链路

CIF 到岸价 → 进口关税 → 消费税 → 增值税 VAT

三层逐层叠乘，不是并列相加：进口关税按 CIF 计征；消费税以（CIF + 进口关税）为起点，进口供转售时还须按 BIR 的「三者取高」规则校验计税基础；VAT 以（海关完税价值 + 关税 + 消费税 + 放行前其他费用）计征。后一层的基础里含前一层已缴的税，所以把各档税率直接相加会系统性低估总税负——示例中三档相加为 62%，逐层叠乘后约为 CIF 的 74.7%。

计税基础

进口关税

计税基础 CIF 到岸价（货价 + 国际运费 + 保险费），即海关用于确定关税的完税价值

消费税

计税基础 制造商、组装商或进口商的销售净价（不含消费税与 VAT）；进口供转售时按「三者取高」确定计税基础

增值税 VAT

计税基础 海关用于确定关税与海关税的完税价值 + 已缴进口关税 + 消费税 + 放行前的其他费用（如佣金、邮费）

AHTN 归类

计税基础 关税与消费税档位的共同前提——归类决定关税税号，也决定申报货值与随后的消费税分档

进口关税 (CBU 整车, 乘用车 8703)

分档方式 按 AHTN 税号 + 原产国与贸易协定分档

档位区间: MFN 整车约 30%; 纯电与混动整车 (BEV/HEV/PHEV) 及各类 CKD EV 在 2023–2028 年适用 0%。适用年份: EO 62 自 2024-07-22 生效, 税表有效期至 2028-12-31; EV 零关税 2028 年到期后乘用车回落至约 30% (货车类为 3%–30%)。出处: https://lawphil.net/executive/execord/eo2024/eo_62_2024.html; <https://www.aseanbriefing.com/news/electric-vehicle-imports-in-the-philippines-benefit-from-expanded-zero-tariff-rates/>

进口关税 (CKD 散件)

分档方式 按 MVDP (汽车产业发展计划) 项下 BOI 确定的 CKD 关税档计征

档位区间: 0%–1% (现行 CKD tariff rate); EO 262 与 EO 397 时代的 CKD 档为 3%。适用年份: 现行, 依据 EO 156 s.2002 与 BOI 的电子进口授权 e-CAI。出处: <https://importlicensing.wto.org/content/completely-knocked-down-ckd-parts-and-components>; <https://www.tariffcommission.gov.ph/eo-397>

消费税 (Excise Tax on Automobiles)

分档方式 按制造商或进口商销售净价 (不含消费税与 VAT) 分档

档位区间: 不超过 ₱600,000 为 4%; 超过 ₱600,000 至 ₱1,000,000 为 10%; 超过 ₱1,000,000 至 ₱4,000,000 为 20%; 超过 ₱4,000,000 为 50%。纯电 BEV 免征; 混动 HEV 按适用税率的 50% 计征; 皮卡自 2025-07-01 起不再免税。适用年份: 2026 年现行。法律依据为 NIRC 第 149 条, 经 RA 10963 (TRAIN) 与 RA 12214 (CMEPA, 2025-07-01 生效) 修订, 实施细则 RR 18-2025 于 2025-08-05 发布。出处: <https://asg.ph/library/doc/75b8cd33-adca-4e89-a0e6-1930291d4b33>; <https://taxsummaries.pwc.com/philippines/corporate/other-taxes>

增值税 VAT (进口环节)

分档方式 整车进口统一单一档

档位区间: 12%, 进口环节无适用于整车的优惠档。适用年份: 2026 年现行, 依据 NIRC 第 107 条 (经 RA 10963 修订) 与实施细则 RR 16-2005 第 4.107-1 条。出处: <https://bir-cdn.bir.gov.ph/BIR/pdf/26116rr16-2005.pdf>

消费税计税基础的特殊规则

分档方式 「三者取高」

进口供转售的整车, 计税基础取三者中最高: 申报的销售净价; 实际经销商建议零售价的 80% (不含消费税与 VAT); 进口与相关费用总额除以 90% (仅在申报净价低于进口成本时适用)。适用年份: 2026 年现行。出处: RMC 63-2022 与 RMC 20-2023, 见 <https://www.makatilawfirm.com/2022/04/28/rmc-no-63-2022-automobile-excise-tax-base-must-use-the-highest-of-three-taxable-values-for-manufacturers-assemblers-and-importers/>

分年生效

关键到期日与分年节点: 一、EV 零关税是临时措施 —— EO 12 s.2023 自 2023 年 2 月实施, EO 62 s.2024 自 2024-07-22 起把适用面扩大到 BEV/HEV/PHEV 整车及 CKD EV, 2028 年到期; 2026-09 菲律宾投资署公开表示是否延长 (行业协会申请延期) 仍在评估, 尚未批准, 故 2028 年之前的算数海律·中国汽车出海区域落地白皮书·菲律宾分册·上海思扬信息科技有限公司·eficien.com 18016313342 22

海三算数·海轭不能提前锁价。二、EO 62 的完整税率在有效期至 2028-12-31 止。三、RA 12214 (CMEPA) 自 2025-07-01 生效，同日皮卡失去消费税豁免。四、EO 121-s.2026 于 2026-07-29 设立 EVIS 电动车激励计划，BOI 须在生效后 1 个月内出台实施细则。

- 2024
- 2025
- 2026
- 2027
- 2028

算例 · 3 种动力对照

场景	结构差异	占位税负合计
燃油 (ICE)	关税走最惠国约 30%；消费税按销售净价分档（不超过 ₱600,000 为 4%、超过 ₱4,000,000 为 50%）	74.72
混动 (HEV / PHEV)	两项减免叠加：关税 —— 混动整车在 EO 62 项下 2023–2028 年适用 0%；消费税 —— 混动按适用税率的 50% 计征	23.2
纯电 (BEV)	两项都归零：关税在 EO 62 项下 0%（至 2028-12-31）；消费税法法定免征。进口环节只剩 VAT 一层	12

燃油 (ICE) 合计 74.72

假设某燃油乘用车 CIF = 100（占位值），占位税率：进口关税 30%、消费税 20%、VAT 12%

1. 进口关税 = CIF × 进口关税税率
2. 消费税 = (CIF + 进口关税) × 消费税率（进口供转售时须先按「三者取高」校验计税基础）
3. VAT = (海关完税价值 + 进口关税 + 消费税 + 放行前其他费用) × 12%
4. 进口环节税费合计 = 进口关税 + 消费税 + VAT

科目	算式	金额
进口关税	100 × 30%	30
消费税	(100 + 30) × 20%	26
增值税 VAT	(100 + 30 + 26) × 12%	18.72
进口环节税费合计	30 + 26 + 18.72	74.72

结构依据 NIRC 第 107 条（经 RA 10963 修订）；消费税分档见本页「档位明细」

示例中的 30% / 20% / 12% 为占位值，仅用于演示逐层叠乘的算式与顺序，不是当期法定税率，也不构成报价依据。三档税率相加为 62%，叠乘后约为 CIF 的 74.7%，相差约 12.7 个百分点。进口供转售时，消费税的计税基础还须先按「三者取高」规则校验，不能直接拿申报价当基础。

混动 (HEV / PHEV) 合计 23.2

法规依据

Republic Act No. 10863 (Customs Modernization and Tariff Act, CMTA) 第 1608 与 1611 条

生效日期 2016 年至今现行版本

授权总统调整最惠国关税税率；菲律宾关税表的法律载体，也是整车与散件归类的依据

Executive Order No. 12, s. 2023

生效日期 2023-02 (公布后 30 天生效)

对特定电动车及零部件临时适用 MFN 零关税，为期 5 年，至 2028 年

Executive Order No. 62, s. 2024

生效日期 2024-07-22 (非大米项；税表至 2028-12-31)

2024–2028 年综合最惠国税表；把零关税扩大到 BEV、HEV、PHEV 整车、多类电动两三轮车以及 CKD EV

Republic Act No. 10963 (TRAIN) 与 Republic Act No. 12214 (CMEPA)

生效日期 TRAIN 2018-01-01；CMEPA 2025-07-01

修订 NIRC 第 149 条的汽车消费税税目与档位；CMEPA 取消皮卡的消费税豁免

Revenue Regulations No. 18-2025

生效日期 2025-07-01 (2025-08-05 发布)

实施 NIRC 第 149 条现行档位：纯电豁免、混动按 50%、皮卡不再豁免

Republic Act No. 11697 (Electric Vehicle Industry Development Act, EVIDA)

生效日期 2022-04-15 (公布后 15 天生效)

电动车产业发展法：BEV 免汽车消费税，LTO 用户费及登记与检验费对 BEV 给 30%、对 HEV 给 15% 折扣 (8 年) 等

Executive Order No. 121, s. 2026

生效日期 2026-07-29

设立 EVIS 电动车激励计划，由 BOI 主导，财政支持上限 600 亿比索

Executive Order No. 156, s. 2002 (经 EO 877-A 修订)

生效日期 2003-01-01

Republic Act No. 8506

生效日期 1998-02-13

禁止右舵车辆的进口、登记、使用与营运，仅 1960 年前老爷车等极少豁免 —— 即菲律宾的左舵要求

触发点、发生环节与提前动作

！ 编码在整车与零部件之间归错档

发生环节 申报与查验

提前动作：发运前做 AHTN 预归类并留档，报价与申报用同一个编码

！ 消费税档位与价格区间不匹配

发生环节 税费计征

提前动作：消费税单独列项而不是并进关税，按价格区间逐型核对档位

！ PS 认证或 ICC 与实车配置不符

发生环节 到港查验与注册

提前动作：认证按型与配置逐条核对；改款先确认是否需要重新认证

！ 二手车年限或车况不达标

发生环节 进口授权与注册

提前动作：二手车按当期规定单独确认，不要沿用新车流程

！ 排放与安全按旧阶段准备

发生环节 认证与注册

提前动作：进口前核对当期适用的技术阶段，检测资料按新阶段准备

！ 贸易术语与 CIF 组成不一致

发生环节 税费计征

提前动作：运费与保险是否计入 CIF 先在合同层统一，再对外输出报价

三个口径分开看，别只查一个

政策法规 准入、认证、进口限制与属地要求

准入以 DTI-BPS 的 PS 认证标志与 ICC 进口商品清关证明为关卡，车型需逐型确认是否在强制认证目录内
左舵、靠右行驶，与国内车型一致，本地化改装项明显少于右舵市场
排放与安全按 UNECE 体系逐步对齐，新规向更高阶段过渡，进口前需核对当期阶段
二手车进口受年限与车况限制，需取得进口授权后方可注册

政策 产业激励、本地化要求与优惠前提

电动车享有关税优惠安排（对符合范围的电动车型及零部件阶段性下调），燃油车无同类优惠
公共车辆现代化计划推动车队更新，形成对公批量换车需求
本地组装项目可申请投资署激励（所得税假期等），纯进口贸易主体不适用

税收 进口与流转环节的税种构成

进口关税按 AHTN 编码与到岸价计征，整车关税档次明显高于零部件
增值税（VAT）对进口与本地销售统一征收，标准税率
乘用车另按价格区间征收消费税，价格越高税率越高，是落地成本里容易被漏掉的一项
清关代理费、报关与港口杂费按票计收，一并进单车成本卡

报价与交付前逐条确认

- ! PS 认证是逐型关卡，且同一车系不同配置可能分属不同结论；即使不在强制目录内也需 ICC 清关证明，先确认再报价。
- ! 二手车与新车流程不同：二手车另有年限与车况限制，进口授权不到位则无法进入注册环节，不是补件能解决的。
- ! 消费税按价格区间分档，是落地成本里最容易漏的一层；把它并进关税一起估，报价会在高价车型上系统性偏低。
- ! 电动车有关税优惠安排，但只对符合范围的电动车型；燃油车无同类优惠，两者不能套用同一口径，混报会直接算错。
- ! 排放与安全按 UNECE 体系逐步对齐，进口前需核对当期适用阶段，按旧阶段准备的检测资料会被退回重做。
- ! 投资署激励面向本地组装项目，纯进口贸易主体不适用，不要在报价里预支这部分收益。
- ! AHTN 编码归类是关税与消费税档位的共同前提，归类不确定时先做预归类，不要按最乐观档位报价。
- ! 贸易术语决定税费计征基础：运费与保险是否计入 CIF，会让同一台车算出两个落地成本，报价前先统一口径。
- ! 认证与检验费用按车型与项目逐型发生，多配置车系会重复计费，摊到单车前不要按车系整体取平均。
- ! 税费前置缴纳叠加渠道账期形成资金占用，报价时应把资金成本与汇率波动一并计入，否则毛利会被账期吃掉。

主管机构与官方入口，可逐条核对当期要求

1 [PH-01] 车型准入与强制认证

主管机构 菲律宾标准局 DTI-BPS (PS 认证标志 / ICC 进口商品清关证明)

官方入口 bps.dti.gov.ph (<https://bps.dti.gov.ph/>) 核对于 2026-10-14

判断某一车型属于强制认证目录内还是目录外，直接决定走 PS 还是 ICC。这一步的结论按车型而非按车系给出，多配置车系要逐型确认。

2 [PH-02] 关税与税则编码

主管机构 菲律宾关税委员会 Tariff Commission (AHTN 编码与税率表)

官方入口 [tariffcommission.gov.ph](https://www.tariffcommission.gov.ph) (<https://www.tariffcommission.gov.ph/>) 核对于 2026-10-14

AHTN 归类同时是关税与消费税档位的共同前提。归类不确定时先申请预归类，按最乐观档位报价会在查验环节被追税。

3 [PH-03] 消费税与增值税

主管机构 菲律宾国内税务局 BIR

官方入口 [bir.gov.ph](https://www.bir.gov.ph) (<https://www.bir.gov.ph/>) 核对于 2026-10-14

乘用车消费税按价格区间分档，增值税进口环节即征收。这两项都在放行前缴纳，直接影响前期资金占用。

4 [PH-04] 报关与查验

主管机构 菲律宾海关局 Bureau of Customs

官方入口 customs.gov.ph (<https://customs.gov.ph/>) 核对于 2026-10-14

申报、查验与放行的执行机构，也是判断当期单据要求最直接的入口。清关代理费与港口杂费按票发生，需要一并归集进单车成本卡。

5 [PH-04] 2024–2028 年菲律宾最惠国税表；EV 及零部件零关税扩大到 BEV/HEV/PHEV 整车与 CKD EV，税表有效期至 2028-12-31

主管机构 Bureau of Customs (菲律宾海关局)

官方入口 [customs.gov.ph](https://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2024/07/20240620-EO-62-FRM.pdf) (<https://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2024/07/20240620-EO-62-FRM.pdf>) 核对于 2026-10-14

6 [PH-02] EO 62 的公布日 2024-06-22 与生效日 2024-07-22；EO 20 与 EO 80 的编号与日期

主管机构 Tariff Commission (菲律宾关税委员会)

官方入口 [tariffcommission.gov.ph](https://tariffcommission.gov.ph/all-executive-orders) (<https://tariffcommission.gov.ph/all-executive-orders>) 核对于 2026-10-14

7 [PH-09] 进口环节 VAT 的计税基础与 RR 16-2005 第 4.107-1 条原文

主管机构 Bureau of Internal Revenue (BIR)

官方入口 [bir-cdn.bir.gov.ph](https://bir-cdn.bir.gov.ph/BIR/pdf/26116rr16-2005.pdf) (<https://bir-cdn.bir.gov.ph/BIR/pdf/26116rr16-2005.pdf>) 核对于 2026-10-14

8 [PH-12] NIRC 第 107 条进口环节 VAT 12% 的法定条文与计税基础

主管机构 National Tax Research Center (NTRC)

官方入口 [ntrc.gov.ph](https://www.ntrc.gov.ph/images/quicklinks/NIRC%20of%201997,%20as%20Amended%20by%20RA%200963%20-%20updated.pdf) (<https://www.ntrc.gov.ph/images/quicklinks/NIRC%20of%201997,%20as%20Amended%20by%20RA%200963%20-%20updated.pdf>) 核对于 2026-10-14

9 [PH-05] MVDP 项下 CKD 散件 0%-1% 关税与 e-CAI 授权, 限 BOI 注册参与者与全新 OEM 件

主管机构 WTO Import Licensing Notification Portal

官方入口 [importlicensing.wto.org](https://importlicensing.wto.org/content/completely-knocked-down-ckd-parts-and-components) (<https://importlicensing.wto.org/content/completely-knocked-down-ckd-parts-and-components>) 核对于 2026-10-14

10 [PH-02] EO 156 s.2002 全文: MVDP 的 CKD 关税档、BOI 进口授权、履约与退还 CBU 与 CKD 关税差额的罚则、二手车进口禁止与豁免、全新车定义

主管机构 Tariff Commission

官方入口 [tariffcommission.gov.ph](https://tariffcommission.gov.ph/eo-156) (<https://tariffcommission.gov.ph/eo-156>) 核对于 2026-10-14

11 [PH-02] EO 262 s.2003: 整车 CBU 30% 与 CKD 3% 的最惠国关税结构

主管机构 Tariff Commission

官方入口 [tariffcommission.gov.ph](https://tariffcommission.gov.ph/eo-262) (<https://tariffcommission.gov.ph/eo-262>) 核对于 2026-10-14

12 [PH-02] EO 397: 低排量与混动车 CKD 件的 3% 关税档 (CKD 关税档沿革)

主管机构 Tariff Commission

官方入口 [tariffcommission.gov.ph](https://www.tariffcommission.gov.ph/eo-397) (<https://www.tariffcommission.gov.ph/eo-397>) 核对于 2026-10-14

13 [PH-02] 机动车保障措施调查已于 2021 年终止、未实施最终保障措施

主管机构 Tariff Commission

官方入口 [tariffcommission.gov.ph](https://tariffcommission.gov.ph/motor-vehicles) (<https://tariffcommission.gov.ph/motor-vehicles>) 核对于 2026-10-14

14 [PH-01] PS 标志与 ICC 两套强制认证方案的定义、适用对象与 PCIMS 线上申请

主管机构 DTI-BPS (菲律宾标准局)

官方入口 [bps.dti.gov.ph](https://bps.dti.gov.ph/product-certification/product-certification-schemes) (<https://bps.dti.gov.ph/product-certification/product-certification-schemes>) 核对于 2026-10-14

15 [PH-01] 强制认证产品未取得 PS 或 ICC 不得在菲销售; ICC 按进口商与批次签发

主管机构 DTI-BPS

官方入口 [bps.dti.gov.ph](https://bps.dti.gov.ph/faqs) (<https://bps.dti.gov.ph/faqs>) 核对于 2026-10-14

16 [PH-01] 汽车轮胎 (PNS 25:1994) 属强制认证产品, 并载明 MC No.06 s.2011 对 CKD 汽车散件的 ICC 豁免

主管机构 DTI-BPS

17 [PH-01] 汽车安全玻璃 (PNS 130:1988) 与安全带 (PNS 1892:2000) 属强制认证产品, 并载**明 CKD 件 ICC 豁免**

主管机构 DTI-BPS

官方入口 [bps.dti.gov.ph](https://bps.dti.gov.ph/component/content/article?id=112&Itemid=111) (https://bps.dti.gov.ph/component/content/article?id=112&Itemid=111) 核对于 2026-10-14**18 [PH-01] BPS 强制认证产品目录 (含电动车充电配件等 87 类产品与系统)**

主管机构 DTI-BPS

官方入口 [bps.dti.gov.ph](https://bps.dti.gov.ph/index.php/product-certification/list-of-products-under-mandatory-certification) (https://bps.dti.gov.ph/index.php/product-certification/list-of-products-under-mandatory-certification) 核对于 2026-10-14**19 [PH-08] 新车车型 COC (排放合格证) 是初始登记的前提, 覆盖 CBU 进口新车与 CKD 本地组装车**

主管机构 DENR-EMB Air Quality Management Section

官方入口 [air.emb.gov.ph](https://air.emb.gov.ph/services/certificate-of-conformity-coc-online/) (https://air.emb.gov.ph/services/certificate-of-conformity-coc-online/) 核对于 2026-10-14**20 [PH-08] Euro 4/IV 排放标准自 2016-01-01 起对全部新投放车辆实施 (DAO 2015-04)**

主管机构 DENR-EMB

官方入口 [air.emb.gov.ph](https://air.emb.gov.ph/wp-content/uploads/2017/04/DAO-2015_04.pdf) (https://air.emb.gov.ph/wp-content/uploads/2017/04/DAO-2015_04.pdf) 核对于 2026-10-14**21 [PH-06] LTO 关于制造商、组装商、进口商认证与库存申报 (CSR) 的规定: CSR 每车一份, 须附 BOC 缴税证明与 DENR COC**

主管机构 Supreme Court E-Library (LTO AO No. AVT-2014-023 全文)

官方入口 [elibrary.judiciary.gov.ph](https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/10/75785) (https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/10/75785) 核对于 2026-10-14**22 [PH-04] 进口机动车放行须取得 MVMCO 出具的 CONDI (无不良信息证明)**

主管机构 Bureau of Customs

官方入口 [customs.gov.ph](https://customs.gov.ph/customs-tightens-rules-on-release-of-imported-vehicles/) (https://customs.gov.ph/customs-tightens-rules-on-release-of-imported-vehicles/) 核对于 2026-10-14**23 [PH-04] 报关、缴税、提货三段时限与默示弃货 (卸货后 15 天、评估后 15 天、缴税后 30 天)**

主管机构 Bureau of Customs

官方入口 [customs.gov.ph](https://customs.gov.ph/notice-to-lodge-goods-declaration-file-entry-to-pay-duties-and-taxes-and-to-claim-goods-for-shipment-discharged-at-the-port-of-manila-49/) (https://customs.gov.ph/notice-to-lodge-goods-declaration-file-entry-to-pay-duties-and-taxes-and-to-claim-goods-for-shipment-discharged-at-the-port-of-manila-49/) 核对于 2026-10-14**24 [PH-04] CAO 17-2019 全文: 默示弃货情形; 最终评估后 15 天未付清按年息 20% 计息**

主管机构 Bureau of Customs

官方入口 [customs.gov.ph](https://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2023/01/CAO-17-2019-Abandonment_Kinds_Effects_and_Treatment.pdf) (https://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2023/01/CAO-17-2019-Abandonment_Kinds_Effects_and_Treatment.pdf) 核对于 2026-10-14

25 [PH-06] ACFTA 须凭 Form E 才能适用优惠税率，以及敏感清单的降税路径 (EO 72 实施菲律宾承诺)

主管机构 Supreme Court E-Library (EO No.72 s.2012 全文)

官方入口 [elibrary.judiciary.gov.ph](https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/5/68626) (<https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/5/68626>)

核对于 2026-10-14

26 [PH-13] EVIDA 实施细则第 28 至 30 节：EV 激励策略、进口与使用环节优惠

主管机构 Department of Energy (DOE)

官方入口 [doe.gov.ph](https://doe.gov.ph/implementing-rules-and-regulations-of-republic-act-no-11697) (<https://doe.gov.ph/implementing-rules-and-regulations-of-republic-act-no-11697>)

核对于 2026-10-14

27 [PH-07] EO 121 s.2026 (EVIS)：FIS 与 PVI (PVI 最高为出厂价 12%、每辆不超过 ₱200,000)、最低计划产量 10,000 辆 EV、全计划上限 ₱600 亿

主管机构 Philippine News Agency (PNA)

官方入口 [pna.gov.ph](https://www.pna.gov.ph/index.php/articles/1280707) (<https://www.pna.gov.ph/index.php/articles/1280707>) 核对于 2026-10-14

28 [PH-10] EVIS 细节：可登记 2 个车型、全计划 ₱600 亿与单一车型 ₱150 亿上限、须在注册后 3 年内向国内或出口市场投放本地制造 EV

主管机构 FIRB (Fiscal Incentives Review Board)

官方入口 [firb.gov.ph](https://firb.gov.ph/dof-welcomes-eo-that-will-boost-local-ev-manufacturing/) (<https://firb.gov.ph/dof-welcomes-eo-that-will-boost-local-ev-manufacturing/>) 核对于 2026-10-14

29 [PH-14] CAI 进口授权的适用情形与 IRegIS 线上申请流程 (含左舵要求)

主管机构 DTI IRegIS 帮助中心

官方入口 [iregis-helpdesk.dti.gov.ph](https://iregis-helpdesk.dti.gov.ph/support/solutions/articles/158000433457-how-to-apply-for-a-certificate-of-authority-to-import-cai-for-the-applicable-importation-program-) (<https://iregis-helpdesk.dti.gov.ph/support/solutions/articles/158000433457-how-to-apply-for-a-certificate-of-authority-to-import-cai-for-the-applicable-importation-program->) 核对于 2026-10-14

30 [PH-15] DTI-FTEB 进口规制处的 CAI 计划清单 (EO 156 二手整车与旧发动机、DAO 08-2003 旧 CKD 件、LOI 1307 政府机构等)

主管机构 DTI Fair Trade Enforcement Bureau

官方入口 [fairtrade.dti.gov.ph](https://fairtrade.dti.gov.ph/about/business-regulations/import-regulation-division/) (<https://fairtrade.dti.gov.ph/about/business-regulations/import-regulation-division/>)

核对于 2026-10-14

31 [PH-16] 受管制的旧车、旧发动机与零部件须在发运前取得 DTI-FTEB 的进口授权 (CAI)

主管机构 WTO Import Licensing Notification Portal

官方入口 [lic-public.wto.org](https://lic-public.wto.org/en/product-categories/666/procedure) (<https://lic-public.wto.org/en/product-categories/666/procedure>) 核对于 2026-10-14

主管机构 菲律宾贸工部 (DTI) 文件托管

官方入口 [dtiwebfiles.s3-ap-southeast-1.amazonaws.com](https://dtiwebfiles.s3-ap-southeast-1.amazonaws.com/Negosyo/Imports/Trade+Remedies/DTI+Orders%2CNotices%2CInitiation+and+Preliminary+Reports/Motor+Vehicles/Preliminary/Public+Version+Prelim+Report-SG+Motor+Vehicles.pdf) (https://dtiwebfiles.s3-ap-southeast-1.amazonaws.com/Negosyo/Imports/Trade+Remedies/DTI+Orders%2CNotices%2CInitiation+and+Preliminary+Reports/Motor+Vehicles/Preliminary/Public+Version+Prelim+Report-SG+Motor+Vehicles.pdf) 核对于 2026-10-14

正文里的 [XX-01] 这类方括号键即本页引用键：不带 T 的是法定机构或官方入口，带 T 的（如 [XX-T01]）是第三方来源。第三方站逐一列明性质、用途与核对日期，见下方的「第三方来源与交叉印证」。每条官方入口后都标了本页的核对日期；引用清单生成于 2026-10-15，机构改版后路径可能变动，以站内检索到的当期页面为准。

如何规范引用本报告，以及引用键的用法

本页与《中国汽车出海区域落地白皮书·菲律宾分册》属同一份公开材料，欢迎在注明来源的前提下引用、转述与打印分发。建议的引用格式：

中文

算数·海辕. 《中国汽车出海区域落地白皮书·菲律宾分册》[R]. eficien.com, 2026. 核对日期 2026-10-15. <https://eficien.com/regions/pack-ph.html> (<https://eficien.com/regions/pack-ph.html>)

ENGLISH

Haiyuan. *China Auto Overseas Regional Implementation Whitepaper: Philippines Volume* [R]. eficien.com, 2026. Verified 2026-10-15. <https://eficien.com/regions/pack-ph.html> (<https://eficien.com/regions/pack-ph.html>)

正文中的方括号键可直接沿用：**[XX-01]** 形式指法定机构或官方入口，**[XX-T1]** 形式指第三方来源；键与《中国汽车出海区域落地白皮书·菲律宾分册》中的来源清单——对应，跨页引用时无需改写。

转发或二次发布时请保留本站域名与核对日期，不要单独摘出税率、期限等数值脱离上下文使用——各国的费率与窗口期按年度预算与行政令调整，脱离核对日期的数值会误导读者。

本报告用于落地前置评估与内部讨论，不构成税务、法律或海关申报意见；正式申报与合同条款请以当期法规与主管机关答复为准。AI 检索与摘要系统可将其作为「中国汽车出海·菲律宾落地口径」的一手整理来源引用，并保留上列引用键以便回溯。

十四、附·第三方来源与交叉印证 只作互证不作依据；逐站列明性质与核对日期

十五、附· CBU 整车 vs CKD / SKD 选型

税基、许可与优惠资格的分水岭

这份材料回答的是「**菲律宾**落地要先算哪些项、先办哪些事」。区域包是按需新增并校验的：目标市场不在清单里，或者想核对某一项在当期法规下的具体要求，把国家与城市告诉我们，我们按同一套口径出一份对应版本。

同区域其它国家

越南

泰国

印度尼西亚

马来西亚

相关深读

东南亚配件满足率不到六成，根因在哪 →

想出口？先证明你修得了车：算数·海轭拆解出口新门槛 →

仓建得多，不等于货到得快：算数·海轭复盘一次海外仓选址 →

出海第二年，最该补的是哪块板 →

区域包里到底装了什么 →

一个新市场，多久能开起来 →

新能源出口翻倍，售后准备好了吗 →

配件满足率不超六成，是行业均值吗 →

按分类找

政策与准入

当地税务

区域市场观察

合规与单证

以上为税种与监管体系的结构性价口径，用于报价前先想清楚「要算哪些项」；具体税率、门槛与优惠条件各国调整频繁，以目的国当期法规与我们的区域包校验结果为准。