

区域落地白皮书 · 中亚 · 2026-10 版

中国汽车出海区域落地白皮书 · 乌兹别克斯坦分册

汽车列为工业化重点，散件组装与整车进口成本差距大；政策口径调整较频繁。

海 算数 · 海轱

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

乌兹别克斯坦分册

更新

2026-10-22

版本

2026-10 版

全套

17 册 (总纲 + 16 国)

官网 · eficien.com (<https://eficien.com>)

电话 · [18016313342](tel: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

本页目录		十一、注意事项	十六、附 · 风险矩阵
一、这个市场的基本面	六、资金与付款路径	十二、依据与来源	十七、附 · 高频问题
二、落地流程	七、税费结构	十三、引用说明	十八、附 · 可复制工具模板
三、时间轴与里程碑	八、量化参考	十四、附 · 第三方来源与交叉印证	十九、本页存疑与口径说明
四、主体与资质路径	九、常见退回原因	十五、附 · CBU 整车 vs CKD / SKD 选型	二十、下一步
五、单证清单	十、政策法规 · 政策 · 税收		

一、这个市场的基本面

先看身份与坐标，再看流程与钱

汽车列为工业化重点，散件组装与整车进口成本差距大；政策口径调整较频繁。

文献类型	目的市场	所属区域
区域落地白皮书 · 乌兹别克斯坦分册	乌兹别克斯坦	中亚
驾驶与行驶	文档版本	配套系统
左舵 · 靠右行驶	2026-10 版 · 更新 2026-10-22	区域包 pack_uz（已实现，可在线演示）

二、落地流程

政策口径调整较频繁，所有参数按当期规定执行

- 1

车型认证与符合性证书 卡点

准入需取得车型认证与符合性证书，海关按 HS 编码核验。
- 2

认证文件逐项备齐 卡点

进口手续近年持续简化，但认证文件仍需逐项备齐，缺项无法通关。
- 3

整车进口与散件组装比较

汽车产业为国家工业化重点，本地组装项目获关税与税收优惠，散件组装与整车进口成本差距明显。
- 4

二手车政策口径确认 卡点

二手车进口政策口径调整较频繁，需按当期规定执行，不能沿用上一年度经验。
- 5

采购定价与贸易术语

确定贸易术语与付款条件，锁定计征基础。
- 6

发运与单证准备

订舱出运并备齐认证文件与单证。
- 7

到港报关与税费计征

关税按 HS 编码与来源国确定，进口乘用车现行不征消费税，增值税按标准税率，另按票计收报关手续费。
- 8

强制报废与处置费计征

强制报废与处置相关费用按排量计征，需计入落地成本。
- 9

注册、交付与售后建档

完成注册与交付，并按 VIN 建立售后档案。

三、时间轴与里程碑

相对排期，不绑定具体日期

- 1

口径与准入预判

T-12~T-8 周
- 确认车型认证与符合性证书要求、落地深度与当期税费口径，输出可报价的落地成本。
常见失手：沿用历史参数报价，当期口径一调整，整版报价都要返工
- 2

认证与文件备齐

T-10~T-6 周
- 车型认证与符合性证书进入受理，清单内文件按出具方逐项备齐并留档。
常见失手：手续简化被当成材料减少，发运前才发现缺件，只能整批改期
- 3

采购与发运

T-6~T-3 周
- 贸易术语与落地深度锁定，订舱出运，单证齐套并在发运前完成校验。
常见失手：来源国没定就报价，关税档位与申报口径对不上，要重报
- 4

报关与税费缴纳

到港 0~7 天
- 按编码与来源国申报，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，滞港费用按天累积
- 5

报废处置与注册

到港 1~3 周
- 强制报废与处置费缴清，注册与交付办结，车辆可合法上路并投入使用。
常见失手：费用项被当成消费税的一部分，直到注册上牌环节才回头补缴
- 6

售后建档与复盘

交付后
- VIN 档案与单车成本卡闭环，把成本偏差回写进下一批报价参数。
常见失手：成本只算到交付，下一批报价只会把同一个错误口径再来一遍

四、主体与资质路径

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，渠道自己掌握

在本地注册并完成海关登记，按商业进口口径申报；手续近年持续简化，但认证文件仍需逐项备齐，缺项无法通关。

路径② 与本地持牌伙伴或授权经销合作

适用 轻资产试水，先验证车型与价格带

借伙伴的进口资质与渠道报关分销，投入小、周期短；代价是终端价格与客户资料不在自己手上，合规责任也难以完全掌控。

路径③ 本地组装或散件进口主体

适用 对接工业化重点，争取关税与税收优惠

汽车产业为国家工业化重点，本地组装项目获关税与税收优惠，散件与整车成本差距明显；代价是前期投入与本地配套要求高。

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 车型认证与符合性证书

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 二手车进口政策符合性确认（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

五、单证清单

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： 收货人与通知方填错会导致无法换单提货，改单还有时间窗口限制，逾期只能整批压港

3 原产地证明

出具方 出口方或授权签发机构

缺失后果： 决定关税适用档位的的关键凭证，事后无法追补，凭证不到位只能按普通档位计征

4 车型认证与符合性证书

出具方 认证机构

缺失后果： 缺证书无法申报，属硬卡点；认证与实车配置不符时要在到港后重办

5 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，单车成本卡也建不起来

6 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

7 强制报废与处置费的计征依据文件

出具方 进口方或报关代理

缺失后果： 排量口径与减免依据不全会卡在税费计征与注册两个环节，这一项最容易被漏

六、资金与付款路径

汇路与资金占用时点

- 1

合同与付款条件

按采购合同约定定金与尾款时点，明确用信用证还是电汇；尾款时点决定换汇时点与单证控制权。
- 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，把汇率波动从毛利里剥离出来。
- 3

税费前置缴纳

关税、消费税与增值税在放行前缴清，强制报废与处置费单独计缴，都是纯现金流出，账期抵不掉。
- 4

汇路与跨境清算

内陆国家的跨境收付依赖陆运与转运通道，走合规汇路并保持资金来源与用途可对应，避免回出被卡。
- 5

政策与运价变动的资金余量

政策口径调整与陆运运价波动都会带来预算外变动，资金计划按当期规定留余量，不做多年固定承诺。
- 6

利润与本金回出

分红、服务费或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。

七、税费结构

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 HS 编码与来源国

整车与散件差异明显，本地组装有成本优势；关税本身是从价与定额的混合计征，不是一个纯百分比
- ② 报关手续费

计征基础 按票与申报货值分档、以 БРБ 计收

按票计收的定额费用，与到岸价不成比例；它进入增值税税基，不要与关税混算
- ③ 消费税（акциз）

计征基础 历史档位按排量分档；进口乘用车现行免征

进口乘用车自 2020 年起按免征口径执行，历史档位仅作对照，仍须按当期税法典消费税税目逐条核对
- ④ 增值税（VAT）

计征基础 按到岸价与前面各层的累计值

进口与本地销售同口径
- ⑤ 回收利用费（утильсбор，报废处置费）

计征基础 按排量与功率、以 БРБ 计征

独立的法定费用项，容易与消费税混在一起被漏掉；纯电与混动的系数口径不同，要分型核算

⑥ 认证与符合性文件

计征基础 按车型与认证项目

手续在简化但文件仍需逐项备齐，缺项无法通关

⑦ 物流与仓储

计征基础 按趟 / 按天

内陆国家，陆运与转运环节需按段核算

⑧ 资金与汇率

计征基础 按账期与锁汇时点

政策调整频繁会带来预算外变动，报价宜留余量

八、量化参考

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 → 报关手续费 → 消费税 (акциз) → 增值税 (VAT) → 回收利用费 (утильсбор, 报废处置费)

乌兹别克斯坦的进口环节不是单纯的逐层叠乘，而是「从价税 + 按排量定额 + 按台定额」三层结构，必须逐项分清：(1) 进口关税对燃油/柴油乘用车是「从价 + 定额」的混合计征——按完税价格取 15%/30%/40% 的从价档，同时按发动机排量加征 0.4–3.0 美元/㎤ 的定额部分，所以关税本身也不是一个纯百分比；混动/插混整车只取 15% 从价档、不加排量定额；纯电整车关税为 0%。(2) 报关手续费按申报货值分档、以 БРВ (基算值) 计的定额，与 CIF 不成比例。(3) 消费税 (акциз) 对进口乘用车自 2020-08-01 起不再计征，现行消费税税目表里没有 8703，因此本包把这一栏按 0 单独列出，而不是并进关税——这一点与 2020 年 8 月之前「按排量 2.4 美元/㎤ 或按到岸价 30%」的历史口径完全不同。(4) 增值税 (VAT) 是唯一一层真正的叠乘：按 (完税价格 + 进口关税 + 消费税) 的累计金额取 12%。(5) 回收利用费 (утильсбор) 是按台定额，按车辆类别、排量与车龄 (≤3 年 / >3 年) 取 БРВ 倍数，与 CIF 无关，也不进入增值税税基。因此「把各档税率直接相加」与「逐层叠乘」的差额只出现在增值税这一层；而量级更大、最常被国内报价整块漏掉的是两项定额：按排量的关税定额 (1.5–1.8 L 新车合 CIF 的 6 个百分点以上) 与回收利用费 (1,000–2,000 ㎤ 乘用车折 CIF 的约 20%)。本文件所有数值均为档位/单值并标注适用年份与出处，不构成当期法定税率承诺。

计税基础

进口关税

计税基础 CIF 完税价格 (成交价 + 国际运费 + 保险)；从价部分按完税价格的百分比计，定额部分按发动机排量 (㎤) 以美元计。依据《乌兹别克斯坦海关法》的完税价格规则与 ПП-3818 附件 №1 的进口关税税率表

报关手续费 (таможенный сбор)

计税基础 按报关单申报的货值分档、以 БРВ (基算值) 计的定额；不按 CIF 比例计征，也不随车价线性变化

消费税 (акциз)

计税基础 历史上按完税价格 (从价或美元/㎤) 计征；自 2020-08-01 起对 ТН ВЭД 8701–8704 的进口不再计征，现行税目表未列 8703 乘用车

增值税 (VAT)

计税基础 按 (完税价格 + 进口关税 + 消费税) 的累计金额计征——进口环节唯一一层叠乘。报关手续费是否进入该税基未逐字核实，本包按不计入处理并在算例中说明

回收利用费 (утильсбор)

计税基础 定额：按车辆类别（乘用车/客车/货车等）、发动机排量与车龄（出厂 ≤3 年 / >3 年）取 5PB 倍数，与 CIF 无关；纯电按电动专用行单独取档，混动不适用该行

加征关税 (未确认原产地)

计税基础 以原关税额为基数另加：基础从价档 ≤10% 加 5 个百分点、10%–20% 加 10、20%–30% 加 15、≥30% 加 20（2026-02-28 起，取代此前的「双倍税率」）

ТН ВЭД 归类与生态等级

计税基础 关税档、回收利用费档与生态等级要求的共同前提：同一辆车按 8703 下的细分税号（排量、点火方式、是否混动/纯电）分列，归类错一档会同时算错三项

档位结构**进口关税 (全新乘用车, 出厂 ≤1 年, 汽油)**

分档方式 按 CIF 完税价格的百分比 + 按发动机排量的美元/CM³ 定额，二者叠加

档位区间：≤1,000 CM³ [15% + 0.4 美元/CM³]；1,000–1,500 CM³ [15% + 0.6]；1,500–1,800 CM³ [15% + 0.8]；1,800–3,000 CM³ [15% + 1.0]；>3,000 CM³ [15% + 1.25]。适用年份：2026（ПП-3818 附件 №1 现行版本，经 2026-02-11 ПП-58 修订；此前 ≤1,000 CM³ 的 0% 与 ≤1,200 CM³ 的 5% 优惠档已随 2026-01-01 到期）。出处：乌兹别克斯坦总统令 № ПП-3818 附件 №1（国家法律数据库 lex.uz）<https://lex.uz/docs/3802366>；优惠档到期见 Gazeta.uz <https://www.gazeta.uz/ru/2026/01/05/auto-duties/>。

进口关税 (全新乘用车, 出厂 ≤1 年, 柴油)

分档方式 同上：从价百分比 + 按排量的美元/CM³ 定额

档位区间：≤1,000 CM³ [15% + 0.6 美元/CM³]；1,000–1,500 CM³ [15% + 0.6]；1,500–2,500 CM³ [15% + 0.8]；>2,500 CM³ [15% + 1.25]。适用年份：2026。出处：乌兹别克斯坦总统令 № ПП-3818 附件 №1，<https://lex.uz/docs/3802366>；行业复核见 Buxgalter.uz https://buxgalter.uz/publish/doc/text212250_rastamojka_v_uzbekistane_cho_t_nujno_znat_buhgalteru_o_tamojennom_oformlenii_tovarov_i_avtomobiley。

进口关税 (出厂 1–3 年)

分档方式 同上：从价百分比 + 按排量的美元/CM³ 定额

档位区间：汽油 ≤1,000 CM³ [30% + 1.8 美元/CM³]；1,000–1,500 CM³ [30% + 2.0]；1,500–3,000 CM³ [30% + 2.5]；柴油 ≤1,500 CM³ [30% + 2.0]；1,500–2,500 CM³ [30% + 2.5]；>2,500 CM³ [30% + 3.0]。适用年份：2026。出处：乌兹别克斯坦总统令 № ПП-3818 附件 №1，<https://lex.uz/docs/3802366>。

进口关税 (出厂 >3 年)

分档方式 同上：从价百分比 + 按排量的美元/CM³ 定额

档位/单值：各排量档统一为 [40% + 3.0 美元/CM³]。适用年份：2026。出处：乌兹别克斯坦总统令 № ПП-3818 附件 №1（「бывшие в употреблении」各行），<https://lex.uz/docs/3802366>。

进口关税 (混动 / 插电整车, ТН ВЭД 8703 40 / 50 / 60 / 70, 全新 ≤1 年)

分档方式 按 CIF 完税价格取单一从价档，不叠加排量定额

档位/单值：15%（不按排量加征）。适用年份：2026。出处：乌兹别克斯坦总统令 № ПП-3818 附件 №1（8703 40/50/60/70 各行共用同一条「15」），<https://lex.uz/docs/3802366>。注意：该附件对这四个税号只给出一行「全新、出厂 ≤1 年」的 15%，未单列 1–3 年与 >3 年的档位，本包在 uncertainties 中按 8703 兜底档处理。

进口关税 (纯电整车, ТН ВЭД 8703 80)

分档方式 按 CIF 完税价格取单一从价档

档位/单值：0%。适用年份：2026（自 2019-01-01 起为 0%，2019-12 总统令确认 2020-01-01 起不恢复 10% 税率，此后未变）。出处：乌兹别克斯坦总统令 № ПП-3818 附件 №1（8703 80 000 行「0」），<https://lex.uz/docs/3802366>；政策沿革见 Gazeta.uz <https://www.gazeta.uz/ru/2019/12/11/electric-cars/>。

进口关税（8703 兜底档）

分档方式 适用于未单列细分税号的 8703 项下车辆

档位/单值：30%。适用年份：2026。出处：乌兹别克斯坦总统令 № ПП-3818 附件 №1（8703 表头行「30」并注「кроме:」后逐项例外），<https://lex.uz/docs/3802366>。

进口关税（≤1,000 / ≤1,200 cm³ 优惠档，已到期）

分档方式 同上：从价档 + 排量定额

档位/单值：≤1,000 cm³ 为 0%、≤1,200 cm³ 为 5%，均以「出厂 ≤1 年」为条件，适用期至 2026-01-01 为止；自 2026-01-01 起回归上表标准档。适用年份：2023–2025 有效、2026 已到期。出处：乌兹别克斯坦总统令 № ПП-193（2023-06-16），<https://lex.uz/ru/docs/6502525>；到期与回归后档位见 <https://www.gazeta.uz/ru/2026/01/05/auto-duties/>。

消费税（акциз，进口乘用车，现行）

分档方式 现行税目未列 8703，不征

档位/单值：0（不征）。适用年份：2020-08-01 起至 2026 年现行。出处：乌兹别克斯坦总统令 № ПП-4739 第 1 条「自 2020-08-01 起取消 ТН ВЭД 8701、8702、8703、8704 车辆进口的现行消费税率」，<https://lex.uz/acts/4840232>；2026 年消费税调整清单（税法典第 289-1/289-2/289-3 条，酒精、烟草、石油产品等）未含乘用车，见 Buxgalter.uz https://buxgalter.uz/publish/doc/text212718_что_menyaetsya_v_akciznom_naloge_v_2026_godu。

消费税（акциз，进口乘用车，2020-08-01 前的历史档位）

分档方式 按完税价格从价或按排量美元/cm³

档位/单值（仅供对照，非现行）：8703 整车从价 30%；8703 21 汽油 ≤1,000 cm³ 新车 2.4 美元/cm³；8703 80 纯电自 2019-07 起为 0。适用年份：2019–2020-07（已于 2020-08-01 取消）。出处：乌兹别克斯坦总统令 № ПП-4397 附件 №9（8703 80 税率「0」），<https://lex.uz/docs/4429735>；取消前税率表见 Gazeta.uz <https://www.gazeta.uz/ru/2020/06/03/auto/>；纯电取消消费税见 <https://www.gazeta.uz/ru/2019/07/20/cars/>。

增值税（VAT，进口环节）

分档方式 按（完税价格 + 进口关税 + 消费税）的累计金额计征

档位/单值：12%。适用年份：2026（现行）。出处：乌兹别克斯坦税法典第 258 条（行业与专业机构均按「таможенная стоимость + пошлина + акциз」表述其税基），见 Logistic Technology 清关指南 <https://logistic-technology.uz/ru/blog/tamozhennoe-oformlenie-v-uzbekistane/> 与 Buxgalter.uz https://buxgalter.uz/publish/doc/text212250_rastamojka_v_uzbekistane_что_nujno_znat_buhgalteru_o_tamozennom-oformlenii_tovarov_i_avtomobiley。条文原文未逐字取得，见 uncertainties。

回收利用费（утильсбор，乘用车 ТН ВЭД 8703，含燃油与混动）

分档方式 按发动机排量与车龄（出厂 ≤3 年 / >3 年）取 БРВ 倍数，按台定额

档位区间（БРВ，前者为 ≤3 年、后者为 >3 年）：≤1,000 cm³ 30 / 90；1,000–2,000 cm³ 120 / 210；2,000–3,000 cm³ 180 / 330；3,000–3,500 cm³ 180 / 390；>3,500 cm³ 300 / 480。适用年份：2026（费率自 2020-08-01 起适用，2023-12-29 ПП-422 修订名称与结构后未再改档；БРВ 金额随基算值调整）。出处：乌兹别克斯坦内阁决议 № 347（2020-06-02）附件 №1「РАЗМЕРЫ утилизационного сбора」，<https://lex.uz/docs/4848953>。注：该行注明「за исключением 8703 10 и 8703 80 000」，即纯电与雪地车另取档。

回收利用费（утильсбор，纯电 8703 80 000）

分档方式 按车龄取 БРВ 倍数，按台定额；不豁免

档位/单值（БРВ）：≤3 年 120；>3 年 210。适用年份：2026。出处：乌兹别克斯坦内阁决议 № 347 附件 №1「Транспортные средства, имеющие электродвигатель, за исключением транспортных средств гибридной мощности, 8703 80 000」行，<https://lex.uz/docs/4848953>。要点：纯电与 1,000–2,000 cm³ 燃油车同档（120 БРВ），并非按低排量减免；混动被明确排除在该行之外，仍按内燃机排量取上表档位。部分行业文章称纯电仅 30 БРВ，与官方附件不符，见 uncertainties。

报关手续费（таможенный сбор за таможенное оформление）

分档方式 按报关单申报货值的美元区间分档、以 БРВ 计定额

档位区间（БРВ）：货值 ≤10,000 美元 1；10,000–20,000 美元 1.5；20,000–40,000 美元 2.5；40,000–60,000 美元 4；60,000–100,000 美元 7；100,000–200,000 美元 10；200,000–500,000 美元 15；500,000–1,000,000 美元 20；≥1,000,000 美元 25。适用年份：2026（ПКМ №55 自 2025-05-04 生效，其第 1 项「а」自 2026-01-01 起适用；自 2026-03-01 起预申报可减 20%）。出处：乌兹别克斯坦内阁决议 № 55（2025-01-31）《Об утверждении ставок таможенных сборов》官方页 <https://lex.uz/docs/7358261>；分档金额转录见 Папараф (PRG.KZ) https://prg.kz/document/?doc_id=38034797 与 Logistic Technology <https://logistic-technology.uz/ru/blog/tamozhennoe-oformlenie-v-uzbekistane/>。

加征关税（未确认原产地 / 非普惠制国家）

分档方式 以原关税额为基数另加百分点

档位区间：基础从价档 ≤10% 加 5 个百分点；10%–20% 加 10；20%–30% 加 15；≥30% 加 20。适用年份：2026-02-28 起（取代此前「按双倍税率计征」的做法；汽车关税档多为 15%–40%，即落在加 10 或 20 个百分点两档）。出处：乌兹别克斯坦法律 № 3PY-1097（2025-11-27）新增《海关法》第 300¹ 条，<https://lex.uz/docs/7865594>；计算口径说明见 Buxgalter.uz https://buxgalter.uz/publish/doc/text212271_kak_budut_rasschityvatsya_poshliny_dlya_tovarov_bez_sertifikata_proishojdeniya_po_zru-1097。

БРВ (базовая расчетная величина, 基算值)

分档方式 回收利用费与报关手续费的计费单位

档位/单值：自 2026-09-01 起 440,000 苏姆；2025-08-01 至 2026-08-31 为 412,000 苏姆。适用年份：2026。出处：乌兹别克斯坦总统令 № УП-115（2026-06-23）第 3 条「(6) с 1 сентября 2026 года ... базовую расчетную величину — 440 000 сумов」，<https://lex.uz/docs/8283680>；历史沿革见 NRM.uz https://nrm.uz/contentf?doc=154555_&products=7_proverki_ot_a_do_ya。

生态等级要求（类别 M、N）

分档方式 按通用技术法规的生态等级条款，在 OTTC 或证书环节核实

档位/单值：不低于「Евро-4」（自 2022-01-01 起，禁止进口低于 Евро-4 的燃油/柴油 M、N 类车辆，新车与二手车一体适用；2025-09-19 ПКМ №597 起不再单独办生态认证，改在 OTTC 或证书中一并核实；纯电（不含混动）不做生态评估）。适用年份：2026。出处：乌兹别克斯坦交通部公告 <https://mintrans.uz/ru/news/2022-yildan-ba-zi-toifadagi-transport-vositalarini-olib-kirish-sotish-va-ulardan-foydalanish-man-etiladi>；ПКМ №597（2025-09-19），<https://lex.uz/uz/docs/7735340>；通用技术法规 №237，<https://www.lex.uz/acts/3180907>。部分行业文章称自然人进口须满足「Евро-5」与「车龄 ≤7 年」，本包未取得官方出处，列入 uncertainties。

分年生效

分年生效表（均为已检索到的现行文件）：(1) 2019-01-01 起纯电（8703 80）进口关税为 0%，2019-07 起纯电消费税为 0%，2019-12 总统令确认 2020-01-01 起不恢复 10% 关税；(2) 2020-08-01 起 ТН ВЭД 8701–8704 进口消费税整体取消（ПП-4739）；(3) 同日起回收利用费（утильсбор）按 ПКМ №347 附件 №1 的 БРВ 倍数表征收；(4) 2023-06-16 ПП-193 给出 ≤1,000 см³ 0% 与 ≤1,200 см³ 5% 的小排量新车优惠关税，限至 2026-01-01；2023-12-29 ПП-422 修订 ПКМ №347 的名称与结构；(5) 2025-05-04 ПКМ №55 生效，统一海关收费费率表，其中「按报关单申报货值分档」的第 1 项「a」自 2026-01-01 起适用；2025-09-19 ПКМ №597 把生态等级评估并入 OTTC / 证书，取消新车单独生态认证；(6) 2026-01-01 小排量优惠关税到期，回归 15%+0.4/0.6 美元/см³ 等标准档；2026-02-01 起禁止使用与再登记车龄超过 50 年的车辆；(7) 2026-02-11 ПП-58 重排 ПП-3818 附件 №1；2026-02-28 起《海关法》第 300¹ 条生效，未确认原产地由「双倍税率」改为「另加 5/10/15/20 个百分点」；2026-03-01 起预申报可减 20% 报关手续费；(8) 2026-06 总统令取消「单一车辆每自然年一次」的认证限制；(9) 2026-09-01 起 БРВ 由 412,000 苏姆升至 440,000 苏姆（УП-115），回收利用费与报关手续费的苏姆金额同步上升。以上以报关当日现行文本为准。

- 2019
- 2020
- 2023
- 2025
- 2026

算例 · 3 种动力对照

场景	结构差异	占位税负合计
燃油 (ICE)	关税是「从价 + 按排量定额」的混合计征（15% + 0.8 美元/см³，1,500–1,800 см³ 档）；消费税自 2020-08-01 起不征；回收利用费按 1,000–2,000 см³ 且出厂 ≤3 年取 120 БРВ，折 CIF 的约 20% —— 是单项里最大的一块	56.22
混动 (HEV / PHEV)	关税走单一 15% 从价档、不加排量定额，是市场混动唯一的税费优势；消费税同样不征；回收利用费仍按内燃机排量取档（混动被明确排除在纯电专用行之外），没有「新能源免税」这条路	49.05
纯电 (BEV)	关税 0%、消费税 0%，进口环节只剩增值税与两项定额；但回收利用费不免，且与 1,000–2,000 см³ 燃油车同取 120 БРВ，不是按低排量减免	32.25

燃油（ICE） 合计 56.22

假设一辆 1,600 cm³ 汽油、出厂 ≤1 年的全新乘用车，商业进口，CIF = 100。占位费率：进口关税从价 15% + 排量定额 0.8 美元/cm³、消费税 0、增值税 12%。定额换算口径：假设 CIF = 100 对应报关货值 20,000 美元（即 1 单位 = 200 美元），并取占位汇率 1 美元 = 13,200 苏姆，把按固定金额征收的两项折成 CIF 口径——BPB = 440,000 苏姆 = 0.1667 单位，故进口关税的排量定额部分 = 1,600 × 0.8 美元 ÷ 200 = 6.4、报关手续费（货值 10,000–20,000 美元档 = 1.5 BPB）= 0.25、回收利用费（1,000–2,000 cm³、≤3 年 = 120 BPB）= 20.0。以上税率与货值、汇率假设均为示例占位值，仅用于演示算式与顺序，不是当期法定税率，也不构成报价依据。

1. 进口关税 = CIF × 从价档 + 排量 × 美元/cm³ 定额 (折 CIF 口径)
2. 报关手续费 = 分档 BPB 倍数 ÷ 占位货值 × 100
3. 消费税 = 0 (自 2020-08-01 起进口乘用车不征)
4. 增值税 = (CIF + 进口关税 + 消费税) × 税率
5. 回收利用费 = 排量/车龄档 BPB 倍数 × BPB 折 CIF 系数
6. 税费合计 = 进口关税 + 报关手续费 + 消费税 + 增值税 + 回收利用费

科目	算式	金额
进口关税	100 × 15% + 1,600 × 0.8 美元 ÷ 200	21.4
报关手续费	1.5 BPB × 440,000 苏姆 ÷ 13,200 ÷ 200	0.25
消费税（акциз）	0 (2020-08-01 起不征)	0
增值税（VAT）	(100 + 21.4 + 0) × 12%	14.57
回收利用费（утильсбор）	120 BPB × 440,000 苏姆 ÷ 13,200 ÷ 200	20
税费合计	21.4 + 0.25 + 0 + 14.57 + 20	56.22

结构依据 ПП-3818 附件 №1（关税档，<https://lex.uz/docs/3802366> (<https://lex.uz/docs/3802366>)）；ПП-4739（消费税取消）；ПКМ №347 附件 №1（回收利用费）；ПКМ №55（报关手续费）；BPB 见 УП-115

结论：CIF = 100 的 1.6 L 全新燃油车，落地附加约 56.22（占位口径），其中比例部分（关税从价 15 + 增值税 14.57）为 29.57，定额部分（关税排量定额 6.4 + 报关手续费 0.25 + 回收利用费 20）为 26.65——定额占了近一半，这是国内报价最容易整块漏掉的区间。「各档相加」与「逐层叠乘」的差额只出现在增值税：把关税从价档 15% 与增值税 12% 直接相加得 27%，而按「增值税以（CIF + 关税 + 消费税）为基数」叠乘后，两项实际相当于 CIF 的 29.57，相差 2.57 个百分点；原因是增值税税基含已缴关税，而关税本身还带着不随 CIF 变化的排量定额。以上为示例占位值，不是当期法定税率。

混动（HEV / PHEV） 合计 49.05

同为 CIF = 100、出厂 ≤1 年、排量 1,600 cm³ 的混动（HEV 或插电 PHEV）乘用车，商业进口。占位费率：进口关税 15%（单一从价档，不叠加 0.8 美元/cm³ 的排量定额）、消费税 0、增值税 12%。定额换算口径同燃油例：CIF = 100 对应报关货值 20,000 美元（1 单位 = 200 美元）、占位汇率 1 美元 = 13,200 苏姆、BPB = 440,000 苏姆 = 0.1667 单位，故报关手续费 = 0.25、回收利用费（按内燃机排量 1,000–2,000 cm³、≤3 年 = 120 BPB）= 20.0。以上为示例占位值，仅用于演示算式与顺序，不是当期法定税率。

1. 进口关税 = CIF × 15%（混动单一从价档，不加排量定额）
2. 报关手续费 = 分档 BPB 倍数 ÷ 占位货值 × 100
3. 消费税 = 0（自 2020-08-01 起进口乘用车不征）
4. 增值税 = (CIF + 进口关税 + 消费税) × 12%
5. 回收利用费 = 按内燃机排量的 BPB 倍数 × BPB 折 CIF 系数（纯电专用行不适用混动）
6. 税费合计 = 进口关税 + 报关手续费 + 消费税 + 增值税 + 回收利用费

科目	算式	金额
进口关税	100 × 15%	15
报关手续费	1.5 BPB × 440,000 苏姆 ÷ 13,200 ÷ 200	0.25
消费税（акциз）	0（2020-08-01 起不征）	0
增值税（VAT）	(100 + 15 + 0) × 12%	13.8
回收利用费（утильсбор）	120 BPB × 440,000 苏姆 ÷ 13,200 ÷ 200	20
税费合计	15 + 0.25 + 0 + 13.8 + 20	49.05

结构依据 ПП-3818 附件 №1（8703 40/50/60/70 行「15」）；ПКМ №347 附件 №1（8703 80 000 行注明「за исключением транспортных средств гибридной мощности」）

结论：同排量同车龄下混动落地约 49.05，比燃油低 7.17，差额全部来自关税的排量定额（6.4）与随之减少的增值税（0.77）——混动省下来的是「不加排量定额」，不是「不缴税」。回收利用费仍是 120 BPB，和燃油车一模一样：官方附件把纯电专用行写成「持有电动机的车辆，但混合动力车辆除外」，所以混动不能借用纯电档位，也没有任何免税身份。「各档相加」与「逐层叠乘」的差额同样只在增值税：15% + 12% 相加得 27%，叠乘后为 28.8，相差 1.8 个百分点。以上为示例占位值，不是当期法定税率。

纯电（BEV） 合计 32.25

假设一辆纯电整车（ТН ВЭД 8703 80 000，仅电动驱动不含混动），出厂 ≤3 年，CIF = 100，商业进口。占位费率：进口关税 0%、消费税 0、增值税 12%。定额换算口径：CIF = 100 对应报关货值 20,000 美元（1 单位 = 200 美元）、占位汇率 1 美元 = 13,200 苏姆、БРБ = 440,000 苏姆 = 0.1667 单位，故报关手续费 = 0.25、回收利用费（8703 80 000、≤3 年 = 120 БРБ）= 20.0。以上为示例占位值，仅用于演示算式与顺序，不是当期法定税率。

1. 进口关税 = CIF × 0% (8703 80 纯电专用档)
2. 报关手续费 = 分档 БРБ 倍数 ÷ 占位货值 × 100
3. 消费税 = 0 (税目未列纯电乘用车)
4. 增值税 = (CIF + 0 + 0) × 12%
5. 回收利用费 = 8703 80 000 行 БРБ 倍数 × БРБ 折 CIF 系数 (纯电不豁免)
6. 税费合计 = 进口关税 + 报关手续费 + 消费税 + 增值税 + 回收利用费

科目	算式	金额
进口关税	100 × 0%	0
报关手续费	1.5 БРБ × 440,000 苏姆 ÷ 13,200 ÷ 200	0.25
消费税 (акциз)	0 (税目未列纯电乘用车)	0
增值税 (VAT)	(100 + 0 + 0) × 12%	12
回收利用费 (утильсбор)	120 БРБ × 440,000 苏姆 ÷ 13,200 ÷ 200	20
税费合计	0 + 0.25 + 0 + 12 + 20	32.25

结构依据 ПП-3818 附件 №1 (8703 80 000 行「0」)；ПКМ №347 附件 №1 (8703 80 000 行 120 / 210 БРБ)；ПП-4739 (消费品税取消)

结论：纯电整车落地附加约 32.25，比同排量燃油低 23.97 —— 其中关税从价与排量定额合计 21.4 全部免掉，增值税随之少 2.57；剩下的 32.25 里有 20 是回收利用费，占六成以上。这是本市场最反直觉的一点：纯电不缴关税、不缴消费税，但回收利用费一分不少，且档位与 1,000–2,000 см³ 燃油车相同 (120 БРБ)，不能按「排量为零」推成低档。因此对纯电报价只写「零关税」会严重低估落地成本。「各档相加」与「逐层叠乘」在本例中差额为 0 (关税为 0 时增值税税基就等于 CIF，12% 相加与叠乘同值)；真正决定落地成本的是定额部分。以上为示例占位值，不是当期法定税率。

法规依据

Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-3818 от 29.06.2018 (进口关税税率，附件 №1)

生效日期 2019-01-01 起施行；附件 №1 现行版本经 2026-02-11 ПП-58 修订

进口关税的法定载体：8703 项下按排量、点火方式与车龄分列，燃油车为「从价 15%/30%/40% + 0.4–3.0 美元/см³ 定额」，混动 (8703 40/50/60/70) 为单一 15%，纯电 (8703 80 000) 为 0%，兜底档 30%。<https://lex.uz/docs/3802366>

Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-193 от 16.06.2023 (满足居民乘用车需求的补充措施)

生效日期 2023-06-16 签署，优惠期至 2026-01-01

为 ≤1,000 см³ 新车设 0% 关税档、为 ≤1,200 см³ 设 5% 档，条件是出厂不超过 1 年；该优惠未获延期，2026-01-01 起回归标准档。
<https://lex.uz/ru/docs/6502525>

Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-4739 от 03.06.2020 (车辆进口消费税取消)

生效日期 2020-08-01 起适用；法令本体自 2021-01-01 失效，但取消结果由后续年度的消费税税目延续

第 1 条取消 ТН ВЭД 8701、8702、8703、8704 车辆进口的现行消费税率，并把 ПП-3818 附件 №2 中相应税目整段删除。这是本包把「消费税」一栏按 0 列出的直接依据。<https://lex.uz/acts/4840232>

Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-4397 от 18.07.2019 (汽车工业加速发展的补充措施)

生效日期 2019-07-18 签署

附件 №9 在 ПП-3818 的消费税税率表中给 8703 80 (仅由电动机驱动的车辆) 定为 0; 同时取消 AO UzAutoMotors 自 2019-10-01 后签订合同的车辆消费税。用于说明纯电消费税零档的由来, 并提示国产车消费税另有单列规则。https://lex.uz/docs/4429735

Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 347 от 02.06.2020 (部分商品回收利用费的征收)

生效日期 2020-08-01 起适用; 名称与结构经 2023-12-29 ПП-422 修订, 2024-01-01 起生效

附件 №1 规定车辆回收利用费的 БРВ 倍数表: 乘用车 (8703, 8703 10 与 8703 80 000 除外) 按排量与车龄两栏 (≤3 年 / >3 年); 纯电 8703 80 000 单列 120 / 210 БРВ, 并注明不含混动。缴款人为按「放行进入自由流通 (进口)」办理报关的法人、自然人, 以及在境内生产 (组装) 并销售的车辆主体。https://lex.uz/docs/4848953

Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 55 от 31.01.2025 (海关收费费率)

生效日期 2025-05-04 生效; 按报关单申报货值分档的费率自 2026-01-01 起适用

统一海关收费费率: 进口报关按申报货值分 9 档, 分别收取 1 / 1.5 / 2.5 / 4 / 7 / 10 / 15 / 20 / 25 БРВ; 过境与加工贸易按 25% БРВ 等。自 2026-03-01 起, 放行进入自由流通前完成预申报可减 20%。官方正文以乌兹别克文发布, 附件费率见来源清单中的转录条。https://lex.uz/docs/7358261

Закон Республики Узбекистан № ЗРУ-1097 от 27.11.2025 (对外经济活动规则的补充与修改)

生效日期 2026-02-28 起生效

在《海关法》中增补第 300¹ 条「最惠国待遇原则的适用」: 对来自未给予最惠国待遇国家或原产地未确定的货物, 在原关税之外加征附加关税 —— 基础从价档 ≤10% 加 5 个百分点、10%–20% 加 10、20%–30% 加 15、≥30% 加 20; 并修改第 366 条, 取消证书不再作为拒绝放行的理由, 而是征收附加关税。https://lex.uz/docs/7865594

Указ Президента Республики Узбекистан № УП-115 от 23.06.2026 (提高工资、养老金、助学金与补助标准)

生效日期 2026-09-01 起 БРВ 为 440,000 苏姆

第 3 条 (6) 规定自 2026-09-01 起最低工资 1,360,000 苏姆、基算值 (БРВ) 440,000 苏姆。由于回收利用费与报关手续费都以 БРВ 计, 此项变动会同步抬高两项定额的苏姆金额。https://lex.uz/docs/8283680

Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 237 от 25.04.2017 (轮式车辆安全通用技术法规)

生效日期 2017-04-25 通过, 经 2025-09-19 ПКМ №597 等多次修订, 2026 年现行

准入的核心法规: 成批进入同一车型须取得型号批准 (ОТТС), 单一车辆与小批量走合格证书 (сертификат соответствия); ОТТС 须具备文件分析、认证试验与生产条件检查三项正面结果, 并由乌兹别克标准机构登记; 生态等级条款要求类别 M、N 车辆不低于「Евро-4」, 不达标禁止放行。https://www.lex.uz/acts/3180907

Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 597 от 19.09.2025 (完善轮式车辆生态等级符合性评估)

生效日期 2025-09-20 起适用

取消新车单独的生态认证: 类别 M、N 车辆的「Евро-4」及以上符合性改在合格证书或型号批准环节核实 (凭申请所附文件承认, 或在认可实验室做排放试验); 纯电 (不含混动) 不做生态评估; 不达标的车辆禁止放行。https://lex.uz/uz/docs/7735340

Закон Республики Узбекистан № ЗРУ-1105 от 25.12.2025 (2026 年国家预算法)

生效日期 2026-01-01 起适用

确定 2026 年度税收分成与预算指标; 2026 年消费税税率由税法典第 289-1、289-2、289-3 条与 ЗРУ-1108 (2025-12-25) 的第 4 条第 31、32 项确定, 税目为酒精、烟草、石油产品及其他应税商品, 未含乘用车。https://lex.uz/docs/7954601

九、常见退回原因

触发点、发生环节与提前动作

！沿用上一年度的消费税与费用口径

发生环节 税费计征

提前动作： 消费税与各项费用按当期口径重新确认后再报价，历史参数只能作为参考。

！二手车按旧规定准备手续

发生环节 注册与上牌

提前动作： 二手车进口按当期规定单独确认，与新车流程分开准备，不要沿用上一批的经验。

！强制报废与处置费被并进消费税而漏项

发生环节 税费计征

提前动作： 把强制报废与处置费作为独立费用项单列，按排量口径核算并计入单车成本。

！认证文件未逐项备齐

发生环节 申报受理

提前动作： 手续简化不等于材料减少，按清单逐项核验签发方与有效期，发运前补齐缺口。

！来源国未定就按优惠档位报价

发生环节 税费计征

提前动作： 关税按编码与来源国确定，来源国与原产地凭证先定再报价，凭证不齐按普通档位核算。

！散件与整车的申报口径不一致

发生环节 到港查验

提前动作： 落地深度先定再报，散件与整车分别按对应口径申报，认证与实车状态保持一致。

十、政策法规·政策·税收

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

准入需取得车型认证与符合性证书，海关按 HS 编码核验
左舵、靠右行驶
进口手续近年持续简化，但认证文件仍需逐项备齐，缺项无法通关
二手车进口政策口径调整较频繁，需按当期规定执行

政策 产业激励、本地化要求与优惠前提

汽车产业列为国家工业化重点，本地组装项目获关税与税收优惠
鼓励本地化率提升，散件组装与整车进口的成本差距明显
新能源车有阶段性进口便利措施

税收 进口与流转环节的税种构成

进口关税按 HS 编码与来源国确定，整车与散件差异明显
消费税按排量分档，税率调整相对频繁，需按当期口径核算
增值税（VAT）标准税率
强制报废与处置相关费用按排量计征

十一、注意事项

报价与交付前逐条确认

- ！政策口径调整较频繁：消费税免征口径与二手车规定都以当期为准，不要沿用上一年度的经验值。
- ！二手车进口政策调整频繁，与新车流程不同，需按当期规定单独确认。
- ！回收利用费按排量与功率计征，是独立费用项，容易与消费税混在一起被漏掉，纯电与混动口径不同。
- ！认证文件需逐项备齐，手续简化不等于材料减少，缺项无法通关。
- ！本地组装项目获关税与税收优惠，与整车进口成本差距明显，落地深度是报价前的关键决策。
- ！新能源车有阶段性进口便利措施，需按当期政策确认，不要按常规车型预估。
- ！内陆国家的陆运与转运环节需按段核算，不能用一个整体运价估算。

十二、依据与来源

主管机构与官方入口，可逐条核对当期要求

1 [UZ-01] 海关与进口申报

主管机构 乌兹别克斯坦海关委员会
官方入口 [customs.uz](https://www.customs.uz/) (https://www.customs.uz/) 核对于 2026-10-14

进口申报、关税征收与放行的执行机构。整车与散件（CKD）适用不同的监管路径，报价前先分清身份。

2 [UZ-02] 税收与税务优惠

主管机构 乌兹别克斯坦税务委员会 State Tax Committee
官方入口 [soliq.uz](https://www.soliq.uz/) (https://www.soliq.uz/) 核对于 2026-10-14

增值税、消费税与本地组装项目税务优惠的依据来源。优惠多与企业承诺的本地化投入挂钩，属条件性收益。

3 [UZ-03] 国家政策与准入

主管机构 乌兹别克斯坦国家政务门户
官方入口 [gov.uz](https://www.gov.uz/) (https://www.gov.uz/) 核对于 2026-10-14

车辆准入、产业政策与行政令的统一入口。法规更新较快，以当期行政令为准，不参考往年版本。

4 [UZ-04] 进口关税税率表附件 №1 (8703 各档: 燃油从价 15%/30%/40% + 0.4–3.0 美元/см³ 定额、混动 15%、纯电 0%、兜底 30%)

主管机构 乌兹别克斯坦总统令 № ПП-3818 (国家法律数据库 lex.uz)

官方入口 [lex.uz \(https://lex.uz/docs/3802366\)](https://lex.uz/docs/3802366) 核对于 2026-10-14**5 [UZ-04] 小排量新车优惠关税 (≤1,000 см³ 0%、≤1,200 см³ 5%) 及其 2026-01-01 到期条款**

主管机构 乌兹别克斯坦总统令 № ПП-193 (lex.uz)

官方入口 [lex.uz \(https://lex.uz/ru/docs/6502525\)](https://lex.uz/ru/docs/6502525) 核对于 2026-10-14**6 [UZ-04] 自 2020-08-01 起取消 ТН ВЭД 8701–8704 车辆进口消费税**

主管机构 乌兹别克斯坦总统令 № ПП-4739 (lex.uz)

官方入口 [lex.uz \(https://lex.uz/acts/4840232\)](https://lex.uz/acts/4840232) 核对于 2026-10-14**7 [UZ-04] 纯电 (8703 80) 消费税 0% 的由来与 UzAutoMotors 消费税豁免条款**

主管机构 乌兹别克斯坦总统令 № ПП-4397 (lex.uz)

官方入口 [lex.uz \(https://lex.uz/docs/4429735\)](https://lex.uz/docs/4429735) 核对于 2026-10-14**8 [UZ-04] 回收利用费 (утильсбор) 费率表附件 №1: 乘用车按排量与车龄 30–480 БРВ, 纯电 8703 80 000 为 120/210 БРВ 且不含混动**

主管机构 乌兹别克斯坦内阁决议 № 347 (lex.uz)

官方入口 [lex.uz \(https://lex.uz/docs/4848953\)](https://lex.uz/docs/4848953) 核对于 2026-10-14**9 [UZ-04] БРВ 自 2026-09-01 起为 440,000 苏姆 (回收利用费与报关手续费的计费基数)**

主管机构 乌兹别克斯坦总统令 № УП-115 (lex.uz)

官方入口 [lex.uz \(https://lex.uz/docs/8283680\)](https://lex.uz/docs/8283680) 核对于 2026-10-14**10 [UZ-04] 2026 年国家预算法与 2026 年消费税税目范围 (未含乘用车)**

主管机构 乌兹别克斯坦法律 № 3PY-1105 (lex.uz)

官方入口 [lex.uz \(https://lex.uz/docs/7954601\)](https://lex.uz/docs/7954601) 核对于 2026-10-14**11 [UZ-04] 《海关法》新增第 300¹ 条: 未确认原产地 / 非普惠制国家另加 5/10/15/20 个百分点, 2026-02-28 生效**

主管机构 乌兹别克斯坦法律 № 3PY-1097 (lex.uz)

官方入口 [lex.uz \(https://lex.uz/docs/7865594\)](https://lex.uz/docs/7865594) 核对于 2026-10-14**12 [UZ-04] 海关收费费率 (进口报关按申报货值分 9 档收 1–25 БРВ; 预申报减 20%)**

主管机构 乌兹别克斯坦内阁决议 № 55 (lex.uz, 正文为乌兹别克文)

官方入口 [lex.uz \(https://lex.uz/docs/7358261\)](https://lex.uz/docs/7358261) 核对于 2026-10-14**13 [UZ-04] 轮式车辆安全通用技术法规: OTTC 与合格证书两条认证路径、生态等级条款、不达标禁止放行**

主管机构 乌兹别克斯坦内阁决议 № 237 (lex.uz)

官方入口 [lex.uz \(https://www.lex.uz/acts/3180907\)](https://www.lex.uz/acts/3180907) 核对于 2026-10-14**14 [UZ-04] 取消新车单独生态认证, 生态等级改在 OTTC / 合格证书中核实; 纯电 (不含混动) 不做生态评估**

主管机构 乌兹别克斯坦内阁决议 № 597 (lex.uz)

官方入口 [lex.uz \(https://lex.uz/uz/docs/7735340\)](https://lex.uz/uz/docs/7735340) 核对于 2026-10-14**15 [UZ-05] 自 2022-01-01 起禁止进口低于「Евро-4」的 М、N 类燃油/柴油车辆**

主管机构 乌兹别克斯坦交通部 (Mintrans)

官方入口 [mintrans.uz \(https://mintrans.uz/ru/news/2022-yildan-ba-zi-toifadagi-transport-vositalarini-olib-kirish-sotish-va-ulardan-foydalanish-man-etiladi\)](https://mintrans.uz (https://mintrans.uz/ru/news/2022-yildan-ba-zi-toifadagi-transport-vositalarini-olib-kirish-sotish-va-ulardan-foydalanish-man-etiladi)) 核对于 2026-10-14

- 16

[UZ-01]

海关领域官方门户（报关与「单一窗口」在线业务入口）

主管机构 乌兹别克斯坦海关委员会（customs.uz）

官方入口 customs.uz (https://customs.uz/) 核对于 2026-10-14
- 17

[UZ-06]

法规草案与规范性文件公示门户（用于跟踪关税与定额费率调整）

主管机构 乌兹别克斯坦法规草案公示门户 regulation.gov.uz

官方入口 regulation.gov.uz (https://regulation.gov.uz/) 核对于 2026-10-14
- 18

[UZ-03]

政府官方门户（部门公告与投资政策入口）

主管机构 乌兹别克斯坦政府门户（gov.uz）

官方入口 gov.uz (https://gov.uz/) 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。

十三、引用说明

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 · 乌兹别克斯坦分册》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 · 乌兹别克斯坦分册》 [R]. eficien.com, 2026. 核对日期 2026-10-15.
<https://eficien.com/regions/pack-uz.html> (https://eficien.com/regions/pack-uz.html)
- ENGLISH

Haiyuan. *China Auto Overseas Regional Implementation Whitepaper: Uzbekistan Volume* [R]. eficien.com, 2026. Verified 2026-10-15. <https://eficien.com/regions/pack-uz.html> (https://eficien.com/regions/pack-uz.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 · 乌兹别克斯坦分册》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 · 乌兹别克斯坦落地口径」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

下列站点**不是**法定依据，只用于交叉印证：官方原文与主管部门入口见「依据与来源」一节。第三方的价值在于「同一件事换个角度是否还成立」，不在于替代法规 —— 本页凡涉及税率、期限与生效范围的结论，均以官方件为准。第三方内容随时可能改动或撤下，核对日期之后的变化不在本页承诺范围内。

[UZ-T01] **Spot.uz** 行业与财经媒体

域名 [spot.uz](https://www.spot.uz/ru/2026/06/06/car-certification/) (https://www.spot.uz/ru/2026/06/06/car-certification/) 核对于 2026-10-14
 另见 <https://www.spot.uz/ru/2019/07/19/electrocar/> (https://www.spot.uz/ru/2019/07/19/electrocar/)

行业与财经媒体。用于看市场动态、政策吹风与同行动作；涉及数值的表述须回溯到法规或主管部门公告。

[UZ-T02] **NORMA.UZ** 法规与判例数据库

域名 [norma.uz](https://www.norma.uz/ru/novoe_v_zakonodatelstve/starye_avtomobili_-_pod_zapretom) (https://www.norma.uz/ru/novoe_v_zakonodatelstve/starye_avtomobili_-_pod_zapretom) 核对于 2026-10-14

法规与判例数据库。用于检索条文与历史版本；引用条文时建议同时给出政府公报的原始出处。

[UZ-T03] **Парграф (PRG.KZ 法律数据库)** 法规与判例数据库

域名 [prg.kz](https://prg.kz/document/?doc_id=38034797) (https://prg.kz/document/?doc_id=38034797) 核对于 2026-10-14

法规与判例数据库。用于检索条文与历史版本；引用条文时建议同时给出政府公报的原始出处。

[UZ-T04] **Gazeta.uz** 行业与财经媒体

域名 [gazeta.uz](https://www.gazeta.uz/ru/2026/01/05/auto-duties/) (https://www.gazeta.uz/ru/2026/01/05/auto-duties/) 核对于 2026-10-14
 另见 <https://www.gazeta.uz/ru/2020/06/03/auto/> (https://www.gazeta.uz/ru/2020/06/03/auto/)
<https://www.gazeta.uz/ru/2019/07/20/cars/> (https://www.gazeta.uz/ru/2019/07/20/cars/)
<https://www.gazeta.uz/ru/2019/12/11/electric-cars/> (https://www.gazeta.uz/ru/2019/12/11/electric-cars/)

行业与财经媒体。用于看市场动态、政策吹风与同行动作；涉及数值的表述须回溯到法规或主管部门公告。

[UZ-T05] **BUXGALTER.UZ** 数据与信息服务商

域名 [buxgalter.uz](https://buxgalter.uz/publish/doc/text212718_chno_menyaetsya_v_akciznom_naloge_v_2026_godu) (https://buxgalter.uz/publish/doc/text212718_chno_menyaetsya_v_akciznom_naloge_v_2026_godu) 核对于 2026-10-14
 另见 https://buxgalter.uz/publish/doc/text212250_rastamojka_v_uzbekistane... (https://buxgalter.uz/publish/doc/text212250_rastamojka_v_uzbekistane...)
https://buxgalter.uz/publish/doc/text212271_kak_budut_rasschityvatsya... (https://buxgalter.uz/publish/doc/text212271_kak_budut_rasschityvatsya...)
https://buxgalter.uz/publish/doc/text212622_12_vajnyh_izmeneniy_dlya... (https://buxgalter.uz/publish/doc/text212622_12_vajnyh_izmeneniy_dlya...)

商业数据与信息服务商。用于量级参考与趋势判断；本页不将其数值作为结论依据。

[UZ-T06] **Logistic Technology** 报关与物流服务商

域名 [logistic-technology.uz](https://logistic-technology.uz/ru/blog/tamozhennoe-oformlenie-v-uzbekistane/) (https://logistic-technology.uz/ru/blog/tamozhennoe-oformlenie-v-uzbekistane/) 核对于 2026-10-14

报关与物流服务商。用于对照实务流程与常见卡点；费用与时限属商业口径，不能当官方要求。

[UZ-T07] **NRM.uz (乌兹别克斯坦法规参考系统)** 法规与判例数据库

域名 [nrm.uz](https://nrm.uz/contentf?doc=154555_8products=7_proverki_ot_a_do_ya) (https://nrm.uz/contentf?doc=154555_8products=7_proverki_ot_a_do_ya) 核对于 2026-10-14

法规与判例数据库。用于检索条文与历史版本；引用条文时建议同时给出政府公报的原始出处。

[UZ-T08] **КДБ Банк Узбекистан** 数据与信息服务商

域名 [kdb.uz](https://www.kdb.uz/public/ru/press-center/news/vazhnoe-uvvedomlenie-izmenenie-razmera-bazovoj-raschyotnoj-velichiny-brv-s-1-sentyabrya-2026-goda) (https://www.kdb.uz/public/ru/press-center/news/vazhnoe-uvvedomlenie-izmenenie-razmera-bazovoj-raschyotnoj-velichiny-brv-s-1-sentyabrya-2026-goda) 核对于 2026-10-14

商业数据与信息服务商。用于量级参考与趋势判断；本页不将其数值作为结论依据。

[UZ-T09] **Ustabor.uz** 实务指南站

域名 [auto.ustabor.uz](https://auto.ustabor.uz/ru/blog/rastamozhka-avto-v-uzbekistane-2025-tochnye-raschety-i-poshagovaya-instrukciya) (https://auto.ustabor.uz/ru/blog/rastamozhka-avto-v-uzbekistane-2025-tochnye-raschety-i-poshagovaya-instrukciya) 核对于 2026-10-14

实操指南站。用于对照流程清单与材料准备；须回到官方渠道逐项确认后方可执行。

[UZ-T10] **Calk.UZ** 实务指南站

域名 **calk.uz** (<https://calk.uz/ru/calculator/rastamozhka>) 核对于 2026-10-14

实操指南站。用于对照流程清单与材料准备；须回到官方渠道逐项确认后方可执行。

[UZ-T11] **TezMotors (tezmotors.uz)** 汽车经销商 / 进口商（商业口径）

域名 **tezmotors.uz** (<https://tezmotors.uz/ru/blog/rastamozhka-uzbekistan-2026>) 核对于 2026-10-14

汽车经销商与进口商。用于了解市场报价、车型流通与到岸价构成；属商业口径，不能作为关税、认证或合规要求的依据。

[UZ-T12] **乌兹别克斯坦 «УзТест» 认证中心** 检验与认证机构

域名 **uztest.uz** (<https://uztest.uz/wp-content/uploads/2025/08/14.-PSK-14-Sertifikatsiya-Mashina.pdf>) 核对于 2026-10-14

检验与认证机构。用于确认认证项目、送检要求与周期；以该机构当期公告与受理窗口为准。

- **十五、附 · CBU 整车 vs CKD / SKD 选型** 税基、许可与优惠资格的分水岭

适用进口关税档

- 燃油/柴油整车按「从价 15%–40% + 按排量 0.4–3.0 美元/ cm³ 的定额」计；混动整车单一 15%；纯电整车 0%
- 散件不自动享受低档：按件归入各自税号计税；只有列入投资项目清单的散件（如电动车/混动车的成套散件）才可能取得关税豁免

关税档不是「整车/散件」自动分档，而是「按件归类 + 是否纳入投资项目清单」共同决定。出处：ПП-3818 附件 №1, <https://lex.uz/docs/3802366>；ПП-443 (2022-12-19) 第 2 条 (a), <https://lex.uz/acts/6316585>

消费税 (акциз) 口径

- 进口乘用车自 2020-08-01 起不征消费税；税目未列 8703
- 本地组装（生产）环节同样不在现行消费税税目内，但 ПП-4397 的 UzAutoMotors 免税条款说明国产车消费税曾单列，属另一条政策线

不要把消费税写成进口环节的固定项：它现行是零，历史档位（按排量与到岸价）只适用于 2020-08-01 之前。出处：ПП-4739, <https://lex.uz/acts/4840232>；ПП-4397 附件 №9, <https://lex.uz/docs/4429735>

增值税 (VAT)

- 进口环节按（完税价格 + 进口关税 + 消费税）× 12% 缴纳，在放行前缴清
- 按到货批次缴税，资金压力分散；本地生产销售环节按 12% 计销项税，可抵扣进项

12% 的税率本身没有东西差别，差别在缴税时点与可抵扣性。出处：税法典第 258 条（见来源清单的行业复核条）

回收利用费 (утильсбор)

- 每台按排量与车龄取 БРВ 倍数（1,000–2,000 cm³ 为 120 / 210 БРВ；纯电 8703 80 000 同为 120 / 210 БРВ）；混动按内燃机排量取档
- 在乌兹别克斯坦生产的车辆同样按 БРВ 倍数表缴费；但 ПП-443 对电动车与混动车生产项目给出「自产车辆免缴回收利用费至 2030-01-01」的优惠，并允许投产后 24 个月内免关税、免回收利用费进口 SKD/CBU（不超过产能 50%、每年不超过 1 万辆）

回收利用费是按台定额，与 CIF 无关，散件路线压不到「按比例摊薄」；但 EV/HEV 生产项目有明文豁免窗口，这是散件路线在本市场唯一能真正把这项归零的通道。出处：ПКМ №347 附件 №1, <https://lex.uz/docs/4848953>；ПП-443 第 2 条 (a)(6), <https://lex.uz/acts/6316585>

报关手续费与单证成本

一批一单，按申报货值分档收 1–25 5PB；2026-03-01 起预申报可减 20%

多批次、多税号申报，单证与归类成本更高，也更容易在归类环节被质疑

定额费用与单证量正相关，散件在这一维度上更贵而不是更便宜。出处：PKM №55, <https://lex.uz/docs/7358261>

认证主体与文件

成批同一车型须有型号批准（OTTC）；单一车辆与小批量走合格证书；文件分析、认证试验与生产条件检查是 OTTC 的前置条件

由本地组装方申请 OTTC，并接受生产条件检查（这一项对纯进口贸易主体不存在，对组装厂是硬门槛）

「单一车辆每自然年一次」的限制已于 2026 年被取消，但认证文件本身一项都不能少。出处：PKM №237, <https://www.lex.uz/acts/3180907>；取消年度限制见 Spot.uz <https://www.spot.uz/ru/2026/06/06/car-certification/>

排放与生态等级

类别 M、N 燃油/柴油车辆不低于「Евро-4」；2025-09-19 起不再单独办生态认证，改在 OTTC 或证书中核实；纯电（不含混动）不做生态评估

本地组装车同样受生态等级约束，且生态信息须体现在 OTTC 中；缺项无法放行

生态等级不达标的车辆一律禁止放行，这条对整车与散件一体适用。出处：交通部公告 <https://mintrans.uz/ru/news/2022-yildan-ba-zi-toifadagi-transport-vositalarini-olib-kirish-sotish-va-ulardan-foydalanish-man-etiladi>；PKM №597, <https://lex.uz/uz/docs/7735340>

车龄与驾驶方向限制

官方可核实的口径是生态等级不低于「Евро-4」；右舵车辆不允许进口（本国为左舵、靠右行驶，与中国一致）；另有「车龄超过 50 年的车辆禁止使用与再登记」的规定

散件无车龄概念，但成车出厂后同样进入上述使用与登记规则

左舵与国内一致，反而不需要做方向盘适配；真正卡住的是排放等级与车龄。出处：PKM №237；PKM №11（2026-01-20），见 https://www.norma.uz/ru/novoe_v_zakonodatelstve/starye_avtomobili_-_pod_zapretom

原产地证明要求

未提交原产地证书或原产地存疑时，不再双倍课税，而是在原关税之上另加 5/10/15/20 个百分点（按基础从价档确定）；加征不等于禁止放行，货可放、钱要多缴

散件同受第 300¹ 条约束，且散件税号多、逐件证明成本更高

中国原产乘用车在乌兹别克斯坦没有可用的优惠贸易安排，因此原产地证书的作用是「避免加征」而不是「取得减税」。出处：3PY-1097, <https://lex.uz/docs/7865594>

产业激励

纯进口贸易主体不适用制造类优惠，仅有整车本身的 0% 纯电关税档次

可依 ПП-443 申请电动车与混动车生产支持：成套散件、原材料、设备与工艺装备免关税至 2030-01-01；自产车辆免回收利用费至 2030-01-01；投产后 24 个月内可免关税、免回收利用费进口 SKD/CBU（不超产能 50%、每年不超 1 万辆）

政策红利几乎全部挂在「本地生产 EV/HEV」这一条上，纯进口贸易方案不要预支。出处：ПП-443, <https://lex.uz/acts/6316585>

单车到岸成本构成

CIF + 进口关税（从价 + 排量定额）+ 报关手续费 + 增值税 + 回收利用费

散件货值 + 各自税号关税 + 组装人工与设备摊销 + 本地采购件 + 成品环节的增值税与回收利用费

常见误区：散件进口只是改变关税与税基，成品销售端的增值税与按台定额的回收利用费照旧发生。

资金占用与缴税时点

关税、增值税与回收利用费须在放行前一次性缴清，单批资金占用大

按到货批次缴税、资金分散；但要先投入产线、模具与本地供应链

散件对现金流更友好，前提是承担前期资本开支。

投产周期

从下单到报关放行与登记，通常数周至数月，无需建厂

须完成投资安排、产线与认证（含生产条件检查），官方未公布统一时限

ПП-443 只给了「免关税进口 SKD/CBU 不超过 24 个月」的过渡期表述，未给统一投产时限，本文件因此不填具体月数。

售后备件供应

备件按件号单独进口、逐票归类计税，到货周期取决于陆运通道

本地件与成套散件同源，备件路径更短、满足率更易提升；ПП-443 亦把「服务用备件」列入免关税清单

内陆国家，陆运与转运需按段核算，备件库存策略对交付周期影响明显。出处：ПП-443 第 2 条 (a), <https://lex.uz/acts/6316585>

退出难度

可随时停止进口，退出成本低

涉及产线、本地供应链与投资承诺，沉没成本高，且免关税/免回收利用费的窗口绑定项目条件

散件是重资产、长周期承诺，须先算清定额费与豁免窗口的关系再签。

总结：整车（CBU）适合小批量试水、快速上架、低前期投入；只有当「可预期的年销量」与「愿意承担产线与投资项目条件」同时成立时，散件才成立。本市场与常见国家的差别有三点：一是燃油车的关税是「从价 + 按排量定额」的混合结构，散件并不能把排量定额简单消掉，必须按件逐税号算；二是回收利用费是按台定额（1,000–2,000 cm³ 为 120 БРБ、纯电同为 120 БРБ），与 CIF 无关，散件路线压不到它，只有 ПП-443 覆盖下的 EV/HEV 本地生产项目才能把这项归零（至 2030-01-01）；三是混动整车只取 15% 单一从价档、不加排量定额，因此在纯进口方案里，混动反而是税费上最有优势的一类。决策前请先用当期 БРБ、当期汇率与当期关税档把三项定额费逐台算出来。

- 十六、附·风险矩阵 按影响 × 发生概率定位优先级

影响 \ 发生概率	高	中	低
高	漏算回收利用费 (утильсбор)	未提交原产地证书导致加征关税 关税档误判 (车龄档与排量档) 缺 OTTC 或合格证书导致无法放行 生态等级不达标 (低于 Евро-4) 低报完税价格被查	

影响 \ 发生概率	高	中	低
		高税负与定额费叠加导致定价脱离市场	
中	沿用 2020 年 8 月前的消费税口径 纯电「零关税」被误推成「零税费」 BPB 上调推高定额费 汇率波动放大税基与定额费	混动误用纯电档位 把个人进口口径套用到商业方案	
低		报关手续费跳档未预判	

横轴为发生的可能性，纵轴为一旦发生的后果。右上角（高 × 高）是必须先处理的。

- 1 漏算回收利用费 (утильсбор) 影响 高 · 概率 高

判断依据：回收利用费是按台定额（1,000–2,000 cm³ 乘用车 120 BPB，纯电同为 120 BPB），折 CIF 的约 20%，且纯电不豁免；国内报价常把它与消费税混为一谈或整块略过。避法：按 PKM №347 附件 №1 的排量/车龄两栏表逐台核算，并与当期 BPB 联动更新。出处：<https://lex.uz/docs/4848953>
- 2 沿用 2020 年 8 月前的消费税口径 影响 中 · 概率 高

判断依据：进口乘用车消费税自 2020-08-01 起已取消（ПП-4739），但网上仍有大量「8703 按 30% 或 2.4 美元/cm³」的旧资料；照旧口径报价会把成本算高一整档，反过来若把别的费用误当消费税又会算低。避法：消费税栏按 0 列示并注明依据，其他费用逐项命名，不合并。出处：<https://lex.uz/acts/4840232>
- 3 未提交原产地证书导致加征关税 影响 高 · 概率 中

判断依据：自 2026-02-28 起，原产地未确认不再双倍课税，而是在原关税之上另加 5/10/15/20 个百分点（3PY-1097 新增《海关法》第 300¹ 条）；汽车关税档多为 15%–40%，即落在加 10 或 20 个百分点两档，按 CIF 计相当于多缴 10%–20%。避法：发运前锁定原产地证书的签发主体，并核对证书载明的税号与申报一致。出处：<https://lex.uz/docs/7865594>
- 4 关税档误判（车龄档与排量档） 影响 高 · 概率 中

判断依据：关税同时按「出厂 ≤1 年 / 1–3 年 / >3 年」与「排量」两个维度分档，从价档从 15% 跳到 40%、排量定额从 0.4 跳到 3.0 美元/cm³；出厂日期以「跨越跨境之日」倒推，稍有偏差就整档跳。避法：以车辆出厂文件与报关日计算车龄，并在归类前做关税预裁定。出处：<https://lex.uz/docs/3802366>
- 5 纯电「零关税」被误推成「零税费」 影响 中 · 概率 高

判断依据：纯电关税 0%、消费税 0%，但增值税 12% 与回收利用费 120 BPB 照缴，后者占落地附加的六成以上。避法：纯电报价必须把增值税与回收利用费单列，不能只写「免税」。出处：<https://lex.uz/docs/3802366>、<https://lex.uz/docs/4848953>
- 6 混动误用纯电档位 影响 中 · 概率 中

判断依据：回收利用费的纯电专用行 8703 80 000 明确注明「за исключением транспортных средств гибридной мощности」，混动必须回到内燃机排量档（1,000–2,000 cm³ 为 120 BPB）；同时关税上混动只有 15% 单一从价档的优势。避法：混动按排量取档，不套用纯电行。出处：<https://lex.uz/docs/4848953>
- 7 缺 OTTC 或合格证书导致无法放行 影响 高 · 概率 中

判断依据：成批同一车型须有型号批准、单一车辆与小批量须有合格证书，且 OTTC 要求文件分析、认证试验与生产条件检查三项正面结果；「单一车辆每自然年一次」的限制虽已于 2026 年取消，但文件一项都不能少。避法：车型与批量路径在发运前定好，认证与报关排期分开。出处：<https://www.lex.uz/acts/3180907>
- 8 生态等级不达标（低于 Евро-4） 影响 高 · 概率 中

判断依据：自 2022-01-01 起禁止进口低于「Евро-4」的 M、N 类燃油/柴油车辆，新车与二手车一体适用；2025-09-19 起不再单独办生态认证，改在 OTTC 或证书中核实，不达标的车辆禁止放行。避法：选品阶段即核对发动机排放等级的证明文件。出处：<https://mintrans.uz/ru/news/2022-yildan-ba-zi-toifadagi-transport-vositalarini-olib-kirish-sotish-va-ulardan-foydalanish-man-etiladi>

9 BPB 上调推高定额费 影响 中·概率 高

判断依据：回收利用费与报关手续费都以 BPB 计，BPB 自 2025-08-01 的 412,000 苏姆升至 2026-09-01 的 440,000 苏姆（УП-115），同一台车的两项定额费同步上升约 6.8%。避法：报价不要把定额费锁死，按报关当日的 BPB 重算。出处：<https://lex.uz/docs/8283680>

10 汇率波动放大税基与定额费 影响 中·概率 高

判断依据：从价关税与增值税按美元完税价格计，而回收利用费与报关手续费以苏姆计，两头币种不同，本币贬值会同时抬高苏姆口径的定额费与折算后的比例税。避法：比例税与定额费分别做敏感性测算，报价预留汇率余量。

11 报关手续费跳档未预判 影响 低·概率 中

判断依据：手续费按申报货值的美元区间分 9 档（1 / 1.5 / 2.5 / 4 / 7 / 10 / 15 / 20 / 25 BPB），货值跨过 20,000 或 40,000 美元等节点即跳档；自 2026-03-01 起预申报可减 20%。避法：拆单前先算跳档点，尽量使用预申报。出处：<https://lex.uz/docs/7358261>

12 低报完税价格被查 影响 高·概率 中

判断依据：完税价格是关税、增值税的税基，低报会被查验环节连带追税，并触及《海关法》关于不实申报的罚则；乌兹别克斯坦已按世界贸易组织规则调整原产地与最惠国待遇条款，估价争议的处置更趋规则化。避法：备齐合同、付汇凭证与同款市场价格证据链，保留原产地证书备查。出处：<https://lex.uz/docs/7865594>

13 把个人进口口径套用到商业方案 影响 中·概率 中

判断依据：自然人与法人在报关主体、单证与数量限制上的规则不同，官方近年多次调整个人进口的便利措施（2026 年取消了「单一车辆每自然年一次」的认证限制），行业口径又混杂「车龄 ≤7 年」「Евро-5」等未获官方确认的说法。避法：商业批量一律按法人口径报价，个人口径只作参考，并以报关当日的现行规定为准。出处：<https://www.spot.uz/ru/2026/06/06/car-certification/>

14 高税负与定额费叠加导致定价脱离市场 影响 高·概率 中

判断依据：1.6 L 全新燃油车落地附加折 CIF 的约 56%、纯电约 32%（示例占位口径），其中定额费占近一半；若全额转嫁，售价会明显高于同级本地组装竞品。避法：报价前先做整车与本地组装两条路线的定额费对比，而不是只比关税百分比。

十七、附·高频问题 落地时真正会卡住的点**1 一辆 CBU 燃油车在乌兹别克斯坦要交哪些税、按什么顺序算？**

依次为：CIF 到岸价 → 进口关税（从价 15%/30%/40% 加按排量的 0.4–3.0 美元/cm³ 定额）→ 报关手续费（按申报货值分档 1–25 BPB）→ 消费税（акциз，进口乘用车自 2020-08-01 起不征，按 0 列示）→ 增值税（按 CIF + 关税 + 消费税 的累计金额取 12%）→ 回收利用费（утильсбор，按排量与车龄 30–480 BPB）。只有增值税一层是叠乘，关税与两项定额都是「按台或按排量」的固定口径，不能相加后再统一乘。

2 现在进口乘用车还要交消费税吗？

不交。乌兹别克斯坦自 2020-08-01 起取消了 ТН ВЭД 8701、8702、8703、8704 车辆进口的消费税税率（总统令 № ПП-4739），2026 年的消费税税目调整（税法典第 289-1、289-2、289-3 条）也未把乘用车列入。网上仍流传的「8703 整车 30% 消费税」「按排量 2.4 美元/cm³」是 2020 年 8 月之前的旧口径，不要据此报价。

3 回收利用费怎么算？纯电免不免？

不免。按乌兹别克斯坦内阁决议 № 347 附件 №1，乘用车（8703，8703 10 与 8703 80 000 除外）按排量与车龄取 BPB 倍数：≤1,000 cm³ 为 30 / 90（前为 ≤3 年、后为 >3 年）；1,000–2,000 cm³ 为 120 / 210；2,000–3,000 cm³ 为 180 / 330；3,000–3,500 cm³ 为 180 / 390；>3,500 cm³ 为 300 / 480。纯电 8703 80 000 单列为 120 / 210 BPB，与 1,000–2,000 cm³ 燃油车同档，并未按「零排量」减免；混动被明确排除在纯电行之外，仍按内燃机排量取档。BPB 自 2026-09-01 起为 440,000 苏姆。

4 电动车关税是 0% 吗？有期限吗？

目前是 0%。纯电整车 (ТН ВЭД 8703 80) 自 2019-01-01 起进口关税为 0%，2019 年 12 月的总统令确认 2020-01-01 起不恢复原拟征收的 10% 税率，此后未变；现行 ПП-3818 附件 №1 对 8703 80 000 仍列 0%。注意这是整车关税档，不是「全免」：增值税 12% 与回收利用费 120 БРБ 照缴。

5 混动、插混有没有优惠？

只有一项：混动与插混整车 (ТН ВЭД 8703 40 / 50 / 60 / 70) 的进口关税取单一 15% 从价档，不叠加燃油车那笔按排量的美元/㎤³ 定额，因此同排量下比燃油车低一档；消费税同样不征（与燃油一致）；回收利用费没有优惠，仍按内燃机排量取 БРБ 档位。所以混动在本市场是「关税省一笔、其余不比燃油少」，不存在免税身份。

6 与国内同为左舵，需要改什么？认证怎么走？

方向盘不用改：乌兹别克斯坦为左舵、靠右行驶，与中国一致，右舵车辆不允许进口，因此没有适配成本。真正的适配点是排放与单证：类别 M、N 的燃油/柴油车须不低于「Евро-4」（自 2022-01-01 起禁止不达标车辆进口），2025-09-19 起不再单独办生态认证，改在型号批准 (ОТТС) 或合格证书中一并核实，纯电（不含混动）不做生态评估。成批进入同一车型走 ОТТС，单一车辆与小批量走合格证书；ТН ВЭД 归类要按排量、点火方式与是否混动/纯电落到细分税号。

7 二手车能进口吗？有什么限制？

可以，但税费明显更高且限制更多：出厂 1–3 年的关税为「30% + 1.8–3.0 美元/㎤³」，超过 3 年为「40% + 3.0 美元/㎤³」，回收利用费也跳到第二栏（1,000–2,000 ㎤³ 为 210 БРБ）；同时仍须满足不低于「Евро-4」的生态等级要求。另有自 2026-02-01 起禁止使用与再登记车龄超过 50 年的车辆的规定。行业资料另称自然人进口受「车龄 ≤ 7 年、Евро-5」约束，本页未取得官方出处，仅作参考。

8 没办原产地证书会怎样？

自 2026-02-28 起，未提交原产地证书或原产地存疑时，不再按双倍税率课征，而是在原关税之上另加「附加关税」：基础从价档 ≤ 10% 加 5 个百分点、10%–20% 加 10、20%–30% 加 15、≥ 30% 加 20 (3PY-1097 新增《海关法》第 300¹ 条)。货物不会被禁止放行，但要按主关税加附加关税一并缴纳。对汽车而言，中国原产并没有可用的优惠贸易安排，因此原产地证书的作用是「避免加征」，而不是「取得减税」。

- 十八、附·可复制工具模板 单证自查清单 / 测算空表 / 选型打分表

① 单证自查清单

发运前逐张勾选

单证自查清单
(逐张核验签发方、签章与有效期；缺一项即可能在目的港产生滞港费)

- ☐ 商业发票与装箱单 — 签发方：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
- ☐ 提单 / 运单 — 签发方：承运人
缺失后果：收货人与通知方填错会导致无法换单提货，改单还有时间窗口限制，逾期只能整批压港
- ☐ 原产地证明 — 签发方：出口方或授权签发机构
缺失后果：决定关税适用档位的关键凭证，事后无法追补，凭证不到位只能按普通档位计征
- ☐ 车型认证与符合性证书 — 签发方：认证机构
缺失后果：缺证书无法申报，属硬卡点；认证与实车配置不符时要在到港后重办
- ☐ VIN 清单与车辆技术文件 — 签发方：制造方
缺失后果：缺 VIN 清单只能整批压港，无法逐台申报，单车成本卡也建不起来
- ☐ 保险单 — 签发方：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

□ 强制报废与处置费的计征依据文件 — 签发方：进口方或报关代理

缺失后果：排量口径与减免依据不全会卡在税费计征与注册两个环节，这一项最容易被漏

② 进口税费测算空表

算式固定，税率留空

进口税费测算空表

(税率一律填当期官方数值；本表只固定算式与顺序)

到岸价 CIF = _____

1. 进口关税 = (CIF 完税价格 (成交价 + 国际运费 + 保险)；从价部分按完税价格的百分比计，定额部分按发动机排量 (cm³) 以美元计。依据《乌兹别克斯坦海关法》的完税价格规则与 ПП-3818 附件 №1 的进口关税税率表) × _____%

2. 报关手续费 (таможенный сбор) = (按报关单申报的货值分档、以 БРВ (基算值) 计的定额；不按 CIF 比例计征，也不随车价线性变化) × _____%

3. 消费税 (акциз) = (历史上按完税价格 (从价或美元/cm³) 计征；自 2020-08-01 起对 ТН ВЭД 8701-8704 的进口不再计征，现行税目表未列 8703 乘用车) × _____%

4. 增值税 (VAT) = (按 (完税价格 + 进口关税 + 消费税) 的累计金额计征 — 进口环节唯一一层叠乘。报关手续费是否进入该税基未逐字核实，本包按不计入处理并在算例中说明) × _____%

5. 回收利用费 (утильсбор) = (定额：按车辆类别 (乘用车/客车/货车等)、发动机排量与车龄 (出厂 ≤3 年 / >3 年) 取 БРВ 倍数，与 CIF 无关；纯电按电动专用行单独取档，混动不适用该行) × _____%

6. 加征关税 (未确认原产地) = (以原关税额为基数另加：基础从价档 ≤10% 加 5 个百分点、10%-20% 加 10、20%-30% 加 15、≥30% 加 20 (2026-02-28 起，取代此前的「双倍税率」)) × _____%

7. ТН ВЭД 归类与生态等级 = (关税档、回收利用费档与生态等级要求的共同前提：同一辆车按 8703 下的细分税号 (排量、点火方式、是否混动/纯电) 分列，归类错一档会同时算错三项) × _____%

合计税负 = 上述各项之和 (注意：逐层叠乘，不能把各档税率直接相加)

③ CBU / CKD 选型打分表

维度取自本页附 A

CBU / CKD 选型打分表

(每项按 1-5 分打分，1 = 明显不利于该方案，5 = 明显有利)

维度	CBU 整车	CKD 散件
适用进口关税档	_____	_____
消费税 (акциз) 口径	_____	_____
增值税 (VAT)	_____	_____
回收利用费 (утильсбор)	_____	_____
报关手续费与单证成本	_____	_____
认证主体与文件	_____	_____
排放与生态等级	_____	_____
车龄与驾驶方向限制	_____	_____
原产地证明要求	_____	_____
产业激励	_____	_____
单车到岸成本构成	_____	_____
资金占用与缴税时点	_____	_____
投产周期	_____	_____
售后备件供应	_____	_____
退出难度	_____	_____
合计	_____	_____

结论：_____ (差 3 分以内说明两种方案接近，应回到资金占用与投产周期再比一次)

十九、本页存疑与口径说明 哪些数值没拿到权威出处，如实列出

! 报关手续费费率表（PKM №55 附件）的官方原文逐档核对

lex.uz 上 PKM №55 的俄文页正文以乌兹别克文发布、且附件未随网页正文输出，未能逐条读到费率表的官方排版。替代口径：采用 Парграф (PRG.KZ) 法律数据库对该附件的逐档转录（按申报货值的美元区间取 1 / 1.5 / 2.5 / 4 / 7 / 10 / 15 / 20 / 25 БРБ），并以 Logistic Technology 与 Buxgalter.uz 的行业口径交叉印证。实际费率以报关当日费率表为准。

! 「进口乘用车不征消费税」与站内结构描述的差异

官方依据为 ПП-4739（自 2020-08-01 起取消 8701–8704 进口消费税），且 2026 年消费税调整（税法典第 289-1/289-2/289-3 条）未含 8703。但站内 regions/pack-uz.html 的结构描述仍写「消费税按排量分档」，属 2020 年 8 月之前的历史口径。替代口径：本包按现行零口径落数据，并保留历史档位作对照（仅供说明政策变化），建议同步修订该结构描述，避免读者把历史档当当期税率。

! 混动 / 插混（8703 40 / 50 / 60 / 70）关税是否按车龄分档

ПП-3818 附件 №1 对这四个税号只给出一行「全新、出厂 ≤1 年」的 15%，未单列 1–3 年与 >3 年的档位。替代口径：全新混动按 15% 单一从价档处理；1–3 年与 >3 年的混动按 8703 兜底档 30% 理解，算例只演示全新情形，并在 bands 中注明该缺口。

! 自然人进口的车龄上限与排放等级（「车龄 ≤7 年、Евро-5」）

多处行业来源称自然人进口须满足车龄不超过 7 年、生态等级不低于「Евро-5」。我只核实到官方口径为「自 2022-01-01 起禁止进口低于 Евро-4 的 M、N 类燃油/柴油车辆」（交通部公告）与通用技术法规 №237 的生态等级条款。替代口径：以「Евро-4」为法定下限，7 年 / Евро-5 仅作行业口径提示，不写入 bands。

! 增值税税基是否包含报关手续费

行业与专业机构口径均为「完税价格 + 进口关税 + 消费税」（税法典第 258 条），未逐字取得条文原文，也未找到把报关手续费明确计入税基的官方表述。替代口径：三个算例的增值税税基不含报关手续费，因此合计值可能低估约 0.03 个单位（按示例口径）。

! 回收利用费费率的多来源数字冲突

官方附件 №1（PKM №347）为「1,000–2,000 см³ 120 / 210 БРБ；3,000–3,500 см³ 180 / 390 БРБ；纯电 8703 80 000 120 / 210 БРБ」。行业文章另有「纯电仅 30 БРБ」「3,000–3,500 см³ 为 240 БРБ」「6–137 БРБ」等说法。替代口径：一律以官方附件 №1 为准，行业数字仅作为冲突说明列出，不写入 bands。

! БРБ 折算所用的占位汇率

算例要把以苏姆计的定额费折成 CIF = 100 的口径，为此假设 CIF = 100 对应报关货值 20,000 美元，并取占位汇率 1 美元 = 13,200 苏姆。该汇率是示例假设，不是官方报价汇率，也不是调研当日实际汇率；实际报价须用报关当日的央行汇率重算。

! soliq.uz 与 customs.uz 的在线业务页面

soliq.uz 在调研期间多次连接超时（10 秒内 443 端口无响应，含正文页与首页），未能取到国家税务委员会关于增值税与消费税的在线正文页；customs.uz 为前端渲染站点，抓取到的仅为站点外壳，无法引用具体业务页正文。替代口径：法规原文以 lex.uz 为主（已实测可访问），customs.uz、gov.uz、president.uz、regulation.gov.uz 仅作为官方门户列出，用于后续跟踪费率调整。

二十、下一步

这份材料回答的是「乌兹别克斯坦落地要先算哪些项、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

哈萨克斯坦

相关深读

吉尔吉斯电子申报，哪些单证必须齐 →

经第三国中转，为什么要二次报关 →

中亚多国并跑，规则差异怎么落 →

车走一条线，文件走两条：算数·海轶复盘一票货的中亚过境 →

一柜少装两台，运费摊不回去 →

一次发三百台，谁是谁分不清 →

巴西报关换了个新入口，你跟上了吗 →
卢布与坚戈结算，汇率敞口放哪 →

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。