

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

印度尼西亚分册

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

本页目录

- 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

右舵靠左行驶，需与国内车型做方向盘适配；本地含量（TKDN）是激励硬门槛，奢侈税按排量与动力类型分档。

文献类型	目的市场	所属区域
区域落地白皮书·印度尼西亚分册	印度尼西亚	东南亚
驾驶与行驶	文档版本	配套系统
右舵·靠左行驶	2026-10 版·更新 2026-10-21	区域包 pack_id（已实现，可在线演示）

标「卡点」的环节过不去，后面全部不动

- 1 **进口许可与海关识别号** 卡点
准入以国家标准（SNI）与型式认证为基础，需取得进口许可与海关识别号，两者缺一不可。
- 2 **SNI 型式认证** 卡点
按车型完成型式认证；两轮与四轮管理口径不同，商用车另有检验与运营要求。
- 3 **TKDN 可达比例测算** 卡点
本地含量要求在政府采购与部分激励政策中是硬门槛，需提前测算可达比例，达不到就不要按带激励的价格报价。
- 4 **落地深度选择**
按散件 / 整车分级落地，组装深度直接决定能否拿到激励，是报价前必须定的变量。
- 5 **采购定价与贸易术语**
确定贸易术语与付款条件，锁定税费计征基础。
- 6 **发运与单证准备**
订舱出运并备齐单证。
- 7 **到港报关申报**
按 HS 编码与到岸价申报，整车与零部件档次不同。
- 8 **税费与预缴所得税** 卡点
关税、奢侈品销售税与增值税一并计征，进口环节另需预缴所得税，影响现金流。
- 9 **注册与牌证**
完成属地注册与牌证办理。
- 10 **交付与售后建档**
交付客户并按 VIN 建立档案，售后与备件依托同一档案。

相对排期，不绑定具体日期

- 1

选品与准入预判

T-12~T-8 周

核对 SNI 型式认证路径、测算 TKDN 可达比例、确定组装深度，输出可报价的落地成本。
常见失手：本地含量没测算就按带激励价格报价，后续无法履约
- 2

认证与许可办理

T-10~T-6 周

SNI 型式认证受理，进口许可与海关识别号同步推进，原产地凭证准备。
常见失手：许可与海关识别号只办一项，无法进入申报环节
- 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，落地成本要算两遍
- 4

报关与税费

到港 0~7 天

按 HS 编码申报，关税、奢侈品销售税与增值税计征，进口环节预缴所得税同步缴清并放行。
常见失手：预缴所得税资金未备，放行卡在最后一公里
- 5

注册与牌证

到港 1~3 周

完成属地注册与牌证办理，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，渠道与定价自持

注册本地公司并取得进口许可与海关识别号，资质与库存自持；代价是预缴所得税与税费前置叠加，资金占用偏重。

路径② 与本地持牌伙伴合作进口

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分销网络的伙伴报关分销，起步快；代价是终端价格与合规责任不完全在自己手上，也难承接带激励方案。

路径③ 散件组装的合资本地化主体

适用 长期经营，争取激励与本地含量达标

以散件分级落地组装可对接激励与本地化方向；代价是组装深度一旦定下就决定能否拿到激励，前期投入大、回收期长。

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 进口许可与海关识别号

持有主体 进口主体自身

取得时点：首次进口申报之前

3 SNI 型式认证

持有主体 进口主体或车型授权持有方

取得时点：发运前按型办理

4 TKDN 本地含量证明

持有主体 进口主体或本地项目主体

取得时点：参与政府采购或申领激励之前

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、奢侈品销售税与增值税的共同计征基础，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，改单还有时间窗口限制

3 东盟原产地证明

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 SNI 型式认证证书

出具方 认证机构

缺失后果：缺证书无法申报，两轮与四轮口径不同，必须逐型核对而不是按车系推定

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，无法逐台申报与归集单车成本

6 保险单

出具方 保险方

缺失后果：计入到岸价口径的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 HS 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奢侈品销售税档位，归类错档会在查验环节被追税

汇路与资金占用时点

1 合同与付款条件

约定定金与尾款时点，尾款时点同时决定换汇节点与单证控制权归属。

2 换汇与锁汇

在税费计征与尾款支付两个时点分别锁价，把汇率波动从毛利里剥离。

3 税费前置缴纳

关税、奢侈品销售税与增值税在放行前缴清，属纯现金流出。

4 进口环节预缴所得税

不直接进单车成本但占用现金流，做资金计划时必须单独列项，不能与税费混在一起估算。

5 汇路与外汇合规

按当地外汇与税务要求走合规汇路，资金来源与用途能对上，否则后续回出会被卡。

6 利润与本金回出

利润、服务费与采购款的回出路径在架构阶段设计，事后补做代价高。

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 编码与到岸价

整车与零部件档次不同，散件进口税负更低

② 奢侈品销售税 (PPnBM)

计征基础 按排量、排放与动力类型分档

电动车适用最低档；分档维度是三个而不是一个，别只看排量

③ 增值税 (PPN)

计征基础 进口与本地销售同口径

进口环节即征收

④ 进口环节预缴所得税

计征基础 按进口金额预缴

不直接进成本，但占用现金流；做资金计划时必须单独列

⑤ 认证与检验

计征基础 按车型与型式认证项目

两轮与四轮口径不同，商用车另有检验与运营要求

⑥ 方向盘适配与验证

计征基础 按车型适配方案

右舵适配与其验证是前置工作，属独立成本项；可与马来西亚、泰国共用适配件摊薄

⑦ 物流与仓储

计征基础 按趟 / 按天

群岛国家的内陆接驳与转运环节多，按段核算

⑧ 资金与汇率

计征基础 按账期与锁汇时点

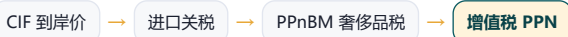
预缴所得税与税费前置缴纳叠加，资金占用比多数市场更重

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税务机关当期公布并经官方渠道核对的数值为准。

计征链路



叠加关系不是「把各税率相加」，而是「后一层税基被前一层税费抬高」：进口关税以 CIF 为税基；PPnBM 与 PPN 都以 $\text{nilai impor} = \text{CIF} + \text{进口关税} (+ \text{其他进口环节征收})$ 为税基；PPnBM 不进入 PPN 税基（依 UU PPN 与 PMK 131/2024，DJP 官方示例亦如此）。因此直接相加会系统性低估总税负：以占位值 关税 10%、PPnBM 15%、PPN 12% 为例，相加得 37%，实际为 $10\% + (15\% + 12\%) \times 1.10 = 39.7\%$ ，低估 2.7 个百分点；关税越高，偏差越大。另有 PPh Pasal 22 为进口环节预缴所得税（同样以 nilai impor 为税基），属资金占用与可抵扣预付款，不是最终成本项。所有档位随年度预算与行政令调整，一律须标注年份与出处。

计税基础

进口关税

计税基础 海关完税价格 nilai pabean (= CIF: 成交价+运费+保险)，按 HS/AHTN 8 位税则号列的从价税率计征

PPnBM 奢侈品税

计税基础 进口环节税基为 $\text{nilai impor} = \text{CIF} + \text{进口关税} (+ \text{其他进口环节征收})$ ；乘用车属 PPnBM 应税货物

增值税 PPN

计税基础 进口环节税基为 $\text{nilai impor} = \text{CIF} + \text{进口关税} (+ \text{其他进口环节征收})$ ；官方口经明确该税基不含 PPnBM

PPh Pasal 22 进口预缴所得税

计税基础 $\text{nilai impor} = \text{完税价格} + \text{进口关税}$ ；随关税一并预缴，属可实现抵扣的预付款

档位结构

进口关税 (CBU 整车 · MFN 一般税率)

分档方式 按 8 位税则号列（气缸容量 / 动力类型）分档

乘用车常见档位约 10%–50%（例：≤1500cc 约 30%，1500–3000cc 约 40%，>3000cc 约 50%）。2026 年适用；须按 2022 版 BTKI (PMK 26/PMK.010/2022 经 PMK 10/2024、62/2025 修订) Lampiran III 的 8 位号列逐号核对。出处：Bea Cukai BTKI 页 <https://www.beacukai.go.id/btki-dan-tarif>

PPnBM (燃油乘用车 · 载客<10 人 · 气缸≤3000cc)

分档方式 气缸容量 + 油耗 / CO₂ 排放分档

档位 15% / 20% / 25% / 40%。依据 PP 73/2019 经 PP 74/2021 修订及 PMK 141/PMK.010/2021 (2021-10-07)，2026 年沿用。出处：DJP <https://pajak.go.id/id/peraturan/penetapan-jenis-kendaraan-bermotor-yang-dikenai-pajak-penjualan-atas-barang-mewah-dan>

PPnBM (燃油乘用车 · 载客<10 人 · 气缸>3000–4000cc)

分档方式 气缸容量 + 油耗 / CO₂ 排放分档

档位 40% / 50% / 60% / 70%。依据同上 (2021 起)，2026 年沿用。出处同上。

PPnBM (载客 10–15 人)

分档方式 按气缸容量分档

≤3000cc: 15% 或 20%；>3000–4000cc: 25% 或 30%。依据同上 (2021 起)。

PPnBM (纯电 BEV)

分档方式 以「15% 税率 × DPP」表示，DPP 按条款可降为 0%

BEV 适用 15% 档位且应税基础 DPP 可为 0%，实际 PPnBM 可为 0% (PP 74/2021、PMK 141/2021，2021 起)。媒体对 2026 年 CBU 电车优惠取消后的示例口径为 PPnBM 15%，以具体条款核实。

PPnBM (插混 PHEV / 混动 HEV)

分档方式 以 15% 税率 × 分档 DPP 表示

PHEV 常见 DPP 33.33% (约合 5%) ; 全混/轻混常见 DPP 46.67%–53.33% (约合 7%–8%) 。2025 年内另给 PPnBM DTP 3% (PMK 12/2025, 2025 年 1–12 月, 已于 2025-12-期) 。出处: DJP https://www.pajak.go.id/sites/default/files/2025-02/SP-5_2025%20PEMERINTAH%20BERIKAN%20INSENTIF%20PAJAK%20KENDARAAN%20LISTRIK%20PAJAK%20KENDARAAN%20LISTRIK%20DAN%20HYBRID%20TAHUN%202025

增值税 PPN

分档方式 nilai impor (CIF + 进口关税)

2025-01-01 起法定税率 12%; 奢侈品货物 (含 PPnBM 应税乘用车) 按 12% 全额计征, 非奢侈品以 11/12 税基折算为实际 11% (PMK 131/2024, 2025 年 1 月起; 2026 年沿用) 处: DJP <https://www.pajak.go.id/artikel/pmk-1312024-tarif-ppn-sebelas-dua-belas>

PPh Pasal 22 (进口环节预缴所得税)

分档方式 nilai impor

有 API 2.5%; 无 API 7.5%; 特定货物清单 (含部分 87.03 整车) 10% (PMK 34/PMK.010/2017 经 PMK 41/PMK.010/2022 修订, 2022 起) 。属可抵扣预付款。出处: DJP <https://www.pajak.go.id/id/pph-pasal-22>

CKD / IKD 散件进口关税 (第 98 章国家特殊号列)

分档方式 第 98 章特殊号列, 须经工业部批准并满足产业条件

牵引车 9801.40 = 0%; 巴士 9801.50 = 0%–7.5%; 货车 9801.60 / 9801.70 = 0%–7.5%; 底盘 9801.80 = 0%; 四轮电车 9801.90 = 0%。依据 PMK 13/PMK.010/2022 (2022 年: 现行总表为 PMK 26/PMK.010/2022 及修订) 。出处: https://jdih.kemenkeu.go.id/api/download/12a91197-fd43-44b1-9aa0-6c02ceac55c6/13_PMK.010_2022Per.pdf

分年生效

存在明确时间断点, 报价必须按货物到港/申报年度取数: ①BEV 整车 (CBU 与 CKD) 0% 进口关税与相关优惠仅到 2025-12-31 (PMK 62/2025) , 2026-01-01 起回归一般税率; ②PMK 12/2025 的 PPN DTP 10%/5% (TKDN≥40% 与 20%–<40%) 与混动 PPnBM DTP 3% 仅覆盖 2025 年 1–12 月, 已于 2025-12-31 到期, 2026 年末续期; ③2026 年拟议的 BEV 新优惠 (按电池类型拟给 PPN DTP 100%/40%) 截至 2026-10 未见正式 PMK, 政府多次延后; ④TKDN 门槛阶段: 2022–2026 年 40%、2027–2029 年 60%、2030 年起 80%; ⑤关税总表每有修订即整体重发 (BTKI 2022 → PMK 10/2024 → PMK 62/2025) 。另参照泰国反例: 官方页面年份不标就会自相矛盾。

2022 2025 2026 2027 2029 2030

算例·3 种动力对照

场景	结构差异	占位税负合计
燃油 (ICE)	PPnBM 按气缸容量 + 油耗 / CO ₂ 分档 (载客<10 人、≤3000cc 为 15%–40%) ; PPnBM 不计入 PPN 税基, 这是印马泰三国里独一份的算式	84.8
混动 (HEV / PHEV)	优惠藏在应税基础而不是税率: PPnBM 仍写 15%, 但乘以折算后的 DPP —— HEV 常见 46.67%–53.33% (约合 7%–8%) , PHEV 常见 33.33% (约合 5%) ; 关税与 PPN 不变	66.6
纯电 (BEV)	PPnBM 同样以「15% × DPP」表示, 但纯电的 DPP 可降至 0% → 实际 PPnBM 可为 0; 关税与 PPN 按常规计征 (2026 年 CBU 电车优惠已部分收紧)	56.8

燃油 (ICE) 合计 84.8

假设 CIF = 100 的某燃油乘用车 (1,500–3,000cc) , 演示占位值: 进口关税 40%、PPnBM 20%、PPN 12%、PPh 22 2.5%

- 1. 进口关税 = CIF × 关税税率
- 2. nilai impor = CIF + 进口关税 (PPnBM 与 PPN 共同的税基)
- 3. PPnBM = nilai impor × PPnBM 税率 (不计入 PPN 税基)
- 4. PPN = nilai impor × PPN 税率
- 5. PPh 22 = nilai impor × PPh 22 税率 (进口环节预缴所得税, 可抵扣, 不进成本)
- 6. 落地税负 = 进口关税 + PPnBM + PPN

科目	算式	金额
进口关税	100 × 40%	40
PPnBM	140 × 20%	28
PPN	140 × 12%	16.8
落地税负	40 + 28 + 16.8	84.8

结构依据 PP 73/2019 经 PP 74/2021 修订; PMK 141/PMK.010/2021; PPN 依 PMK 131/2024

以上 40% / 20% / 12% / 2.5% 均为演示占位值, 仅用于展示计算顺序, 不是当期法定税率。这里最容易算错的一处: PPnBM 不进 PPN 税基, 所以 PPN 乘的是 nilai impor 而不是「nilai impor + PPnBM」。PPh 22 是预缴款、可抵扣, 算落地成本时不该计入。

混动 (HEV / PHEV) 合计 66.6

纯电 (BEV) 合计 56.8

法规依据

PMK 26/PMK.010/2022 (BTKI 2022 关税总表)

生效日期 2022-04-01 生效, 经 PMK 10/2024、PMK 62/2025 修订
规定 HS/AHTN 分类与各 8 位号列的 MFN 进口关税; 整车、散件与零件税率均在此

PMK 62 Tahun 2025 (PMK 26/2022 第二次修订)

生效日期 2025-08-27 签发
将 BEV 四轮整车 (8703.80.17/18/19 与 .97/98/99) 进口关税 0% 的适用期明确截止 2025-12-31; CBU 与 CKD 一并适用, 须附投资部批文并填报「设施代码 87」, 数据经 SINSW 校验

PMK 131 Tahun 2024

生效日期 2025-01-01 生效 (奢侈品 12% 自 2025-02-01 起全额)
确定 PPN 对奢侈品 12%、非奢侈品实际 11% 的双轨口径, 并明确进口环节以 nilai impor 为税基

PP 73/2019 (经 PP 74/2021 修订) 与 PMK 141/PMK.010/2021

生效日期 PP 74/2021: 2021-10-16; PMK 141: 2021-10-07
乘用车 PPnBM 应税货物范围、按排量/油耗/CO₂ 的税率档位, 以及 BEV / PHEV / HEV 的 DPP 特别规定与投资额门槛条款

PMK 12 Tahun 2025

生效日期 2025-02-04 生效, 适用 2025 年 1–12 月
BEV 四轮与巴士 PPN DTP 10% (TKDN≥40%) / 5% (TKDN 20%–<40%), 及混动 LCEV 的 PPnBM DTP 3%; 2026 年末续期

PMK 41/PMK.010/2022 (修订 PMK 34/PMK.010/2017)

生效日期 2022 起
进口环节 PPh Pasal 22 的 2.5% / 7.5% / 10% 档位与适用货物清单

Perpres 79 Tahun 2023 (修订 Perpres 55/2019)

生效日期 2023-12-08 生效
四轮及以上 BEV 的 TKDN 门槛 (40% / 60% / 80% 分阶段)、本地生产承诺与保证金机制、以及违约按已享优惠等额赔付 (第 19A 条)

生效日期 2024 版（申请截止 2025-03-31）

BEV CBU/CKD 进口与销售优惠的申请流程、配额与 1:1 本地生产承诺及违约金条款

触发点、发生环节与提前动作

！TKDN 未达标却按带激励价格报价

发生环节 报价与申报

提前动作：先测算可达的本地含量比例，达不到就不要把激励算进报价

！奢侈品销售税只看排量

发生环节 税费计征

提前动作：按排量、排放与动力类型三个维度分档核对，电动车适用最低档

！预缴所得税未进资金计划

发生环节 税费计征

提前动作：进口环节预缴所得税不直接进成本但占用现金流，单独列进资金计划

！进口许可与海关识别号缺一项

发生环节 申报受理

提前动作：两套手续并行推进，任一缺失都无法进入申报环节

！两轮与四轮口径混用

发生环节 认证与申报

提前动作：两轮与四轮管理口径不同，商用车另有检验与运营要求，按车型分别核对

！群岛内陆接驳按全国均值估

发生环节 物流与仓储

提前动作：内陆接驳与转运按段核算，不要用一个全国均值估算

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

- 准入以国家标准（SNI）与型式认证为基础，需取得进口许可与海关识别号
- 右舵、靠左行驶 —— 与国内车型方向盘位置相反，适配与验证是前置工作，也是一项单独成本
- 本地含量要求（TKDN）在政府采购与部分激励政策中是硬门槛，需提前测算可达比例
- 两轮与四轮管理口径不同，商用车另有检验与运营要求

政策 产业激励、本地化要求与优惠前提

- 电动车激励组合：对符合条件的纯电车型给出关税与奢侈税减免，前提是承诺本地生产与本地含量比例
- 电池与镍产业链政策鼓励三电本地化，长期影响电池与整车成本结构
- 鼓励按散件 / 整车分级落地，组装深度决定能否拿到激励

税收 进口与流转环节的税种构成

- 进口关税按 HS 编码与到岸价计征，整车与零部件档次不同
- 奢侈品销售税按排量、排放与动力类型分档，电动车适用最低档
- 增值税（PPN）标准税率
- 进口环节预缴所得税按进口金额预缴，影响现金流口径，不直接进成本但影响资金占用

报价与交付前逐条确认

- ! TKDN 本地含量是硬门槛，不是加分项：政府采购与部分激励都以此为前提，测算达不到就不要按带激励的价格报价。
- ! 右舵靠左行驶与国内相反：方向盘适配与验证是前置工作也是一项成本，适配件建议做成独立 SKU，否则会被摊进全部车型、掩盖真实毛利。
- ! 奢侈品销售税 (PPnBM) 按排量、排放与动力类型三个维度分档，只看排量会算错，电动车适用最低档。
- ! 进口环节要预缴所得税，它不直接进成本但占用现金流，做资金计划时不能漏。
- ! 两轮与四轮的管理口径不同，商用车另有检验与运营要求，不要用乘用车流程套商用车。
- ! 组装深度 (散件 / 整车分级) 直接决定能否拿到激励，是报价前必须定的变量，不能边报边试。
- ! 电池与镍产业链政策鼓励三电本地化，长期会改变电池与整车成本结构，做多年报价时要留出变化余地。
- ! 群岛国家的内陆接驳与转运环节多，物流成本按段核算，不要用一个全国均值估算。
- ! 型式认证与进口许可、海关识别号是两套手续，缺任一项都无法进入申报，排期上要并行推进。

主管机构与官方入口，可逐条核对当期要求

1 [ID-01] 关税与进口监管

主管机构 印尼海关总署 Directorate General of Customs and Excise
官方入口 [beacukai.go.id](https://www.beacukai.go.id/) (<https://www.beacukai.go.id/>) 核对于 2026-10-14

进口许可 (API)、报关流程与关税征收的执行机构。整车与散件的监管路径不同，先确认走哪一条再谈税负。

2 [ID-02] 国家标准与合格评定

主管机构 印尼国家标准局 BSN
官方入口 [bsn.go.id](https://www.bsn.go.id/) (<https://www.bsn.go.id/>) 核对于 2026-10-14

SNI 标准的范围决定哪些车型与零部件需要强制认证。认证按型发生，多配置车系会重复计费。

3 [ID-03] 增值税与奢侈品税

主管机构 印尼税务总局 Directorate General of Taxes (DJP)
官方入口 [pajak.go.id](https://www.pajak.go.id/) (<https://www.pajak.go.id/>) 核对于 2026-10-14

增值税与奢侈品税 (PPnBM) 按排量、驱动形式与 CO₂ 分档，是印尼落地成本里层次最多的一块。分档维度按车型而非按价位切换，逐型核对。

4 [ID-04] 汽车产业与本地含量政策

主管机构 印尼工业部 Kemenperin · 印尼汽车工业协会 GAIKINDO
官方入口 kemenperin.go.id (<https://kemenperin.go.id/>) 核对于 2026-10-14

本地含量 (TKDN) 要求与低碳车型激励的政策来源。TKDN 既是享受优惠的前提，也已经是准入条件的一部分，不能只当成税务优惠看待。

5 [ID-05] BEV 整车 0% 进口关税的到期日 (2025-12-31) 与申请条件

主管机构 Kementerian Keuangan (JDIH)
官方入口 [jdih.kemenkeu.go.id](https://jdih.kemenkeu.go.id/api/download/34ebc4d9-517e-481a-93ec-85a8bec0521e/62%20Tahun%202025.pdf) (<https://jdih.kemenkeu.go.id/api/download/34ebc4d9-517e-481a-93ec-85a8bec0521e/62%20Tahun%202025.pdf>) 核对于 2026-10-14

6 [ID-01] 进口关税总表与 8 位号列的查询入口 (BTKI 2022 及其修订)

主管机构 Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC)
官方入口 [beacukai.go.id](https://www.beacukai.go.id/btki-dan-tarif) (<https://www.beacukai.go.id/btki-dan-tarif>) 核对于 2026-10-14

7 [ID-05] PMK 26/PMK.010/2022 (BTKI 2022) 生效日与修订沿革

主管机构 Kementerian Keuangan (JDIH)
官方入口 [jdih.kemenkeu.go.id](https://jdih.kemenkeu.go.id/dok/26-pmk-010-2022/overview) (<https://jdih.kemenkeu.go.id/dok/26-pmk-010-2022/overview>) 核对于 2026-10-14

8 [ID-06] BEV 优惠同时适用 CBU 与 CKD、须附投资部批文与设施代码 87

主管机构 Kementerian Keuangan (JDIH)
官方入口 [peraturan.bpk.go.id](https://peraturan.bpk.go.id/Download/338616/2024pmkeuangan010.pdf) (<https://peraturan.bpk.go.id/Download/338616/2024pmkeuangan010.pdf>) 核对于 2026-10-14

9 [ID-03] PPN 12% 仅对奢侈品全额、非奢侈品实际 11% (进口以 nilai impor 计税)

主管机构 Direktorat Jenderal Pajak (DJP)
官方入口 [pajak.go.id](https://www.pajak.go.id/id/artikel/pmk-1312024-tarif-ppn-sebelas-dua-belas) (<https://www.pajak.go.id/id/artikel/pmk-1312024-tarif-ppn-sebelas-dua-belas>) 核对于 2026-10-14

10 [ID-03] 乘用车 PPnBM 税率档位 (≤3000cc 15/20/25/40%; >3000-4000cc 40/50/60/70%) 与 10-15 座档位

主管机构 Direktorat Jenderal Pajak (DJP) — PMK 141/PMK.010/2021
官方入口 [pajak.go.id](https://pajak.go.id/peraturan/penetapan-jenis-kendaraan-bermotor-yang-dikenai-pajak-penjualan-atas-barang-mewah-dan) (<https://pajak.go.id/peraturan/penetapan-jenis-kendaraan-bermotor-yang-dikenai-pajak-penjualan-atas-barang-mewah-dan>) 核对于 2026-10-14

11 [ID-03] PPnBM 的 DPP 分档与 BEV / PHEV / HEV 的适用条款 (含投资额门槛)

主管机构 Direktorat Jenderal Pajak (DJP) — 附件 Lampiran I PMK 141/2021
官方入口 [pajak.go.id](https://www.pajak.go.id/sites/default/files/Lampiran_141_PMK.010_2021.pdf) (https://www.pajak.go.id/sites/default/files/Lampiran_141_PMK.010_2021.pdf) 核对于 2026-10-14

12 [ID-03] PPN DTP 10%/5% (TKDN 门槛) 与混动 PPnBM DTP 3%，适用 2025 年 1-12 月

主管机构 Direktorat Jenderal Pajak (DJP) — PMK 12 Tahun 2025
官方入口 [pajak.go.id](https://www.pajak.go.id/sites/default/files/PMK%2012%20Tahun%202025.pdf) (<https://www.pajak.go.id/sites/default/files/PMK%2012%20Tahun%202025.pdf>) 核对于 2026-10-14

13 [ID-03] PMK 12/2025 的生效日、优惠额度与 LCEV（混动）定义

主管机构 Direktorat Jenderal Pajak (DJP) — 新闻稿 SP-5/2025

官方入口 [pajak.go.id](https://www.pajak.go.id/sites/default/files/2025-02/SP-5_2025%20PEMERINTAH%20BERIKAN%20INSENTIF%20PAJAK%20KENDARAAN%20LISTRIK%20PAJAK%20KENDARAAN%20LISTRIK%20DAN%20HYBRID%20TAHUN%202025.pdf) (https://www.pajak.go.id/sites/default/files/2025-02/SP-5_2025%20PEMERINTAH%20BERIKAN%20INSENTIF%20PAJAK%20KENDARAAN%20LISTRIK%20PAJAK%20KENDARAAN%20LISTRIK%20DAN%20HYBRID%20TAHUN%202025.pdf) 核对于 2026-10-14

14 [ID-03] PPh Pasal 22 进口预缴税率 (2.5% / 7.5%) 与税基

主管机构 Direktorat Jenderal Pajak (DJP)

官方入口 [pajak.go.id](https://www.pajak.go.id/pph-pasal-22) (https://www.pajak.go.id/pph-pasal-22) 核对于 2026-10-14

15 [ID-05] PPh 22 的 10% 特定货物清单 (含 87.03 整车号列)

主管机构 Kementerian Keuangan (JDIH) — PMK 41/PMK.010/2022

官方入口 [jdih.kemenkeu.go.id](https://jdih.kemenkeu.go.id/api/download/713409b5-ea71-4490-8a51-33359c78c3bc/41~PMK.010~2022Per.pdf) (https://jdih.kemenkeu.go.id/api/download/713409b5-ea71-4490-8a51-33359c78c3bc/41~PMK.010~2022Per.pdf) 核对于 2026-10-14

16 [ID-05] 第 98 章 IKD 特殊号列与税率 (9801.40/50/60/70/80/90) 及其工业部前置条件

主管机构 Kementerian Keuangan (JDIH) — PMK 13/PMK.010/2022

官方入口 [jdih.kemenkeu.go.id](https://jdih.kemenkeu.go.id/api/download/12a91197-fd43-44b1-9aa0-6c02ceac55c6/13_PMK.010_2022Per.pdf) (https://jdih.kemenkeu.go.id/api/download/12a91197-fd43-44b1-9aa0-6c02ceac55c6/13_PMK.010_2022Per.pdf) 核对于 2026-10-14

17 [ID-06] 四轮及以上 BEV 的 TKDN 分阶段门槛 (40% / 60% / 80%) 与 1:1 承诺、保证金与违约赔付

主管机构 Peraturan Presiden No. 79 Tahun 2023 (JDIH BPK)

官方入口 [peraturan.bpk.go.id](https://peraturan.bpk.go.id/Download/331723/Perpres%20Nomor%2079%20Tahun%202023.pdf) (https://peraturan.bpk.go.id/Download/331723/Perpres%20Nomor%2079%20Tahun%202023.pdf) 核对于 2026-10-14

18 [ID-06] BEV CBU/CKD 优惠申请条件、配额、NIB 作 API-P 与违约金条款

主管机构 Kementerian Investasi/BKPM — Permeninves/BKPM 1 Tahun 2024

官方入口 [peraturan.bpk.go.id](https://peraturan.bpk.go.id/Download/385390/Permeninves%201%20tahun%202024-.pdf) (https://peraturan.bpk.go.id/Download/385390/Permeninves%201%20tahun%202024-.pdf) 核对于 2026-10-14

19 [ID-06] 轮胎 SNI 强制 (Permenperin 9/2025, 2025-07-24 起)

主管机构 Kementerian Perindustrian (JDIH BPK)

官方入口 [peraturan.bpk.go.id](https://peraturan.bpk.go.id/Details/321105/permenperin-no-9-tahun-2025) (https://peraturan.bpk.go.id/Details/321105/permenperin-no-9-tahun-2025) 核对于 2026-10-14

20 [ID-06] 汽车安全玻璃 SNI 强制 (Permenperin 15/2025, 2025-10-25 起) 与原料进口的官方代表/指定进口商规定

主管机构 Kementerian Perindustrian (JDIH BPK)

官方入口 [peraturan.bpk.go.id](https://peraturan.bpk.go.id/Details/321157/permenperin-no-15-tahun-2025) (https://peraturan.bpk.go.id/Details/321157/permenperin-no-15-tahun-2025) 核对于 2026-10-14

21 [ID-06] 整车型式试验 SUT / SRUT 与逐型式合格要求 (PM 33 Tahun 2018)

主管机构 Kementerian Perhubungan (JDIH BPK)

官方入口 [peraturan.bpk.go.id](https://peraturan.bpk.go.id/Download/93221/PM_33_TAHUN_2018.pdf) (https://peraturan.bpk.go.id/Download/93221/PM_33_TAHUN_2018.pdf) 核对于 2026-10-14

22 [ID-06] 进口许可制度: NIB 在 OSS 中即作 API (Permendag 16/2025, 2025-08-29 生效)

主管机构 Kementerian Perdagangan (JDIH BPK)

官方入口 [peraturan.bpk.go.id](https://peraturan.bpk.go.id/Details/323106/permendag-no-16-tahun-2025) (https://peraturan.bpk.go.id/Details/323106/permendag-no-16-tahun-2025) 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·印度尼西亚分册》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·海轶. 《中国汽车出海区域落地白皮书·印度尼西亚分册》[R]. eficien.com, 2026. 核对日期 2026-10-15. <https://eficien.com/regions/pack-id.html>
(<https://eficien.com/regions/pack-id.html>)

ENGLISH

Haiyuan. *China Auto Overseas Regional Implementation Whitepaper: Indonesia Volume* [R]. eficien.com, 2026. Verified 2026-10-15.
<https://eficien.com/regions/pack-id.html> (<https://eficien.com/regions/pack-id.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·印度尼西亚分册》中的来源清单一一对应，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·印度尼西亚落地口径」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

这份材料回答的是「**印度尼西亚**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

菲律宾 越南 泰国 马来西亚

相关深读

印尼 TKDN 40%，从零件清单倒推 →

一进一产：进口一辆要还一辆 →

同一台车，两个市场报价差一倍：钱不是亏在运费上 →

仓建得多，不等于货到得快：算数·海数复盘一次海外仓选址 →

东南亚配件满足率不到六成，根因在哪 →

出海第二年，最该补的是哪块板 →

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。