البرنامج الوطني لتنمية صناعة السيارات

يوليو ٢٠٢٥

البرنامج الوطني لتنمية صناعة السيارات

The Automotive Industry Development Program (AIDP)

يوليو ٢٠٢٥

إعداد

الاسم	الجهة التابع إليها
م/ علاء صلاح الدين	مستشار رئيس الهيئة العامة للتنمية الصناعية – رئيساً للجنة المراجعة.
م / منى حسن قطب	نائب رئيس الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل – عضواً.
د / نيرمين أبو العطا	مستشار وزير الصناعة للتنمية المستدامة – عضواً.
أ / جمعة محمد مدنى	رئيس الإدارة المركزية للاتفاقيات التجارية بقطاع الاتفاقيات والتجارة الخارجية ورئيس وحدة السيارات– عضواً.
أ/ علي جلال يوسف	أمين عام صندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة – عضواً.
أ/ صلاح كابش	كبير باحثين بالهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل – عضواً.
م / نوران الطوبجي	مدير عام الإدارة العامة لخدمات المكون المحلي بالهيئة العامة للتنمية الصناعية - عضواً.
م/ محمد زاهر مصطفي غنيم	مهندس بديوان عام وزارة النقل– عضواً.
د / سارة عبد السلام نعمان	باحث فني بمكتب وزير الصناعة – عضواً.
م / كمال الدين السعيد	مهندس بالهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل – عضواً.

١. المقدمة:

تُعد صناعة السيارات قاطرة للنمو الصناعي والاقتصادي ومحركاً رئيسياً للتنمية الاقتصادية في عدد كبير من دول العالم، لما لها من روابط اقتصادية أمامية وخلفية مع عدد كبير من القطاعات الإنتاجية والخدمية. لذا فقد أولت الدولة اهتماماً كبيراً للنهوض بصناعة السيارات في مصر، بما يرفع معدلات النمو الصناعي والاقتصادي الشامل والمستدام، وبما يحقق أهداف خطة النهوض بالصناعة المصرية، واستراتيجية التنمية الصناعية، والبرنامج الوطني للإصلاحات الهيكلية، ورؤية مصر للتنمية المستدامة ٢٠٣٠.

وقد تم دراسة البرنامج وتعديله، وتمت مناقشة التعديلات والموافقة عليها من المجموعة الوزارية للتنمية الصناعية، ومن المجلس الأعلى لصناعة السيارات باجتماعه المنعقد بتاريخ ١١ مايو ٢٠٢٥ برئاسة السيد الدكتور/ رئيس مجلس الوزراء وقد تم اعتماده من مجلس الوزراء خلال جلسته رقم (٤٤) المنعقدة برئاسة الدكتور رئيس مجلس الوزراء بتاريخ ٢١ مايو ٢٠٢٥.

٢. الرؤية:

"أن تكون صناعة السيارات قاطرة لتحقيق النمو الصناعي الشامل والمستدام في مصر، بما يجعلها صناعة تنافسية ومستدامة قادرة على تلبية الطلب المحلي، ويجعل مصر مركزاً إقليمياً وتصديرياً رائداً ولاعباً دولياً فاعلاً في صناعة السيارات".

٣. أهداف البرنامج:

أ. تهيئة مناخ الاستثمار لتوطين صناعة السيارات.

ب. تعميق التصنيع المحلي في صناعة السيارات.

ج. ترشيد الواردات وتقليص عجز الميزان التجاري.

د. تحفيز وتنمية الصادرات وتعظيم الاستفادة من الاتفاقيات التجارية الدولية لمصر.

هـ. الاستغلال الأمثل للطاقات الصناعية والموارد المتاحة.

و. تحفيز صناعة السيارات الوطنية، بما يعزز الإنتاج الكمي والاقتصادي للسيارات.

ز. تعزيز صناعة سيارات مستدامة.

٤. المعايير:

أ. حافز زيادة القيمة المضافة.

ب. حافز حجم الإنتاج الكمي.

ج. حافز زيادة الاستثمارات الجديدة.

د. حافز الالتزام البيئي.

هـ. حافز زيادة نسبة المكون الصناعي المحلي المستهدف.

و. حافز تنمية المناطق ذات الأولوية.

٥. ركائز البرنامج:

أ. زيادة القيمة المضافة المحلية لتصل إلى ٦٠%.

ب. زيادة المكون الصناعي المحلي المستهدف ليصل إلى ما يزيد عن ٣٥%.

ج. زيادة الإنتاج الكمي السنوي ليصل إلى ١٠٠,٠٠٠ سيارة.

د. جذب الاستثمارات في مجال صناعة السيارات.

هـ. تحفيز التحول إلى السيارات صديقة البيئة.

و. إنشاء مصانع في المناطق ذات الأولوية بهدف تنميتها.

ز. المراجعة الدورية لنتائج البرنامج لقياس فعاليته في تحقيق مستهدفاته وتصحيح المسار بصفة مستمرة.

٦. المزايا التنافسية في مصر:

لدى مصـــر عدة مزايا وفرص تنافســية لجذب الاســتثمارات في صناعة السيارات – مثل:

أ. **كبر حجم السوق في مصر وبالتالي الطلب المحتمل: حيث أن السوق في مصر** أكبر بحوالي ثلاث أضعاف المغرب، وحوالي ضـــعف جنوب إفريقيا. (المصـــدر: البنك الدولي، مؤشـــرات التنمية العالمية، ٢٠٢٥)

ب. **انخفاض متوسط الأجور في مصر:** حيث تمثل نصف أجور الهند – وتمثل ربع أجور كل من المغرب وجنوب إفريقيا، وهو ما يجعلها الأكثر تنافســية. (المصـــدر: منظمة العمل الدولية، ٢٠٢٥)

ج. **الأســعار التنافســية للطاقة:** لصــناعة الســيارات في مصــر والمنخفضة مقارنة بالتكاليف العالمية.

د. **اتفاقيات التجارة الحرة لمصـــر الثنائية والإقليمية ومتعددة الأطراف:** تضمن فتح أسواق خارجية أمام السيارات المصرية، حيث تتيح هذه الاتفاقيات دخول المنتج المصري إلي أسواق تلك الدول معفاة من الرســوم الجمركية والرســوم ذات الأثر المماثل مثل اتفاقية منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية، واتفاقية الكوميسا، واتفاقية أغادير، واتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري العربية، والمعاهدة الاقليمية لقواعد المنشأ التفضيلية اليورومتوسطية..... إلخ)

٧. اشتراطات دخول البرنامج ومعايير حساب الحوافز:

أ. انتاج سنوي لا يقل عن ١٠٠٠٠ سيارة في إطار البرنامج وعلى أن يكون الحد الأدنى لإنتاج الموديل الواحد ٥٠٠٠ سيارة تزداد سنويا بنسبة مكون صناعي محلي مستهدف لا تقل عن ٢٠% في بداية البرنامج (للسيارات ذات الوقود الأحفوري) ويتم مراجعتها كل سنتين.

ب. السيارات الكهربائية يشترط إنتاج ما لا يقل عن ١٠٠٠ سيارة تصل إلى ٧٠٠٠ سيارة بنهاية فترة البرنامج ونسبة مكون صناعي محلي مستهدف فعلي لا تقل عن ١٠ % في بداية البرنامج (يتم مراجعتها سنوياً) ويطبق عليها نصف قيمة الشرائح في حافزي القيمة المضافة وحافز حجم الإنتاج وتطبق كما هي في حافزي حجم الاستثمار والبيئي.

ج. أقصي سعر للسيارة هو ١,٢٥٠,٠٠٠ جنيه.

د. أقصي سعة للمحرك ١٦٠٠ سم ٣.

هـ. أقصي قيمة لإجمالي الحوافز ٣٠% من سعر السيارة تسليم باب المصنع بحد أقصي ١٥٠,٠٠٠ جنيه. (أعلى فئة للحوافز الممنوحة مقارنة بنظراء مصر).

و. يشترط للحصول على حافز الالتزام البيئي للسيارات التي تعمل بالغاز أن تكون من خلال شهادة معتمدة من أحد الشركات التابعة لوزارة البترول.

ز. الحد الأدنى لقبول الجزء المحلي تحقيق نسبة قيمة مضافة محلية ٢٥% عن طريق العمليات التصـــنيعية الفعلية أو مكون محلي فعلي وليس عن طريق التجميع فقط.

ح. تدرج الإنتاج السنوي الكمي المستهدف في السيارات خلال فترة البرنامج (٧ سنوات) وخصم الحوافز جزئيا في حالة ثبات الإنتاج الكمي.

	السنة الأولى	السنة الثانية	السنة الثالثة	السنة الرابعة	السنة الخامسة	السنة السادسة	السنة السابعة
تدرج الإنتاج السنوي	١٠٠٠٠	١٥٠٠٠	٢٠٠٠٠	٢٥٠٠٠	٣٠٠٠٠	٤٠٠٠٠	٥٠٠٠٠
أقل انتاج للطراز الواحد	٥٠٠٠	٥٠٠٠	٧٠٠٠	٧٠٠٠	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	١٥٠٠٠
في حالة الثبات تخصم نسبة من حافز الإنتاج الكمي	٠%	-١٠%	-١٠%	-١٠%	-١٠%	-٣٠%	-٣٠%

ط. تدرج نسبة المكون الصناعي المحلي المستهدف في السيارات خلال فترة البرنامج (٧ سنوات) وخصم الحوافز جزئياً في حالة ثبات القيمة المضافة.

	السنة الأولى	السنة الثانية	السنة الثالثة	السنة الرابعة	السنة الخامسة	السنة السادسة	السنة السابعة
تدرج نسبة المكون الصناعي المحلي المستهدف	% ٢٠	% ٢٢	% ٢٤	% ٢٦	% ٢٩	% ٣٢	% ٣٥
في حالة ثبات تخصم نسبة من حافز القيمة المضافة	%٠	%١٠ -	%١٠ -	%١٠ -	%١٥ -	%١٥ -	%١٥ -

ي. يتم مراجعة البرنامج للسيارات التي تعمل بالوقود الأحفوري كل سنتين بينما يتم مراجعة البرنامج للسيارات الكهربائية كل سنة واحدة فقط.

٨. برنامج الحوافز:

أ. حافز زيادة القيمة المضافة

نسبة القيمة المضافة		نسبة الحافز
% ٣٠	% ٣٨	% ١٠
% ٣٨	% ٤٥	% ١٢
% ٤٥	% ٤٩	% ١٦
% ٤٩	% ٥٢	% ١٩
% ٥٢	% ٥٤	% ٢٢
% ٥٤	% ٥٦	% ٢٤
% ٥٦	% ٥٨	% ٢٦
% ٥٨	% ٦٠	% ٢٨
أكبر من 06 %		% ٣٠

ب. حافز حجم الإنتاج الكمي

حجم الإنتاج	معامل الحافز
١٠٠٠٠ - ١٢٠٠٠	% ١٠
١٢٠٠٠ - ١٨٠٠٠	% ١٥
١٨٠٠٠ – ٢٥٠٠٠	% ٢٠
٢٥٠٠٠ - ٣٢٠٠٠	% ٢٥
٣٢٠٠٠ – ٤٠٠٠٠	% ٣٠
٤٠٠٠٠ – ٥٠٠٠٠	% ٣٥
٥٠٠٠٠ – ٧٠٠٠٠	% ٤٠
٧٠٠٠٠ – ٩٠٠٠٠	% ٤٥
أكثر من 066666	% ٥٠

ج. حافز زيادة الاستثمارات الجديدة

حجم الاستثمار الجديد		معامل الحافز	عدد سنوات الحصول على الحافز
أقل من 4 مليون دولار		صفر	-
٤	٦	%٢٠	سنة
٦	١٦	%٢٦	سنتان
١٦	٣٣	%٣٤	سنتان
٣٣	٦٦	%٤٤	٣ سنوات
٦٦	١٣٣	%٥٦	٥ سنوات
١٣٣	٢٠٠	%٧٠	٥ سنوات
٢٠٠	٢٦٦	%٨٤	٥ سنوات
أكبر من 600 مليون دولار		%١٠٠	٥ سنوات

د. حافز الالتزام البيئي

المحرك انبعاثات	نسبة الحافز الإضافي
يورو 3 أو أقل	% ٠
يورو 4	%١,٥
يورو 5 وأعلى	%٣
غاز طبيعي	%٤
كهرباء	%٢٠

هـ. في حالة تجاوز ال ٣٥% من المكون الصناعي المحلي المستهدف يتم إعطاءه حافز إضـــافي ٥٠٠٠ جنيه عن كل زيادة ١% في المكون الصناعي المستهدف الفعلي لكل سيارة خلال فترة البرنامج (خارج الحد الأقصى للحوافز) على أن تكون الزيادة عبارة عن:

١) مكون محلي فعلي.

٢) عمليات تصنيعية إضافية.

٣) منتج جديد.

و. حافز تنمية المناطق ذات الأولوية:

رد قيمة الأرض في المناطق ذات الأولوية في التنمية للمصـــانع المجمعة للسيارات في حالة زيادة الإنتاج عن ١٠٠ ألف سيارة وقود اعتيادي و١٠ ألاف سيارة كهربائية، ويتم رد ٥٠% من ثمن الأرض للمصـانع القائمة (السـعر التعاقدي) في المناطق الحالية عند زيادة إنتاجها إلى ١٠٠ ألف ســـيارة وقود اعتيادي و١٠ ألاف ســـيارة كهربائية (خارج الحد الأقصى للحوافز).

- حافزي القيمة المضافة الانبعاثات والالتزام البيئي هما نسبة من القيمة المضافة المحلية الفعلية.
- حافزي حجم الاستثمارات الجديدة وحجم الإنتاج هما نسبة من حافز القيمة المضافة.
- حافز حجم الاســتثمارات الجديدة (يشــمل الاســتثمارات في الآلات والمعدات وخطوط إنتاج الموديل).

٩. المزايا والحوافز الجمركية والضـــريبية المقررة للشـــركات العاملة في مجال صناعة السيارات:

أ- **التعريفة الجمركية (قرار رئيس الجمهورية رقم ٢١٨ لسـنة ٢٠٢٢):**

اعتماد الشـركات المصـنعة للسـيارات ضـمن برنامج صـناعة السـيارات المصـرية لاسـتيراد المكونات الأصـلية بفئات جمركية مخفضـــة، علماً أنه تم اســـتخدام الفصـــل (٩٨) من التعريفة الجمركية للشـركات المنضـمة لبرنامج صـناعة السـيارات بفئات تعريفة جمركية مخفضـة للمكونات الاصـلية لتصـنيع السـيارات ضـريبة وارد بنسـبة ٥% للمكونات المفككة بالكامل (CKD) و ١٠% للمكونات المفككة جزئيًا (SKD).

ب-**قانون الجمارك رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠**

)0(إمكانية تقســـيط الضـــريبة الجمركية على الآلات والمعدات والأجهزة وخطوط الإنتاج.

)6(تحصـــل ضـــريبة جمركية بنســـبة ٥% من القيمة أو بالفئات المقررة بـالتعريفـة الجمركيـة أيهمـا أقـل على الآلات والمعـدات والأجهزة وخطوط الإنتاج.

)3(رد الضـرائب الجمركية وغيرها من الضـرائب والرسـوم السـابق تحصـيلها على المواد والأصـناف المسـتوردة التي اسـتخدمت في صناعة المنتجات المحلية المصدرة إلى الخارج.

ج- القانون رقم (٨٣) لسـنة ٢٠٠٢ بشـأن المناطق الاقتصـادية ذات الطبيعة الخاصة

تعفى المعـدات والآلات والأجهزة والمواد الخـام وأيـة مكونـات مستوردة متى كانت لازمة لمزاولة النشاط.

د- **قانون تنمية المشروعات المتوسطة والصغيرة ومتناهية الصغر رقم ١٥٢ لسنة ٢٠٢٠**

تحصـــل ضـــريبة جمركية بفئة موحدة (٢%) من القيمة على جميع ما تسـتورده المشـروعات من آلات ومعدات وأجهزة لازمة لإنشائها.

هـ- **الضرائب العقارية**

تتحمل وزارة المالية كامل قيمة الضـــريبة على العقارات المبنية المستخدمة في بعض الأنشطة – ومنها مصانع السيارات- لمدة خمس سنوات اعتباراً من ٢٠٢٢/١/١وحتى ٢٠٢٦/١٢/٣١.

و- **قانون الضريبة على القيمة المضافة رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٦ وتعديلاته**

تعليق أداء الضريبة على الآلات والمعدات الصناعية بما فيها خطوط الإنتاج المستخدمة في الإنتاج الصناعي ومقدارها ٥% بدلاً من ١٤% لمدة سنه من تاريخ الإفراج أو الشراء من السوق المحلي، وفى حال التحقق من استخدامها في الإنتاج الصناعي خلال هذه المدة تعفى من الضريبة.

ز- **قانون الاستثمار رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧**

0)إعفاء من ضريبة الدمغة ورسوم التوثيق والشهر وعقود التسهيلات الائتمانية والرهن لمدة خمس سنوات، كما تعفى عقود تسجيل الأراضي من الضريبة والرسوم.

6)تحصل ضريبة جمركية بفئة جمركية موحدة قدرها (٢%) من القيمة على ما تستورده من آلات ومعدات وأجهزة لازمة لإنشائها.

3)خصم من التكاليف الاستثمارية للقطاع (أ) بنسبة ٥٠% للمناطق الأكثر احتياجًا و٣٠% للقطاع (ب) لباقي أنحاء الجمهورية لبعض المشروعات الاستثمارية ومنها صناعة

السـيارات والصـناعات المغذية، وفي جميع الأحوال يجب ألا يتجاوز الحافز الاستثماري (٨٠%) من رأس المال المدفوع حتى تاريخ بدء مزاولة النشاط على أن لا تزيد مدة الخصم عن سبع سنوات من تاريخ بدء مزاولة النشاط.

)4(تعفى المعدات والآلات والأجهزة والمواد الخام وأية مكونات مستوردة متى كانت لازمة لمزاولة النشاط في المناطق الحرة.

١٠. أسلوب حساب الحوافز:

أ. تعريف القيمة المضافة:

القيمة المضافة تشمل **كل ما يُضاف للمنتج خلال مراحل الإنتاج** حتى يصل إلى شكله النهائي المُعد للبيع شاملة لعناصر التكلفة (المكونات المحلية والأجور والأرباح واستهلاك المعدات ... إلخ) وذلك من خلال العمليات التصنيعية التي تُجرى علي المنتج داخل جمهورية مصر العربية.

ب. حســـاب نســـبة القيمة المضـــافة المحلية الفعلية في أجزاء السيارات:

تحســـب القيمة المضـــافة المحلية الفعلية في أجزاء الســـيارة بفاتورة المورد المحلي والتي تتضـمن سـعر بيع المكون شـامل هامش الربح وتحديد قيمة المحلي وقيمة المستورد منها لإضـافته إلى إجمالي قيمة الفاتورة الاستيرادية الخاصة بالشركة القائمة بالتجميع.

ج. حساب القيمة المضافة المحلية في الأجزاء بناءً على الاتي:

نسبة القيمة المضافة المحلية للجزء	=	سعر بيع الجزء طبقاً لفاتورة المورد المحلي بدون ضريبة المبيعات — سعر بيع الجزء طبقاً لفاتورة المورد المحلي بدون ضريبة المبيعات	= %

قيمة المكون المحلي في الجزء	=	سعر بيع الجزء طبقاً لفاتورة المورد المحلي بدون ضريبة المبيعات	×	نسبة القيمة المضافة المحلية للجزء طبقاً للمحفل

قيمة المستورد بالجزء	=	قيمة الجزء طبقاً لفاتورة المورد المحلي بدون ضريبة المبيعات)	- قيمة المكون المحلي في الجزء

د. **يتم حساب نسبة القيمة المضافة المحلية في السيارة الكاملة على أساس:**

إضافة قيمة المستورد في الأجزاء المحلية إلى قائمة المستورد للسيارة الكاملة طبقا لنسبة القيمة المضافة المحلية الفعلية في الأجزاء.

هـ. وبناء عليه يتم تطبيق المعادلة الآتية لحساب نسبة القيمة المضافة المحلية بالسيارة الكاملة:

نسبة القيمة المضافة المحلية للسيارة	=	سعر السيارة قبل ضريبة القيمة المضافة - قيمة المكونات المستوردة المضافة عند إضافة المستورد في أجزاء المورد المحلي)
		سعر السيارة قبل ضريبة القيمة المضافة

و. حافز الإنتاج يحسب على مجموع إنتاج الطرازات المسجلة بجميع فئاتها.

١١. المزايا الإضافية:

أ. البرنامج يتيح للشـــركات المُصـــدِرة الحصـــول على الحوافز للسيارات التي يتم تصديرها وذلك لتحفيز تنافسية السيارات في الأسواق الدولية. حيث أن البرنامج يحسب الحوافز على الإنتاج الكلي سواء الموجه للسوق المحلي أو للتصدير.

ب. وضع حوافز إضافية للشركات التي تحقق الزيادة عن مستهدفات البرنامج.

١٢. الأمثلة التوضيحية:

المثال التوضيحي الأول:

١) المعطيات لسيارة تحت مسمي X:

)0(سعر السيارة باب المصنع = ٧٠٠,٠٠٠ جنيه.

)6(سيتم إنتاج ١٠,٠٠٠ سيارة من السيارة X على طرازين: X1,X2.

)3(سوف يتم تصدير ٧,٠٠٠ سيارة من الإجمالي الإنتاج.

)4(متوسط سعر الأجزاء المستوردة في السيارة للشركة (CKD) = ٣٤٠,٠٠٠ جنيه.

)5(المحرك يورو ٥.

)0(تم استثمار أكثر من ١٠ مليون دولار شملت استثمارات خط الإنتاج داخل الشـركة المجمعة واسـتثمارات في الصـناعات المغذية.

)7(جدول الأجزاء التي يتم تصنيعها محلياً:

م	اسم الجزء	سعر الفاتورة (بالجنيه)	نسبة الجزء في القائمة	نسبة القيمة المضافة المحققة	نسبة المكون الصناعي الفعلي	مستورد الجزء
١	مجموعة الكراسي	٣٥٠٠٠	%٧	%٦٠	%٤,٢	١٤٠٠٠
٢	مجموعة التعليق	٢٧٥٠٠	%٥,٥	%٤٠	%٢,٢	١٦٥٠٠
٣	مجموعة الضفائر	١٧٥٠٠	%٣,٥	%٦٠	%٢,١	٧٠٠٠
٤	مجموعة التبريد بدون كمبريسور	٤٧٥٠٠	%٩,٥	%٥٠	%٤,٧٥	٢٣٧٥٠
٥	الشكمان والمحفز	٧٥٠٠	%١,٥	%٥٠	%٠,٧٥	٣٧٥٠
٦	مجموعة الزجاج	٧٥٠٠	%١,٥	%٩٠	%١,٣٥	٧٥٠
٧	البطارية	٢٥٠٠	%٠,٥	%١٠٠	%٠,٥	٠
٨	الوسائط الصوتية	١٥٠٠٠	%٣	%٥٠	%١,٥	٧٥٠٠
٩	فرش الأبواب	٧٥٠٠	%١,٥	%٥٠	%٠,٧٥	٣٧٥٠
١٠	السجاد	٣٠٠٠	%٠,٦	%١٠٠	%٠,٦	٠
١١	كبالن	١٥٠٠٠	%٣	%٥٠	%١,٥	٧٥٠٠
	الإجمالي	١٨٥٥٠٠	%٣٧,١		%٢٠,٢	٨٤٥٠٠

ملحوظة: جميع الأرقام افتراضية ولا تخص سيارة بعينها.

٢) حساب الحوافز:

0) حساب إجمالي مستورد السيارة = ٣٨٠,٠٠٠+٨٤,٥٠٠ = ٤٦٤,٥٠٠ جنيه.

6) القيمة المضافة للسيارة = ٧٠٠,٠٠٠ – ٤٦٤,٥٠٠ = ٢٣٥,٥٠٠ جنيه.

3) نسبة القيمة المضافة = (٢٣٥,٥٠٠ / ٧٠٠,٠٠٠) *١٠٠ = ٣٤%.

4) نسبة حافز القيمة المضافة من الجدول = ١٠% من القيمة المضافة.

5) حافز القيمة المضافة = ١٠% * ٢٣٥,٥٠٠ = ٢٣,٥٥٠ جنيه--- (١).

0) نسبة حافز الإنتاج يتم حسابه على مجمع الموديل بغض النظر عن الطرازات (من الجدول) = ١٠% من حافز القيمة المضافة.

7) حافز الإنتاج= ٠,١* ٢٣,٥٥٠ = ٢,٣٥٥ جنيه. ----(٢).

8) نسبة حافز الاستثمار من الجدول = ٢٦% من حافز القيمة المضافة.

9) حافز الاستثمار = ٢٦% * ٢٣,٥٥٠ = ٦,١٢٣ جنيه ---(٣).

06) نسبة حافز الالتزام البيئي = ٣% من القيمة المضافة.

00) حافز الالتزام البيئي = ٣% *٢٣٥,٥٠٠ = ٧,٠٦٥ جنيه ---(٤).

06) إجمالي الحوافز = (١) +(٢) +(٣) +(٤) = ٣٩,٠٩٣ جنيه.

03) إجمالي المبلغ للسيارات = ٣٩,٠٩٣ * ١٠,٠٠٠ = **٣٩٠,٩٣٠,٠٠٠** جنيه بغض النظر عن بيعه للتصدير أو للسوق المحلي.

04) في حالة قيمة مضافة ٤٢% وإنتاج ٢٠,٠٠٠ سيارة واستثمارات ١٧ مليون دولار تكون قيمة حافز السيارة الواحدة = ٦٢,٤٠٠ جنيه، وإجمالي المبلغ للسيارات = **١,٢٤٨,٠٠٠,٠٠٠** جنيه.

)05(في حالة قيمة مضافة ٤٧% وإنتاج ٣٥,٠٠٠ سيارة واستثمارات ٥٠ مليون دولار تكون قيمة حافز السيارة الواحدة = ١٠١,٤٦٥ جنيه، وإجمالي المبلغ للسيارات = **٣,٥٥١,٢٧٥,٠٠٠** جنيه.

المثال التوضيحي الثاني:

١) المعطيات لسيارة تحت مسمي X:

)0(سعر السيارة باب المصنع = ١,٠٠٠,٠٠٠ جنيه.

)6(سيتم إنتاج ١٠,٠٠٠ سيارة من السيارة X على طرازين: X1,X2.

)3(سوف يتم تصدير ٧,٠٠٠ سيارة من الإجمالي الإنتاج.

)4(متوسط سعر الأجزاء المستوردة في السيارة للشركة (CKD) = ٥٥٠,٠٠٠ جنيه.

)5(المحرك يورو ٥.

)0(تم استثمار أكثر من ١٠ مليون دولار شملت استثمارات خط الإنتاج داخل الشركة المجمعة واستثمارات في الصناعات المغذية.

)7(جدول الأجزاء التي يتم تصنيعها محلياً:

م	اسم الجزء	سعر الفاتورة (بالجنيه)	نسبة الجزء في القائمة	نسبة القيمة المضافة المحققة	نسبة المكون الصناعي الفعلي	مستورد الجزء
١	مجموعة الكراسي	٥٠٠٠٠	%٩	%٥٥	%٤,٩٥	٢٢٥٠٠
٢	مجموعة التعليق	٣٥٠٠٠	%٧	%٤٠	%٢,٨	٢١٠٠٠
٣	مجموعة الضفائر	١٨٠٠٠	%٣	%٤٠	%١,٢	١٠٨٠٠
٤	مجموعة التبريد بدون كمبريسور	٤٠٠٠٠	%٨	%٥٠	% ٤	٢٠٠٠٠
٥	الشكمان والمحفز	١٠٠٠٠	%٢,٥	%٣٠	%٠,٧٥	٧٠٠٠
٦	مجموعة الزجاج	١٥٠٠٠	%٣	%٧٥	%٢,٢٥	٣٧٥٠
٧	البطارية	٤٠٠٠	%٠,٧٥	%٨٠	%٠,٦	٨٠٠
٨	الوسائط الصوتية	١٥٠٠٠	%٣	%٥٠	%١,٥	٧٥٠٠
٩	فرش الأبواب	٧٥٠٠	%١,٥	%٢٨	%٠,٤٢	٥٤٠٠
١٠	السجاد	٧٥٠٠	%١,٥	%٨٠	%١,٢	١٥٠٠
١١	كبالن	٢٠٠٠٠	%٣	%٣٥	%١,٠٥	١٣٠٠٠
	الإجمالي	٢٢٢٠٠٠٠	%٤٢		%٢٠,٧٢	١١٣٢٥٠

ملحوظة: جميع الأرقام افتراضية ولا تخص سيارة بعينها.

٢) حساب الحوافز:

)0(حساب إجمالي مستورد السيارة = ٥٥٠,٠٠٠+١١٣,٢٥٠ = ٦٦٣,٢٥٠ جنيه.

)6(القيمة المضافة للسيارة = ١,٠٠٠,٠٠٠ – ٦٦٣,٢٥٠ = ٣٣٦,٧٥٠ جنيه.

)3(نسبة القيمة المضافة = (٣٣٦,٧٥٠ / ١,٠٠٠,٠٠٠) *١٠٠ = ٣٤%.

)4(نسبة حافز القيمة المضافة من الجدول = ١٠% من القيمة المضافة.

)5(حافز القيمة المضافة = ١٠% * ٣٣٦,٧٥٠ = ٣٣,٦٧٥ جنيه – (١).

)0(نسبة حافز الإنتاج يتم حسابه على مجمع الطراز بغض النظر عن الفئات (من الجدول) = ١٠% من حافز القيمة المضافة.

)7(حافز الإنتاج= ٠,١* ٣٣,٦٧٥ = ٣,٣٦٨ جنيه. ----(٢).

)8(نسبة حافز الاستثمار من الجدول = ٢٦% من حافز القيمة المضافة.

)9(حافز الاستثمار = ٢٦% * ٣٣,٦٧٥ = ٨,٧٥٦ جنيه ---(٣).

)06(نسبة حافز الالتزام البيئي = ٣% من القيمة المضافة.

)00(حافز الالتزام البيئي = ٣% *٣٣٦,٧٥٠ = ١٠,١٠٣ جنيه ---(٤).

)06(إجمالي الحوافز = (١) +(٢) +(٣) +(٤) = ٥٥,٩٠٢ جنيه.

)03(إجمالي المبلغ للسيارات = ٥٥,٩٠٢ * ١٠,٠٠٠ = **٥٥٩,٠٢٠,٠٠٠** جنيه بغض النظر عن بيعه للتصدير أو للسوق المحلي.

)04(في حالة قيمة مضافة ٤٢% وإنتاج ٢٠,٠٠٠ سيارة واستثمارات ١٧ مليون دولار تكون قيمة حافز السيارة الواحدة = ٨٩,١٤٢ جنيه، وإجمالي المبلغ للسيارات = **١,٧٨٢,٨٤٠,٠٠٠** جنيه.

)05(في حالة قيمة مضافة ٤٧% وإنتاج ٣٥,٠٠٠ سيارة واستثمارات ٥٠ مليون دولار تكون قيمة حافز السيارة الواحدة = ١٤٤,٩٥٠ جنيه، وإجمالي المبلغ للسيارات = **٥,٠٧٣,٢٥٠,٠٠٠** جنيه.

المثال التوضيحي الثالث:

١) المعطيات لسيارة تحت مسمي X:

)0(سعر السيارة باب المصنع = ١,١٠٠,٠٠٠ جنيه

)6(سيتم إنتاج ٥,٠٠٠ سيارة من السيارة X على طرازين: X1,X2.

)3(سوف يتم تصدير ٧,٠٠٠ سيارة من الإجمالي الإنتاج.

)4(متوسط سعر الأجزاء المستوردة في السيارة للشركة (CKD) = ٦١٠,٠٠٠ جنيه.

)5(المحرك كهربائي.

)0(تم استثمار أكثر من ١٠ مليون دولار شملت استثمارات خط الإنتاج داخل الشركة المجمعة واستثمارات في الصناعات المغذية.

)7(جدول الأجزاء التي يتم تصنيعها محلياً:

م	اسم الجزء	سعر الفاتورة (بالجنيه)	نسبة الجزء في القائمة	نسبة القيمة المضافة المحققة	نسبة المكون الصناعي الفعلي	مستورد الجزء
١	مجموعة الكراسي	٢٠٠٠٠	%٢,٥	%٣٠	%٠,٧٥	١٤٠٠٠
٢	مجموعة التعليق	٤٥٠٠٠	%٥,٥	%٢٥	%١,٣٨	٣٣٧٥٠
٣	مجموعة الضفائر	٢٠٠٠٠	%٢,٥	%٢٧	%٠,٦٨	١٤٦٠٠
٤	مجموعة الزجاج	١٢٥٠٠	%١,٥	%٥٩	%٠,٨٩	٥١٢٥
٥	البطارية	٢٣٠٠٠٠	%٢٧	%٢٥	%٦,٧٥	١٧٢٥٠٠
٦	الوسائط الصوتية	١٠٠٠٠	%١	%٣٦	%٠,٣٦	٦٤٠٠
٧	فرش الأبواب	١٠٠٠٠	%١,٥	%٣٧	%٠,٥٦	٦٣٠٠
٨	السجاد	٤٠٠٠	%٠,٥	%٤٠	%٠,٢	٢٤٠٠
٩	التابلوه	٩٠٠٠٠	%١٠,٥	%٢٦	%٢,٧٣	٦٦٦٠٠
	الإجمالي	٤٤١٥٠٠	%٥٢,٥		%١٤,٢٨	٣٢١٦٧٥

ملحوظة: جميع الأرقام افتراضية ولا تخص سيارة بعينها.

٢) حساب الحوافز:

)0(حساب إجمالي مستورد السيارة = ٦١٠,٠٠٠+٣٢١,٦٧٥ = ٩٣١,٦٧٥ جنيه.

)6(القيمة المضافة للسيارة = ١,١٠٠,٠٠٠ –٩٣١,٦٧٥ = ١٦٨,٣٢٥ جنيه.

)3(نسبة القيمة المضافة = (١٦٨,٣٢٥ / ١,١٠٠,٠٠٠) *١٠٠ = ١٥%.

)4(نسبة حافز القيمة المضافة من الجدول = ١٠% من القيمة المضافة.

)5(حافز القيمة المضافة = ١٠% * ١٦٨,٣٢٥ = ١٦,٨٣٣ جنيه – (١).

)0(نسبة حافز الإنتاج يتم حسابه على مجمع الطراز بغض النظر عن الفئات (من الجدول) = ١٠% من حافز القيمة المضافة .

)7(حافز الإنتاج= ١٦,٨٣٣ * ٠,١ = ١,٦٨٤ جنيه. ----(٢).

)8(نسبة حافز الاستثمار من الجدول = ٢٦% من حافز القيمة المضافة.

)9(حافز الاستثمار = ١٦,٨٣٣ * ٢٦% = ٤,٣٧٧ جنيه ---(٣).

)06(نسبة حافز الالتزام البيئي = ٣% من القيمة المضافة.

)00(حافز الالتزام البيئي = ١٦٨,٣٢٥ *٢٠% = ٣٣,٦٦٥ جنيه ---(٤).

)06(إجمالي الحوافز = (١) +(٢) +(٣) +(٤) = ٥٦,٥٦٠ جنيه.

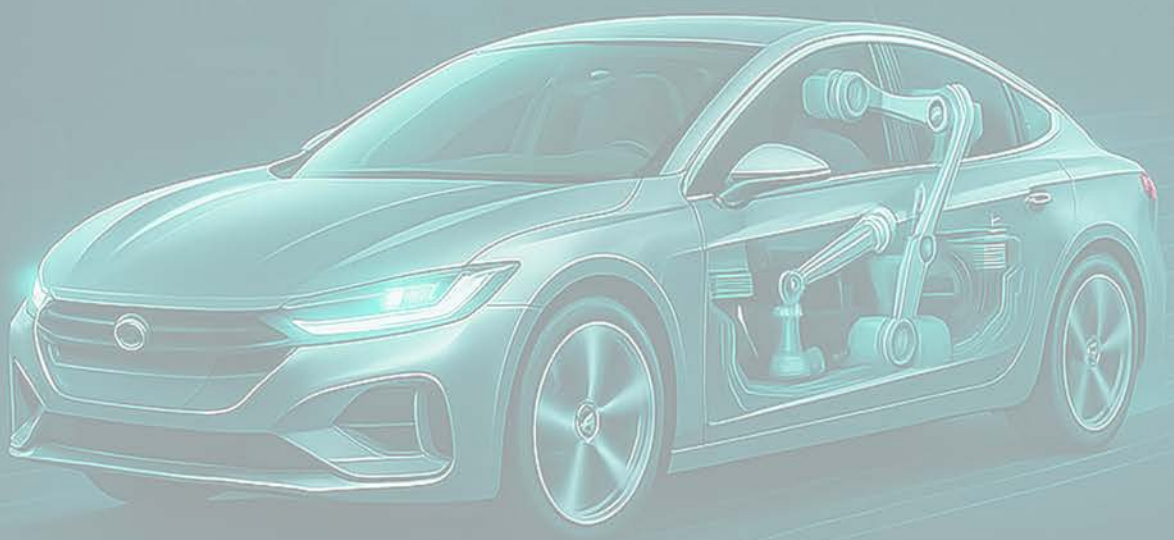
)03(إجمالي المبلغ للسيارات = ٥٦,٥٦٠ * ٥,٠٠٠ = **٢٨٢,٨٠٠,٠٠٠** جنيه بغض النظر عن بيعه للتصدير أو للسوق المحلي.

)04(في حالة قيمة مضافة ٢٠% وإنتاج ١٠,٠٠٠ سيارة واستثمارات ١٧ مليون دولار تكون قيمة حافز السيارة الواحدة = ٨٤,٦٥٦ جنيه، وإجمالي المبلغ للسيارات = **٨٤٦,٥٦٠,٠٠٠**= جنيه.

)05(في حالة قيمة مضافة ٢٣% وإنتاج ١٧,٥٠٠ سيارة واستثمارات ٥٠ مليون دولار تكون قيمة حافز السيارة الواحدة = ١٢١,٠٣٥ جنيه، وإجمالي المبلغ للسيارات = **٢,١١٨,١١٢,٥٠٠** جنيه.

البرنامج الوطني لتنمية صناعة السيارات

يوليو ٢٠٢٥



The Automotive Industry Development Program (AIDP)

July 2025

(5) Value Added Incentive = 10% *168,325=16,833 EGP - (1).

(6) The production incentive percentage is calculated on the model complex regardless of the categories (from the table) = 10% of the value-added incentive.

(7) Production incentive = 0.1*16,833=1,684 EGP----(2).

(8) Investment incentive percentage from the table = 26% of the value-added incentive.

(9) Investment incentive = 26% *16,833=4,377 EGP --(3).

(10) Environmental compliance incentive rate = 3% of added value.

(11) Environmental commitment incentive =20% *168,325=33,665 EGP ---(4).

(12) Total incentives = (1) + (2) + (3) + (4) =56,560 EGP.

(13) Total amount for cars =56,560*5,000 =**282,800,000** EGP, regardless of whether it is sold for export or to the local market.

(14) In case of added value20% and production10,000 cars and investments of $17 million, the value of the incentive per car =84,656 EGP, and the total amount for cars =**=846,560,000** EGP.

(15) In case of added value23% and production17,500 cars and investments of $50 million, the value of the incentive per car =121,035 EGP, and the total amount for cars =**2,118,112,500** EGP.

(7) Table of locally manufactured parts:

M	Part name	Price invoice (in EGP)	Part percentage in list	Actual Value added %	Actual industrial component percentage	Imported part
1	Seat Assembly	20,000	2.5%	30%	0.75%	14,000
2	Suspension Assembly	**45,000**	5.5%	25%	1.38%	33,750
3	Wiring Harness Assembly	20,000	2.5%	27%	0.68%	14,600
4	Glass Assembly	**12,500**	1.5%	59%	0.89%	5,125
5	**battery**	230,000	27%	25%	6.75%	172,500
6	**audio media**	10,000	1%	36%	0.36%	6,400
7	Door Trim	10,000	1.5%	37%	0.56%	6,300
8	**carpets**	4,000	0.5%	40%	0.2%	2,400
9	**The dashboard**	90,000	10.5%	26%	2.73%	66,600
Total		441,500	52.5%		14.28%	321,675

Note: All numbers are hypothetical and do not belong to a specific car.

2) Incentive calculation:

(1) Total imported value of the car= 610,000+321,675 = 931,675 EGP.

(2) Added value of the car =1,100,000 -931,675 = 168,325 EGP.

(3) Value added Percentage = (168,325/1,100,000) *100 = 15%

(4) Value added incentive percentage from the table = 10% of the value added.

3rd illustrative example:

1) Data for a car named X:
   (1) Factory door car price =1,100,000 EGP
   (2) Will be produced 5,000 cars of the car X on Two models: X1,X2.
   (3) Of the total production, 7,000 vehicles will be exported.
   (4) Average price of imported car parts For the company (CKD) =610,000 EGP.
   (5) Engineelectrical.
   (6) Over $10 million has been invested, including investments in the production line within the combined company and investments in feeder industries.

(4) Added value incentive rate from the table = 10% of the value added.

(5) Value Added Incentive = 10% *336,750 =33,675 EGP- (1).

(6) Production incentive rate is calculated on the model aggregate regardless of variants (from the table) = 10% of the added value incentive.

(7) Production incentive = 0.1*33,675=3,368 EGP ----(2).

(8) Investment incentive rate from the table = 26% of the added value incentive = 26% of the value-added incentive.

(9) Investment incentive =26%*33,675=8,756 EGP---(3).

(10) Environmental compliance incentive rate = 3% of added value.

(11) Environmental Commitment Incentive = 3%*336,750 =10,103 EGP ---(4).

(12) Total incentives = (1) + (2) + (3) + (4) =55,902fairy.

(13) Total incentive amount for 10,000 cars = 55,902* 10,000 =**559,020,000** EGP, regardless of whether it is sold for export or to the local market.

(14) In case of added value 42% and production of 20,000 cars and investments of $17 million, the value of the incentive per car =89,142 EGP, and the total amount for cars =**1,782,840,000** EGP.

(15) In case of added value 47% and production of 35,000 cars and investments of $50 million, the value of the incentive per car =144,950 EGP, and the total amount for cars =**5,073,250,000** EGP.

(7) Table of locally manufactured parts:

M	Part name	Price invoice (in EGP)	Part percentage in list	Actual Value added %	Actual industrial component percentage	Imported part
1	Seat Assembly	50,000	9%	55%	4.95%	22,500
2	Suspension Assembly	35,000	7%	40%	2.8%	21,000
3	Wiring Harness Assembly	18,000	3%	40%	1.2%	10,800
4	Cooling System Assembly without Compressor	40,000	8%	50%	4%	20,000
5	Exhaust and Catalyst	10,000	2.5%	30%	0.75%	7,000
6	Glass Assembly	15,000	3%	75%	2.25%	3,750
7	battery	4,000	0.75%	80%	0.6%	800
8	audio media	15,000	3%	50%	1.5%	7,500
9	Door Trim	7,500	1.5%	28%	0.42%	5,400
10	carpets	7,500	1.5%	80%	1.2%	1,500
11	couplings	20,000	3%	35%	1.05%	13,000
Total		2,220,000	42%		20,72%	113,250

Note: All numbers are hypothetical and do not belong to a specific car.

2) Incentive calculation:

(1) Total imported value of the car =550,000+113,250= 663,250 EGP.

(2) Added value of the car =1,000,000 -663,250= 336,750 EGP.

(3) Percentage of added value = (336,750/1,000,000) *100 =34%

2nd illustrative example:

1) Data for a car named X:
   (1) Factory door car price =1,000000 EGP.
   (2) 10,000 units of the car will be produced.X on Two models: X1,X2.
   (3) Of the total production, 7,000 vehicles will be exported.
   (4) Average price of imported car parts For the company (CKD) =550,000 EGP.
   (5) Euro 5 engine.
   (6) Over $10 million has been invested, including investments in the production line within the combined company and investments in feeder industries.

(3) Value added Percentage =(235,500/700,000)*100 = 34%

(4) Added value incentive rate from the table =10% of the value added.

(5) Value Added Incentive = 10% *235,500 =23,550 EGP---(1).

(6) Production incentive rate is calculated on the model aggregate regardless of variants (From the table) = 10% of the value-added incentive.

(7) Production incentive = 0.1*23550 =2,355 EGP ----(2).

(8) Investment incentive percentage from the table = 26% of the value-added incentive.

(9) Investment incentive = 26%*23,550=6,123 EGP---(3).

(10) Environmental compliance incentive rate = 3% of added value.

(11) Environmental Commitment Incentive = 3%*235,500 =7,065 EGP ---(4).

(12) Total incentives = (1) + (2) + (3) + (4) =39,093 EGP.

(13) Total amount for cars =39,093* 10,000 =**390,930,000** EGP, regardless of whether it is sold for export or to the local market.

(14) In case of added value 42% and production of 20,000 cars and investments of $17 million, the value of the incentive per car =62,400 EGP, and the total amount for cars =**1,248,000,000** EGP.

(15) In case of added value 47% and production of 35,000 cars and investments of $50 million, the value of the incentive per car =101,465 EGP, and the total amount for cars =**3,551,275,000** EGP.

(6) More than $10 million has been invested, including investments in the production line within the combined company and investments in the feeder industries.

(7) Table of locally manufactured parts:

M	Part name	Price invoice (in EGP)	Part percentage in list	Actual Value added %	Actual industrial component percentage	Imported part
1	Seat Assembly	35,000	7%	60%	4.2%	14,000
2	Suspension Assembly	27,500	5.5%	40%	2.2%	16,500
3	Wiring Harness Assembly	17500	3.5%	60%	2.1%	7,000
4	Cooling System Assembly without Compressor	47,500	9.5%	50%	4.75%	23,750
5	Exhaust and Catalyst	7500	1.5%	50%	0.75%	3,750
6	Glass Assembly	7500	1.5%	90%	1.35%	750
7	battery	2500	0.5%	100%	0.5%	0
8	audio media	15,000	3%	50%	1.5%	7,500
9	Door Trim	7500	1.5%	50%	0.75%	3,750
10	carpets	3000	0.6%	100%	0.6%	0
11	couplings	15,000	3%	50%	1.5%	7,500
Total		185500	37.1%		20.2%	84,500

Note: All numbers are hypothetical and do not belong to a specific car.

2) Incentive calculation:

(1) Total imported value of the car=380,000+84,500 = 46,4500 EGP.

(2) Added value of the car =700,000 -46,4500 =235,500 EGP.

11.Additional benefits:

a. The program enables exporting companies to receive incentives for vehicles exported, aiming to enhance the competitiveness of vehicles in international markets. The program calculates incentives based on total production, whether directed to the local market or for export.

b. Additional incentives are provided to companies that exceed the program's target objectives.

12.Illustrative examples:

1st illustrative example:

1) Data for a car named X:
   (1) Factory door car price =700,000 EGP.
   (2) 10,000 units of the car will be produced.X on Two models: X1,X2.
   (3) Of the total production, 7,000 vehicles will be exported.
   (4) Average price of imported car parts For the company (CKD) =340000 EGP.
   (5) Euro 5 engine.

Imported value per part	=	Part value on local supplier invoice (invoice price without taxes)	-	Local component value in the part

d. The local value added percentage of the complete vehicle is calculated based on:
Adding the imported value within the local parts to the import list of the complete vehicle, according to the actual local value added percentage in the parts.

e. Accordingly, the following equation is applied to calculate the percentage of local added value for the entire car:

$$\text{Local added value percentage of the car} = \frac{\text{(Vehicle price without tax - value of imported components after adding the importer in the local supplier parts)}}{\text{Car selling price without taxes}}$$

f. The production incentive is calculated on the total production of registered models in all categories.

b. Calculation of the Actual Local Value-Added Percentage in Automotive Parts:

The actual local value added in automotive parts is calculated based on the local supplier's invoice, which includes the selling price of the component along with the profit margin. The local content value and the imported content value are identified separately to be added to the total value of the company's import invoice related to the assembly operations.

c. Calculation of Local Value Added in Parts Based on the Following:

$$\text{Local value added ratio For the part} = \frac{\text{Product selling price according to the electronic invoice excluding taxes - imported components}}{\text{Product selling price according to the electronic invoice excluding taxes}} = \%$$

$$\text{Local component value in the part} = \text{The selling price of the part with the local supplier's invoice, excluding taxes.} \times \text{The percentage of local added value of the part actually achieved}$$

the investment incentive shall not exceed 80% of the paid-up capital until the start date of the activity, and the deduction period shall not exceed seven years from the start of activity.

(4) Equipment, machinery, devices, raw materials, and any imported components necessary for conducting activities in free zones are exempt from taxes and duties.

10. Incentive calculation method:

a. Definition of Value Added:

Value added includes everything added to the product during the production stages until it reaches its final form ready for sale. This encompasses cost elements such as local components, wages, profits, equipment depreciation, and others. These additions result from manufacturing processes carried out on the product within the Arab Republic of Egypt.

f. Value Added Tax Law No. 67 of 2016 and its amendments

g. Suspension of the 5% tax on industrial machinery, equipment, and production lines used in industrial manufacturing (instead of the usual 14%) for a period of one year from the date of customs clearance or purchase from the local market.
If it is verified that these assets are used in industrial production within this period, they will be exempted from the tax.

h. Investment Law No. 72 of 2017

(1) Exemption from stamp duty, registration fees, notarization fees, and mortgage contracts for five years. Land registration contracts are also exempt from taxes and fees.

(2) A unified customs duty rate of 2% of the value is applied to imported machinery, equipment, and devices necessary for project establishment.

(3) Investment cost deductions of 50% for Sector (A) in the priority areas and 30% for Sector (B) in the rest of the country apply to certain investment projects, including automotive manufacturing and its supply industries. In all cases,

(3) Refund of customs duties and other taxes and fees previously paid on imported materials and items used in the manufacturing of locally produced goods that are exported abroad.

c. Law No. (83) of 2002 regarding Special Economic Zones

Equipment, machinery, devices, raw materials and any imported components are exempted if they are necessary to carry out the activity.

d. Micro, Small and Medium Enterprises Development Law No. 152 of 2020

A unified customs duty rate of 2% of the value is applied to all machinery, equipment, and devices imported by projects for the purpose of their establishment.

e. Real Estate Taxes

The Ministry of Finance shall bear the full value of the real estate tax on buildings used for certain activities — including automotive manufacturing plants — for a period of five years, starting from January 1, 2022, until December 31, 2026.

9. Customs and Tax Incentives Granted to Companies Operating in the Automotive Industry:

a. Customs Tariff (Presidential Decree No. 218 of 2022):

Approval for automotive manufacturing companies under the Egyptian Automotive Industry Program allowing them to import original components at reduced customs tariff rates.

It is worth noting that Chapter (98) of the Customs Tariff has been applied to companies enrolled in the program, with reduced customs tariff rates for original components used in vehicle manufacturing, with a 5% import duty on completely knocked down (CKD) components, and a 10% import duty on semi-knocked down (SKD) components.

b. Customs Law No. 207 of 2020

(1) Possibility of installment payment of customs duties on machinery, equipment, devices, and production lines.

(2) A customs duty of 5% of the value or the categories stipulated in the customs tariff, whichever is lower, is imposed on machinery, equipment, devices, and production lines.

e. **Incentive for Exceeding 35% Local Industrial Content:** If the actual local industrial content exceeds 35%, an additional incentive of EGP 5,000 shall be granted for each 1% increase in actual local content per vehicle during the program period. This incentive is excluded from the maximum incentive cap, and the increase must be achieved through one or more of the following:
    1) Actual local component.
    2) Additional manufacturing processes.
    3) New product.

f. **Priority Areas Development Incentive:** For existing factories located in current industrial areas, 50% of the contractual land price shall be reimbursed if production reaches 100,000 fossil fuel vehicles and 10,000 electric vehicles. This incentive is additional to the maximum incentive cap.

- The **Value-Added Emissions and Environmental Compliance Incentives** are calculated as a percentage of the actual local value added.
- The **New Investment Volume Incentive** and the **Production Volume Incentive** are calculated as a percentage of the value-added incentive.
- The **New Investment Value Incentive** includes investments in machinery, equipment, and production lines related to the specific vehicle model.

c. Incentive to increase new investments

New investment value		Incentive factor	Number of years to receive the incentive
Less than $4 million		zero	-
4	6	20%	1 year
6	16	26%	Two years
16	33	34%	Two years
33	66	44%	3 years
66	133	56%	5 years
133	200	70%	5 years
200	266	84%	5 years
More than $266 million		100%	5 years

d. Environmental Commitment Incentive

Engine / Emissions	Additional incentive percentage
Euro 3 or less	0%
Euro 4	1.5%
Euro 5 and above	3%
Natural gas	4%
Electric	20%

8. Incentive Program:

a. Value Added Incentive

Value Added Percentage		Incentive Percentage
30%	38%	10%
38%	45%	12 %
45%	49%	16 %
49%	52%	19 %
52%	54%	22 %
54%	56%	24 %
56%	58%	26 %
58%	60%	28 %
greater than 60%		30 %

b. Production volume incentive

Production volume	Incentive factor
10,000 - 12,000	10%
12,000 - 18,000	15%
18,000 – 25,000	20%
25,000 - 32,000	25%
32,000 – 40,000	30%
40,000 – 50,000	35%
50,000 – 70,000	40%
70,000 – 90,000	45%
More than 100,000	50%

i. The targeted percentage of local industrial content in vehicles shall increase progressively over the 7-year duration of the program. Incentives will be partially reduced if the value-added percentage remains unchanged.

	1st year	2nd year	3rd year	4th year	5th year	6th year	7th year
The percentage of the targeted local industrial component is included.	20%	22%	24%	26%	29%	32%	35%
In case of stability, a percentage of the value-added incentive will be deducted.	0%	- 10%	- 10%	- 10%	- 15%	- 15%	- 15%

j. The program for fossil fuel vehicles is reviewed every two years, while the program for electric vehicles is reviewed only every one year.

g. The minimum acceptance threshold for the local content requires achieving a local value-added percentage of 25% through actual manufacturing processes or genuine local components, not merely through assembly.

h. The annual targeted production volume for vehicles will follow a progressive scale over the 7-year duration of the program. In cases where production volume remains static, incentives will be partially reduced accordingly.

	1st year	2nd year	3rd year	4th year	5th year	6th year	7th year
Annual production gradation	10,000	15,000	20,000	25,000	30,000	40,000	50,000
Minimum production per model	5000	5000	7000	7000	10,000	10,000	15,000
In case of stability, a percentage of the quantitative production incentive is deducted.	0%	- 10%	- 10%	- 10%	- 10%	- 30%	- 30%

7. Program entry requirements and incentive calculation criteria:

a. Annual production of no less than 10,000 vehicles under the program, with a minimum production of 5,000 units per model, increasing annually. The targeted local industrial component should be no less than 20% at the start of the program (for fossil fuel vehicles) and will be reviewed every two years.
b. For electric vehicles, a minimum production of 1,000 units is required, reaching 7,000 units by the end of the program period, with an actual targeted local industrial component of no less than 10% at the start of the program (reviewed annually). Electric vehicles are subject to half the value brackets in the value-added and production volume incentives, while full incentives apply for investment volume and environmental incentives.
c. The maximum vehicle price is set at EGP 1,250,000.
d. The maximum engine capacity allowed is 1600 cc.
e. The maximum total value of incentives shall not exceed 30% of the ex-factory vehicle price, with a cap of EGP 150,000 (the highest incentive category granted compared to Egypt's peers).
f. To qualify for the environmental compliance incentive for gas-powered vehicles, certification must be obtained from an accredited company affiliated with the Ministry of Petroleum.

6. Competitive advantages in Egypt:

Egypt possesses several competitive advantages and opportunities to attract investments in the automotive industry, e.g.

a. **The large market size in Egypt and potential demand:** The Egyptian market is approximately three times larger than Morocco's and about twice the size of South Africa's. (Source: WB, WDI, 2025)
b. **Low average wages in Egypt:** Wages are about half those in India and a quarter of those in both Morocco and South Africa, making Egypt highly competitive. (Source: ILO, 2025)
c. **Competitive energy prices for the automotive industry in Egypt**: which are low compared to global costs.
d. **Egypt's bilateral, regional, and multilateral free trade agreements:** These agreements ensure access to external markets for Egyptian-made vehicles by allowing duty-free entry and exemption from similar charges. Examples include the African Continental Free Trade Area (ACFTA), COMESA Agreement, Agadir Agreement, and the Arab Trade Facilitation and Development Agreement, "The Regional Convention on Pan-Euro-Mediterranean Preferential Rules of Origin, among others.

4. Criteria:

a. Value added incentive.
b. Production volume incentive.
c. New investments incentive.
d. Environmental commitment incentive.
e. Incentive of increasing the percentage of the targeted local industrial component.
f. Priority Areas Development Incentive.

5. Program pillars:

a. Increasing local value-added to reach 60%.
b. Raising the targeted local industrial component to exceed 35%.
c. Increasing annual production volume to reach 100,000 vehicles.
d. Attracting investments in the automotive manufacturing sector.
e. Promoting the transition to environmentally friendly vehicles.
f. Establishing factories in priority regions to support their development.
g. Conducting periodic reviews of the program's outcomes to assess its effectiveness in achieving its targets and to ensure continuous course correction.

2. Vision:

"To position the automotive industry as a driving force for achieving inclusive and sustainable industrial growth in Egypt, transforming it into a competitive and sustainable sector capable of meeting domestic demand, while positioning Egypt as a leading regional and export hub, and an active global player in the automotive industry."

3. Program objectives:

a. Creating an enabling investment climate to localize the automotive industry.
b. Deepening Manufacturing localization within the automotive sector.
c. Rationalizing imports and reducing the trade balance deficit.
d. Boosting exports, and maximizing the benefits of Egypt's international trade agreements.
e. Optimizing the use of industrial capacities and available resources.
f. Incentivizing the national automotive industry to enhance large-scale and economically viable production.
g. Promoting the development of a sustainable automotive industry.

1. Introduction:

The automotive industry serves as a driving force for industrial and economic growth, and is a key engine for economic development in many countries around the world. This is due to its strong backward and forward linkages with a wide range of productive and service sectors.

Accordingly, the Egyptian state has placed significant emphasis on advancing the automotive industry as a means to boost comprehensive, inclusive, and sustainable industrial and economic growth. This aligns with the objectives of Egypt's Industrial Development Strategy, the National Structural Reform Program, and Egypt's Vision 2030 for Sustainable Development.

The program has been reviewed and amended, with the proposed modifications discussed and approved by the Ministerial Committee for Industrial Development, as well as the Supreme Council for the Automotive Industry during its meeting held on May 11, 2025, chaired by H.E. the Prime Minister. Subsequently, the program was endorsed by the Cabinet in its 44th session, convened on May 21, 2025, chaired by the Prime Minister.

Prepared by

Name	The Entity
Eng./ Alaa Salah El-Din	Chief Advisor Industrial Development Authority – Head of the Review Committee.
Eng./ Mona Hassan Kotb	Vice Chairman of Transportation Planning Authority - Member.
Dr./ Nermine Abulata	Advisor to the Minister of Industry for Sustainable Development. - Member.
Mr./ Gomaa Muhammad Madani	Head of the Central Administration for Trade Agreements in the Agreements and Foreign Trade Sector and Head of the Automotive Unit - Member.
Mr./ Ali Galal Youssef	Secretary General of the Environmentally Friendly Car Industry Financing Fund - Member.
Mr./ Salah Kabesh	Senior Researcher at Transportation Planning Authority - Member.
Eng./ Noran EL-Tobegy	General Director of the General Department for Local Component Services at IDA - Member.
Eng./ Mohamed Zaher Mustafa Ghanem	Engineer at the General Office of the Ministry of Transport - Member.
Dr./Sara Abdelsalam Noaman	Technical Researcher at the Minister's of Industry Office- Member.
Eng./ Kamal El-Din El-Saeed	Engineer at Transportation Planning Authority - Member.

البرنامج الوطني لتنمية
صناعة السيارات

The Automotive Industry Development Program
(AIDP)

July 2025

The Automotive Industry Development Program (AIDP)

July 2025