



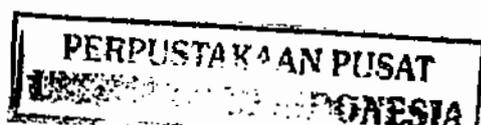
UNIVERSITAS INDONESIA

**TINJAUAN YURIDIS
TERHADAP PENGATURAN DAN TATA CARA PELAKSANAAN
IMPORT KENDARAAN RODA EMPAT DENGAN KONDISI
COMPLETELY BUILT UP (CBU)**

TESIS

**ALIFA RAHMAT SYUKRI
0806477655**

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM PASCA SARJANA
JAKARTA
JUNI 2010**





UNIVERSITAS INDONESIA

**TINJAUAN YURIDIS
TERHADAP PENGATURAN DAN TATA CARA PELAKSANAAN
IMPORT KENDARAAN RODA EMPAT DENGAN KONDISI
COMPLETELY BUILT UP (CBU)**

TESIS

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Hukum

**ALIFA RAHMAT SYUKRI
0806477655**

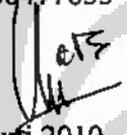
**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM PASCA SARJANA
KEKHUSUSAN HUKUM PERDAGANGAN INTERNASIONAL
JAKARTA
JUNI 2010**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Alifa Rahmat Syukri

NPM : 0806477655

Tanda Tangan : 

Tanggal : Juni 2010

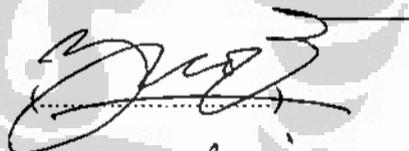
HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
Nama : Alifa Rahmat Syukri
NPM : 0806477655
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul Tesis : Tinjauan Yuridis Terhadap Pengaturan Dan Tata Cara Pelaksanaan Impor Kendaraan Roda Empat Dengan Kondisi Completely Built Up (CBU)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Hukum (MH) pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum, Universitas Indonesia.

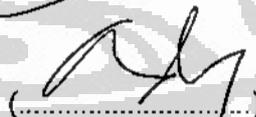
DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Yu Un Oppusunggu, S.H., LL.M



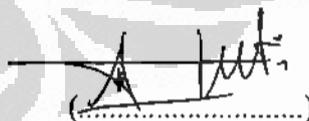
(.....)

Penguji : Adijaya Yusuf, SH., LL.M



(.....)

Penguji : Hadi Rahmat Purnama, SH., LL.M



(.....)

Ditetapkan di : Jakarta
Tanggal : 29 Juni 2010

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamin, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT karena berkat rahmat dan hidayah-Nya penulisan tesis ini dapat terselesaikan. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk meneapai gelar Magister Hukum pada program pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Penulisan tesis ini bertujuan untuk menganalisa ketentuan mengenai impor kendaraan roda empat dengan kondisi CBU terhadap Persetujuan Perizinan Impor. Penulisan ini khususnya ditujukan untuk melihat apakah ketentuan mengenai impor kendaraan roda empat dengan kondisi CBU sudah sesuai dengan Persetujuan Perizinan Impor. Kemudian, penulisan ini juga ditujukan untuk memberikan masukan mengenai pengembangan program mobil nasional terkait dengan kebijakan perkembangan industri mobil Indonesia. Hal ini dirasakan perlu oleh penulis agar industri mobil Indonesia tidak hanya bergantung kepada impor mobil CBU.

Penulis juga menyadari bahwa masih banyak kekurangan di dalam penulisan tesis ini. Penulis akan sangat menghargai segala masukan dan kritikan sehubungan dengan penulisan tesis ini. Penulis juga menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, semenjak masa kuliah hingga penyusunan tesis ini, akan sulit bagi penulis untuk menyelesaikan penulisan tesis ini. Oleh karena itu, pada kesempatan ini dengan segala kerendahan hati penulis mengueapkan terimakasih sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Yu Un Oppusunggu S.H., LL.M., selaku Dosen Pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktu dalam membimbing dan mencurahkan pemikirannya untuk memberikan masukan-masukan dan saran kepada penulis sampai dengan selesainya tesis ini.
2. Bapak dan Ibu dosen Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia atas ilmunya yang sangat berharga bagi penulis.
3. Staf administrasi Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia yang telah memberikan bantuan dan mempermudah penulis menyelesaikan kuliah.

4. Keluarga besar Biro Perundang-undangan 2, Deputi Hukum Sekretariat Kabinet dukungannya kepada penulis untuk melanjutkan studi pascasarjana.
5. USAID – ITAP selaku penyandang dana atas bantuan yang telah diberikan.
6. Kedua Orang Tua Penulis; Ayah dan Mama, atas kasih sayang, pengorbanan, do'a restu dan telah banyak memberikan dorongan baik moril maupun materiil selama penulis menyelesaikan tesis ini.
7. Kedua Orang Tua Mertua Penulis; Papa dan Mama, atas kasih sayang, pengorbanan, do'a restu dan telah banyak memberikan dorongan baik moril maupun materiil selama penulis menyelesaikan tesis ini.
8. Pak de dan Bu de yang selalu memberikan doa dan semangat kepada penulis.
9. Keluargaku tersayang Ashrisuei Wahdini, Muhammad Hanan Rafani, dan Maylahana Fabianne Rifani, adikku Idia Fadla Anugrah dan Ferari, serta Mbah Watiyem yang telah menjadi penyemangat terhadap penulis selama ini.
10. 7800HW yang selalu setia menemani kemana pun penulis pergi.
11. Mbah Danang, Pujay, Juples, Erga, Dodiet, Faisal dan sahabat-sahabat lainnya Program MITL 2nd (*Master in International Trade Law*) Universitas Indonesia, terimakasih atas bantuan dan kebersamaannya.
12. Semua pihak yang telah banyak membantu penulis selama ini, baik secara langsung dan tidak langsung dalam penulisan Tesis ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Dengan segala do'a dan ucapan terima kasih serta harapan, semoga Allah SWT memberikan balasan yang lebih dari segala apa yang telah mereka berikan kepada penulis selama ini. Amin

Semoga Tesis ini dapat bermanfaat baik bagi penulis sendiri maupun bagi semua pihak dan dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan ilmu hukum.

Jakarta, 24 Juni 2010

Penulis



Alifa Rahmat Syukri

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Alifa Rahmat Syukri
NPM : 0806477655
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PENGATURAN DAN TATA CARA PELAKSANAAN IMPORT KENDARAAN RODA EMPAT DENGAN KONDISI COMPLETELY BUILT UP (CBU)

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada tanggal : 2 Juni 2010

Yang Menyatakan


(Alifa Rahmat Syukri)

ABSTRAK

Nama : Alifa Rahmat Syukri
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Judul Tesis : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PENGATURAN DAN TATA CARA PELAKSANAAN IMPORT KENDARAAN RODA EMPAT DENGAN KONDISI COMPLETELY BUILT UP (CBU).

Tesis ini membahas mengenai kebijakan impor mobil Indonesia dalam kerangka *Import Licensing Agreement*. Selain itu juga membahas kebijakan perkembangan industri mobil Indonesia perihal mana yang lebih menguntungkan apakah melalui kebijakan impor atau pengembangan program mobil nasional. Penelitian ini adalah yuridis normatif yang berarti bahwa penelitian ini mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat beberapa ketentuan mengenai kebijakan impor mobil Indonesia yang tidak sesuai dengan ketentuan *Import Licensing Agreement*. Selain itu penelitian ini juga menunjukkan bahwa pemerintah untuk saat ini lebih memilih pengembangan industri mobil melalui impor mobil dibandingkan dengan pengembangan mobil nasional. Penelitian ini menyarankan agar Pemerintah Indonesia melakukan perubahan terhadap ketentuan yang tidak sesuai dengan ketentuan *Import Licensing Agreement* dan memberikan perhatian yang lebih besar terhadap pengembangan program mobil nasional.

Kata Kunci :
Import Licensing, kendaraan, CBU

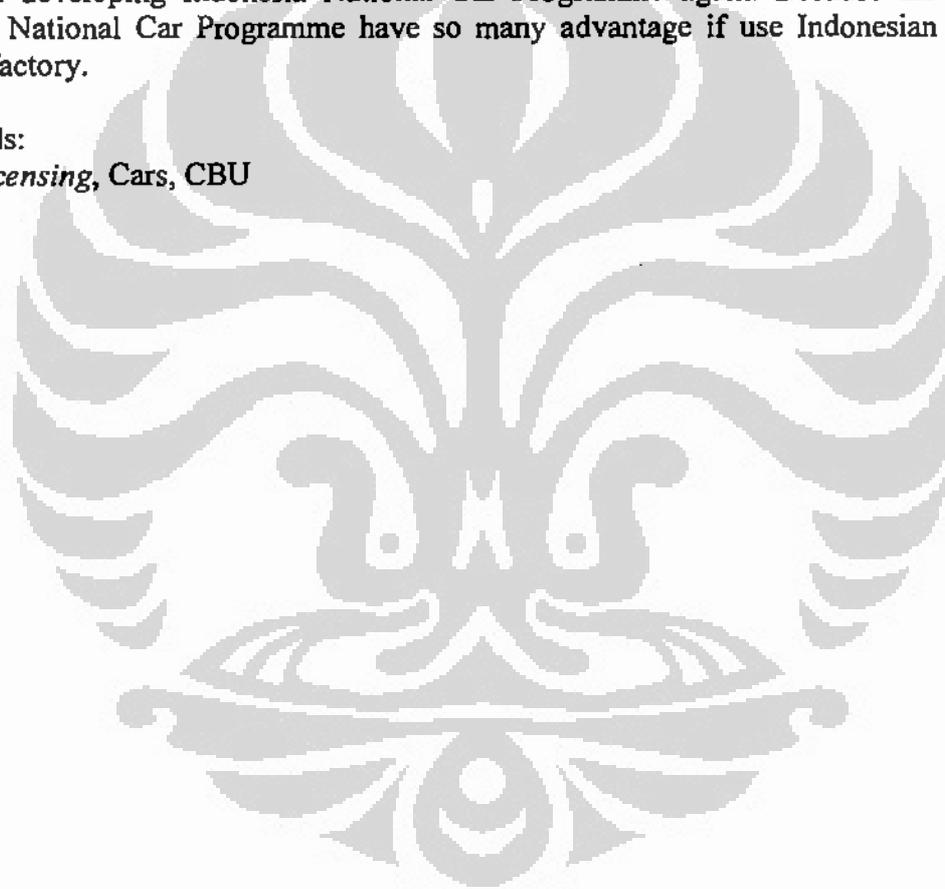
ABSTRACT

Name : Alifa Rahmat Syukri
Study Program : Law Magister
Title : Judicial Review About Regulation of Four Wheel Cars Import
With Completely Built Up Condition (CBU).

The focus of this study is to analyze and criticize the regulation of four wheel car import with completely built up (CBU) condition in Indonesia. This research uses a qualitative approach with normative methodology. The outcome of this research shows that there is a lot of problem between the regulation of car import with *Import Licensing Agreement*. This research also suggests Indonesian Government must not depending to developed the Indonesia Car Industry with impor cars but they must developing Indonesia National Car Programme again. Because the Indonesia National Car Programme have so many advantage if use Indonesian National factory.

Key words:

Import Licensing, Cars, CBU



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR SINGKATAN.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
DAFTAR TABEL	xiii
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Permasalahan.....	1
1.2. Perumusan Masalah	9
1.3. Kerangka Teori	9
1.4. Kerangka Konseptual	12
1.5. Metodologi Penelitian.....	14
1.6. Tujuan Penelitian.....	15
1.7. Sistematika Penelitian.....	15
BAB II. PERKEMBANGAN INDUSTRI MOBIL INDONESIA	16
2.1. Sekilas Penemuan Mobil	16
2.2. Perkembangan Industri Mobil Indonesia.....	17
2.3. Ketentuan Perizinan Impor Mobil	31
2.3.1. Peraturan Menteri Perdagangan No. 54/M-DAG/PER/10/2009 tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor	31
2.3.2. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 192/MPP/Kep/6/2000 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 50/MPP/Kep/2/2000	32
2.3.3. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 275/MPP/Kep/6/1999 Tahun 1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor	34
2.3.4. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 276/MPP/KEP/6/1999 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor	35

2.3.5. Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir.....	36
2.3.6. Peraturan Menteri Perdagangan No. 17/M-DAG/PER/3/2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir	38
2.4. Program Mobil Nasional	38
2.4.1. Maleo.....	39
2.4.2. Timor.....	39
2.4.3. Timor S-2.....	41
2.4.4. Bakrie B-97.....	42
2.4.5. Macan.....	42
2.4.6. Gang Car.....	42
2.4.7. Esemka dan Tawon.....	42
2.5. Faktor-Faktor Produksi.....	44
BAB III. KEBIJAKAN MENGENAI IMPOR DALAM KERANGKA WTO DAN DALAM PERSPEKTIF INDONESIA.....	48
3.1. Organisasi Perdagangan Dunia (WTO).....	49
3.1.1. Sekilas Sejarah Pembentukan WTO	50
3.1.2. Prinsip-Prinsip WTO	57
3.1.3. Beberapa Pengecualian Terhadap Prinsip-prinsip WTO.....	62
3.2. Persetujuan Perizinan Impor	63
3.2.1 Sejarah Persetujuan Perizinan Impor	63
3.2.2 Pokok-Pokok Persetujuan Perizinan Impor.	67
3.3. Kebijakan Impor Indonesia.....	73
BAB IV. KETENTUAN IMPOR MOBIL CBU TERKAIT DENGAN PERSETUJUAN PERIZINAN IMPOR DAN TEORI KEUNGGULAN KOMPARATIF.....	77
4.1. Ketentuan Impor Mobil CBU Terkait dengan Persetujuan Perizinan Impor	77
4.2. Kebijakan Pengembangan Industri Mobil Indonesia Terkait dengan Teori Keunggulan Komparatif	87
BAB V. PENUTUP	101
5.1. Kesimpulan	101
5.1. Saran	107
DAFTAR PUSTAKA	109

DAFTAR SINGKATAN

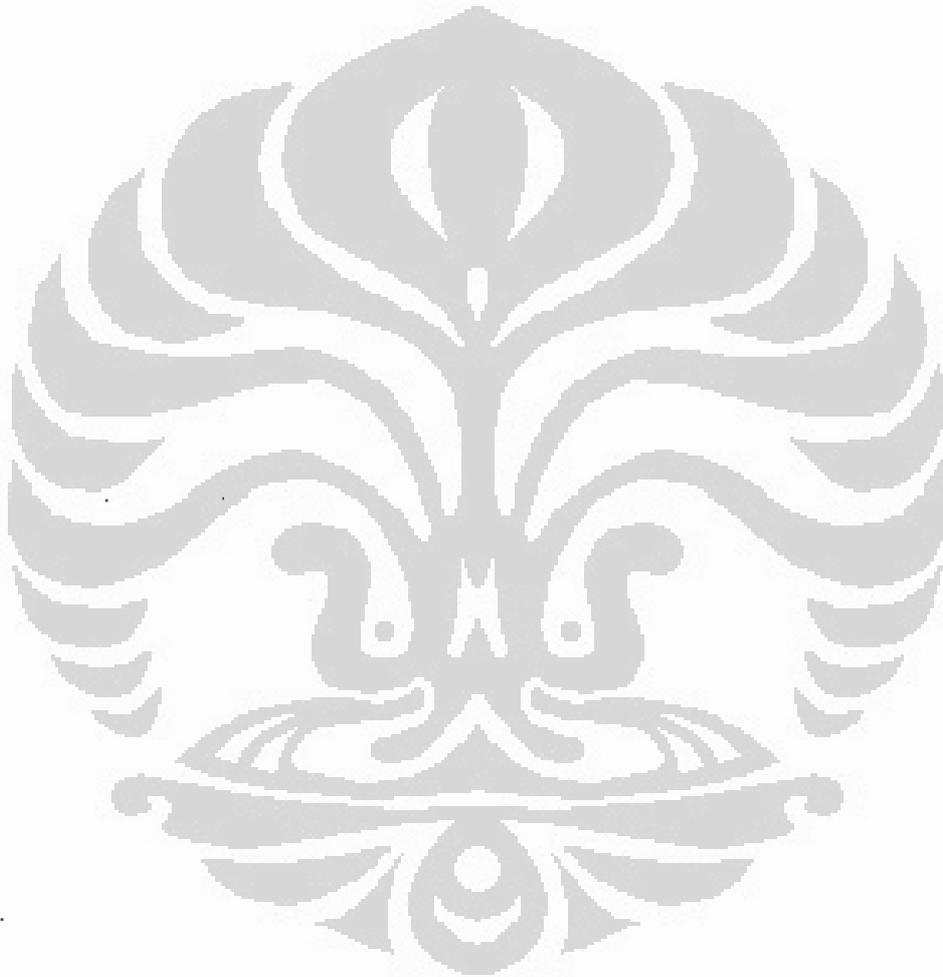
AFTA	:	<i>ASEAN Free Trade Area</i>
API	:	Angka Pengenal Importir
API-P	:	Angka Pengenal Importir Produsen
API-T	:	Angka Pengenal Importir Terbatas
API-U	:	Angka Pengenal Importir Umum
ASEAN	:	<i>Association South East Asia Nation</i>
ATPM	:	Agen Tunggal Pemegang Merek
BKPM	:	Badan Koordinasi Penanaman Modal
CBU	:	<i>Completely Built Up</i>
CKD	:	<i>Completely Knocked Down</i>
VIN	:	<i>Vehicle Identification Number</i>
GATT	:	<i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>
ILA	:	<i>Import Licensing Agreement</i>
IU	:	Importir Umum
MFN	:	<i>Most Favoured Nation</i>
MPV	:	<i>Multi Purpose Van</i>
NIK	:	Nomor Identifikasi Kendaraan
SMK	:	Sekolah Menengah Kejuruan
SNI	:	Standar Nasional Indonesia
TPT	:	Tanda Pendaftaran Tipe
WTO	:	<i>World Trade Organization</i>

DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN I Peraturan Menteri Perdagangan No. 54/M-DAG/PER/10/2009 tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor
- LAMPIRAN II Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 192/MPP/Kep/6/2000 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 50/MPP/Kep/2/2000
- LAMPIRAN III Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 275/MPP/Kep/6/1999 Tahun 1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor
- LAMPIRAN IV Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 276/MPP/KEP/6/1999 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor
- LAMPIRAN V Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir
- LAMPIRAN VI Peraturan Menteri Perdagangan No. 17/M-DAG/PER/3/2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir
- LAMPIRAN VII *Import Licensing Agreement*

DAFTAR TABEL

Tabel I	Penjualan Mobil Domestik Tahun 2009	4
Tabel II	Penjualan Mobil Impor Tahun 2005 s/d 2010	5



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Melihat sejarah perkembangan industri dunia, negara-negara maju mempunyai kebijakan melakukan pengembangan industri yang berbasis perakitan penuh (*full manufacturing*). Bahkan industri tersebut menjadi kebanggaan nasional dari negara tersebut termasuk pada industri mobil.¹ Berdasarkan pada kebijakan tersebut maka tidak mengherankan apabila industri mobil negara-negara maju berhasil menguasai industri mobil dunia. Sebagai contoh adalah Jerman, Perancis, Inggris, Amerika Serikat dan Jepang yang merupakan basis produksi mobil-mobil yang menguasai pangsa pasar dunia. Negara-negara tersebut di atas, kecuali Amerika Serikat, adalah negara-negara yang pernah mengalami kehancuran akibat Perang Dunia II, namun berkat kebijakan pemerintah yang tepat dapat segera pulih dan berkompetisi dalam industri mobil dunia.

Industri mobil merupakan kelompok industri yang merefleksikan kinerja industri suatu negara yang merupakan sumber devisa. Apabila setiap mobil yang diproduksi memiliki sepuluh ribu suku cadang, maka kebutuhan akan suku cadang itu sendiri mendatangkan penghasilan yang tidak sedikit bagi negara yang memproduksi mobil tersebut. Dengan demikian tidak mengherankan apabila pemerintah suatu negara kerap mengeluarkan kebijakan-kebijakan penting terkait dengan pengembangan industri mobilnya.²

Negara-negara Asia mempunyai kebijakan yang tidak sama untuk pengembangan industri mobilnya. Misalnya India yang cenderung untuk mengembangkan industri mobil nasional dengan memprakarsai pembuatan mobil rakyat dengan nama Maruti yang merupakan hasil kerjasama dengan Suzuki Motor Corporation. India telah memacu industri mobilnya untuk memakai komponen lokal

¹ Budiarto Shambazy, "Belajarlah dari Korea", *Kompas*, (1 Maret 2000): 26.

² "Percepat Harmonisasi Tarif Untuk Dorong Industri Otomotif", *Suara Karya*, (20 Februari 1995):13.

dengan menetapkan peraturan pengenaan bea masuk impor yang sangat tinggi bagi komponen otomotif impor. Sebagai akibat dari kebijakan ini, hampir seluruh kebutuhan komponen dipenuhi oleh mitra lokal Maruti. Akibat selanjutnya adalah penguasaan pasar otomotif India oleh Maruti sebesar 81%. Bahkan mobil India ini juga telah berhasil menembus pasar negara Eropa seperti Perancis dan Jerman.³ Selain itu, Pemerintah India juga menetapkan kebijakan untuk industri mobil India agar memproduksi mobil dengan harga yang sangat murah. Dengan adanya kebijakan-kebijakan tersebut maka untuk tahun 2009, penjualan mobil baru di India mencapai 1,95 juta unit atau naik 26 persen dari tahun sebelumnya. Kendaraan yang diekspor India pun mencapai 450 ribu unit atau naik sekitar 33 persen dari tahun 2008.⁴

Sama halnya dengan India, negara Asia lainnya yaitu Cina juga lebih memilih untuk mengembangkan industri mobil nasional dengan menetapkan kebijakan yang ketat dengan memfokuskan pada peningkatan kualitas pada setiap mobil yang diproduksi. Kebijakan tersebut antara lain yaitu mobil yang diproduksi diharuskan memenuhi ketentuan emisi Euro 3. Selain itu, mobil tersebut juga harus dapat menekan penggunaan bahan bakar sampai dengan 21% untuk setiap 100 km.⁵ Sehingga dengan adanya peningkatan kualitas tersebut, dapat diharapkan terjadinya peningkatan penjualan.

Kemudian Malaysia, juga lebih memilih untuk mengembangkan industri mobil nasional dengan mengambil kebijakan proteksionis. Pemerintah Malaysia memberikan berbagai fasilitas agar Proton (Perusahaan Otomotif Nasional Berhad) dapat tumbuh dengan cepat melalui kerjasama antara Perusahaan Negara Malaysia

³ "Pengalaman India dengan Mobil Nasional", *Bisnis Indonesia*, (4 September 1996):4.

⁴ "Mobil India Berpeluang Mencuri Pasar Indonesia," http://www.tempointeraktif.com/hg/test_drive/2010/05/30/brk,20100530-251246,id.html, diakses 4 Juni 2010.

⁵ China Bertekad Masuk Tiga Besar Dunia," <http://otomotif.kompas.com/read/2008/08/11/16345773/china.bertekad.masuk.tiga.besar.otomotif.dunia>, diakses 4 Juni 2010

Hicom, Mitsubishi Corporation, dan Mitsubishi Motor Corporation yang kemudian mendirikan Proton.⁶

Sementara Thailand sejak tahun 1990-an mengambil kebijakan yang berbeda dengan lebih memilih mengembangkan industri perakitan dan pembuatan suku cadang mobil sehingga mengesampingkan faktor pengembangan atas mobil nasionalnya. Negara ini telah mengundang produsen otomotif dunia untuk menjalin kerjasama dengan perusahaan lokal untuk membentuk perusahaan patungan dan melakukan alih teknologi dan alih keterampilan manajemen.⁷ Pemerintah Thailand membuka kesempatan seluas-luasnya kepada investor asing untuk masuk ke negeri tersebut dengan segala kemudahan. Proses perizinan penanaman modal asing tidak berbelit-belit, sehingga menarik minat produsen mobil dunia untuk berinvestasi. Itulah sebabnya mengapa negara ini terkenal sebagai negara perakitan dan pemasok komponen mobil dunia.⁸

Keberhasilan negara-negara Asia dibidang industri mobil tersebut seharusnya dapat diikuti oleh Indonesia, mengingat sebagai salah satu negara berkembang semestinya Indonesia mempunyai potensi pasar yang menarik untuk melakukan pengembangan industri mobil. Potensi pasar tersebut selain disebabkan oleh jumlah penduduk Indonesia yang berjumlah lebih dari 219 juta⁹ jiwa juga disebabkan oleh pola hidup penduduk Indonesia yang cenderung konsumtif.

Indonesia pada saat ini lebih cenderung memfokuskan pengembangan industri mobil melalui proses perakitan¹⁰ atau melalui impor¹¹ ketimbang melakukan

⁶ "Proton Saga Kini Membidik Ekspor", *Majalah Mobil Motor*, (No. 19, 24 Desember 1990-6 Januari 1991):11.

⁷ "Belajar dari Kesuksesan Industri Otomotif Thailand", *Bisnis Indonesia*, (12 Desember 1995):7.

⁸ Rachma Fitriati, "Dampak Percepatan Liberalisasi Otomotif", ATPM dari Tukang Jahit Sampai kepada Tukang Reparasi", *Majalah Prospektif*, (12 Februari 1999): 30.

⁹ Data tahun 2009, http://www.datastatistik-indonesia.com/component/option,com_table/task,Itemid,165/, diakses 9 April 2010.

¹⁰ Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Industri Kendaraan Bermotor, Kepmen No. 275/MPP/KEP/6/1999 Tahun 1999.

pengembangan mobil nasional ataupun komponen mobil. Dengan adanya kebijakan tersebut, industri mobil Indonesia untuk tahun 2009 berhasil menjual 483.548 unit mobil.¹² Mobil dengan merek Toyota memimpin penjualan dengan total penjualan sebanyak 186.687 unit, disusul berturut-turut oleh Daihatsu 77.513 unit, Mitsubishi 61.735 unit, Suzuki 44.689 unit, dan Honda 39.570 unit.¹³

TABEL 1.1
PENJUALAN MOBIL DOMESTIK TAHUN 2009

No.	Merek	2009
1.	Toyota	186.687
2.	Daihatsu	77.513
3.	Mitsubishi	61.735
4.	Suzuki	44.689
5.	Honda	39.570

Yang menarik perhatian di sini adalah adanya peningkatan penjualan mobil impor dari tahun ke tahun, walaupun terjadi penurunan untuk tahun penjualan 2009, namun untuk penjualan tahun 2010 diperkirakan akan melampaui hasil pencapaian tahun 2009. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel di bawah ini:

¹¹ Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Persyaratan Impor Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Utuh (CBU), Kepmen No. 192/MPP/KEP/6/2000.

¹² "Tabel Penjualan Mobil 2005-2010," http://www.gaikindo.or.id/download/statistic/02-past/02-by-brand/bybrand_market_2005_2009.pdf. diakses 2 Mei 2010.

¹³ *ibid.*

TABEL 1.2
PENJUALAN MOBIL IMPOR TAHUN 2005 S/D 2010¹⁴

No.	Tahun	Penjualan Mobil CBU
1.	2005	31.760
2.	2006	33.663
3.	2007	55.112
4.	2008	72.646
5.	2009	32.678
6.	2010 (s/d April)	24.943

Terkait dengan peningkatan tersebut, terdapat beberapa hal yang melatarbelakangi semakin banyaknya mobil impor hadir di Indonesia, antara lain yaitu:

- a. Ketidakmampuan industri mobil Indonesia untuk memenuhi permintaan konsumen. Sebagai contoh adalah pada bulan April 2010. Produksi mobil mencapai 59.489 unit. Sedangkan permintaan mobil mencapai 65.122 unit.¹⁵ Ketimpangan ini mengakibatkan calon konsumen harus menunggu mobil pesannya dalam jangka waktu yang cukup lama.
- b. Ikut sertanya Indonesia sebagai salah satu negara yang tergabung ke dalam ASEAN *Free Trade Area* (AFTA). AFTA merupakan hasil kesepakatan negara-negara ASEAN untuk membentuk suatu kawasan perdagangan bebas untuk meningkatkan daya saing ekonomi kawasan ASEAN dengan menjadikan ASEAN sebagai basis produksi mobil dunia sekaligus menciptakan pasar regional bagi 500 juta penduduk ASEAN. Perkembangan terakhir yang terkait dengan AFTA adalah adanya kesepakatan untuk menghapuskan semua bea masuk impor mulai tahun 2010 bagi barang yang berasal dari Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura dan Thailand, dan mulai tahun 2015 bagi Kamboja, Laos, Myanmar dan Vietnam.

¹⁴ "Tabel Penjualan Mobil Impor," <http://www.gaikindo.or.id/>. diakses 9 Juni 2010.

¹⁵ "Tabel Produksi Mobil Indonesia", <http://www.gaikindo.or.id/>. diakses 9 Juni 2010.

- c. Adanya perubahan strategi dari merek-merek terkemuka seperti Toyota, Honda, Mitsubishi dan Daihatsu, yang menjadikan salah satu negara ASEAN sebagai basis produksi mobil. Sebagai contoh, Toyota menjadikan Thailand sebagai basis produksi model yang akan dipasarkan ke Indonesia, Malaysia, dan Filipina.¹⁶
- d. Adanya perubahan kebijakan pemerintah Indonesia untuk sektor industri otomotif, yang semula melarang impor untuk beberapa tipe mobil¹⁷ menjadi membuka penuh pintu impor kendaraan roda empat tersebut. Pemerintah Indonesia mulai membuka keran impor mobil CBU pada tahun 2000.¹⁸ Kebijakan tersebut dikeluarkan sebagai wujud konsistensi Indonesia kepada ketentuan Organisasi Perdagangan Dunia (WTO), di mana Indonesia sebagai salah satu anggota dari organisasi perdagangan dunia tersebut mempunyai kewajiban untuk menghapuskan adanya hambatan-hambatan yang dapat menghambat perdagangan internasional. Selain daripada itu kekalahan Indonesia dalam kasus mobil nasional pada tahun 1996 pada sidang panel WTO juga sedikit banyaknya telah mengubah arah kebijakan pemerintah Indonesia di sektor industri mobil.

Adapun mengenai pengembangan mobil nasional, sebenarnya pemerintah pernah mengeluarkan kebijakan mobil nasional melalui Keputusan Presiden No. 42 Tahun 1996 tentang Pembuatan Mobil Nasional. Keppres ini memberikan perlakuan yang sama antara mobil nasional yang dibuat di dalam negeri dengan di buat di luar negeri oleh tenaga kerja Indonesia, asalkan memenuhi kriteria kandungan lokal yang ditetapkan Menteri Perindustrian dan Perdagangan, sehingga dengan adanya Keppres ini maka PT Timor Putra Nasional dapat melakukan impor mobil dengan

¹⁶ "Thailand Basis Produksi kendaraan Penumpang Toyota", <http://autas.akezane.com/index.php/ReadStory/2008/01/30/52/79448/thailand-basis-produksi-kendaraan-penumpang-toyota>. diakses 31 Mei 2010.

¹⁷ Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Persyaratan Impor Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Utuh, Kepmen No. 49/MPP/Kep/2/2000.

¹⁸ Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 50/MPP/Kep/2/2000, Kepmen No. 192/MPP/Kep/6/2000.

memperoleh fasilitas pembebasan pajak penjualan barang mewah dan bea masuk impor komponen yang belum dibuat di dalam negeri dengan syarat harus mampu memenuhi kandungan lokal dan imbal beli seperti yang ditetapkan pemerintah. Pemerintah kemudian menunjuk PT Timor Putra Nasional sebagai satu-satunya perusahaan yang memenuhi kriteria program untuk menjadi industri mobil nasional Indonesia.¹⁹ Berdasarkan penunjukan ini PT Timor Putra Nasional kemudian memproduksi (PT Timor diberi hak untuk mengimpor 45,000 mobil jadi dari perusahaan Korea-KIA) mobil nasional sedan dengan nama Timor (Teknologi Industri Mobil Rakyat). Kebijakan ini kemudian mendapat protes keras dari beberapa produsen mobil dari Jepang, Amerika dan Uni Eropa. Ketiga produsen mobil tersebut mengadukan Indonesia ke panel WTO dengan alasan program mobil nasional Indonesia melanggar prinsip-prinsip WTO.²⁰ Dalam sidangnya WTO kemudian mengeluarkan putusan bahwa kebijakan mobil nasional yang diberlakukan oleh Pemerintah tidak sesuai dengan prinsip-prinsip WTO sehingga pemerintah diharuskan untuk segera mencabut kebijakan tersebut. Pasca kegagalan Mobil Timor tersebut, sampai saat ini pemerintah belum mengeluarkan kebijakan baru terkait dengan pengembangan mobil nasional. Akan tetapi perkembangan mobil nasional tidaklah ikut terhenti. Mengingat baru-baru ini muncul mobil hasil karya siswa-siswa SMK yang berhasil membuat mobil dengan nama Esemka. Walaupun masih dalam bentuk prototipe dan belum diproduksi secara massal, namun paling tidak hal ini menunjukkan bahwa Indonesia sebenarnya mampu untuk membuat mobil nasionalnya sendiri.

Terkait dengan impor mobil dalam bentuk CBU, pemerintah pada saat ini telah mempunyai seperangkat peraturan perundang-undangan.²¹ Namun yang perlu

¹⁹ "Tunky Soal Mobil Nasional:Satu Saja Dulu", *Kompas*, (26 April 1996): 13.

²⁰ "Jepang Menabuh Genderang Perang, Indonesia Siap Menantang", *Majalah Warta Ekonomi*, (No. 17/TH VIII, 16 September 1996): 16.

²¹ Antara lain Peraturan Menteri Perdagangan No. 54/M-DAG/PER/10/2009 tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 192/MPP/Kep/ 6/2000, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 275/1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor, Keputusan Menteri Perindustrian No. 276/1999 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor, dan Peraturan Menteri Perdagangan No. 17/M-DAG/PER/3/2010

diperhatikan adalah apakah perangkat peraturan tersebut sudah sesuai dengan ketentuan-ketentuan impor yang diatur dalam *Import Licensing Agreement* (ILA) yang merupakan satu kesatuan dari persetujuan WTO. Hal ini perlu mendapat perhatian mengingat Indonesia sejak tahun 1995 telah menjadi salah satu anggota dari WTO.²² Sebagai salah satu anggota WTO, Indonesia mempunyai kewajiban untuk menyelaraskan peraturan perundang-undangan nasional dengan persetujuan-persetujuan WTO untuk menghindari terjadinya konflik dengan negara-negara anggota WTO lainnya.

Hal ini diatur jelas dalam Persetujuan Pembentukan WTO yang menyatakan: "*Each member shall ensure the conformity of its laws, regulations and administrative procedures with its obligations as provided in the annexed Agreements.*"²³

Ketentuan Artikel tersebut menjadi indikator penting bagaimana WTO mewajibkan negara-negara anggotanya untuk menyesuaikan aturan-aturan atau hukum perdagangannya dengan aturan-aturan yang termuat dalam *Annex* persetujuan WTO. Bahkan ketentuan Artikel XVI tersebut juga mewajibkan negara anggotanya untuk menyesuaikan *administrative procedures*-nya (birokrasi) sesuai dengan *administrative procedure*-nya WTO.

Kemudian dalam ILA dijelaskan bahwa negara-negara anggota WTO tidak boleh mempergunakan ketentuan impor barang untuk melakukan hambatan perdagangan.²⁴ ILA tersebut pada prinsipnya menginginkan adanya prinsip transparansi, terhadap praktek administratif impor yang digunakan dalam

tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir.

²² Indonesia, *Undang-Undang tentang Pengesahan Agreement Establishing The World Trade Organization (Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia)*, No.7 tahun 1994, LN Tahun 1994 No. 57, TLN No. 3564.

²³ Article XVI.4 *Agreement Establishing the World Trade Organization*.

²⁴ Konsideran menimbang ILA "*the usefulness of automatic import licensing for certain purposes and that such licensing should not be used to restrict trade.*"

perdagangan internasional dan juga menginginkan pelaksanaan dan pengadministrasian prosedur dan praktek impor yang wajar dan adil.²⁵

1.2 Perumusan Masalah

Terkait dengan uraian di atas, maka yang menjadi pokok permasalahan dalam tesis ini adalah:

1. Ketentuan atau aturan apa saja yang berlaku di Indonesia mengenai tata cara impor mobil CBU?
2. Apakah aturan-aturan tersebut sudah sesuai dengan persetujuan WTO, khususnya terkait dengan *Import Licensing Agreement*?

1.3 Kerangka Teori

Teori merkantilisme menjadi ilmu ekonomi yang dominan hingga abad ke-18.²⁶ Kaum merkantilisme menilai kesejahteraan dengan emas dan perak sebagai ukuran yang berlaku umum pada waktu itu. Kebijakan mengakumulasi logam berharga diterjemahkan melalui upaya mendorong impor dan melarang ekspor logam emas. Kebijakan ini segera beralih menuju pengaturan perdagangan internasional untuk mencapai neraca perdagangan yang menguntungkan. Merkantilisme menekankan pentingnya sebuah negara memperoleh logam berharga sebanyak-banyaknya. Untuk melakukan hal ini, negara tersebut harus melakukan ekspor produknya semaksimal mungkin dan mengimpor seminimal mungkin dari negara lain. Kelebihan ekspor dibandingkan dengan impor akan dibayarkan dalam bentuk emas dan perak.

Dalam perkembangannya kebijakan tersebut beralih menuju dorongan terhadap produksi domestik. Dasar pemikirannya adalah bahwa negara yang memproduksi lebih banyak barang untuk ekspor dapat mencapai neraca perdagangan yang positif dan oleh karena itu mendapatkan aliran masuk logam mulia yang banyak. Kebijakan

²⁵ Konsideran menimbang, "*Convinced that import licensing, particularly non-automatic import licensing, should be implemented in a transparent and predictable manner.*"

²⁶ Dong Sung Cho, "*From Adam Smith to Michael Porter; Evolusi Teori Daya Saing*", (Jakarta: Salemba Empat, 2003): hal 3.

ini dijelaskan dengan baik oleh Thomas Mun (1571-1641) yang merupakan direktur *East India Company* dan seorang ahli teori merkantilisme utama.²⁷ Thomas Mun berpendapat bahwa untuk meningkatkan kesejahteraan negaranya, Inggris harus menjual kepada negara lain lebih banyak dari yang dibelinya dari negara lain. Ia menyarankan orang-orangnya untuk mengolah lahan yang tidak digunakan, mengurangi konsumsi produk asing, hemat dalam penggunaan sumber daya alam, dan mengembangkan industri rumah untuk memasok kebutuhan. Selain daripada itu, ia juga menyarankan agar pemerintah mengeluarkan kebijakan pelarangan impor dan mensubsidi ekspor.

Persoalan utama pada merkantilisme adalah bahwa merkantilisme memandang perdagangan sebagai *a zero sum game*.²⁸ Sebaliknya, Adam Smith memandang perdagangan sebagai suatu *positive sum game*.²⁹ Smith berpendapat bahwa setiap orang lebih memahami kebutuhan dan keinginannya sendiri. Jika setiap orang diizinkan mencari kesejahteraannya sendiri, maka dalam jangka panjang ia akan memberikan kontribusi paling besar bagi kebaikan bersama. Hukum alam (bukannya larangan pemerintah) akan berperan mencegah penyalahgunaan kebebasan ini. Secara khusus, keunggulan dari hukum alam ini di mata Smith berasal dari pembagian kerja (*division of labor*).³⁰ Smith kemudian memperluas gagasan mengenai “pembagian kerja” menjadi gagasan mengenai “pembagian kerja internasional”. Spesialisasi, kerja sama dan pertukaran kontribusi pada kemajuan perekonomian dunia dan karenanya membuka jalan menuju kemajuan di masa depan. Meskipun demikian, dalam prakteknya Smith melihat berbagai hambatan yang ditetapkan oleh pemerintah menghalangi aliran bebas perdagangan internasional. Smith menunjukkan bagaimana segala bentuk campur tangan pemerintah seperti memberikan monopoli, mensubsidi

²⁷ *ibid.*

²⁸ Surplus perdagangan suatu negara di imbangi dengan defisit perdagangan negara lain.

²⁹ Semua mitra dagang dapat memperoleh manfaat.

³⁰ Smith memberikan ilustrasi apabila sebuah pekerjaan yang dikerjakan oleh beberapa orang dengan setiap orang mengerjakan bagian tertentu maka akan berbeda hasilnya dengan sebuah pekerjaan yang dikerjakan hanya oleh satu orang.

ekspor, melarang impor dan mengatur upah merupakan faktor penghambat pertumbuhan alamiah aktivitas ekonomi.

Sejak Adam Smith mengutarakan pendapatnya mengenai teori merkantilisme, telah banyak ekonom yang memberikan kontribusi penting terhadap teori ini. Di antaranya adalah David Ricardo yang memperkenalkan teori keunggulan komparatif (keunggulan komparatif). Teori ini sebenarnya dikembangkan dari pernyataan Adam Smith dalam bukunya "*an inquiry into the nature and causes the wealth of nation:*

*"If a foreign country can supply us with a commodity cheaper than we ourselves can make it, better buy it of them with some part of the produce of our own industry employed in a way in which we have some advantage."*³¹

Pernyataan ini dalam perkembangannya oleh para ahli disebut sebagai teori keunggulan *absolute* atau *absolute advantage*. Teori ini dilandasi asumsi bahwa perdagangan internasional terjadi berdasarkan "*absolute advantage*", yaitu apabila eksportir dengan sumber daya yang dimilikinya dapat menghasilkan produk berupa *output* yang lebih banyak dengan harga yang lebih murah dibandingkan dengan para pesaingnya. David Ricardo menyempurnakan pendapat Adam Smith dengan menyatakan bahwa arus perdagangan antarnegara oleh tingkat harga relatif (bukan *absolute*) dari barang yang diproduksi. Negara-negara cenderung untuk mengambil spesialisasi untuk memproduksi komoditi dengan harga yang lebih murah dibandingkan dengan pesaing-pesaingnya. Sehingga dengan demikian perdagangan internasional bukanlah suatu "*a zero sum game*" akan tetapi menunjukkan perdagangan bebas melalui spesialisasi yang didasarkan pada keunggulan komparatif yang memberikan keuntungan kepada kedua belah pihak pelaku perdagangan tersebut,³² atau dengan kata lain bahwa sekalipun sebuah negara tidak memiliki suatu keunggulan *absolute* dalam barang apapun, negara ini dan juga negara-negara lainnya

³¹ Adam Smith, *an inquiry into the Nature and Causes the Wealth of Nation*, [Http://metalibri.incubadora.fapesp.br](http://metalibri.incubadora.fapesp.br). diakses 8 Maret 2010.

³² Robert Gilpin, *The Political Economy of International Relations* 172-174, 1987, diambil dari Agus Brotosusilo, *Desertasi Globalisasi Ekonomi dan Perdagangan Internasional: Studi tentang kesiapan hukum Indonesia melindungi produksi dalam negeri melalui undang-undang anti dumping dan safeguard*, (Jakarta, Universitas Indonesia): hal. 40.

masih akan mendapatkan manfaat dari perdagangan internasional. Untuk menjelaskan hal ini, Ricardo menggunakan sebuah ilustrasi antara negara Inggris dan Portugal. Jika Portugal dapat memproduksi kain dengan tenaga kerja sembilan puluh orang pria dan anggur dengan tenaga kerja delapan puluh orang pria dan Inggris dapat memproduksi dengan jumlah kain yang sama dengan seratus dua puluh orang pria dan anggur dengan seratus dua puluh orang pria, maka akan lebih menguntungkan apabila masing-masing Portugal dan Inggris hanya memproduksi barang dengan usaha yang terkecil (Inggris hanya memproduksi kain dan Portugal hanya memproduksi anggur). Dengan berkonsentrasi pada apa yang dapat dilakukan oleh masing-masing negara dengan usaha yang terkecil, maka masing-masing akan memiliki suatu keunggulan komparatif yang lebih besar.

Teori keunggulan komparatif tersebut dapat dilihat dalam berbagai aspek antara lain di bidang otomotif khususnya industri mobil di Indonesia. Pada saat ini Pemerintah Indonesia lebih memilih pengembangan industri mobil Indonesia dilakukan melalui cara perakitan kembali atau melalui cara impor ketimbang mengembangkan mobil nasional. Kebijakan Indonesia ini berbeda apabila dibandingkan dengan kebijakan industri mobil negara-negara Asia lainnya. Kebanyakan dari negara-negara Asia tersebut justru lebih cenderung untuk mengembangkan industri mobil nasionalnya. Berdasarkan kondisi inilah, maka dengan menggunakan teori keunggulan komparatif, penulis berkeinginan untuk menelusuri lebih jauh apakah kebijakan yang diambil oleh Pemerintah terkait dengan pengembangan industri mobil dengan cara melalui impor sudah tepat apabila dibandingkan dengan pengembangan mobil nasional.

1.4 Kerangka Konseptual

Pengertian dari beberapa istilah yang digunakan dalam penyusunan tesis ini sebagai berikut:

Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean.

Importir adalah orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum, yang melakukan impor.

Angka Pengenal Importir, yang selanjutnya disingkat API, adalah tanda pengenal sebagai importir.

Kendaraan bermotor roda empat atau lebih adalah kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Sub Pos HS 8701 .20, Pos HS 8702, 8703, 8704 dan 8705.

Kendaraan bermotor dalam keadaan terurai sama sekali (*Completely Knocked Down/CKD*) adalah kendaraan bermotor dalam keadaan terbongkar menjadi bagian-bagian termasuk perlengkapannya yang memiliki sifat utama kendaraan bermotor yang bersangkutan.

Perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor adalah perusahaan industri yang didirikan dan beroperasi di Indonesia serta memiliki Izin Usaha Industri untuk memproduksi kendaraan bermotor.

Tipe kendaraan bermotor adalah nama teknis dari suatu kendaraan bermotor, yang sekurang-kurangnya mencakup motor penggerak, transmisi, gandar dan body dan/atau ehasis.

Varian adalah turunan dan Tipe kendaraan bermotor yang mempunyai perbedaan pada komponen tertentu di luar motor penggerak, transmisi, gandar dan body dan/atau ehasis.

Pendaftaran tipe kendaraan bermotor adalah pendaftaran spesifikasi teknis dari tipe kendaraan bermotor merek tertentu untuk diproduksi atau diimpor.

Tanda Pendaftaran Tipe adalah surat pendaftaran yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal sebagai bukti bahwa tipe kendaraan bermotor yang akan diproduksi atau diimpor telah didaftarkan.

WTO adalah Organisasi Perdagangan Dunia sebagai pengganti Sekretariat GATT yang mengawasi pelaksanaan persetujuan perdagangan serta menyelesaikan sengketa dagang diantara negara anggota. WTO dibentuk berdasarkan *Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization* yang ditandatangani di Marrakesh pada tanggal 14 April 1994.

Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar.³³

1.5 Metodologi Penelitian

Penelitian hukum pada dasarnya adalah kegiatan pemecahan masalah. Adapun cara pemecahan masalah dilakukan dengan menggunakan metode pendekatan yuridis normatif yang berarti bahwa penelitian ini mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder.

Metode penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif analitis³⁴ untuk memberikan gambaran yang menyeluruh mengenai fakta dan permasalahan yang berhubungan dengan objek penelitian, kemudian dilakukan analitis terhadap permasalahan tersebut berdasarkan norma-norma hukum yang berlaku dan teori yang digunakan sebagai bahan analitis.

Adapun teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan, yaitu dengan mengumpulkan bahan-bahan tertulis yang berhubungan dengan topik yang dibahas berupa peraturan perundang-undangan, buku, dan artikel-artikel yang terkait dengan peraturan perundang-undangan di bidang impor barang.³⁵

Bahan hukum yang digunakan penulis untuk memperoleh data adalah melalui :

1. Bahan Hukum Primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat misalnya peraturan perundang-undangan.³⁶

³³ Indonesia, *Undang-Undang tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan*, No. 17 Tahun 2006, LN Tahun 2006 No.93, TLN No. 4661, Pasal 1 Angka 1.

³⁴ Agus Brotosusilo, "*Paradigma Kajian Empiris dan Narmatif*", Materi Kuliah Teori Hukum, Program Pascasarjana Ilmu Hukum, (Jakarta: FH-UI, 2008); hal 1

³⁵ Agus Brotosusilo, et al., "*Penulisan Hukum: Buku Pegangan Dosen*, (Jakarta: Konsorsium Ilmu Hukum, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1994): hal 8.

2. Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang berisi penjelasan terhadap bahan-bahan hukum primer, seperti buku, hasil-hasil penelitian, artikel, jurnal yang berkaitan dengan topik penelitian.
3. Bahan Hukum Tertier, yaitu bahan-bahan hukum yang berisi penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

1.6 Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui ketentuan-ketentuan mengenai tata cara impor mobil CBU yang berlaku di Indonesia.
2. Untuk mengetahui apakah aturan-aturan tersebut sudah sesuai dengan aturan-aturan WTO, khususnya terkait dengan *Import Licensing Agreement*.

1.7 Sistematika Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis membagi ke dalam lima bab yang terdiri dari:

1. Bab I, yang merupakan pendahuluan, menguraikan latar belakang permasalahan, perumusan masalah, metodologi yang dipergunakan, kerangka teori dan konsep yang digunakan, tujuan penelitian dan sistematika penelitian.
2. Bab II, akan membahas mengenai perkembangan industri mobil Indonesia.
3. Bab III, akan membahas mengenai kebijakan mengenai impor dalam kerangka WTO dan dalam perspektif Indonesia.
4. Bab IV, akan membahas kebijakan impor mobil CBU Indonesia terkait dengan *Import Licensing Agreement* dan teori keunggulan komparatif.
5. Bab V, merupakan penutup yang berisikan kesimpulan dan saran atas penelitian ini.

BAB II PERKEMBANGAN INDUSTRI MOBIL INDONESIA

2.1. Sekilas Penemuan Mobil

Sebelum berbicara mengenai industri mobil Indonesia ada baiknya terlebih dahulu mengenal sejarah penemuan mobil itu sendiri. Mobil (kependekan dari *otomobil* yang berasal dari bahasa Yunani '*autos*' (sendiri) dan Latin '*movére*' (bergerak)) adalah kendaraan beroda empat atau lebih yang membawa mesin sendiri. Jenis mobil termasuk bus, van, truk.¹

Bentuk mobil yang pertama ditemukan bukanlah seperti yang kita kenal sekarang. Bentuk mobil pada awal penemuannya lebih mirip dengan kereta kuda seperti yang banyak ditemukan pada abad ke 16 dan 17, namun menggunakan mesin sebagai tenaga penggerak. Mesin penggerak itupun masih terbatas pada mesin uap. Mobil dengan tenaga uap pertama dibuat pada akhir abad 18 oleh Nicolas-Joseph Cugnot yang sukses mendemonstrasikan kendaraan tersebut pada tahun 1769.² Kemudian di Birmingham pada tahun 1896 Frederick William Lanchester menemukan mobil dengan mesin yang menggunakan bensin sebagai bahan bakar.

Penemuan Cugnot kemudian diteruskan oleh Richard Trevithick yang menjalankan mesin uap di tahun 1801. Kendaraan tersebut dianggap aneh pada awalnya, namun penemuan dalam dekade setelahnya, seperti rem tangan, transmisi multi-kecepatan, dan peningkatan kecepatan dan setir, membuatnya sukses.

Paten mobil pertama di Amerika Serikat diberikan kepada Oliver Evans pada 1789; pada 1804 Evans mendemonstrasikan mobil pertamanya, yang bukan hanya mobil pertama di AS tapi juga merupakan kendaraan amfibi pertama, yang kendaraan tenaga uapnya sanggup berjalan di darat menggunakan roda dan di air menggunakan roda pedal.

¹ <http://www.etymonline.com/index.php?term=car>, diakses 7 April 2010.

² "Automobile Invention," http://www.aboutmycar.com/category/car_history/creation_history/automobile-invention-1/22.htm, diakses 7 April 2010.

Mobil pertama mesin pembakaran dalam yang menggunakan bensin dibuat hampir bersamaan pada 1886 oleh penemu Jerman yang bekerja secara terpisah. Carl Benz pada 3 Juli 1886 di Mannheim, dan Gottlieb Daimler dan Wilhelm Maybach di Stuttgart.³

Produksi skala besar pembuatan mobil harga terjangkau dilakukan oleh Oldsmobil pada 1902, dan kemudian dikembangkan besar-besaran oleh Henry Ford⁴ pada 1910-an. Ford Model T adalah salah satu mobil pertama yang harganya terjangkau konsumen (1927).⁵

Pengembangan utama termasuk penyalaan elektronik dan *self-starter* elektronik (keduanya oleh Charles Kettering, untuk Perusahaan mobil Cadillac di tahun 1910-1911), suspensi independen, dan rem empat ban.

Pada tahun 1930-an, kebanyakan teknologi dalam permobilan sudah diciptakan, walaupun sering diciptakan kembali di kemudian hari. Misalnya, penggerak roda depan diciptakan kembali oleh Andre Citroën dalam peluncuran Traction Avant pada 1934, meskipun teknologi ini sudah muncul beberapa tahun sebelumnya dalam mobil yang dibuat oleh Alvis dan Cord, dan di dalam mobil balap oleh Miller yang muncul pada awal 1897.

2.2. Perkembangan Industri Mobil Indonesia

Perkembangan industri mobil di Indonesia dimulai dengan masuknya produsen kendaraan bermotor *NV General Motors* (GM) ke Indonesia sejak sebelum masa kemerdekaan. Perusahaan tersebut pada tahun 1927 membangun pabrik perakitan mobil di Tanjung Priok. Selama sepuluh tahun pertama produksinya, perusahaan

³ "History of Daimler," http://www.mbusa.com/mbusa/ProxyServlet?!/brand/container.jsp&/heritage/history.jsp&menu=2_2&sub=0, diakses 7 April 2010.

⁴ *Ford Motor Company*, pertama kali merambah dunia otomotif pada tanggal 16 Juni 1903, saat Henry Ford dan 11 rekanan bisnisnya menandatangani perjanjian kerja sama. Dengan modal 28,000 USD, mereka merupakan pendiri perusahaan yang kini menjadi salah satu perusahaan terbesar di dunia.

⁵ Di tahun 1908, Model T pertama kali diproduksi. *Ford Motor Company* kemudian menjadi raksasa industri otomotif yang kemudian mendunia, setelah 19 tahun berkiprah di dunia otomotif dengan menjual 15 juta kendaraan Model T.

tersebut merakit 47.000 ribu unit mobil yang sebagian besar terdiri atas mobil *Chevrolet* dan truk *General Motors*. Kemudian untuk pengembangan pasar, *General Motors* bekerja sama dengan perusahaan milik H. Hasyim Ning⁶ dengan mendirikan perusahaan perakitan kendaraan bermotor bernama *NV Indonesia Service Company* (ISC) pada tahun 1950⁷ dan pada tahun 1951 Hasyim Ning diangkat menjadi Presiden Direktur ISC.⁸ Perusahaan kendaraan bermotor ini kemudian merakit kendaraan sedan dan truk dengan merek Dodge, dan Jeep dengan merek Willys, serta merakit sedan Fiat dan Mitsubishi.

Pada pertengahan dan penghujung dasawarsa 1950 terjadi gelombang nasionalitas ekonomi. Hampir semua produsen mobil di Indonesia seperti Ford, Chrysler, dan Fiat diageni oleh ISC. Terhadap kebijakan tersebut GM membuat keputusan untuk menghentikan kegiatan produksi mobilnya di Indonesia pada tahun 1954. Pada tahun 1955, bekas pabrik GM dibeli pemerintah melalui Bank Industri Negara untuk kemudian dijadikan perusahaan kendaraan bermotor dengan nama PT Gaya Motor. Pabrik perakitan mobil lainnya yaitu PT Udatin yang berada di Surabaya kemudian berafiliasi dengan *General Motors* Australia untuk memproduksi mobil *Holden*. Di Surabaya selain PT Udatin terdapat pula PT Imer Motors yang bergerak dibidang impor dan pendistribusian kendaraan bermotor dari Eropa Timur.⁹

Pemerintah pada tahun 1968 mengeluarkan kebijakan dengan mengizinkan impor mobil dengan bentuk *Completely Build Up* (CBU), *Completely Knocked Down* (CKD), *Semi Knocked Down* (SKD) dan mobil bekas dengan harapan terjadi peningkatan penjualan mobil di Indonesia. Kemudian pada awal tahun 1969, pemerintah mengambil langkah kebijakan pengembangan industri mobil dengan

⁶ H. Hasyim Ning sudah terlibat dalam industri kendaraan bermotor sejak tahun 1930-an dengan menjadi dealer Chrysler milik Belanda. Bersama Johan Dijker kemudian ia mendirikan bengkel mobil yang bernama *Jakarta Motor Company*.

⁷ Jan Chalmers, *Konglomerasi: "Negara dan Modal dalam Industri Otomotif Indonesia 1950 – 1985"*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1996), hal. 117.

⁸ H. Hasyim Ning, *Pasang Surut Pengusaha Pejuang – Otobiografi Hasyim Ning*, (Jakarta, Pustaka Grafiti Pers, 1986), hal. 352.

⁹ Jusmaliani, dkk, *Studi Sektor Otomotif Pasca Inpres No.2/1996*, (Jakarta, Puslitbang Ekonomi dan Pembangunan LIPI, 1998), hal. 12.

menetapkan strategi jangka panjang berupa substitusi impor terhadap komponen-komponen mobil.¹⁰ Namun kebijakan ini tidak berjalan seperti yang diharapkan, mengingat pada saat itu pendapatan masyarakat masih lemah, kecilnya volume pasar kendaraan bermotor, terbatasnya modal investasi, rendahnya kemampuan penguasaan teknologi dan prasarana yang belum mendukung.¹¹

Pada tahun 1969, pemerintah melarang impor kendaraan dalam bentuk CBU dan mengharuskan setiap kendaraan yang di impor dalam bentuk terurai untuk kemudian dirakit kembali (CKD) di Indonesia. Kemudian pemerintah mengeluarkan kebijakan lanjutan berupa pemisahan antara kegiatan penjualan dan perakitan yang harus ditangani oleh perusahaan yang berlainan. Perusahaan mobil yang berasal dari luar negeri yang ingin memasarkan mobil hasil produksinya ke Indonesia harus menunjuk *sole agent* (agen pemegang merek) yang kemudian melakukan kerjasama dengan perusahaan perakitan Indonesia untuk merakit kembali mobil yang akan diimpornya. Dengan kebijakan ini, nampaknya pemerintah ingin mengarahkan pengembangan industri mobilnya dari industri hilir yang diikuti dengan pengembangan industri penunjang.

Pada tahun 1971, pemerintah mengeluarkan kebijakan yang mengizinkan impor mobil CBU namun dalam jumlah terbatas dan melarang impor mobil CBU khusus untuk mobil niaga ke daerah Jawa dan Sumatera serta mengharuskan penggunaan mobil CKD sebagai kendaraan dinas instansi pemerintah. Namun kebijakan ini menjadi tidak efektif, mengingat walaupun sudah membebaskan pajak sebesar 200% untuk mobil sedan dalam bentuk CBU akan tetapi tidak membawa pengaruh yang berarti mengingat penjualan sedan CBU tersebut semakin meningkat.¹² Kemudian pada tahun yang sama pemerintah mengeluarkan kebijakan yang ditandatangani oleh 3 (tiga) menteri yaitu: Menteri Keuangan, Menteri Perhubungan, dan Menteri Perindustrian. Kebijakan tersebut dikeluarkan dalam rangka untuk mencapai

¹⁰ *ibid*, hal. 79.

¹¹ Pokok-Pokok Siaran Pers, "Deregulasi Industri Kendaraan Bermotor", Buku Satu, Jakarta, 10 Juni 1993.

¹² Chalmers, *op.cit.* hal. 210.

pendalaman industri khususnya industri otomotif, sehingga mobil impor datang dalam bentuk terurai dan kemudian dirakit kembali oleh perusahaan perakitan mobil dalam negeri. Kebijakan ini merupakan langkah awal dalam rangka pengembangan program mobil nasional. Sementara itu, kebijakan dalam rangka pendalaman industri di atas mendapat tanggapan dari industri perakitan mobil yang menginginkan pemerintah untuk mengeluarkan beberapa kebijakan yang terkait dengan industri mobil sehingga tidak mengganggu konsentrasi perkembangan industri. Sebagai contoh, untuk memperoleh volume penjualan yang mencapai skala ekonomi, dalam jangka pendek, pemerintah perlu melakukan perlindungan agar industri mobil yang sedang dikembangkan dapat membuat fondasi yang kuat sebelum pada akhirnya benar-benar menjadi industri yang mandiri. Atas dasar tersebut, pemerintah akhirnya menyepakati bahwa 60% dari hasil produksi akan diserap untuk keperluan pemerintah dan sisanya secara luas akan dipasarkan kepada konsumen.

Pada bulan Februari 1971, Henry Ford (pemilik perusahaan Ford) melakukan kunjungan ke Indonesia¹³ dan sangat antusias terhadap pasar yang berkembang. Ia memberikan penilaian bahwa pasar di Indonesia adalah pasar yang sangat luas dan berpotensi bagi pengembangan industri mobil. Hal ini diperkuat oleh kenyataan bahwa tipikal orang Indonesia yang cenderung memiliki banyak anak serta hidup dalam lingkungan yang penuh dengan nuansa kekerabatan dan persaudaraan memang membutuhkan kendaraan yang multiguna dan dapat menampung banyak orang. Atas dasar itulah, kemudian Henry Ford bersedia memberi dukungan investasi senilai US\$ 850.000 (1971). Kepercayaan Ford untuk berinvestasi di Indonesia dapat dijadikan acuan bagi titik tolak perkembangan industri otomotif di Indonesia.

Henry Ford bukanlah satu-satunya pengusaha mobil yang mempunyai minat terhadap pasar mobil Indonesia. Jepang yang mulai bangkit setelah Perang Dunia II, juga mempunyai minat yang sama dengan menjadikan Indonesia sebagai wilayah pemasaran yang potensial. Langkah pertama pihak industri mobil Jepang dalam melakukan ekspansi adalah dengan hadirnya *Toyota Motor Company* yang kemudian

¹³ Hamdani, *Perdagangan Ekspor Impor*, (Jakarta, Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia, 2003), hal. 496.

menggandeng perusahaan Indonesia yaitu Toyota Astra Motor pada tahun 1971. Sasaran industri Toyota di Indonesia sangat jelas, yaitu mengembangkan industri mobil penumpang yang berbasis mobil niaga. Dengan demikian, usaha yang dilakukan pemerintah sejak tahun 1970 an mulai menampakkan hasil. Ratusan bahkan ribuan perusahaan karoseri mulai tumbuh subur di Indonesia. Apalagi setelah pemerintah daerah memberlakukan peraturan bahwa kendaraan niaga yang digunakan sebagai kendaraan umum di daerah, harus dirakit oleh perusahaan karoseri di daerah.

Kemudian melalui Keputusan Presiden No. 45 Tahun 1972, semua wewenang untuk mengembangkan industri mobil dialihkan ke Departemen Perindustrian (Dirjen Industri Logam dan Mesin). Sebelum adanya pengalihan tersebut, semua kebijakan dalam industri mobil merupakan kebijakan bersama antara Departemen Perindustrian dan Departemen Perdagangan. Kebijakan ini muneul sebagai penguat dari peralihan fungsi pembinaan industri otomotif yang semula berada di bawah Departemen Perdagangan menjadi berada di bawah naungan Departemen Perindustrian.¹⁴ Hal ini dimaksudkan agar usaha jual beli mobil yang marak akan diarahkan menjadi usaha industrialisasi yang lebih menguntungkan. Peralihan fungsi ini diiringi dengan larangan pemerintah untuk mengimpor mobil seeara utuh, melainkan harus dalam keadaan terurai.

Pada tahun yang sama, Departemen Perindustrian mengeluarkan Keputusan Menteri Perindustrian No. 545 Tahun 1972 berisi ketentuan tentang perakitan kendaraan bermotor. Perusahaan perakitan kendaraan bermotor harus mengadakan penggabungan dengan agen tunggal kendaraan tersebut, di mana impor dan perakitan tidak lagi ditangani oleh perusahaan yang berbeda. Sehubungan dengan keputusan ini, maka beberapa perusahaan produsen mobil asing berpatungan dengan perusahaan nasional. Perusahaan asing tersebut harus bekerja sama dalam mengimpor dan merakit kendaraan terurai dengan perusahaan lokal pemegang merek di Indonesia. Kerjasama ini menyebabkan terjadinya proses transformasi dari pedagang menjadi industriawan, khususnya dalam alih teknologi. Namun karena tidak memiliki latar

¹⁴ Silih Agung Wawesa, "Inkonsistensi Kebijakan Otomotif", *Republika*, (16 Maret 1996).

belakang pengalaman dalam teknologi produksi mobil dan keterbatasan teknologi dari mitra lokal, mengakibatkan posisi tawar pengusaha lokal dalam hubungan dengan principal asing relatif lemah.¹⁵ Inilah salah satu penyebab awal mengapa industri kendaraan bermotor terkesan lambat berkembang menjadi suatu industri yang kuat.

Setelah melarang impor kendaraan utuh dan mewajibkan dalam bentuk terurai, pemerintah mencanangkan rencana jangka panjang untuk merealisasikan terwujudnya industri kendaraan bermotor yang secara bertahap melakukan penanggalan terhadap komponen impor dengan menetapkan program penanggalan (*deletion program*) melalui sistem penalti. Untuk itu, pemerintah mengharuskan industri kendaraan bermotor secara bertahap menanggalkan penggunaan komponen impor untuk komponen universal dan komponen *stamping parts* dan kemudian menggantinya dengan komponen lokal.¹⁶

Terdapat dua alasan yang menyebabkan dikeluarkannya rencana program penanggalan tersebut. Yakni tanggapan dari kalangan bisnis untuk mempromosikan produksi kendaraan niaga serta ketidakmampuan pemerintah untuk merasionalisasikan industri kendaraan bermotor.¹⁷ Ketidakmampuan ini terutama dalam pembatasan jumlah pendatang baru. Jumlah kesepakatan produksi antara perusahaan produsen mobil asing dengan perusahaan nasional berlipat ganda secara drastis. Jumlah perusahaan perakit naik menjadi dua kali lipat yaitu dari sepuluh pada tahun 1972 menjadi dua puluh pada tahun 1976. Sedangkan jumlah merek mobil yang diproduksi meningkat lebih tajam dari dua belas menjadi empat puluh dua. Meningkatnya hubungan internasional ini mencerminkan mengetatnya persaingan

¹⁵ Achmad Shauki, "Industri Otomotif Di Persimpangan Jalan", Diskusi Panel LPEM FEUI, Jakarta, (11 Januari 1999), hal. 2.

¹⁶ Departemen Perindustrian, Keputusan Menteri Perindustrian tentang Ketentuan Keharusan Mempergunakan Komponen Buatan Dalam Negeri Dalam Perakitan Kendaraan Bermotor Komersial, Kepmen No. 307/M/8/1976.

¹⁷ Chalmers, *op.cit.* hal. 210.

lokal, manakala pengusaha nasional berhasil menyakinkan perusahaan induknya untuk memulai usaha perakitan lokal.¹⁸

Selanjutnya, dalam rangka memudahkan pengawasan dan pembinaan perkembangan industri kendaraan bermotor, pemerintah membuat jadwal dan target agar setiap tahun jumlah kandungan lokal segera meningkat. Penjadwalan dimulai dari tahun 1977 dan dibatasi sampai dengan tahun 1984.¹⁹

Pada tahun 1978, pemerintah melalui Menteri Perindustrian AR Soehoed mengeluarkan kebijakan dengan melakukan penciutan merek dan melarang impor komponen.²⁰ Kemudian di tahun yang sama keluar keputusan berupa penangguhan pelaksanaan program penanggalan.²¹ Penangguhan ini terjadi karena tingkat produksi kendaraan masih terlalu kecil untuk produksi mesin dalam negeri. Keterbatasan pasar dalam negeri mengharuskan penghasil komponen berproduksi di bawah kapasitas minimum yang mengakibatkan biaya produksi menjadi sangat tinggi dan tidak efisien.

Penangguhan ini kemudian dicabut melalui SK No. 168/M/9/1979 yang berarti pemberlakuan kembali SK No. 307/M/SK/8/1976. Pemerintah mencoba untuk konsisten dengan mengeluarkan kebijakan yang melihat kendaraan kategori I atau kendaraan niaga sebagai kendaraan yang akan dikembangkan di Indonesia karena dianggap sesuai dengan kebutuhan masyarakat.²² Kebijakan ini kemudian didukung oleh Menteri Keuangan yang menaikkan tarif bea masuk dari 70% menjadi 140% untuk kendaraan jenis sedan dan meniadakan pungutan untuk kendaraan niaga. Pemerintah juga mengeluarkan ketentuan untuk pembongkaran mesin kendaraan

¹⁸ *ibid*, hal 210.

¹⁹ Departemen Perindustrian, Keputusan Menteri Perindustrian tentang Ketentuan Keharusan Mempergunakan Komponen Buatan Dalam Negeri Dalam Perakitan Kendaraan Bermotor Komersial, Kepmen No. 307/M/8/1976.

²⁰ Departemen Perindustrian, Keputusan Menteri Perindustrian No. 34 Tahun 1978.

²¹ Departemen Perindustrian, Keputusan Menteri Perindustrian tentang Penangguhan Atas Pelaksanaan Keputusan Menteri Perindustrian No. 307/M/8/1976, Kepmen No. 231/M/SK/11/78.

²² *ibid*.

niaga²³ dan keharusan mempergunakan komponen lokal untuk perakitan Kendaraan Niaga.²⁴

Kenyataannya, kebijakan penanggulangan ini justru menciptakan ketergantungan industri kendaraan bermotor dan komponen terhadap bahan baku impor. Mengingat industri komponen yang ada pada saat itu terdiri dari industri perakitan dan subkomponen impor. Ini berarti, kebijakan penanggulangan tidak saja menciptakan industri yang inefisien dan terintegrasi secara vertical tetapi juga boros devisa. Selain itu, kebijakan penanggulangan yang dikeluarkan pemerintah dinilai memiliki titik kritis, di mana terdapat ketentuan bahwa yang tidak mampu mengikuti jadwal, harus membayar biaya masuk sebesar 50% dari *cost penalty* atas komponen yang diimpornya. Hal ini merupakan peluang bagi pihak principal untuk mengelak dari upaya lokalisasi komponen mobil di tanah air. Prinsipal dinilai lebih suka mengalami *cost up* yang dikenakan pajak 50% ketimbang harus merelakan terjadinya lokalisasi dalam negeri.²⁵ Terlebih lagi, principal pada dasarnya tetap menginginkan atas mempertahankan agar Indonesia tetap bergantung kepada mereka dalam berbagai hal khususnya di bidang teknologi dan pemasaran.

Pada awal tahun 1990, muncul kebijakan baru berupa izin yang diberikan oleh Departemen Perindustrian untuk melakukan impor truk melalui keran CBU jenis ringan dan sedang.²⁶ Kebijakan ini muncul seiring dengan semakin tingginya permintaan kendaraan komersial karena telah terjadi perubahan struktur ekonomi. Pada masa itu, sektor industri sedang berkembang dengan pesat sehingga mampu menggantikan sektor pertambangan sebagai penggerak utama pertumbuhan nasional selain itu industri jasa dan industri konstruksi juga tumbuh pesat. Pertumbuhan ketiga

²³ Departemen Perindustrian, Keputusan Menteri Perindustrian tentang Ketentuan-Ketentuan Untuk Pembongkaran Mesin-Mesin Kendaraan Niaga, Kepmen No. 295/M/SK/7/1982.

²⁴ Departemen Perindustrian, Keputusan Menteri Perindustrian tentang Keharusan Mempergunakan Komponen Lokal Untuk Perakitan Kendaraan Niaga, Kepmen No. 371/M/SK/9/1983.

²⁵ Dalam rapat dengar pendapat umum Komisi VI DPR RI dengan Manajemen Astra International, Presiden Direktur, MT Rachmat mengemukakan adanya indikasi principal asing mengelak upaya lokalisasi komponen, Lihat "Harus Dievaluasi Lagi, Tidak Jelas Siapa Menikmati Keuntungan Industri Mobil", *Suara Pembaharuan*, (6 Desember 1990).

²⁶ "Boleh Impor Truk Built Up", *Harian Suara Karya*, (7 Mei 1990).

sektor ini menciptakan kebutuhan langsung untuk bus dan truk. Di sisi lain, pasokan alat angkut komersial khususnya jenis bus dan truk belum mencapai jumlah yang memadai padahal permintaan terus melonjak tinggi.²⁷ Hal ini menjadikan harga jual produk otomotif jenis ini di pasaran menjadi tidak menentu.²⁸ Untuk merespon perkembangan yang terjadi tersebut, Departemen Perdagangan menunjuk enam perusahaan pemegang lisensi dan dua BUMN yaitu PT Krakatau Steel dan PT Pantja Niaga untuk mengimpor kendaraan niaga dalam bentuk utuh CBU.²⁹ Ketentuan ini hanya berlaku sementara sampai produksi dalam negeri mampu memasok kebutuhan tersebut. Namun sayangnya, pihak yang ditunjuk untuk memasok truk tersebut tidak mampu merealisasikan kebijakan tersebut. Hal ini terjadi karena di negara produsen kendaraan truk tersebut terdapat kenaikan penjualan pula. Di samping itu dibutuhkan waktu setidaknya 6 bulan sejak pemesanan ke negara asal principal sampai truk tersebut bisa tiba di tanah air.³⁰ Akibat keterlambatan realisasi tersebut, harga jual mobil terus meroket di pasaran domestik, meskipun harga jual mobil di Indonesia sudah termasuk yang paling mahal di dunia.³¹ Padahal dalam kenyataannya tingginya permintaan mobil dipengaruhi oleh para spekulasi yang melakukan manipulasi untuk memaksimalkan laba dengan cara menahan atau melepaskan stok mobil sampai harga mobil naik. Spekulasi yang meramalkan bisnis mobil tersebut mengakibatkan persediaan mobil seolah-olah benar-benar kritis, sehingga Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) terpaksa mengurangi jumlah produksi mobil dari yang sudah direncanakan, untuk menghindari makin bertambahnya jumlah stok mobil yang menumpuk karena belum laku terjual.

Pada Tahun 1991 pasaran kendaraan bermotor, khususnya truk dan bus amat lesu. Hal ini terjadi akibat terguncangnya ekonomi yang disebabkan adanya Perang

²⁷ Chalmers, loc.cit.

²⁸ Kebijakan Impor Mobil Bukan Soal Dikte Mendikte", *Suara Karya*, (17 Nopember 1990).

²⁹ Departemen Perdagangan, Keputusan Menteri Perdagangan tentang Penunjukan BUMN Pemegang Lisensi Impor Kendaraan Niaga, Kepmen No. 131/Kp/V/90.

³⁰ "Tiga Persepsi tentang Kemandirian", op.cit.

³¹ Chalmers, loc.cit.

Teluk. Kelesuan permintaan mobil di satu sisi dan stok mobil yang kian menumpuk di sisi lain, akan sangat berdampak pada industrinya di mana ATPM mau tidak mau mengadakan perubahan rencana produksi mobil. Terhadap kondisi yang demikian, pemerintah kemudian mengeluarkan kebijakan untuk menghentikan impor truk CBU untuk sementara sampai pasar dalam negeri normal kembali. Namun penghentian ini tidak disertai dengan pencabutan kebijakan impor yang diberlakukan saat harga melambung tinggi. Kemudian kalangan pengusaha industri mobil yang terhimpun dalam GAIKINDO mendesak pemerintah supaya menghentikan impor kendaraan niaga dalam keadaan utuh (CBU) dengan cara meniadakan kuota.³² Pemerintah akhirnya meluluskan permintaan GAIKINDO dengan menghentikan sementara impor kendaraan niaga kategori I, II dan III mulai akhir September 1991, sementara kategori IV dan V keran impor tetap dibuka walaupun masih dibatasi sistem kuota.³³ Menanggapi kebijakan tersebut, berbagai kalangan mempertanyakan konsistensi dan ketegasan sikap pemerintah dalam menjalankan kebijakan industri otomotifnya. Mereka menilai pencabutan kembali izin impor merupakan cermin ketidakmatangan pemerintah dalam melakukan perencanaan. Jika tindakan semacam ini terjadi berkali-kali, bukan hanya kewibawaan pemerintah yang menjadi korban tetapi juga kepastian dunia usaha.³⁴

Kemudian pada tahun 1992, pihak pengusaha mobil berpendapat bahwa program penanggalan tidak efisien dan mengakibatkan harga mobil menjadi sangat mahal, namun pemerintah tetap berkeyakinan untuk melanjutkan program penanggalan komponen dalam proses produksi.³⁵ Namun anehnya pada bulan April, pemerintah malah menyampaikan rencana dikeluarkannya deregulasi dalam subsektor kendaraan bermotor. Alasan yang dikemukakan pemerintah adalah untuk dalam rangka mendorong industri otomotif nasional agar lebih efektif dan efisien serta

³² "GAIKINDO Minta Impor Kendaraan Niaga Distop", *Merdeka*, (19 Juli 1991).

³³ "Pemerintah Hentikan Impor Mobil", *Media Indonesia*, (20 Juli 1991).

³⁴ "Dipertanyakan, Buka Tutup Kran Impor Kendaraan Niaga", *Suara Karya*, (23 Juli 1993) dan "Akhir September, Impor Mobil Niaga Dihentikan", *Kompas*, (22 Juli 1991).

³⁵ "Deletion Programme, Komponen Otomotif tetap dilanjutkan", *Bisnis Indonesia*, (30 Maret 1992).

menggairahkan kembali pasar otomotif yang sedang mengalami kemerosotan.³⁶ Terhadap rencana tersebut, Ketua Umum GAIKINDO memberikan penilaian bahwa deregulasi bukanlah alternatif terbaik, namun akan lebih baik apabila dilakukan penurunan produksi mobil sebab stok yang berada di tangan agen tunggal telah meneapai 35-40 ribu unit. Persediaan kendaraan sebanyak itu membuat kalangan industri otomotif harus melakukan penyesuaian produksi.³⁷ Rumor deregulasi sektor otomotif terus berlangsung sepanjang tahun 1992. Namun nyatanya, hingga akhir tahun tidak ada pengumuman deregulasi otomotif apapun dari pemerintah.

Pada tahun 1993, pemerintah mengeluarkan kebijakan otomotif melalui Keputusan Menteri Perindustrian No. 114/M/SK/6/1993 yang mengatur mengenai kebijakan kandungan lokal. Apabila dibandingkan dengan sistem sebelumnya, maka sistem kebijakan kandungan lokal ini mengandung beberapa kelebihan antara lain:

1. jadwal dan produk komponen lokal diserahkan kepada industri;
2. diberlakukan pola insentif untuk setiap pencapaian tingkat kandungan lokal;
3. susunan/tata cara perhitungan kandungan lokal yang lebih jelas; dan
4. diberikan insentif secara bertingkat, di mana kandungan lokal subkomponen/komponen pada tingkat tertentu dapat memberikan kontribusi dalam perolehan insentif komponen per unit kendaraan bermotor.

Dengan adanya kebijakan ini, pemerintah berharap akan terjadi:

1. peningkatan perakitan komponen lokal yang akan mempertinggi kandungan local terhadap setiap unit mobil yang dibuat ;
2. penghematan devisa karena impor komponen berkurang;
3. harga kendaraan bermotor menjadi stabil, tidak dipengaruhi oleh apresiasi mata uang asing; dan
4. peningkatan efisiensi yang mengarah kepada rasionalisasi merk dan tipe secara alamiah. Industri yang tidak efisien akan mundur dengan sendirinya, sebaliknya merek dan tipe yang efisien akan berkembang.

³⁶ "Pemerintah Menggaskan Deregulasi Otomotif Untuk Mengefisienkan Industri", *Bisnis Indonesia*, (25 April 1992).

³⁷ "Industri Otomotif Masih Mempersoalkan Deregulasi", *Kompas*, (22 Juni 1992).

Untuk mendukung kebijakan insentif kandungan lokal ini, Departemen Perindustrian melalui Direktorat Industri Mesin Logam Dasar dan Elektronika mengeluarkan Cara Penghitungan dan Tata Cara Penerapan Tingkat Kandungan Lokal Kendaraan Bermotor atau Komponen Buatan Dalam Negeri.³⁸

Perhitungan besarnya tingkat kandungan lokal atas suatu produk dilakukan sendiri oleh produsennya secara *self assessment* yang kemudian dilakukan verifikasi oleh *independence surveyor*. Untuk menghindari terjadinya manipulasi atau kolusi antara produsen dan verifikator, ditetapkan proses verifikasi yang sangat ketat.³⁹ Adapun tujuan diadakan verifikasi terhadap dokumen hasil *self assessment* adalah:

1. menjamin bahwa tingkat prosentase kandungan lokal yang diterbitkan oleh *independence surveyor* adalah telah sesuai dengan persyaratan administratif dan persyaratan teknis yang telah ditentukan;
2. menjamin bahwa importasi part/bahan yang akan diproses di dalam negeri telah sesuai dengan tingkat pendalaman struktur/teknologi yang dimiliki oleh industri yang bersangkutan; dan
3. menjamin bahwa importasi komponen yang akan dirakit menjadi komponen prioritas telah memenuhi keteruraian. (sesuai dengan Lampiran SK Direktur Jenderal ILME No. 3/SK/DJ-ILME/X/1994 tentang Daftar Positif Sub Komponen, Perlengkapan dan Bahan Baku Untuk Pembuatan/Perakitan Komponen Prioritas KBM R-4 dan R-2).

Pemerintah kemudian melalui Departemen Keuangan mengeluarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan No. S-699/MK.01/1993 tanggal 14 Juli 1993 yang menunjuk PT *Superintending Company of Indonesia* (PT Sucofindo) sebagai pelaksana pekerjaan verifikasi dan pemantauan penggunaan komponen lokal termasuk di dalamnya adalah penetapan tingkat kandungan lokal KBM dan/atau komponen KBM, penetapan daftar komponen yang disempurnakan, serta penetapan

³⁸ Departemen Perindustrian, SK Dirjen IMLDE tentang Tata Cara Penghitungan dan Tata Cara Penetapan Tingkat Kandungan Lokal KBM atau Komponen Buatan Dalam Negeri, SK No. 013/SK/DJ-IMLDE/VI/1993.

³⁹ "Setahun sekali, Verifikasi Sucofindo atas Otomotif", *Buletin Angkatan Bersenjata*, (6 September 1993).

Daftar Positif yang berisi sub komponen dan bahan baku untuk tujuan pembuatan komponen prioritas.⁴⁰ Verifikasi atas kandungan lokal tersebut akan dilakukan setahun sekali melalui insentif dan akan dievaluasi setengah tahun sekali terhadap produksi kendaraan bermotor.⁴¹

Terhadap kebijakan tersebut, kalangan otomotif berencana untuk menanamkan modal baru pada industri komponen atau saling memanfaatkan industri komponen yang sudah ada maupun memakai komponen-komponen dari luar, sehingga dengan demikian, biaya produksi dapat ditekan dan dapat mendorong turunnya harga mobil.

Pada bulan Mei 1995, pemerintah menurunkan tarif bea masuk baik CBU, CKD maupun komponen otomotif. Dalam kebijakan ini, pemerintah lebih memprioritaskan pengembangan pasar domestik dan ekspor karena proteksi terhadap industri otomotif dinilai telah diberikan terlalu lama sehingga insentif otomotif menjadi tidak efisien, sehingga pelaku bisnis otomotif tidak memiliki cukup daya untuk bertahan menghadapi persaingan terbuka. Di sisi lain harga mobil di dalam negeri juga masih lebih mahal dibanding di negara-negara lain.

Kemudian pada tanggal 19 Februari 1996, pemerintah mengeluarkan kebijakan mobil nasional. Di mana perusahaan industri kendaraan bermotor nasional diwajibkan mencapai tingkat kandungan lokal sesuai jadwal yang telah ditentukan. Pemerintah kemudian menunjuk PT Timor Putra Nasional sebagai satu-satunya perusahaan yang memenuhi kriteria program untuk menjadi industri mobil nasional Indonesia.⁴² Berdasarkan penunjukan ini PT Timor Putra Nasional kemudian memproduksi mobil nasional sedan dengan nama Timor (Teknologi Industri Mobil Rakyat). Pada tanggal 4 Juni 1996, Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 42 Tahun 1996 tentang Pembuatan Mobil Nasional. Keppres ini memberikan perlakuan yang sama antara mobil nasional yang dibuat di dalam negeri dengan di buat di luar negeri oleh tenaga kerja Indonesia, asalkan memenuhi kriteria kandungan lokal yang ditetapkan

⁴⁰ "Sucofindo Siap Verifikasi Kandungan Lokal Otomotif", *Suara Karya*, (6 September 1993).

⁴¹ *ibid.*

⁴² "Tunky Soal Mobil Nasional:Satu Saja Dulu", *Kompas*, (26 April 1996).

Menteri Perindustrian dan Perdagangan, sehingga dengan adanya Keppres ini maka PT Timor Putra Nasional dapat melakukan impor mobil dengan memperoleh fasilitas pembebasan pajak penjualan barang mewah dan bea masuk impor komponen yang belum dibuat di dalam negeri dengan syarat harus mampu memenuhi kandungan lokal dan imbal beli seperti yang ditetapkan pemerintah.⁴³ Kebijakan ini kemudian mendapat protes keras dari beberapa produsen mobil dari Jepang, Amerika dan Uni Eropa. Ketiga produsen mobil tersebut mengadukan Indonesia ke panel WTO dengan alasan program mobil nasional Indonesia melanggar prinsip-prinsip WTO.⁴⁴ Dalam sidanganya WTO kemudian mengeluarkan putusan bahwa kebijakan mobil nasional yang diberlakukan oleh Pemerintah tidak sesuai dengan prinsip-prinsip WTO sehingga pemerintah diharuskan untuk segera mencabut kebijakan tersebut.

Selanjutnya, untuk memenuhi komitmen internasional yang telah disepakati dengan WTO dan AFTA serta keinginan masyarakat tentang ketersediaan mobil dengan harga terjangkau, penyelamatan industri otomotif akibat krisis ekonomi, perubahan global di bidang otomotif serta pengembangan industri otomotif yang efisien dan mempunyai daya saing tinggi di pasar global, pemerintah mengeluarkan kebijakan otomotif pada Juni 1999. Kebijakan ini tidak saja mengizinkan impor mobil dengan cara CBU⁴⁵ namun juga menghapuskan sistem insentif termasuk subsidi pajak bagi industri otomotif yang dikaitkan dengan pencapaian tingkat kandungan lokal tertentu.

Indonesia benar-benar mulai membuka keran impor mobil CBU pada tahun 2000.⁴⁶ Kebijakan ini sekaligus mencabut SK Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 49/MPP/Kep/2/2000 yang melarang dan tidak mencabut Surat Tanda

⁴³ "PT. Timor Putra Nasional, Ditunjuk Jadi Produsen Industri Mobil Nasional", *Kompas*, (29 Februari 1996).

⁴⁴ "Jepang Menabuh Genderang Perang, Indonesia Siap Menantang", *Majalah Warta Ekonomi*, No. 17/TH VIII, (16 September 1996): 16.

⁴⁵ Walaupun masih terdapat beberapa tipe yang dilarang untuk diimpor.

⁴⁶ Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 50/MPP/Kep/2/2000, Kepmen No. 192/MPP/Kep/6/2000.

Pendaftaran Tipe (TPT) mobil impor dalam keadaan utuh (CBU). Kebijakan tersebut dikeluarkan sebagai wujud kepatuhan Indonesia kepada ketentuan Organisasi Perdagangan Dunia (WTO). Sejak pelarangan tersebut dicabut, sejumlah ATPM dan importir umum (IU) beramai-ramai mendatangkan mobil-mobil CBU ke Indonesia. Dampaknya, industri otomotif Indonesia tidak hanya dibanjiri oleh mobil-mobil CKD yang keberadaannya di tunjang oleh peraturan pemerintah sejak tahun 1970 an, tetapi juga mobil-mobil mewah CBU. Namun terdapat sejumlah hambatan yang menghadang para importir umum yang tidak bernaung dibawah ATPM. Hambatan tersebut antara lain berupa pemungutan pajak yang terlalu tinggi dan pelayanan purna jual. Akan tetapi terlepas dari itu semua, eksistensi mobil CBU tetap tidak tergoyahkan. Sejumlah ATPM dan IU berpendapat bahwa dengan mengimpor mobil dengan cara CBU, mereka tidak perlu lagi mengeluarkan biaya ekstra untuk melakukan perakitan yang memakan biaya produksi yang tidak sedikit.

2.3. Ketentuan Perizinan Impor Mobil

Sehubungan dengan diterbitkannya Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 192/MPP/Kep/6/2000 yang mencabut larangan impor mobil, maka pihak yang hendak melakukan impor mobil dalam keadaan utuh (CBU) harus mematuhi beberapa ketentuan mengenai impor mobil. Pada saat ini terkait dengan impor kendaraan roda empat dalam keadaan CBU diatur oleh beberapa kebijakan, yaitu:

2.3.1 Peraturan Menteri Perdagangan No. 54/M-DAG/PER/10/2009 tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor.

Pada intinya peraturan menteri ini mengatur beberapa hal sebagai berikut:

- a. Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean.⁴⁷
- b. Importir adalah orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang melakukan impor.⁴⁸

⁴⁷ Departemen Perdagangan, Peraturan Menteri Perdagangan tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor, Permen No. No. 54/M-DAG/PER/10/2009, Pasal 1 angka 1

⁴⁸ *Ibid*, Pasal 1 angka 3

- c. Impor hanya dapat dilakukan oleh importir yang memiliki Angka Pengenal Importir.⁴⁹
- d. Angka pengenal importir adalah tanda pengenal sebagai importir.⁵⁰
- e. Importir tertentu dapat melakukan impor tanpa memiliki API berdasarkan pertimbangan dan alasan yang ditetapkan oleh Menteri.⁵¹
- f. Barang yang diimpor harus dalam keadaan baru⁵² namun dalam hal tertentu barang dalam keadaan bukan baru dapat di impor.⁵³
- g. Importir yang melanggar ketentuan mengenai API dan kondisi barang impor dikenakan sanksi berupa pembekuan atau pencabutan API dan/atau pembekuan atau pencabutan pengakuan, penetapan, dan/atau persetujuan impor.⁵⁴

2.3.2 Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 192/MPP/Kep/6/2000 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 50/MPP/Kep/2/2000.

Pada intinya keputusan Menteri ini mengatur beberapa hal sebagai berikut:

- a. Mencabut Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 49/MPP/Kep/2/2000 tentang Persyaratan Impor Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Utuh (CBU) dan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 50/MPP/Kep/2/2000 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah

⁴⁹ *Ibid*, Pasal 3 ayat (1)

⁵⁰ *Ibid*, Pasal 1 angka 4

⁵¹ *Ibid*, Pasal 3 ayat (2)

⁵² *Ibid*, Pasal 6 ayat (1)

⁵³ *Ibid*, Pasal 6 ayat (2)

⁵⁴ *Ibid*, Pasal 12

Diubah Beberapa Kali Terakhir Dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 290/MPP/Kp/6/1999.

b. Mengubah Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 230/MPP/Kep/7/1997 sebagai berikut :

1. Mencabut Pasal 1 huruf h.

2. Mengubah Pasal 6, sehingga berbunyi sebagai berikut :

- (1) Impor kendaraan bermotor dalam keadaan utuh (CBU) dilakukan oleh perusahaan yang telah memiliki Angka Pengenal Importir (API) atau Angka Pengenal Importir Terbatas (API-T)
- (2) Importir kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib memenuhi persyaratan dokumen:
 - a. *Vehicle Identification Number* (VIN) dari negara asal pabrik pembuat, yang sekurang-kurangnya menjelaskan negara asal, pabrik pembuat, spesifikasi tipe dan tahun pembuatan;
 - b. Sertifikat/bukti uji tipe dari Departemen Perhubungan, bagi kendaraan bermotor untuk tipe yang diimport telah mencapai jumlah lebih dari 10 (sepuluh) unit;
 - c. Sertifikat/bukti uji tipe dari negara asal pabrik pembuat atau negara asal impor, bagi kendaraan bermotor untuk tipe yang diimport dengan jumlah sampai dengan 10 (sepuluh) unit;
 - d. Surat pernyataan dari importir tentang garansi yang berlaku di Indonesia terhadap mutu dan layanan purna jual;
 - e. Dokumen lainnya yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Industri Logam, Mesin, Elektronika dan Aneka.
- (3) Importir yang telah memenuhi persyaratan dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib mendaftarkan kendaraan bermotor yang akan diimpornya kepada Direktur Jenderal Industri Logam, Mesin, Elektronika dan Aneka untuk memperoleh Tanda Pendaftaran Tipe (TPT).

- (4) Dengan ditetapkannya Keputusan ini, maka semua ketentuan lainnya yang tercantum dalam Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 230/MPP/Kep/7/1997 dinyatakan tetap berlaku.

2.3.3 Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 275/MPP/Kep/6/1999 Tahun 1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor.

Pada intinya Keputusan Menteri ini mengatur beberapa hal, yaitu:

1. keikutsertaan Indonesia dalam *Agreement on Subsidies and Countervailing Measures* dan *Agreement on Trade Related Investment Measures* (TRIMs) yang merupakan bagian dari Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia (*Agreement Establishing the World Trade Organization*) sebagaimana telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994, perlu ditindaklanjuti dengan menyesuaikan peraturan perundang-undangan nasional di bidang industri kendaraan bermotor terhadap persetujuan internasional tersebut.⁵⁵
2. setiap kendaraan bermotor yang akan diproduksi atau diimpor wajib didaftarkan tipenya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.⁵⁶
3. kendaraan bermotor lain daripada keadaan terurai sama sekali yang diklasifikasikan pada pos HS 8701, 8702, 8703, 8704, 8705 dan 8711, pengimporannya harus memenuhi syarat:⁵⁷
 - a. memiliki *Vehicle Identification Number* (VIN) dari negara asal pabrik pembuatan, yang sekurang-kurangnya menjelaskan negara asal, pabrik pembuat, spesifikasi tipe dan tahun pembuatan;
 - b. melampirkan sertifikat uji tipe dari instansi yang berwenang di negara asal pembuat kendaraan bermotor;
 - c. memiliki tanda pendaftaran tipe yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal;

⁵⁵ Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Industri Kendaraan Bermotor, Kepmen No. 275/MPP/Kep/6/1999 Tahun 1999, Bagian kondiseran menimbang.

⁵⁶ *Ibid*, Pasal 6 ayat (1).

⁵⁷ *Ibid*, Pasal 11 ayat (1).

- d. melampirkan surat pernyataan garansi yang berlaku di Indonesia dari importir terhadap mutu dan layanan purna jual.
 - e. memenuhi persyaratan lainnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
4. penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan dapat dilakukan apabila kendaraan bermotor yang diimpor telah didaftarkan tipenya serta memiliki nomor identifikasi kendaraan (NIK) atau *Vehicle Identification Number* (VIN).⁵⁸
 5. setiap importir yang melakukan impor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 wajib menyampaikan laporan realisasi impor kendaraan bermotor beserta VIN untuk masing-masing kendaraan bermotor kepada Direktur Jenderal.
- 2.3.4. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 276/MPP/KEP/6/1999 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor.
- Pada intinya keputusan menteri ini mengatur beberapa hal sebagai berikut:
- a. setiap kendaraan bermotor yang akan diproduksi atau di impor wajib didaftarkan tipe dan variannya.⁵⁹
 - b. setiap kendaraan bermotor yang akan diproduksi atau diimpor wajib mengikuti sistem penomoran yaitu Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK)/*Vehicle Identification Number* (VIN) sesuai Standar Nasional Indonesia tentang identifikasi kendaraan bermotor (SNI.09-1411-1999).⁶⁰
 - c. setiap perusahaan importir kendaraan bermotor wajib melakukan pendaftaran tipe dan varian kendaraan bermotor yang akan diproduksi atau diimpor.⁶¹
 - d. tanda pendaftaran tipe atau varian kendaraan bermotor rakitan dalam negeri atau kendaraan bermotor impor akan diterbitkan apabila permohonan

⁵⁸ *Ibid*, Pasal 15.

⁵⁹ Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor, Kepmen No. 276/MPP/KEP/6/1999, Pasal 2 ayat (1).

⁶⁰ *Ibid*, Pasal 2 ayat (2).

⁶¹ *Ibid*, Pasal 2 ayat (3).

pendaftaran tipe dan varian memenuhi tata cara dan persyaratan yang berlaku.⁶²

- e. tanda pendaftaran tipe atau varian berlaku sepanjang kendaraan bermotor tersebut masih diproduksi atau diimpor.
- f. tanda pendaftaran tipe atau varian kendaraan bermotor impor dinyatakan tidak berlaku apabila kendaraan bermotor yang didaftarkan tersebut tidak diimpor oleh perusahaan importir bersangkutan dalam jangka waktu 12 bulan sejak tanggal diterbitkan pendaftaran.⁶³

2.3.5 Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir.

Pada intinya peraturan menteri ini mengatur beberapa hal, yaitu:

- a. Angka Pengenal Importir (API) merupakan tanda pengenal yang harus dimiliki oleh importir dalam melakukan kegiatan importasi barang, yang digunakan oleh pemerintah sebagai instrumen penataan tertib impor dalam rangka pelaksanaan kebijakan perdagangan luar negeri di bidang impor.⁶⁴
- b. impor hanya dapat dilakukan oleh importir yang memiliki API.⁶⁵
- c. API terbagi atas API umum (API-U) dan API Produsen (API-P).⁶⁶
- d. API-U diberikan kepada importir yang melakukan impor barang untuk keperluan kegiatan usaha dengan memperdagangkan atau memindahtangankan barang kepada pihak lain sedangkan API-P diberikan kepada importir yang melakukan impor barang untuk dipergunakan sendiri dan/atau untuk mendukung proses produksi dan tidak diperbolehkan untuk memperdagangkan atau memindahtangankan kepada pihak lain.⁶⁷

⁶² *Ibid*, Pasal 5 ayat (1).

⁶³ *Ibid*, Pasal 6 ayat (3)

⁶⁴ Departemen Perdagangan, Peraturan Menteri Perdagangan tentang Angka Pengenal Importir, Permen No. 45/M-DAG/PER/9/2009, Bagian konsideran menimbang.

⁶⁵ *Ibid*, Pasal 2.

⁶⁶ *Ibid*, Pasal 3.

⁶⁷ *Ibid*, Pasal 3 ayat (2) dan (3).

- e. kewenangan penerbitan API berada pada Menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang perdagangan.⁶⁸
- f. menteri mendelegasikan kewenangan penerbitan API-U kepada Kepala Dinas Provinsi, API-P kepada badan usaha atau kontraktor di bidang energy, minyak dan gas bumi, mineral serta pengelolaan sumber daya alam lainnya yang melakukan kegiatan usaha, berdasarkan perjanjian kontrak kerjasama dengan pemerintah Republik Indonesia kepada Direktur Jenderal, API-P bagi perusahaan penanaman modal asing dan perusahaan penanaman modal dalam negeri kepada Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), dan API-P selain untuk badan usaha atau kontraktor dan perusahaan penanaman modal kepada Kepala Dinas Provinsi.⁶⁹
- g. setiap importir hanya dapat memiliki satu jenis API yang berlaku untuk setiap kegiatan impor di seluruh wilayah Indonesia dan berlaku untuk kantor pusat dan seluruh kantor cabangnya yang memiliki kegiatan usaha sejenis.⁷⁰
- h. API berlaku selama importir masih menjalankan kegiatan usahanya dan wajib melakukan pendaftaran ulang di instansi penerbit setiap 5 (lima) tahun sejak tanggal penerbitan..⁷¹
- i. importir pemilik API dalam melakukan impor tunduk pada ketentuan:⁷²
 - 1. Larangan impor barang yang diatur berdasarkan peraturan perundang-undangan;
 - 2. Barang yang diimpor harus dalam keadaan baru kecuali barang yang diperbolehkan diimpor dalam keadaan bukan baru.

⁶⁸ *Ibid*, Pasal 4.

⁶⁹ *Ibid*, Pasal 4 ayat (2).

⁷⁰ *Ibid*, Pasal 5 ayat (1), (2) dan (3).

⁷¹ *Ibid*, Pasal 6.

⁷² *Ibid*, Pasal 10.

3. Pengaturan impor dan ketentuan verifikasi atau penelusuran teknis impor yang diatur berdasarkan peraturan menteri.

j. kepala dinas kabupaten/kota melakukan pemeriksaan di lapangan paling lama 3 hari kerja sejak tembusan permohonan API diterima dan apabila pemeriksaan tersebut tidak dapat diselesaikan pada waktunya maka Dinas Provinsi dapat melakukan pemeriksaan yang diselesaikan paling lama 7 hari sejak permohonan diterima. Kemudian hasil pemeriksaan dituangkan dalam berita acara pemeriksaan yang disampaikan oleh kepala dinas kabupaten/kota kepada kepala dinas provinsi paling lama 2 hari kerja sejak BAP ditandatangani.⁷³

Kepala Dinas Provinsi menerbitkan API-U dan API-P paling lama 5 hari kerja sejak diterima BAP secara lengkap dan benar.⁷⁴

k. direktur jenderal menerbitkan API-P paling lama 5 hari kerja sejak diterimanya permohonan.⁷⁵

2.3.6 Peraturan Menteri Perdagangan No. 17/M-DAG/PER/3/2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir.

Pada intinya peraturan menteri ini mengatur beberapa hal, yaitu Kepala BKPM dapat melimpahkan pendelegasian wewenang penerbitan API-P kepada pejabat eselon 1 yang membidangi pelayanan penanaman modal dan/atau pejabat eselon 2 yang membidangi pelayanan perizinan.

2.4 Program Mobil Nasional

Perkembangan industri mobil Indonesia selain didominasi oleh mobil hasil perakitan kembali dan melalui cara impor, juga terdapat program mobil nasional. Program mobil nasional ini pertama kali dikembangkan pada tahun 1996 dengan tujuan untuk memperkuat kemandirian bangsa dengan mempergunakan faktor-faktor

⁷³ *Ibid*, Pasal 12.

⁷⁴ *Ibid*, Pasal 15 ayat 1.

⁷⁵ *Ibid*, Pasal 13.

industri dan sumber daya nasional sehingga mempunyai nilai yang ekonomis dan mempunyai daya saing ekspor.⁷⁶ Namun dari beberapa program mobil nasional tersebut, hanya program mobil nasional Timor yang mendapat respon dari Pemerintah dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden No. 42 Tahun 1996 tentang Pembuatan Mobil Nasional dan Instruksi Presiden No. 2 Tahun 1996 tentang Pembangunan Industri Mobil Nasional. Beberapa program mobil nasional tersebut adalah sebagai berikut:

1. Maleo

Mobil nasional ini pertama kali dimunculkan tahun 1996 oleh Menteri Riset dan Teknologi BJ Habibie dengan harga ditarget tidak lebih dari 30 juta agar terjangkau masyarakat. Mobil ini menggunakan mesin yang berkapasitas 1300 cc dan mempunyai komponen lokal diatas 80%. Program mobil nasional Maleo ini merupakan hasil kerjasama dengan pabrikan mobil dari Australia untuk melakukan riset dan berhasil membuat satu unit mobil sebagai prototipe. Namun sayang program ini terhenti karena dana yang akan digunakan untuk pengembangan lebih lanjut mobil Maleo tersebut kemudian tersedot oleh proyek mobil nasional lainnya yaitu Timor.⁷⁷

2. Timor.⁷⁸

Pada tahun 1996, pemerintah mengeluarkan kebijakan mobil nasional. Di mana perusahaan industri kendaraan bermotor nasional diwajibkan mencapai tingkat kandungan lokal sesuai jadwal yang telah ditentukan. Pemerintah kemudian menunjuk PT Timor Putra Nasional sebagai satu-satunya perusahaan yang memenuhi kriteria program untuk menjadi industri mobil nasional

⁷⁶ Indonesia, Instruksi Presiden tentang Pembangunan Industri Mobil Nasional, Inpres No. 2 Tahun 1996.

⁷⁷ "Sejarah Mobil Nasional", <http://mobnas.blogspot.com/>, diakses 10 Juni 2010.

⁷⁸ Huala Adolf, "Perjanjian Penanaman Modal Dalam Hukum Perjanjian Internasional (WTO)", (Bandung., Rajagrafindo Persada, 2004), hal. 118.

Indonesia.⁷⁹ Berdasarkan penunjukan ini PT Timor Putra Nasional kemudian memproduksi (PT Timor diberi hak untuk mengimpor 45,000 mobil jadi dari perusahaan Korea-KIA) mobil nasional sedan dengan nama Timor (Teknologi Industri Mobil Rakyat). Pada tanggal 4 Juni 1996, Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 42 Tahun 1996 tentang Pembuatan Mobil Nasional. Keppres ini memberikan perlakuan yang sama antara mobil nasional yang dibuat di dalam negeri dengan dibuat di luar negeri oleh tenaga kerja Indonesia, asalkan memenuhi kriteria kandungan lokal yang ditetapkan Menteri Perindustrian dan Perdagangan, sehingga dengan adanya Keppres ini maka PT Timor Putra Nasional dapat melakukan impor mobil dengan memperoleh fasilitas pembebasan pajak penjualan barang mewah dan bea masuk impor komponen yang belum dibuat di dalam negeri dengan syarat harus mampu memenuhi kandungan lokal dan imbal beli seperti yang ditetapkan pemerintah.⁸⁰

Kebijakan tersebut membuat perusahaan atau produsen mobil asing yang berada di Indonesia, yaitu perusahaan dari Jepang, Masyarakat Eropa (ME) dan Amerika Serikat (AS) protes. Mereka mengklaim program Mobnas ini diskriminatif dan melanggar aturan perdagangan internasional berdasarkan GATT. Jepang, ME dan AS melancarkan klaim secara terpisah mengenai program Mobnas Indonesia ini. Mereka mengklaim, upaya atau kebijakan pemerintah tersebut melanggar kewajiban Indonesia berdasarkan, antara lain, Pasal I dan III, Pasal 2 Perjanjian TRIMs (Penanaman Modal Asing), Pasal 3, 6 dan 28 Perjanjian SCM (Subsidi dan Bea Masuk Imbalan), dan Pasal 3, 203 dan 65 TRIPS (Hak Kekayaan Intelektual). Mereka memohon konsultasi terpisah dengan pemerintah pada bulan Oktober 1996. Setelah konsultasi gagal, mereka mengajukan pembentukan panel. Tiga Panel terbentuk pada bulan Juni dan Juli 1997 untuk mengadili tuntutan 3 negara tersebut. Tetapi kemudian *Dispute Settlement Body* (DSB) memutuskan bahwa panel cukup satu saja untuk mengadili sengketa ini

⁷⁹ "Tunky Soal Mobil Nasional, Satu Saja Dulu", *Kompas*, (26 April 1996).

⁸⁰ "PT Timor Putra Nasional, Ditunjuk Jadi Produsen Industri Mobil Nasional", *Kompas*, (29 Februari 1996).

berhubung kasus, tuduhan dan tergugatnya sama. Dalam putusannya, Panel menyimpulkan bahwa persyaratan kandungan lokal (*the local content requirements*) yang termuat dalam program Mobnas tahun 1993 dan 1996 melanggar Pasal 2 Perjanjian TRIMS. Panel juga setuju dengan ME bahwa program Mobnas telah merugikan ME sehubungan dengan pengertian Pasal 5 (c) Perjanjian SCM. Namun Panel menolak bahwa Indonesia telah melanggar Pasal 28 para. 2 Perjanjian SCM dan Pasal 65 ayat 5 Perjanjian TRIPs yang digugat Amerika Serikat. Menghadapi putusan panel, Indonesia ternyata tidak mengajukan banding. Tidak ada penjelasan resmi dari pemerintah mengapa Indonesia tidak mengajukan upaya ini. Dalam persidangan, Korea Selatan dan India berpihak dan membela Indonesia. Tetapi pembelaan dua negara ini tidak meyakinkan panel. Alasan yang hingga kini diterima, pada waktu Panel WTO menyidangkan dan memutus sengketa tersebut, ekonomi dan moneter Indonesia dalam keadaan yang sulit. Ketika Panel mengeluarkan putusannya pada tanggal 2 Juli 1998, Indonesia masih menderita krisis moneter dan sangat membutuhkan bantuan dana dari donor-donor internasional, khususnya IMF. Terungkap bahwa sebagai bagian dari skema bantuan dana IMF, Indonesia diharuskan untuk mengakhiri program Mobnasnya. Hal ini secara otomatis memupus upaya banding atas putusan Panel.

3. Timor S-2.

Meskipun mengambil utuh produk KIA Sephia sebagai produk awalnya namun Timor telah menyiapkan sendiri rancangan mobil nasional generasi keduanya yang dirancang oleh rumah desain Zagato Italia. Namun program ini terhenti akibat Krisis Moneter 1998.

4. Bakrie B-97.⁸¹

Grup Bakrie pun pernah menyiapkan mobil rancangannya berjenis *Multi Purpose Van* (MPV) yang mana desain rancang bangun kendaraan ini telah dilakukan di Inggris, bahkan satu unit mobil contoh pun sudah dibuat dan diuji coba di sana, namun belum sempat diproduksi massal program tersebut kemudian dihentikan akibat krisis moneter tahun 1998.

5. Macan.

Kendaraan sejenis MPV dengan kapasitas mesin 1.800 cc ini merupakan produksi dari PT Texmaco, yang melakukan kerjasama dengan Mercedes Benz. Satu unit prototipe sudah dipamerkan di arena pekan Raya Jakarta pada pertengahan tahun 2001, namun lagi-lagi program mobil macan ini terhenti sebagai akibat perusahaan PT Texmaco yang bangkrut.

6. Gang Car.

Mobil ini merupakan produksi PT Dirgantara Indonesia, meskipun bidang usahanya membuat pesawat tetapi berhasil membuat mobil berkapasitas 2 orang. Mobil ini menggunakan mesin 125-200 cc yang didesain bisa masuk gang-gang sempit di perkotaan. Namun sayang proyek ini tidak pernah terdengar lagi kabarnya sejak tahun 2003 setelah PT Dirgantara Indonesia dilanda kemelut dan merumahkan 9000-an karyawannya.

7. Esemka dan Tawon.⁸²

Mobil Nasional Esemka ini merupakan karya 5 Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) yang ada di Indonesia, yakni SMK 2 Solo, SMK 5 Solo, SMK

⁸¹ "Kebangkitan Mobil Nasional", <http://noem3d.wordpress.com/2009/05/27/kebangkitan-mobil-nasional/>, diakses 9 Juni 2010.

⁸² "Mobil Nasional Esemka dan Mobil Nasional Tawon Diluncurkan Tahun 2010", <http://teknologi.kompasiana.com/group/otomotif/2010/05/15/mobil-nasional-esemka-dan-mobil-nasional-tawon-diluncurkan-tahun-2010/>, diakses 7 Juni 2010.

Warga Solo, SMK Muhammadiyah Borobudur dan Smk 1 Singosari. Mobil yang rencananya akan diluncurkan pada hari ulang tahun kemerdekaan Indonesia ini memiliki 2 tipe, yakni Rajawali untuk tipe SUV (*Sport Utility Vehicle*) dan Digdaya untuk tipe kabin ganda.

Untuk Mobil Rajawali ini bermesin 1.500 cc *multi point injection* 4 silinder yang mampu menghasilkan tenaga sebesar 105 *horse power* (hp) pada putaran 5.500 rpm dengan torsi puncak hingga 145 Nm di 4.100 rpm. Rajawali mampu menampung delapan orang karena mempunyai panjang 5.035 mm, lebar 1.690 mm, dan tinggi 1.630 mm. Rajawali juga telah dibekali sederet fitur elektronik mirip SUV premium lainnya, misalnya *power steering*, *central lock*, *power windows*, *AC dual zone*, *sensor parking*, hingga *head unit CD player*. Mobil Esemka Rajawali ini berharga sekitar 150jt – 180jt.

Untuk Mobil Esemka Digdaya dirancang multifungsi, baik untuk kenyamanan berkendara maupun niaga. Kuat menampung hingga lima orang dan kabin belakangnya bisa mengangkut sepeda atau barang belanjaan. Digdaya dan Rajawali mempunyai spesifikasi mesin dan bodi yang sama. Mobil Digdaya ini mempunyai harga dibawah Rp. 150 juta.

Pilihan-pilihan untuk Rajawali dan Digdaya tersebut antara lain mesin bensin berkapasitas 1.800 cc, 2.000 cc, dan 2.200 cc. Sedangkan untuk diesel sudah disiapkan 2.500cc.

Sedangkan mobil Tawon adalah mobil yang diproduksi oleh PT Super Gasindo di Rongkasblitung, Banten ini, menggunakan bahan bakar bensin dan gas CNG, jadi sudah memenuhi standarisasi Euro III, sehingga ramah lingkungan. Mobil ini berkapasitas 650cc, 4 percepatan manual, dapat dipacu hingga kecepatan 100km/jam. Konsumsi gasnya 1kg untuk 20km.

Mobil Nasional yang sudah mengandung 90% kandungan lokal inipun, dijual dengan harga 48 juta *on the road* dan akan dijual pada juli 2010 ini. Tawon akan memiliki 2 segmentasi pasar, yaitu sebagai pengganti bajaj, serta untuk mobil penumpang pribadi. Namun mobnas Esemka maupun Tawon ini belum akan

diproduksi secara massal mengingat masih terbatasnya kapasitas produksi dari masing-masing mobnas tersebut. Selain itu kedua mobnas masih berupa prototipe.

2.5 Faktor-Faktor Produksi

Bahwa sebagaimana yang telah disebutkan bahwa program mobil nasional adalah merupakan program untuk memproduksi mobil dengan harga yang ekonomis sehingga mempunyai daya saing ekspor. Agar dapat tercapai harga yang ekonomis tersebut, program mobil nasional sudah semestinya mempergunakan faktor-faktor produksi berupa sumber daya dan industri nasional. Yang disebut sebagai faktor produksi adalah sumber daya yang digunakan dalam sebuah proses produksi barang dan jasa. Pada awalnya, faktor produksi dibagi menjadi empat kelompok, yaitu tenaga kerja, modal, sumber daya alam, dan kewirausahaan. Namun pada perkembangannya, faktor sumber daya alam diperluas cakupannya menjadi seluruh benda *tangible*, baik langsung dari alam maupun tidak, yang digunakan oleh perusahaan, yang kemudian disebut sebagai faktor fisik (*physical resources*). Selain itu, sumber daya informasi dapat dianggap sebagai sebuah faktor produksi mengingat semakin pentingnya peran informasi di era globalisasi ini. Saat ini ada lima hal yang dianggap sebagai faktor produksi, yaitu sumber daya fisik (*physical resources*), tenaga kerja (*labor*), modal (*capital*), kewirausahaan (*entrepreneurship*), dan sumber daya informasi (*information resources*).⁸³ Adapun faktor-faktor produksi tersebut sebagaimana diuraikan sebagai berikut:

1. Sumber daya fisik

Faktor produksi fisik ialah semua kekayaan yang terdapat di alam semesta dan barang mentah lainnya yang dapat digunakan dalam proses produksi. Faktor yang termasuk di dalamnya adalah tanah, air, dan bahan mentah (*raw material*).

⁸³ Definisi faktor produksi? <http://id.answers.yahoo.com/question/index?qid=20091123030535AAyDLqz>.

2. Tenaga kerja

Tenaga kerja merupakan faktor produksi insani yang secara langsung maupun tidak langsung menjalankan kegiatan produksi. Faktor produksi tenaga kerja juga dikategorikan sebagai faktor produksi asli. Dalam faktor produksi tenaga kerja, terkandung unsur fisik, pikiran, serta kemampuan yang dimiliki oleh tenaga kerja. Oleh karena itu, tenaga kerja dapat dikelompokkan berdasarkan kualitas (kemampuan dan keahlian) dan berdasarkan sifat kerjanya.

Berdasarkan kualitasnya, tenaga kerja dapat dibagi menjadi tenaga kerja terdidik, tenaga kerja terampil, dan tenaga kerja tidak terdidik dan tidak terlatih. Tenaga kerja terdidik adalah tenaga kerja yang memerlukan pendidikan tertentu sehingga memiliki keahlian di bidangnya, misalnya dokter, insinyur, akuntan, dan ahli hukum. Tenaga kerja terampil adalah tenaga kerja yang memerlukan kursus atau latihan bidang-bidang keterampilan tertentu sehingga terampil di bidangnya. Misalnya tukang listrik, montir, tukang las, dan sopir. Sementara itu, tenaga kerja tidak terdidik dan tidak terlatih adalah tenaga kerja yang tidak membutuhkan pendidikan dan latihan dalam menjalankan pekerjaannya. Misalnya tukang sapu, pemulung, dan lain-lain.

Berdasarkan sifat kerjanya, tenaga kerja dibagi menjadi tenaga kerja rohani dan tenaga kerja jasmani. Tenaga kerja rohani adalah tenaga kerja yang menggunakan pikiran, rasa, dan karsa. Misalnya guru, editor, konsultan, dan pengacara. Sementara itu, tenaga kerja jasmani adalah tenaga kerja yang menggunakan kekuatan fisik dalam kegiatan produksi. Misalnya tukang las, pengayuh becak, dan sopir.

3. Modal

Yang dimaksud dengan modal adalah barang-barang atau peralatan yang dapat digunakan untuk melakukan proses produksi. Modal dapat digolongkan berdasarkan sumbernya, bentuknya, berdasarkan kepemilikan, serta berdasarkan sifatnya. Berdasarkan sumbernya, modal dapat dibagi menjadi dua: modal sendiri dan modal asing. Modal sendiri adalah modal yang berasal dari dalam perusahaan

sendiri. Misalnya setoran dari pemilik perusahaan. Sementara itu, modal asing adalah modal yang bersumber dari luar perusahaan. Misalnya modal yang berupa pinjaman bank.

Berdasarkan bentuknya, modal dibagi menjadi modal konkret dan modal abstrak. Modal konkret adalah modal yang dapat dilihat secara nyata dalam proses produksi. Misalnya mesin, gedung, mobil, dan peralatan. Sedangkan yang dimaksud dengan modal abstrak adalah modal yang tidak memiliki bentuk nyata, tetapi mempunyai nilai bagi perusahaan. Misalnya hak paten, nama baik, dan hak merek.

Berdasarkan pemilikannya, modal dibagi menjadi modal individu dan modal masyarakat. Modal individu adalah modal yang sumbernya dari perorangan dan hasilnya menjadi sumber pendapatan bagi pemiliknya. Contohnya adalah rumah pribadi yang disewakan atau bunga tabungan di bank. Sedangkan yang dimaksud dengan modal masyarakat adalah modal yang dimiliki oleh pemerintah dan digunakan untuk kepentingan umum dalam proses produksi. Contohnya adalah rumah sakit umum milik pemerintah, jalan, jembatan, atau pelabuhan.

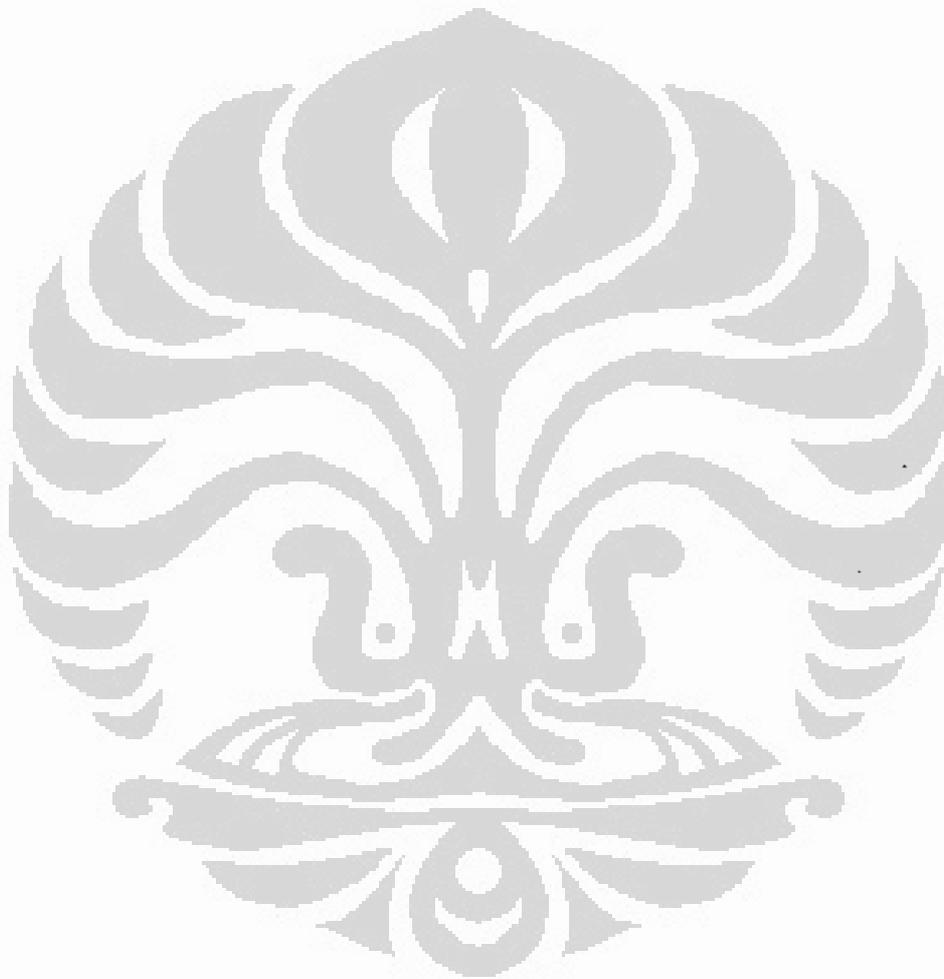
Terakhir, modal dibagi berdasarkan sifatnya: modal tetap dan modal lancar. Modal tetap adalah jenis modal yang dapat digunakan secara berulang-ulang. Misalnya mesin-mesin dan bangunan pabrik. Sementara itu, yang dimaksud dengan modal lancar adalah modal yang habis digunakan dalam satu kali proses produksi. Misalnya, bahan-bahan baku.

4. Kewirausahaan

Faktor kewirausahaan adalah keahlian atau keterampilan yang digunakan seseorang dalam mengkoordinir faktor-faktor produksi untuk menghasilkan barang dan jasa. Sebanyak dan sebagus apa pun faktor produksi alam, tenaga manusia, serta modal yang dipergunakan dalam proses produksi, jika dikelola dengan tidak baik, hasilnya tidak akan maksimal.

5. Sumber daya informasi

Sumber daya informasi adalah seluruh data yang dibutuhkan perusahaan untuk menjalankan bisnisnya. Data ini bisa berupa ramalan kondisi pasar, pengetahuan yang dimiliki oleh karyawan, dan data-data ekonomi lainnya.



BAB III

KEBIJAKAN MENGENAI IMPOR DALAM KERANGKA WTO DAN DALAM PERSPEKTIF INDONESIA

3.1. Organisasi Perdagangan Dunia (WTO)

Proses globalisasi¹ dalam berbagai bidang serta perkembangan teknologi dan informasi menimbulkan gejala menyatunya ekonomi semua negara dan bangsa. Terjadi hubungan saling ketergantungan dan integrasi ekonomi nasional ke dalam ekonomi global sehingga menuju pada tahapan proses liberalisasi².

Dalam proses globalisasi, negara-negara berkembang telah mengembangkan diri untuk mewujudkan harapan-harapan baru, hal ini tampak dalam hubungan tingkat ketergantungan kepada negara-negara barat.³

Pesatnya dinamika perkembangan perdagangan internasional menyisakan sejumlah permasalahan sebagai implikasi dari kegiatan perdagangan internasional itu sendiri. Permasalahan-permasalahan tersebut dapat mengkristal dan menjadi hambatan (*barrier*) yang dapat mendorong terjadinya degradasi hubungan yang harmonis dalam hubungan perdagangan internasional. Dalam hubungan perdagangan internasional antarnegara, komitmen dalam mewujudkan perdagangan yang jujur dan

¹ Globalisasi adalah sebuah istilah yang memiliki hubungan dengan peningkatan keterkaitan dan ketergantungan antarbangsa dan antarmanusia di seluruh dunia melalui perdagangan, investasi, perjalanan, budaya populer, dan bentuk-bentuk interaksi yang lain sehingga batas-batas suatu negara menjadi bias. Kata "globalisasi" diambil dari kata *global*, yang maknanya ialah *universal*. Globalisasi belum memiliki definisi yang mapan, kecuali sekadar definisi kerja (*working definition*), sehingga tergantung dari sisi mana orang melihatnya. Ada yang memandangnya sebagai suatu proses sosial, atau proses sejarah, atau proses alamiah yang akan membawa seluruh bangsa dan negara di dunia makin terikat satu sama lain, mewujudkan satu tatanan kehidupan baru atau kesatuan koeksistensi dengan menyingkirkan batas-batas geografis, ekonomi dan budaya masyarakat.

² Proses Liberalisasi adalah suatu tahapan dalam mewujudkan kebebasan individu. Dikutip dari Jon Elster and Rune Slagstad, eds., *Constitutionalism and Democracy* (Cambridge: Cambridge University Press, 1997), Kumpulan materi perkuliahan Politik Hukum I, dikumpulkan oleh Prof. Dr. Satya Arinanto, SH., MH, (Jakarta, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Butir Analisis keempat), hal 193-531.

³ J. Soedjati Djiwandono, "Democratic Experiment in Indonesia: Between Achievements and Expectations," *The Indonesian Quarterly* (Vol.XV, No 4, 1987), Kumpulan materi perkuliahan Politik Hukum 2, dikumpulkan oleh Prof. Dr. Satya Arinanto, SH., MH, (Jakarta, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Butir Analisis kedelapan), hal 356-374.

fair merupakan tuntutan sangat penting yang tidak boleh diabaikan. Masalah terbesar yang mudah diidentifikasi dan yang paling sering terjadi adalah justru terkait dengan pelanggaran prinsip *fair* yang mengakibatkan terjadinya praktik dagang yang tidak sehat (*unfair trade practices*) dalam melaksanakan aktivitas perdagangan internasional.⁴

Untuk meminimalisir praktik perdagangan yang tidak *fair* tersebut maka dibentuklah suatu organisasi perdagangan dunia yang disebut dengan *World Trade Organization* (WTO) yang merupakan satu-satunya badan internasional yang secara khusus mengatur masalah perdagangan antar negara. Sistem perdagangan multilateral WTO diatur melalui persetujuan yang berisikan aturan-aturan dasar perdagangan internasional yang dihasilkan oleh para negara anggota⁵ melalui proses negosiasi. Persetujuan tersebut merupakan perjanjian antar negara anggota yang mengikat pemerintah negara anggota untuk mematuhi dalam pelaksanaan kebijakan perdagangan mereka.⁶

WTO berdiri secara resmi pada tanggal 1 Januari 1995 setelah berakhirnya *Uruguay Round* (Putaran Uruguay) yang telah berlangsung selama 8 tahun. WTO pada dasarnya bertujuan untuk mendorong perdagangan antar negara dan menghapus berbagai hambatan perdagangan dunia. WTO juga memiliki fungsi sebagai forum negosiasi dan penyelesaian sengketa diantara para anggotanya. Hingga kini, WTO telah memiliki anggota sebanyak 153 negara dan banyak negara lainnya yang kini sedang dalam proses akses masuk keanggotaan WTO.⁷

⁴ Christophorus Barutu, "Anti Dumping dalam General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) dan Pengaruhnya terhadap Peraturan Anti Dumping Indonesia", *Mimbar Hukum, Jurnal Berkala* (Yogyakarta, Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Volume 19, Nomor 1, Februari 2007), hal 53.

⁵ Penyebutan istilah negara anggota atau negara anggota WTO digunakan guna mempermudah pemahaman mengenai anggota WTO. Anggota WTO sebenarnya tidak sebatas pada negara karena didalamnya juga terdapat *separate customs territory* seperti Hong Kong, China; Macau, China; dan *Chinese Taipei*. Dengan menggunakan istilah negara anggota atau negara anggota WTO, dianggap anggota-anggota WTO tersebut telah tercakup didalamnya dan tidak mengesampingkan keberadaan mereka.

⁶ Departemen Luar Negeri, *Sekilas WTO (World Trade Organization)*, ed. 4, (Jakarta: Direktorat Perdagangan, Perindustrian, Investasi dan Hak Kekayaan Intelektual, 2007), hal 1.

⁷ http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.html, diakses 10 April 2010

Sistem perundingan atau negosiasi yang dianut dalam WTO adalah *single undertaking*. Dengan sistem ini maka negara peserta diwajibkan untuk menerima atau menolak hasil dari berbagai negosiasi sebagai satu paket (*single package*), bukan memilih salah satu atau beberapa diantaranya.⁸ Oleh karena itu, guna menggambarkan sistem ini dikenal pula istilah *nothing is agreed until everything is agreed*. Indonesia merupakan salah satu negara pendiri atau penandatangan Persetujuan Pembentukan WTO. Kemudian, persetujuan tersebut telah diratifikasi pada tahun 1994 melalui Undang-Undang No.7 tahun 1994 tentang Pengesahan *Agreement Establishing The World Trade Organization* (Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia). Dengan demikian, Indonesia telah menerima keseluruhan hasil perundingan Putaran Uruguay sebagai satu paket dan terikat untuk mematuhi serta menjalankannya sesuai aturan yang telah disepakati dalam persetujuan tersebut.⁹

3.1.1. Sekilas Sejarah Pembentukan WTO.

Setelah berakhirnya Perang Dunia II, perdagangan internasional berada dalam keadaan yang tidak menentu, karena banyak hal yang menunjang kelancaran perdagangan mengalami kerusakan, baik institusi maupun sarana fisik. Oleh karena itu, sebagian besar dari kegiatan perdagangan terpaksa dilakukan secara *ad hoc*, sementara secara bertahap-tahap sendi-sendi yang menunjang perdagangan mulai diperbaiki akibat peperangan.

Negara-negara Sekutu sebagai pihak pemenang dalam Perang Dunia II tahun 1945, telah berupaya melakukan pembenahan sistem perekonomian dan perdagangan internasional. Berbagai upaya dan analisis telah dilakukan untuk mencegah terulangnya fragmentasi yang terjadi dalam sistem perekonomian, seperti pada tahun 1930. Negara-negara Sekutu menghendaki penerapan kembali elemen-elemen positif yang terjadi pada periode zaman keemasan perdagangan internasional, dengan menanamkan landasan yang memungkinkan peningkatan kegiatan perdagangan

⁸ "Deardrorff's Glossary of International Economics," <http://www-personal.umich.edu/~alandear/glossary/s.html>, diakses 10 April 2010.

⁹ Kecuali *plurilateral agreement* sebagaimana tercantum dalam Annex 4 Persetujuan WTO.

internasional yang lebih terbuka.¹⁰ Mereka bermaksud menciptakan organisasi-organisasi internasional, yang dapat secara aktif turut menciptakan aturan main dalam perdagangan internasional berdasarkan kerja sama antara negara.

Mereka setuju untuk menerapkan sistem hubungan internasional yang lebih teratur dan lebih menjamin perdamaian, dan kesejahteraan ekonomi dan sosial. Secara minimal yang ingin dicapai, adalah penegehan eksese-eksese tindakan sepihak yang tidak menguntungkan masyarakat dunia, seperti tindakan proteksi, dan pembatasan perdagangan yang dilakukan oleh negara-negara Eropa pada periode fragmentasi perdagangan internasional. Hal ini membawa sistem perekonomian ke arah malapetaka ekonomi, sosial dan politik, terutama hal ini diderita oleh negara-negara Asia dan Afrika. Oleh karena itu, untuk mencegah terulangnya malapetaka tersebut, maka di bidang politik dan sosial telah dibentuk Organisasi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), beserta badan-badan internasional dibawahnya.

Upaya masyarakat internasional untuk menangani masalah keuangan dan moneter internasional dapat ditangani dengan relatif cepat. Melalui *Bretton Woods Conference* yang bertujuan hendak membentuk tata ekonomi dunia baru setelah sejumlah negara kuat di dunia pada waktu itu, menghadapi kenyataan terganggunya perekonomian dunia selama lebih dari satu dekade. Guna mencapai tujuan tersebut, *Bretton Woods Conference* menetapkan konsep kerjasama internasional melalui kesepakatan multilateral dalam bidang perdagangan, dalam bidang moneter dan dalam bidang pembangunan serta rekonstruksi atas kerusakan akibat Perang. Kemudian untuk maksud itu dibentuklah organisasi-organisasi internasional: *International Monetary Fund* (IMF) untuk bidang moneter; World Bank atau IBRD (*The International Bank for Reconstruction and Development*) untuk melakukan

¹⁰Usaha-usaha untuk mengembalikan jaman keemasan perdagangan internasional dapat juga kita lihat dalam Atlantic Charter, disebutkan "*the fullest collaboration between all nations in the economic field with the object of securing, for all, improved labor standards, economic advancement and social security*" dan "*with due respect for their existing obligations, aim to further the enjoyment by all States, great or small, victor or vanquished, of access, on equal terms, to the trade and to the raw materials of the world which are needed for their economic prosperity.*" Dalam charter tersebut terlihat bahwa setelah Perang Dunia II, Amerika Serikat dan Inggris telah membuat benih-benih untuk terbentuknya GATT.

rekonstruksi dari kerusakan akibat dari Perang Dunia Kedua dan untuk pembangunan; dan dalam bidang perdagangan akan dibentuk *International Trade Organization* (ITO) dengan menerapkan tata-aturan perdagangan multilateral yang kemudian dikenal dengan nama *General Agreement on Tariff and Trade* (GATT).

GATT adalah suatu perjanjian multilateral dalam bidang perdagangan yang bertujuan untuk mengadakan perdagangan yang lebih bebas (*free trade*) dengan cara mengurangi hambatan-hambatan perdagangan internasional, baik hambatan tarif maupun hambatan non-tarif. Perjanjian multilateral ini dilakukan dalam rangka melaksanakan kesepakatan yang dicapai pada *Bretton Woods Conference* 1944 tersebut. GATT efektif sejak tanggal 30 Oktober 1947 dan diikuti oleh 23 (dua puluh tiga) peserta, yang sebagian besar merupakan negara-negara maju.

Direncanakan ITO akan dibentuk pada tahun 1948 sebagai suatu organisasi yang mengatur pelaksanaan kesepakatan GATT dan menjadi mitra IMF dan World Bank. Tetapi upaya ratifikasi piagam pembentukan ITO, yang dikenal sebagai *Havana Charter for an International Trade Organization* 1948, mendapat tentangan keras dari kongres Amerika Serikat, sehingga ITO gagal dibentuk. Karena kegagalan itu, maka GATT yang pada hakikatnya merupakan kesepakatan tata aturan perdagangan internasional multilateral secara bertahap melengkapi diri dengan atribut-atribut suatu organisasi, dan kemudian dianggap sebagai suatu organisasi perdagangan dunia.

Status GATT sebagai organisasi perdagangan internasional (*International Trade Organization*) diakui oleh H.S Kartadjoemena. Beliau berpendapat: peranan GATT sebagai organisasi internasional dilengkapi dengan sekretariat dan struktur kelembagaan yang berfungsi untuk mengambil keputusan.¹¹ Huala Adolf menambahkan bahwa GATT dirancang sebagai suatu persetujuan tambahan yang posisinya berada di bawah piagam ITO. Tetapi pada waktu itu GATT tidak dirancang menjadi suatu organisasi. Namun sejak negara-negara memberlakukan GATT

¹¹H.S. Kartadjoemena, *GATT dan WTO : Sistem, Forum dan Lembaga Internasional di Bidang Perdagangan*, Cet-2 (Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press), 2002), hal. 174-207.

melalui *Protocol of Provisional Application*, sejak itulah GATT kemudian diberlakukan dan bahkan berubah menjadi organisasi internasional.¹²

Sekalipun kemudian GATT mempunyai perangkat yang memberi watak sebagai suatu organisasi internasional, sifat internasional (*organizational nature*) GATT tetap dipandang lemah, sehingga Huala Adolf menyatakan pada hakekatnya GATT hanyalah suatu “quasi” organisasi internasional.¹³ Lebih tegas lagi Jackson menyatakan GATT adalah “*birth defects*”, mempunyai kelemahan *inherent* yang mengakibatkan cacat dalam operasinya. Menurut Jackson beberapa tanda kelemahan itu adalah :¹⁴

- a. Tidak ada suatu piagam yang memberi kepribadian hukum (*legal personality*), membentuk prosedur dan struktur organisasi kepada GATT;
- b. Faktanya GATT hanya diterapkan secara “*provisional*”;
- c. Kenyataannya *the Protocol of Provisional Application* memuat ketentuan yang memungkinkan *the GATT Contracting Parties* mempertahankan peraturan perundangan yang telah ada ketika mereka menjadi peserta (*accession*) ke dalam GATT walaupun tidak selaras dengan ketentuan GATT (yang disebut “*grandfather rights*);
- d. Multiarti (*ambiguity*) dan membingungkan mengenai kewenangan, kemampuan membuat keputusan dan status hukum GATT.

Sehubungan dengan hakikat GATT, Gilbert R Winham berpendapat

*“The GATT 1947 was simply an agreement (a contract), its signatories were called “Contracting Parties” and not “Members”, and it was not intended to function as an international organization.”*¹⁵

¹²Huala Adolf, *Hukum Ekonomi Internasional: Suatu Pengantar*, Cet. 3, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2003), hal. 104-105.

¹³Huala Adolf, *ibid.* hal. 105.

¹⁴Mitsuo Matsushita, *et. al.*, *The World Trade Organization: Law, Practice, and Policy*, (Oxford: Oxford University Press, 2006), hal. 3.

¹⁵Gilbert R Winham, *The Evolution of the World Trading System - The Economic and Policy Context*, dalam *The Oxford Handbook of International Trade Law*, Ed: Daniel Bethlehem, Donald McRae, Rodney Neufeld, Isabelle Van Damme, (Oxford University Press, New York. 2009), hal. 14.

Selanjutnya Gilbert menambahkan juga bahwa:¹⁶

"The fact that the GATT 1947 in time appeared to operated as an international organization was due largely to its unplanned and incremental accretion of political and legal powers. This amounted to institution-building through inadvertence."

Status GATT sebagai suatu organisasi internasional banyak meragukan, tetapi ada yang berpendapat bahwa sekalipun GATT bukan suatu *de jure organization* tetapi setidaknya merupakan suatu *de facto organization*. Oleh karena itu, tidak mengherankan jika kemudian salah satu pokok agenda perundingan Putaran Uruguay adalah mengupayakan penguatan kelembagaan GATT (*functioning of the GATT system*), dengan tujuan untuk :

- a. Memperbaiki mekanisme pemantauan kebijakan perdagangan negara-negara peserta dan dampaknya terhadap sistem perdagangan multilateral.
- b. Memperbaiki efektivitas pengambilan keputusan.
- c. Meningkatkan sumbangan GATT dalam menciptakan keserasian dalam kebijakan perekonomian dunia dengan menguatkan kerjasama dengan organisasi moneter dan finansial internasional.

Awalnya GATT hanya mempunyai 23 (dua puluh tiga) peserta,¹⁷ pada akhir tahun 1994 jumlah pesertanya menjadi 128 (seratus dua puluh delapan).¹⁸ H.S. Kartadjoemena, menggambarkan bahwa GATT pada akhirnya berperan sebagai:¹⁹

- a. Perjanjian Internasional;
- b. Forum pengambilan keputusan;
- c. Forum penyelesaian sengketa;
- d. Forum negosiasi;
- e. Organisasi Internasional;

¹⁶Gilber R Winham, *Ibid.*

¹⁷Pada awalnya terdapat 24 negara yang turut berpartisipasi dalam negosiasi-negosiasi pembentukan GATT, namun Uni Soviet mundur. Keduapuluh tiga penandatanganan GATT tersebut disebut dengan "*the original contracting parties*".

¹⁸Indonesia menjadi peserta GATT pada tanggal 24 Februari 1950. http://www.wto.org/english/thewto_e/gattmem_e.htm, diakses 15 April 2010.

¹⁹H.S. Kartadjoemena, *Op. Cit.*, hal. 78-79.

f. Sekretariat internasional.

Sejak tahun 1947, GATT secara tetap memainkan peran penting untuk menyelenggarakan rangkaian perundingan (*round*) guna melanjutkan upaya membentuk kesepakatan-kesepakatan multilateral baru dalam rangka liberalisasi lebih lanjut terhadap perdagangan internasional, hingga terbentuk WTO yang sejak tanggal 1 Januari 1995 menggantikan GATT. Putaran-putaran perundingan yang diadakan oleh GATT adalah :

- a. Putaran pertama : Geneva Round (1947)
- b. Putaran kedua : Annecy Round (1949)
- c. Putaran ketiga : Torquay Round (1950-1951)
- d. Putaran keempat : Geneva Round (1955-1956)
- e. Putaran kelima : Dillon Round (1960-1962)
- f. Putaran keenam : Kennedy Round (1964-1967)
- g. Putaran ketujuh : Tokyo Round (1973-1979)
- h. Putaran kedelapan : Uruguay Round (1986-1994)

Putaran Uruguay (Uruguay Round) adalah putaran perundingan perdagangan kedelapan dan terakhir dibawah GATT yang berlangsung mulai tahun 1986 hingga tahun 1994. Putaran Uruguay dimulai dengan *Punta del Este Declaration* pada bulan September 1986 yang diikuti oleh lebih dari seratus negara. Dalam putaran ini terjadi keterlibatan yang besar negara-negara berkembang. Dalam perundingan ini semua negara, baik negara-negara maju maupun negara-negara berkembang, secara formal mempunyai kedudukan yang sama, setara, tetapi realitanya peranan Amerika Serikat, Masyarakat Eropa (*European Community*), Jepang dan Canada yang secara bersama-sama sering disebut sebagai negara-negara *quadrilateral group* (secara singkat disebut *the quads*), adalah dominan sehingga tanpa ada kesepakatan diantara mereka suatu usulan dalam perundingan tersebut tidak akan membawa hasil yang berarti.²⁰

²⁰ H.S. Kartadjoemena, (1996). *Ibid*, hal. 215-216.

Diantara *the quads* itu, yang paling kuat pengaruhnya dalam putaran perundingan Uruguay adalah Amerika Serikat, Uni Eropa, dan Jepang, sehingga mereka sering disebut sebagai *triad power*.

Hasil yang dicapai oleh Putaran Uruguay pada pokoknya adalah:

- a. Berhasil membentuk suatu organisasi perdagangan internasional, yaitu WTO;
- b. Perluasan bidang pengaturan, sehingga disamping pengaturan perdagangan barang (*trade in goods*), juga diatur perdagangan jasa (*trade in services*), perlindungan hak milik intelektual (*intellectual property rights*) dan investasi (*investment*) dalam rangka perdagangan;
- c. Penguatan mekanisme penyelesaian sengketa (*dispute settlement mechanism*);
- d. Penyempurnaan beberapa peraturan GATT.

WTO adalah suatu organisasi perdagangan dunia yang berkarakter terbuka dan universal. Organisasi ini berdiri secara efektif pada tanggal 1 Januari 1995. Dokumen akhir ini terdiri dari suatu dokumen pembentukan (*constituent instrument*) WTO yang disebut sebagai *Agreement Establishing the World Trade Organization* (sering disingkat: *WTO Agreement*), dan dilengkapi dengan 4 *Annex*. Kecmpat *Annex* itu terdiri dari :

Annex 1 terdiri atas:

- A. *Multilateral Agreement on Trade in Goods* (terdiri dari GATT 1994 dan dua belas *agreement* lainnya);
- B. *the GATS Agreement*;
- C. *the TRIPs Agreement*;

Annex 2: Understanding on Rules and Procedures Governing the Settlement of Disputes;

Annex 3 : Trade Policy Review Mechanism;

Annex 4 : Plurilateral Trade Agreements (terdiri dari empat *agreement*).

3.1.2. Prinsip-Prinsip WTO.

Menurut kamus besar bahasa Indonesia prinsip adalah dasar; azas (kebenaran yang menjadi pokok dasar pemikiran, bertindak dan sebagainya). Sedangkan pengertian prinsip atau *principle*, *Black's Law Dictionary* memberikan pengertian sebagai berikut:²¹

"A fundamental truth or doctrine, as of law; a comprehensive rule or doctrine which furnishes a basis or origin for others; a settled rule of action, procedure, or legal determination. A truth or proposition so clear that it can not be proved or contradicted unless by a proposition which is still clearer. That which constitutes the essence of a body or its constituent parts. That which pertains theoretical part of a science."

Dari pengertian prinsip seperti tersebut di atas dapat kiranya ditarik batasan bahwa prinsip hukum adalah suatu yang sangat mendasar bagi suatu sistem hukum atau konsep hukum. Dalam sistem GATT, walaupun prinsip-prinsipnya merupakan pondasi keseluruhan arsitektur GATT, namun untuk setiap prinsip utama terdapat pula pengecualian. Untuk GATT, pada masa kini dan masa depan, yang mutlak perlu dijaga adalah bahwa prinsip umum yang berlaku secara umum akan tetap menjadi dasar sedangkan pengecualiannya yang berbentuk penyimpangan akan tetap menjadi perkecualian yang tidak dibiarkan menjadi praktek umum.²²

Prinsip-prinsip hukum perdagangan internasional menurut WTO, adalah sebagai berikut:

a. Prinsip Non Diskriminasi yang meliputi :

1. *Most Favoured Nation* (MFN-Artikel I GATT)

Prinsip MFN diakui sebagai alat GATT untuk meliberalisasi perdagangan, baik melalui tarif ataupun melalui aturan-aturan domestik, harus mengikuti prinsip ini.

Maksudnya, adalah apabila suatu negara pertama memberikan kemudahan atau fasilitas perdagangan internasional kepada negara kedua

²¹Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, (West Publishing Co., St. Paul, Minn, 1983).

²²H.S. Kartadjoemena, (1996). *op.cit.*, hal. 107.

(baik dalam penerapan dan pengadministrasian bea dan pungutan ekspor-impor), maka kemudahan atau fasilitas perdagangan internasional yang diberikan kepada negara kedua harus juga diberikan kepada negara ketiga, keempat, dan seterusnya dengan segera dan tanpa syarat. Sehingga setiap negara wajib menyebarluaskan keuntungan yang serupa kepada negara lainnya. Dengan demikian pada prinsipnya tidak ada negara yang akan diberikan keuntungan khusus dibandingkan negara lain.²³

Menurut para ahli di sekretariat GATT, prinsip MFN ini merupakan “wahana” yang akan menjamin negara-negara berkembang yang kemampuan ekonominya lemah mendapat keuntungan dari kondisi-kondisi perdagangan terbaik yang dinegosiasikan oleh dan di antara negara-negara yang ekonominya kuat.²⁴

2. *National Treatment* (NT-Artikel III GATT)

Menurut prinsip ini, produk dari suatu negara yang di impor ke dalam suatu negara harus diperlakukan sama seperti halnya produk dalam negeri. Prinsip ini sifatnya berlaku luas. Prinsip ini juga berlaku terhadap semua jenis pajak dan pungutan-pungutan lainnya, perundang-undangan, pengaturan dan persyaratan-persyaratan (hukum) yang memengaruhi penjualan, pembelian, pengangkutan, distribusi atau penggunaan produk-produk di pasar dalam

²³Pasal 1 GATT mengandung prinsip MFN tanpa syarat (*unconditional*). Perlakuan MFN bersyarat dan tidak bersyarat telah dipraktikkan negara-negara secara silih berganti. MFN bersyarat tidak digunakan lagi sejak akhir abad ke 18. Pada tahun 1778 Amerika Serikat mencanangkan perlakuan MFN bersyarat sebagaimana tertuang dalam Pasal 2 *Treaty of Amity and Commerce* antara Amerika Serikat dan Perancis tanggal 6 February 1778 yang berbunyi sebagai berikut:

“The most Christian King, and the United States engage mutually not to grant any particular Favor to other Nations in respect of Commerce and Navigation, which shall not immediately become common to the other Party, who shall enjoy the same Favor freely, if the Concession was freer made, or on allowing the same Compensation, if the Concession was Conditional.” http://avalon.law.yale.edu/18th_century/fr1788-1.asp, diakses 7 April 2010.

Namun seiring dengan perkembangan industrinya, pada tahun 1920-an kebijakan amerika serikat berubah. Dengan memberikan perlakuan non diskriminasi kepada negara lain, diharapkan ekspor amerika serikat akan mendapatkan perlakuan yang serupa dari negara-negara lain.

²⁴Hata, *Perdagangan Internasional Dalam Sistem GATT dan WTO: Aspek-Aspek Hukum dan Non Hukum*, cet. 1, (Bandung : Refika Aditama, 2006), hal. 57.

negeri. Prinsip ini juga memberikan perlindungan terhadap proteksionisme sebagai akibat upaya-upaya atau kebijakan administratif atau legislatif.

Prinsip NT dan MFN merupakan prinsip sentral dibandingkan dengan prinsip-prinsip lainnya dalam GATT.²⁵ Kedua prinsip ini menjadi prinsip pada pengaturan bidang-bidang perdagangan yang kemudian lahir di dalam putaran Uruguay. Misalnya, prinsip NT tercantum juga dalam Pasal 3 *Trade-Related Intellectual Property Rights* (TRIPS).

Meskipun demikian, perjanjian WTO memperbolehkan suatu negara meminta pembebasan kewajiban MFN, permintaan tersebut akan ditinjau kembali setiap lima tahun.

b. Prinsip Larangan Restriksi (Pembatasan) Kuantitatif (Artikel XI GATT)

Ketentuan dasar GATT adalah larangan restriksi kuantitatif yang merupakan rintangan terbesar terhadap GATT. Restriksi kuantitatif terhadap ekspor atau impor dalam bentuk apapun (misalnya melalui penetapan kuota impor atau ekspor, restriksi penggunaan lisensi impor atau ekspor) pada umumnya dilarang. Hal ini dikhawatirkan akan mengganggu praktik perdagangan yang normal.

Restriksi kuantitatif dewasa ini tidak begitu meluas di negara maju. Namun demikian, tekstil, logam dan beberapa produk tertentu, yang kebanyakan berasal dari negara-negara berkembang masih acapkali terkena rintangan ini.²⁶

Dalam pelaksanaannya restriksi tersebut dapat dilakukan dalam hal :²⁷

1. Untuk mencegah terkurasnya produk-produk esensial di negara pengekspor;
2. Untuk melindungi pasar dalam negeri khususnya yang menyangkut produk pertanian dan perikanan;
3. Untuk mengamankan meningkatnya ekspor yang berlebihan di dalam negeri sebagai upaya untuk melindungi produksi dalam negeri;
4. Untuk melindungi neraca pembayaran.

²⁵Huala Adolf, *Hukum Perdagangan Internasional*, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2005), hal. 112.

²⁶Huala Adolf, *ibid.*, hal. 113.

²⁷Huala Adolf, *ibid.*

Meskipun demikian, restriksi tersebut tidak boleh ditetapkan diluar yang diperlukan untuk melindungi neraca pembayarannya. Restriksi itupun secara progresif harus dikurangi bahkan dihilangkan apabila sudah tidak dibutuhkan lagi.

c. Prinsip Perlindungan Melalui Tarif

Pada prinsipnya GATT hanya memperkenankan tindakan proteksi terhadap industri domestik melalui tarif (menaikkan tingkatan tarif bea masuk) dan tidak melalui upaya-upaya perdagangan lainnya (*non-tariff commercial measures*). Perlindungan melalui tarif ini menunjukkan dengan jelas tingkat perlindungan yang diberikan dan masih memungkinkan adanya kompetisi yang sehat.

Sebagai kebijakan untuk mengatur masuknya barang ekspor dari luar negeri, pengenaan tarif ini masih diperbolehkan dalam GATT. Negara-negara anggota WTO umumnya banyak menggunakan cara ini untuk melindungi industri dalam negerinya dan juga untuk menarik pemasukkan bagi negara yang bersangkutan. Meskipun diperbolehkan penggunaan tarif ini tetap tunduk kepada ketentuan-ketentuan GATT. misalnya saja pengenaan atau penetapan tarif tersebut sifatnya tidak boleh diskriminatif dan tunduk pada komitmen tarifnya kepada WTO.

Komitmen tarif maksudnya adalah tingkat tarif dari suatu negara terhadap suatu produk tertentu. Tingkat tarif ini menjadi komitmen negara tersebut yang sifatnya mengikat. Oleh karena itu, suatu negara yang telah menyatakan komitmennya atas suatu tarif tidak dapat semena-mena menaikkan tarif yang telah ia sepakati, kecuali diikuti dengan negosiasi mengenai pemberian mengenai kompensasi mitra dagangnya.²⁸ Ketika GATT terbentuk pada tahun 1948 sampai dengan disahkannya perjanjian hasil putaran Uruguay, tingkat tarif yang ditetapkan negara-negara telah turun cukup tajam. Dari rata-rata sebesar 38 persen pada tahun 1948, pada tahun 1994 telah jatuh menjadi 4 persen saja.

²⁸ Lihat Pasal XXVIII GATT 1947.

d. Prinsip Timbal Balik/Resiprositas (Artikel II GATT)

Prinsip ini merupakan prinsip yang fundamental dalam GATT, hal ini tampak pada pembukaan GATT dan berlaku dalam perundingan-perundingan tarif yang didasarkan atas dasar timbal balik dan saling menguntungkan kedua belah pihak. Paragraf 3 pembukaan GATT menyatakan sebagai berikut:²⁹

"Being desirous of contributing to these objectives by entering into reciprocal and mutually advantageous arrangements directed to the substantial reduction of tariffs and other barriers to trade and to the elimination of discriminatory treatment in international commerce."

Prinsip ini mensyaratkan adanya perlakuan timbal balik di antara sesama negara anggota WTO dalam kebijakan perdagangan internasional. Artinya, apabila suatu negara, dalam kebijakan perdagangan internasionalnya menurunkan tarif masuk atas produk impor dari suatu negara, maka negara pengekspor produk tersebut wajib juga menurunkan tarif masuk untuk produk dari negara yang pertama tadi. Berdasarkan prinsip ini diharapkan setiap negara secara timbal balik saling memberikan kemudahan bagi lalu lintas barang dan jasa. Dengan demikian, pada akhirnya diharapkan setiap negara akan saling menikmati hasil perdagangan internasional yang lancar dan bebas.

e. Prinsip Perdagangan Internasional yang "*fair*" melarang *Dumping* (Article VI) dan Subsidi (Artikel XVI GATT 1947).

Prinsip *fairness* dalam perdagangan internasional, dimaksudkan agar jangan sampai terjadi suatu negara menerima keuntungan tertentu dengan melakukan kebijakan tertentu, sedangkan di pihak lain, kebijakan tersebut justru menimbulkan kerugian bagi negara lainnya. Dalam perdagangan internasional, prinsip *fairness* ini diarahkan untuk menghilangkan praktek-praktek ekonomi yang disebut dengan praktek subsidi dan dumping.

²⁹ Lihat pembukaan *The General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT 1947).

Oleh karena subsidi dan dumping dinilai sebagai praktek ekonomi yang tidak adil atau curang, maka WTO mengaturnya dengan menyatakan bahwa, apabila suatu negara terbukti melakukan praktek tersebut, maka negara pengimpor yang dirugikan oleh praktek itu mempunyai hak untuk menjatuhkan sanksi balasan. Sanksi balasan itu adalah berupa pengenaan bea masuk tambahan yang disebut dengan "bea masuk anti dumping" yang dijatuhkan terhadap produk-produk yang di ekspor secara *dumping* dan *countervailing duties* atau bea masuk untuk barang-barang yang terbukti telah diekspor dengan fasilitas subsidi.

3.1.3. Beberapa Pengecualian Terhadap Prinsip-Prinsip WTO.

Adapun pengecualian dari prinsip-prinsip GATT/WTO, yaitu :

a. Beberapa pengecualian dari prinsip MFN , antara lain adalah:³⁰

1. *Historical Preferences* yang telah berlaku pada saat GATT mulai berlaku sebagaimana diatur dalam ayat 2 dan 4 Article I GATT;
2. *The Generalized System of Preferences* (GSP) yang diatur dalam Bagian IV GATT;
3. *Antidumping and countervailing duties*, sesuai ketentuan Artikel VI GATT, *the Antidumping Agreement*, dan *SCM Agreement*;
4. *Quantitative Restriction* yang diterapkan sesuai ketentuan Artikel XII atau Artikel XVII GATT untuk alasan keseimbangan pembayaran berdasarkan Artikel XIV GATT;
5. *National Security* sebagaimana diakui dalam Artikel XXI GATT;
6. *Retaliation* yang diperbolehkan berdasarkan ketentuan *nullification and impairment* (Artikel XXII GATT) dan ketentuan *safeguard* (Artikel XIX:3 (a) GATT);
7. Pengecualian diatur Artikel XXV:5 GATT dimana anggota dapat melepaskan kewajiban termasuk kewajiban MFN selama keputusan tersebut disetujui oleh dua pertiga dari pemberi suara dan lebih dari setengah anggota;

³⁰Michael J. Trebilcock and Robert Howse, *The Regulation on International Trade*, third edition (New York: Routledge, 2005), hal. 54-55.

8. Dispensasi dari kewajiban yang diatur dalam Artikel XX GATT berkaitan dengan penegakan aturan dari anggota.
9. Otorisasi pembentukan *customs unions* dan *free trade area* yang diatur oleh Artikel XXIV GATT.

b. Prinsip Larangan Pembatasan (Restriksi) Kuantitatif.

- (1) Negara yang mengalami kesulitan neraca pembayaran diizinkan untuk membatasi impornya dengan cara kuota (Artikel XII-XIV GATT 1947).
- (2) Karena industri domestik negara pengimpor mengalami kerugian yang serius akibat meningkatnya impor produk sejenis, maka negara itu boleh tidak tunduk pada prinsip ini (Artikel XIX GATT 1947).
- (3) Demi kepentingan kesehatan publik, keselamatan dan keamanan nasional negara pengimpor, negara tersebut diizinkan untuk membebaskan diri dari kewajiban tunduk pada prinsip ini (Artikel XX dan XXI GATT 1947).

3.2. Persetujuan Perizinan Impor

Aturan-aturan yang telah disepakati dalam Persetujuan WTO meliputi berbagai hal atau bidang. Salah satunya adalah mengenai Persetujuan Perizinan Impor yang merupakan bagian dari GATT. Pada dasarnya, persetujuan ini memuat batasan-batasan yang menetapkan sejauhmana negara-negara anggota WTO menerapkan kebijakan administratifnya untuk mengatur masuknya barang-barang dari luar negeri, serta kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhinya.

3.2.1. Sejarah Persetujuan Perizinan Impor.

Kegagalan ITO sebagai organisasi perdagangan dunia telah mendorong terbentuknya GATT yang disepakati oleh 23 negara. Pasca disepakatinya GATT, kegiatan negosiasi untuk lebih memperluas cakupan GATT sebagai suatu sistem perdagangan internasional berlangsung cukup signifikan. Pengaturan mengenai import licensing dalam GATT 1947 diatur dalam Artikel VIII mengenai *Fees and Formalities Connected with importation dan exportation*, dalam Artikel VIII.1.(b) diatur khusus mengenai hal tersebut, yaitu:

"The Contracting Parties also recognize the need for minimizing the incidence and complexity of import and export formalities and decreasing and simplifying import and export documentation requirements."

Pasal VIII.1.(b) inilah yang kemudian dikembangkan menjadi Persetujuan Perizinan Impor (ILA), yang mengatur mengenai keharusan negara untuk menghilangkan *barrier* perdagangan dalam hal perijinan. Pasca kesepakatan GATT 1947, muncul berbagai perkembangan baru mengenai kebijakan impor dan ekspor yang harus dilakukan oleh suatu negara, diantaranya adalah mengenai penurunan *tariff* dan pengurangan tindakan-tindakan lain yang bisa mengakibatkan timbulnya *barrier* dalam proses perdagangan internasional. Salah satunya adalah permintaan UNESCO sebagai salah satu organ PBB yang menginginkan agar anggota-anggota GATT membuat kebijakan untuk melakukan penurunan tarif dan hambatan impor terhadap buku-buku pengetahuan, barang-barang seni dan budaya. Namun para ahli perdagangan menganggap bahwa permintaan UNESCO untuk menghilangkan hambatan perdagangan terhadap barang-barang tersebut tidaklah mudah, karena akan terbentur dengan kesulitan-kesulitan teknis yang terlibat dalam pemberian kemudahan tersebut. Sebagai contoh adalah kebijakan bea dan cukai yang pada umumnya sulit untuk memberikan kemudahan pada barang-barang tersebut berdasarkan jenisnya. Berdasarkan kesulitan tersebut maka harus dibuat jalan alternatif yaitu dengan tidak memberikan keistimewaan dan kemudahan perlakuan terhadap jenis barang yang dimaksud oleh UNESCO tapi pemberian kemudahan itu akan diberikan berdasarkan pada tempat tujuan impornya. Prinsip ini menjadi dasar acuan dalam mengecualikan barang-barang yang dipergunakan untuk kepentingan pendidikan, sosial, dan budaya. Dalam pengaturannya di Indonesia, dapat dilihat pada Undang-Undang No. 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.³¹

Usaha untuk mereduksi mekanisme perizinan impor terus dilakukan oleh anggota-anggota GATT, yang diawali dengan *questionnaire* yang dibagikan sebelum

³¹ Lihat Pasal 25 yang membahas mengenai pembebasan dan keringanan bea masuk. Barang-barang yang dikenakan pembebasan impor diantaranya adalah buku ilmu pengetahuan, barang kiriman hadiah untuk keperluan ibadah umum, amal, sosial atau kebudayaan, barang untuk keperluan museum, kebun binatang, dan tempat lain semacam itu yang terbuka untuk umum, barang untuk keperluan penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan.

memulai perundingan mengenai isu ini dengan tujuan untuk mendapatkan informasi mengenai prosedur perijinan impor dan mempertahankan kesamaan prosedur administratif yang ada dalam suatu wilayah dimana GATT diberlakukan.³²

Pembahasan secara khusus mengenai ILA ini mulai dilakukan dalam Putaran Tokyo yang berlangsung pada tahun 1973 sampai dengan 1979 guna mengatur lebih lanjut praktek-praktek kebijakan administratif yang berkaitan dengan bidang impor. Putaran Tokyo yang berakhir pada tahun 1979 menghasilkan ILA yang mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 1980. Dalam ILA selain mengatur mengenai prosedur perijinan impor, baik itu berbentuk *automatic license* ataupun *non automatic license*, diatur pula mengenai mekanisme amandemen terhadap ILA ini apabila dalam pelaksanaannya dianggap memberatkan oleh anggota-anggota ILA.

Dalam perundingan putaran Tokyo, jumlah negara-negara yang bersedia mengikat diri pada *Import Licensing Code* dan menjadi anggota *Import Licensing Committee* masih sangat terbatas. Padahal masih banyak negara lain menetapkan kebijakan administratif yang menyimpang dari ketentuan-ketentuan dalam code dan berdampak menghambat perdagangan internasional. Kebijakan administratif dimaksud pada umumnya diterapkan dengan alasan untuk melindungi kepentingan ekonomi dan industri dalam negeri masing-masing negara, namun prosedurnya tidak sejalan dengan prinsip-prinsip dan tujuan GATT.

Untuk mengatasi hal tersebut, maka aturan-aturan dalam *Import Licensing Code* telah diperluas serta disempurnakan dalam Putaran Uruguay dan hasilnya tertuang dalam *Agreement on Import Licensing Procedures*.

ILA merupakan prosedur administratif yang digunakan sebagai persyaratan didalam pengajuan permohonan atau dokumentasi tertentu kepada badan administrasi yang berwenang dan harus dipenuhi sebelum proses impor barang. Persetujuan ILA adalah bagian dari *Single Undertaking* Putaran Uruguay dan terdapat di Annex A GATT – 1994.

³²“ *The present questionnaire is designed to elicit information on import licensing and similar administrative procedures maintained in and applied to the customs*”, terdapat dalam *questionnaire on import licensing procedures*, L/3515 tanggal 23 Maret 1971, diakses dari www.wto.org.

Tujuan dari ILA antara lain adalah untuk:

- a. mempermudah dan menjamin transparansi terhadap prosedur kebijakan impor;
- b. sistem administrasi yang adil dan transparan; dan
- c. mencegah terjadinya efek *restrictive* dan *distortive* di dalam peraturan impor.

Setiap anggota WTO wajib untuk menyampaikan notifikasi kebijakan impor setiap satu tahun 1 (satu) kali setiap akhir bulan September. Notifikasi ini akan diperiksa oleh *Committee on Import Licensing* setiap 2 (dua) tahun satu kali. Keberadaan Persetujuan ILA ini sering dirasakan sebagai beban yang merupakan tekanan negara maju terhadap negara berkembang. Meskipun demikian, setiap anggota WTO yang merasa dirugikan akses pasarnya oleh kebijakan impor negara mitra dagangnya, maka anggota yang dirugikan tersebut dapat menggunakan notifikasi ini sebagai "sarana" untuk menekan anggota WTO yang dituju dan terlebih lagi bagi anggota yang belum melakukan kewajiban notifikasi mereka. Tidak melakukan notifikasi tidak serta-merta bisa dapat dianggap sebagai pelanggaran terhadap ILA. Meskipun demikian, anggota yang tidak memenuhi kewajiban notifikasi tersebut suatu saat akan 'dipaksa' untuk memenuhinya. Salah satu cara memaksa adalah dengan mengirimkan daftar pertanyaan mengenai kebijakan impor yang tidak dinotifikasikan. Tanpa melalui WTO setiap negara dapat memperoleh informasi tentang kebijakan impor yang berlaku di negara mitra dagangnya melalui perwakilan masing-masing. Keadaan ini dialami Indonesia. Melakukan notifikasi segera ke Sekretariat WTO akan jauh lebih menguntungkan daripada menunda atau tidak melakukan notifikasi sama sekali. Suatu anggota WTO yang mengajukan pertanyaan terhadap notifikasi anggota WTO lainnya dapat dianggap sebagai indikasi bahwa anggota yang harus menjawab pertanyaan tersebut memiliki nilai ekonomis yang tinggi terhadap anggota penanya. Anggota yang melakukan notifikasi tidak dapat dipersengketakan karena notifikasi yang disampaikan ke WTO. Sengketa mengenai kebijakan perizinan impor dapat terjadi apabila aplikasi atau penerapan ILA mengakibatkan terjadinya "*nullification*" dan "*impairment*" bagi anggota WTO lainnya. Pelanggaran di dalam ILA tidak terdapat sanksi yang harus dipenuhi oleh

pelanggar, kecuali mengganti kebijakan perizinan impor sesuai dengan rambu-rambu yang telah ditetapkan dalam ILA, sehingga *import licensing* dimaksud sesuai dengan WTO.

3.3.2. Pokok-Pokok Persetujuan Perizinan Impor.

Import Licensing Agreement (ILA) merupakan salah satu Annex dalam GATT, ILA ini dimaksudkan adalah untuk menghilangkan adanya hambatan dalam perdagangan internasional. Hal ini terlihat jelas dalam konsiderans ILA, yaitu kemanfaatan perizinan impor yang otomatis untuk tujuan-tujuan tertentu dan bahwa perizinan tersebut hendaknya tidak dipergunakan untuk membatasi perdagangan.³³

Kemudian di dalam ILA yang dimaksud dengan perizinan impor adalah prosedur administratif yang digunakan untuk melaksanakan ketentuan mengenai lisensi impor. Prosedur dimaksud mensyaratkan pengajuan aplikasi atau dokumentasi lainnya (di luar yang dipersyaratkan untuk keperluan pabean) kepada lembaga administratif yang relevan, yang merupakan syarat untuk melaksanakan impor atau memasukkan barang ke dalam daerah pabean negara pengimpor.³⁴

Prosedur administratif yang diterapkan dalam pelaksanaan ketentuan lisensi impor harus dijamin tidak menyimpang dari ketentuan-ketentuan GATT 1994 yang relevan, termasuk protokol dan lampiran-lampirannya, sebagaimana di interpretasikan dalam ILA. Hal ini dimaksudkan agar pelaksanaan prosedur administratif tersebut tidak menimbulkan hambatan bagi perdagangan, mempertimbangkan kebutuhan pengembangan ekonomi, keuangan dan perdagangan di negara-negara anggota yang sedang berkembang.³⁵

³³Konsideran menimbang "*the usefulness of automatic import licensing for certain purposes and that such licensing should not be used to restrict trade.*"

³⁴Article 1.1 General Provision, "*For the purpose of this Agreement, import licensing is defined as administrative procedures used for the operation of import licensing regimes requiring the submission of an application or other documentation (other than that required for customs purposes) to the relevant administrative body as a prior condition for importation into the customs territory of the importing Member.*"

³⁵Article 1.2 General Provision, "*Members shall ensure that the administrative procedures used to implement import licensing regimes are in conformity with the relevant provisions of GATT 1994 including its annexes and protocols, as interpreted by this Agreement, with a view to*

Kemudian mengenai aturan-aturan prosedur lisensi impor pelaksanaannya harus netral dan diadministrasikan secara adil dan seimbang. Aturan-aturan tersebut serta seluruh informasi mengenai prosedur pengajuan aplikasi, termasuk informasi mengenai perorangan, lembaga atau perusahaan yang dapat mengajukan aplikasi, lembaga administratif yang harus dihubungi dan daftar komoditi atau produk yang memerlukan lisensi, pengecualian-pengecualian yang diberikan, semuanya harus dipublikasikan dan dinotifikasikan kepada *Committee on Import Licensing*. Transparansi tersebut dimaksudkan untuk mempermudah pihak-pihak yang berkepentingan termasuk dunia usaha dalam memahaminya. Apabila mungkin publikasi tersebut harus dapat disediakan sebelum ketentuan prosedur lisensi impor yang bersangkutan mulai diberlakukan. Dalam kaitan dengan prosedur lisensi impor ini, negara-negara anggota lainnya juga dapat memberikan komentar secara tertulis dan bilaman meminta kesempatan untuk mendiskusikannya, permintaan tersebut harus dipenuhi.³⁶

Selain itu, prosedur aplikasi lisensi impor termasuk formulir serta informasi yang harus dipenuhi oleh Pemohon harus dibuat sesederhana mungkin dan pemohon harus diberikan waktu yang cukup untuk pengajuan aplikasi dan tidak kurang dari 21 (dua puluh satu) hari. Apabila terdapat kekurangan pada aplikasi yang diajukan dalam batas waktu tersebut, maka harus diberikan kemungkinan penambahan batas waktunya.³⁷

Tentang lembaga administratif yang harus dihubungi pemohon untuk mengajukan aplikasinya, ketentuan ILA ini menetapkan bahwa pemohon harus

preventing trade distortions that may arise from an inappropriate operation of those procedures, taking into account the economic development purposes and financial and trade needs of developing country Members."

³⁶Article 1.3 dan 1.4. (a) General Provision, "*The rules for import licensing procedures shall be neutral in application and administered in a fair and equitable manner*" and "*The rules and all information concerning procedures for the submission of applications, including the eligibility of persons, firms and institutions to make such applications, the administrative body(ies) to be approached, and the lists of products subject to the licensing requirement shall be published, in the sources notified to the Committee on Import Licensing provided for in Article 4.*"

³⁷Article 1.5 General Provision, "*Application forms and, where applicable, renewal forms shall be as simple as possible. Such documents and information as are considered strictly necessary for the proper functioning of the licensing regime may be required on application.*"

menghubungi hanya satu lembaga administratif. Apabila memang sangat diperlukan (dan tidak dapat dihindari) untuk menghubungi lebih dari satu lembaga administratif, ditetapkan sebanyak-banyaknya 3 (tiga) lembaga administratif saja.³⁸

Berkenaan dengan aplikasi yang diajukan pemohon, ILA menetapkan bahwa tidak dibenarkan menolak aplikasi yang disebabkan hanya karena kesalahan kecil pada dokumentasi yang tidak berkaitan dengan muatan data utama yang diperlukan. Sebaliknya, ILA juga menetapkan bahwa hanya sanksi yang bersifat peringatan yang dapat diberikan atas kekurangan atau kesalahan pada dokumen atau prosedur yang jelas bukan merupakan kesengajaan pemohon.³⁹

Impor yang sudah mendapatkan lisensi tidak boleh ditolak hanya karena sedikit variasi yang disebabkan perbedaan yang terjadi dalam pengapalan atau perbedaan lain yang disebabkan praktek normal dalam dunia bisnis sehingga mengakibatkan nilai, jumlah atau beratnya berbeda dengan yang dinyatakan dalam lisensi.⁴⁰

Ketentuan ILA ini juga mensyaratkan kerahasiaan informasi untuk keperluan penegakan hukum, memelihara kepentingan umum, kepentingan bisnis atau kepentingan perusahaan maupun perorangan.⁴¹

³⁸ Article 1.6 General Provision, "Application procedures and, where applicable, renewal procedures shall be as simple as possible. Applicants shall be allowed a reasonable period for the submission of licence applications. Where there is a closing date, this period should be at least 21 days with provision for extension in circumstances where insufficient applications have been received within this period. Applicants shall have to approach only one administrative body in connection with an application. Where it is strictly indispensable to approach more than one administrative body, applicants shall not need to approach more than three administrative bodies."

³⁹ Article 1.7 General Provision, "No application shall be refused for minor documentation errors which do not alter basic data contained therein. No penalty greater than necessary to serve merely as a warning shall be imposed in respect of any omission or mistake in documentation or procedures which is obviously made without fraudulent intent or gross negligence."

⁴⁰ Article 1.8 General Provision, "Licensed imports shall not be refused for minor variations in value, quantity or weight from the amount designated on the licence due to differences occurring during shipment, differences incidental to bulk loading and other minor differences consistent with normal commercial practice."

⁴¹ Article 1.11 General Provision, "The provisions of this Agreement shall not require any Member to disclose confidential information which would impede law enforcement or otherwise be contrary to the public interest or would prejudice the legitimate commercial interests of particular enterprises, public or private."

Jenis-Jenis Perizinan Impor.

1. *Automatic Import Licensing*.

Yang dimaksud dengan *automatic import licensing* (lisensi impor otomatis) adalah perizinan impor yang diberikan terhadap semua kondisi dan harus sesuai dengan persyaratan yang diatur pada ayat 2 (a) ILA.⁴² Prosedur lisensi impor otomatis ini tidak boleh diterapkan sedemikian rupa sehingga menjadi hambatan perdagangan. Selain itu, perizinan ini tidak boleh mendiskriminasikan pemohon izin. Setiap orang dalam hal ini berhak untuk mendapatkan izin impor dan mengajukan permohonan untuk mendapatkan izin namun tetap harus mematuhi ketentuan hukum yang berlaku. Kemudian ILA juga mengatur bahwa prosedur lisensi impor otomatis akan mempunyai dampak menghambat perdagangan apabila tidak memenuhi kriteria sebagai berikut:⁴³

- a. bahwa aplikasi lisensi impor otomatis tersebut dapat diajukan dan diperoleh oleh setiap orang, perusahaan atau lembaga yang secara hukum telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan kegiatan impor yang melibatkan produk yang terkena ketentuan prosedur lisensi impor otomatis;⁴⁴
- b. aplikasi untuk mendapatkan lisensi dapat diajukan pada setiap hari kerja, sebelum ditempuh prosedur pabean;⁴⁵
- c. persetujuan atas permohonan lisensi impor yang lengkap dan benar, diberikan secepat mungkin dan selambat-lambatnya dalam jangka waktu 10 (sepuluh) hari kerja.⁴⁶

⁴² Article 2.1 " ... *Automatic import licensing is defined as import licensing where approval of the application is granted in all cases, and which is in accordance with the requirements of paragraph 2(a).*"

⁴³ Article 2.1.(a):" *automatic licensing procedures shall not be administered in such a manner as to have restricting effects on imports subject to automatic licensing. Automatic licensing procedures shall be deemed to have trade-restricting effects unless, inter alio:."*

⁴⁴ Article 2.1.(a).(i):" *any person, firm or institution which fulfils the legal requirements of the importing Member for engaging in import operations involving products subject to automatic licensing is equally eligible to apply for and to obtain import licences."*

⁴⁵ Article 2.1.(a).(ii):" *applications for licences may be submitted on any working day prior to the customs clearance of the goods."*

2. *Non Automatic Import Licensing.*

Non automatic import licensing (lisensi impor non otomatis) adalah lisensi impor yang tidak termasuk ke dalam definisi lisensi otomatis.⁴⁷ Seperti halnya pada prosedur lisensi impor otomatis, prosedur lisensi impor non otomatis juga tidak boleh menimbulkan dampak tambahan yang menghambat perdagangan selain yang diakibatkan oleh penerapan kebijaksanaan pembatasan impor. Prosedur lisensi impor non otomatis dimaksud juga tidak boleh menjadi beban administratif bagi pemohon, selain yang memang mutlak diperlukan dalam rangka penerapan kebijaksanaan yang bersangkutan.⁴⁸

Dalam hal ada persyaratan lisensi untuk tujuan di luar pelaksanaan kebijaksanaan pembatasan kuantitatif, maka informasi yang memadai harus disebar luaskan agar negara anggota WTO yang lain serta para pengusaha dapat mengetahui alasan atau dasar pemberian dan/atau alokasi lisensi tersebut⁴⁹. Demikian pula bila terdapat kemungkinan untuk mengajukan kekecualian dalam persyaratan lisensi, maka informasinya harus disebar luaskan termasuk bagaimana prosedur yang harus ditempuh untuk mengajukan kekecualian, dan bilamana mungkin juga indikasi tentang kondisi di mana permintaan akan dipertimbangkan.⁵⁰

⁴⁶ Article 2.1.(a).(iii): " *applications for licences when submitted in appropriate and complete form are approved immediately on receipt, to the extent administratively feasible, but within a maximum of 10 working days.* "

⁴⁷ Article 3.1: " *The following provisions, in addition to those in paragraphs 1 through 11 of Article 1, shall apply to non-automatic import licensing procedures. Non-automatic import licensing procedures are defined as import licensing not falling within the definition contained in paragraph 1 of Article 2.* "

⁴⁸ Article 3.2: " *Non-automatic licensing shall not have trade-restrictive or -distortive effects on imports additional to those caused by the imposition of the restriction. Non-automatic licensing procedures shall correspond in scope and duration to the measure they are used to implement, and shall be no more administratively burdensome than absolutely necessary to administer the measure.* "

⁴⁹ Article 3.3: " *Dalam hal persyaratan perizinan untuk maksud selain pelaksanaan pembatasan kuantitatif, Para Anggota harus menerbitkan informasi yang cukup agar Para Anggota lain dan para pedagang dapat mengetahui dasar pemberitahuan dan/atau penjatahan izin yang bersangkutan.* "

⁵⁰ Article 3.4: " *Where a Member provides the possibility for persons, firms or institutions to request exceptions or derogations from a licensing requirement, it shall include this fact in the information published under paragraph 4 of Article 1 as well as information on how to make such a*

Pada prinsipnya, prosedur lisensi impor non otomatis yang diterapkan harus transparan bagi negara anggota WTO lainnya serta bagi para pengusaha. Terlebih bila prosedur lisensi tersebut merupakan kebijaksanaan pembatasan perdagangan, informasi yang menyangkut pemberian lisensi/alokasi, distribusi lisensi dan data-data lainnya yang relevan harus disebarluaskan di kalangan negara lainnya.

Kemudian ketentuan lain yang berlaku adalah bahwa tidak boleh ada diskriminasi pemberian izin. Setiap penolakan harus disertai dengan penjelasan dari pejabat berwenang dan pemohon berhak mengajukan banding.⁵¹ Proses pengajuan permohonan harus selesai dalam jangka waktu 30 hari namun apabila permohonan tersebut diproses dalam bentuk secara simultan maka permohonan tersebut sudah harus selesai dalam jangka waktu 60 hari.⁵²

Komisi Lisensi Impor.

Untuk kelancaran pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam ILA, maka dibentuk *Committee on Import Licensing* yang anggotanya terdiri dari wakil-wakil dari negara anggota. Komisi ini akan memberikan konsultasi untuk berbagai hal yang berkaitan dengan pelaksanaan ILA. Selain itu, Komisi juga menampung/menerima notifikasi yang wajib disampaikan oleh negara-negara anggota dan notifikasi dimaksud harus memuat informasi sebagai berikut:

1. Daftar produk yang terkena prosedur lisensi;
2. Tempat/kantor yang dapat dihubungi untuk mendapatkan informasi mengenai persyaratan-persyaratan yang diberlakukan;

request and, to the extent possible, an indication of the circumstances under which requests would be considered."

⁵¹ Article 3.5.(e): "any person, firm or institution which fulfils the legal and administrative requirements of the importing Member shall be equally eligible to apply and to be considered for a licence. If the licence application is not approved, the applicant shall, on request, be given the reason therefor and shall have a right of appeal or review in accordance with the domestic legislation or procedures of the importing Member."

⁵² Article 3.5.(f): "the period for processing applications shall, except when not possible for reasons outside the control of the Member, not be longer than 30 days if applications are considered as and when received, i.e. on a first-come first-served basis, and no longer than 60 days if all applications are considered simultaneously. In the latter case, the period for processing applications shall be considered to begin on the day following the closing date of the announced application period."

3. Lembaga administratif yang dapat dihubungi untuk pengajuan aplikasi;
4. Tanggal dan nama media di mana prosedur lisensi diterbitkan;
5. Indikasi tentang prosedur lisensi, otomatis atau non otomatis;
6. Tujuan administratif, untuk prosedur lisensi impor otomatis;
7. Indikasi tentang tindakan yang dilaksanakan melalui prosedur lisensi impor non otomatis, dan
8. Perkiraan jangka waktu prosedur lisensi atau alasan-alasannya bila informasi tentang jangka waktu tersebut tidak dapat diberikan.

Memperhatikan tujuan, hak dan kewajibannya, sekurang-kurangnya setiap dua tahun sekali, komisi melakukan peninjauan atas pelaksanaan dari ILA. Untuk keperluan dimaksud, maka negara-negara anggota wajib mengisi dan menyampaikan daftar pertanyaan tahunan tentang prosedur lisensi impor secara langsung dan lengkap.

3.3. Kebijakan Impor Indonesia.

Sejak menjadi anggota WTO, Indonesia telah melaksanakan penyesuaian berbagai peraturan kebijakannya menurut ketentuan WTO. Kebijakan perdagangan yang menyangkut perijinan impor termasuk salah satu peraturan yang harus merujuk kepada ILA. Persetujuan ini mengharuskan setiap anggota membuat peraturan kebijakan impor sesederhana mungkin, transparan, proses cepat dan terprediksi.

Indonesia mempunyai kedudukan penting dalam pergaulan perdagangan internasional. Selain menjadi anggota WTO, Indonesia juga termasuk ke dalam kelompok negara G-20.⁵³ Sebagai forum ekonomi, G-20 saat ini lebih banyak menjadi ajang konsultasi dan kerja sama hal-hal yang berkaitan dengan sistem moneter internasional. Terdapat pertemuan yang teratur untuk mengkaji, meninjau

⁵³G-20 atau kelompok 20 ekonomi utama adalah kelompok 19 negara dengan perekonomian besar di dunia ditambah dengan Uni Eropa. Secara resmi G-20 dinamakan *The Group of Twenty (G-20) Finance ministers and Central Bank Governors* atau kelompok Dua puluh Menteri Keuangan dan Gubernur Bank Sentral. Kelompok ini dibentuk tahun 1999 sebagai forum yang secara sistematis menghimpun kekuatan-kekuatan ekonomi maju dan berkembang untuk membahas isu-isu penting perekonomian dunia. Tujuan pembentukan G-20 ini adalah untuk mewadahi negara industri dan berkembang secara bersama-sama mendiskusikan berbagai masalah kunci di bidang ekonomi dunia.

dan mendorong pembicaraan antara negara industri maju dan negara berkembang mengenai kebijakan-kebijakan yang mengarah pada upaya-upaya pemecahan masalah yang tidak dapat diatasi oleh negara tertentu saja terutama masalah kebijakan impor yang menyangkut akses pasar. Besar dan luasnya kondisi dan potensi pasar dalam negeri yang terus tumbuh, kebijakan Indonesia menjadi perhatian dunia. Dalam perjanjian kesepakatan kerjasama perdagangan internasional, kebijakan impor suatu negara bersifat sangat sensitive karena mempunyai dampak langsung pada kelancaran akses pasar negara yang terikat pada perjanjian. Keterikatan pada kerjasama perdagangan internasional ini telah menuntut agar Indonesia bersikap transparan dalam pembuatan kebijakan impor dan pada saat yang sama tuntutan tersebut juga datang dari pelaku impor yang berasal dari dalam negeri. Kemudian hal lain yang harus disadari adalah bahwa sejak menjadi anggota WTO, dunia adalah pasar ekspor produk Indonesia dan begitu pula sebaliknya, Indonesia adalah pasar tujuan ekspor seluruh anggota WTO. Oleh karena itu setiap perubahan kebijakan impor Indonesia otomatis akan mempengaruhi pula terhadap akses pasar anggota WTO yang lain. Sehingga dalam menetapkan suatu kebijakan impor, Indonesia seharusnya memperhatikan dengan seksama ketentuan-ketentuan dari ILA agar tidak menimbulkan distorsi pasar dari negara-negara anggota WTO lainnya serta pemenuhan kewajiban notifikasi kebijakan impor tersebut untuk memenuhi tuntutan transparansi.⁵⁴

Kebijakan Impor Indonesia merupakan bagian dari kebijakan perdagangan untuk memagari kepentingan nasional dari pengaruh masuknya barang-barang impor negara lain. Memagari kepentingan nasional yang dimaksud adalah memagari kepentingan nasional terhadap faktor-faktor kesehatan, keselamatan, keamanan,

⁵⁴Notifikasi adalah kewajiban yang harus dilaksanakan oleh setiap anggota WTO untuk mengumumkan dan mempublikasikan setiap kebijakan, peraturan perundang-undangan dan peraturan yang menyangkut perdagangan yang akan diterapkan. Notifikasi ini dilakukan oleh setiap anggota WTO berdasarkan subyek dan diatur menurut masing-masing kebijakan, namun demikian anggota WTO tidak dapat dituntut atas notifikasi yang dilakukan. Ketentuan notifikasi ini secara umum diatur dalam *Decision on Notifications Procedures. Legal Text. The Result of The Uruguay Round Of Multilateral Trade Negotiation*, (2003, Cambridge University Press), hal 388-389.

lingkungan hidup dan moral bangsa.⁵⁵ Pembuatan peraturan dan penetapan kebijakan impor Indonesia dilakukan berdasarkan *WTO Rules: Artikel XX (General Exceptions)*, *Artikel XXI (Security Exceptions)*, AIL, Konvensi-konvensi internasional; dan Kebijakan Nasional terkait lainnya. Perumusan kebijakan impor dilakukan melalui persiapan bahan pertimbangan keputusan berupa masukan dari *Stakeholders* (swasta, LSM, anggota DPR dan masyarakat umum) kemudian melakukan analisa dampak dari sebuah keputusan.

Dasar hukum yang dipakai sebagai acuan pembuatan kebijakan impor adalah Keputusan Presiden No. 260 Tahun 1967 tentang Penegasan Tugas dan Tanggung Jawab Menteri Perdagangan Dalam Bidang Perdagangan Luar Negeri, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 229/MPP/Kep/7/1997 tentang Ketentuan Umum di Bidang Impor, dan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya.

Di dalam pelaksanaannya, kebijakan impor Indonesia sering mengundang pertanyaan dari negara mitra dagang baik untuk sekedar permintaan klarifikasi, penjelasan, atau tuntutan agar kebijakan yang dibuat harus segera dicabut. Menghadapi masalah seperti ini, Indonesia dituntut untuk mampu memberikan tanggapan tanpa mengorbankan mandat untuk melindungi kepentingan nasional. Meskipun demikian, sering kali kekurangpahaman Indonesia mengenai ILA menyebabkan Indonesia mengalami kesulitan untuk menanggapinya. Akibatnya, negara yang mempertanyakan akan terus menerus mengejar jawaban dan dengan mencocokkan rujukan berdasar ILA. Hal yang sering tidak disadari adalah adanya perbedaan waktu untuk melakukan penyesuaian dari aturan lama serta pendistribusian aturan baru tersebut ke seluruh wilayah Indonesia.

Kebijakan perizinan impor dalam kenyataannya tidak hanya dipakai sebagai instrumen untuk melindungi industri dan pasar domestik, namun juga dapat dimanfaatkan untuk memperluas, mengamankan, dan meningkatkan akses pasar produk domestik di luar negeri. Indonesia dapat menggunakan ILA untuk membuka

⁵⁵<http://beacukaibatam.net/>, diakses 28 Mei 2010.

akses pasarnya. Cara terbaik untuk memanfaatkan ILA adalah secara agresif mempelajari peraturan perizinan impor yang dimiliki oleh negara lain melalui notifikasi yang mereka lakukan. Terdapat ketentuan ILA yang menyatakan adanya perlakuan khusus (misalnya kemudahan dalam bentuk persyaratan atau waktu) yang diberikan ke negara berkembang di dalam menerbitkan persetujuan perizinan impor. Hal ini bisa dijadikan "loop hole" karena, adanya kata-kata "*special consideration*" dimana pengertian "*special consideration*" tidak pernah diutarakan secara jelas. Apabila Indonesia menemukan ketidakkonsistenan perizinan impor dari negara mitra dagang, maka hal yang perlu dilakukan adalah mendiskusikan melalui pendekatan bilateral demi untuk mengamankan akses pasar terlebih dulu. Namun apabila pendekatan bilateral tidak membuahkan solusi maka bisa digunakan adalah pendekatan regional, dan jika gagal maka yang terakhir perlu dilakukan adalah pendekatan multilateral. Pemanfaatan ILA yang tidak kalah pentingnya adalah mempelajari dari cara negara lain merespon kebijakan impor yang dipermasalahkan oleh negara lain. Salah satu caranya adalah dengan memodifikasi peraturan yang dipermasalahkan atau dengan menyampaikan kembali notifikasi dengan format dan tujuan yang berbeda.

BAB IV
KETENTUAN IMPOR MOBIL CBU INDONESIA TERKAIT DENGAN
PERSETUJUAN PERIZINAN IMPOR DAN TEORI KEUNGGULAN
KOMPARATIF

4.1. Ketentuan Impor Mobil CBU Terkait Dengan Persetujuan Perizinan Impor

Sebagaimana telah disebutkan dalam bab terdahulu bahwa ILA adalah suatu persetujuan yang dimaksudkan untuk meningkatkan disiplin bagi negara-negara dalam menerapkan perijinan impor sehingga tidak mengakibatkan terjadinya hambatan-hambatan dalam perdagangan internasional. Indonesia sebagai salah satu anggota WTO mempunyai kewajiban untuk melaksanakan persetujuan ILA tersebut. Namun apabila dikaitkan dengan kebijakan impor mobil CBU Indonesia maka terdapat beberapa hal yang perlu dicermati, yaitu:

1. Prosedur Administratif.

Pasal 1 ILA mengandung kaidah hukum bahwa yang dimaksud dengan perizinan impor adalah prosedur-prosedur administratif yang digunakan untuk keperluan perizinan impor, dimana mewajibkan pengajuan permohonan atau dokumentasi lain (kecuali yang diwajibkan untuk keperluan bea cukai) kepada instansi administratif yang berwenang sebagai pra syarat untuk pengimporan ke dalam kawasan bea dan cukai negara pengimpor. Sehingga ketika negara pengimpor tersebut memiliki kebijakan yang mengatur mengenai kewajiban importir untuk memiliki dokumen-dokumen administratif tertentu yang harus diperoleh dari lembaga yang berwenang, maka hal tersebut dapat dikategorikan sebagai perizinan impor. Selain daripada itu adanya prosedur administratif tersebut juga dimaksudkan untuk menghindari adanya ketidakjelasan atau kesimpangsiuran mengenai prosedur impor yang harus dilaksanakan yang dapat memunculkan persengketaan.

Berdasarkan dari ketentuan ILA tersebut, maka terkait dengan impor mobil dalam keadaan CBU, Indonesia telah mempunyai beberapa perangkat kebijakan, yaitu:

1. Peraturan Menteri Perdagangan No. 54/M-DAG/PER/10/2009 tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor;
2. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 192/MPP/Kep/6/2000 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 50/MPP/Kep/2/2000;
3. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 275/MPP/Kep/6/1999 Tahun 1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor.
4. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 276/MPP/KEP/6/1999 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor;
5. Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir;
6. Peraturan Menteri Perdagangan No. 17/M-DAG/PER/3/2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir.

Hal ini dapat diartikan bahwa apabila seseorang akan melakukan impor mobil dalam keadaan CBU maka diharuskan tunduk pada kebijakan-kebijakan diatas. Dengan adanya kebijakan-kebijakan tersebut diatas maka Indonesia sudah memenuhi unsur prosedur administratif yang merupakan bagian dari ILA.

2. Prinsip Netralitas Dalam Kebijakan Impor.

ILA mengharuskan perizinan impor yang diterapkan dalam suatu negara anggota bersifat netral dan dalam pelaksanaannya diatur dengan cara yang wajar.¹ Ketentuan untuk bersifat netral dan dilaksanakan dengan cara yang wajar tersebut tidak diatur lebih lanjut dalam ILA. Hal ini dapat menyebabkan munculnya multi tafsir terhadap maksud dari bersifat netral dan cara yang wajar tersebut. Terkait dengan ketentuan impor Indonesia maka dengan adanya "wilayah abu-abu"

¹ Article 1.3, "The rules for import licensing procedures shall be neutral in application and administered in a fair and equitable manner."

tersebut berimplikasi pada ketentuan mengenai impor yang diatur dalam Peraturan Menteri Perdagangan No. 54/M-DAG/PER/10/2009 tentang Ketentuan Umum di Bidang Impor. Dalam bagian konsideran disebutkan bahwa proses globalisasi dan liberalisasi perdagangan internasional yang berkembang pesat saat ini, dimana pada satu sisi telah mendorong keterbukaan pasar global yang semakin luas namun pada sisi lainnya juga menimbulkan persaingan pasar yang semakin ketat, telah membawa pengaruh terhadap pelaksanaan kegiatan impor di Indonesia yang pada akhirnya bisa mengganggu kepentingan pembangunan ekonomi nasional. Kemudian lebih lanjut disebutkan bahwa dalam rangka keterlindungan kepentingan pembangunan ekonomi nasional dari pengaruh negatif pasar global, peningkatan taraf hidup petani, produsen sekaligus guna mendorong terciptanya kondisi perdagangan dan pasar dalam negeri yang sehat serta iklim usaha yang kondusif, perlu dilakukan upaya untuk meningkatkan penataan tertib impor dengan menyempurnakan kembali ketentuan-ketentuan di bidang impor agar menjadi lebih transparan, efektif dan efisien serta berkesinambungan. Ketentuan diatas sudah lebih dari cukup untuk menggambarkan adanya proteksionisme yang dilakukan oleh pemerintah di bidang impor untuk melindungi kepentingan pembangunan nasional. Sehingga apabila dikaitkan dengan prinsip kenetralan dan cara yang wajar tersebut maka peraturan menteri tersebut sudah barang tentu tidak dapat memenuhi ketentuan ILA tersebut.

3. Pihak Yang Dapat Melakukan Impor.

Didalam ketentuan ILA diatur bahwa yang dapat mengajukan *import licensing* adalah perseorangan, perusahaan atau lembaga.² Terhadap ketentuan ini dapat diasumsikan bahwa dalam pengajuan perizinan impor tidak terdapat pembatasan. Namun dalam Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 192/MPP/Kep/6/2000 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian Dan

² Article 1.4.(a), "...The rules and all information concerning procedures for the submission of applications, including the eligibility of persons, firms and institutions to make such applications,..."

Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 50/MPP/Kep/2/2000, disebutkan bahwa perseorangan dan lembaga tidak diperbolehkan untuk melakukan impor kendaraan dalam keadaan utuh (CBU). Hal ini jelas diatur dalam Pasal 6 ayat (1) yaitu:

“Impor kendaraan bermotor dalam keadaan utuh (CBU) dilakukan oleh perusahaan yang telah memiliki angka pengenal importir (API) atau Angka Pengenal Importir Terbatas (APIT).“

Berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (1) tersebut jelas dapat ditafsirkan bahwa pihak yang dapat melakukan impor kendaraan bermotor dalam keadaan utuh hanyalah perusahaan. Dengan adanya pembatasan terhadap pihak yang dapat melakukan impor tersebut maka ketentuan Pasal 6 ayat (1) bertentangan dengan ILA.

Ketentuan Pasal 6 ayat (1) ini pun sebenarnya bertentangan dengan Peraturan Menteri Perdagangan No. 54/M-DAG/PER/10/2009 tentang Ketentuan Umum di Bidang Impor, khususnya Pasal 1 angka 3 yang mengatur bahwa importir adalah orang perseorangan, atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang melakukan impor.

4. Otoritas Yang Mempunyai Kewenangan Penerbitan API.

Dalam hal lembaga administratif yang harus dihubungi oleh importir untuk mengajukan aplikasi permohonan impor, ILA mengatur bahwa sebisa mungkin permohonan tersebut ditujukan kepada satu lembaga administratif yang menangani masalah pengajuan aplikasi perizinan impor, namun jika memang tidak dapat dihindari dan sangat diperlukan, persetujuan ini menetapkan maksimal hanya 3 (tiga) lembaga administratif saja yang harus dilalui dalam pengajuan perizinan impor.³

³ Article 6: “.. Where it is strictly indispensable to approach more than one administrative body, applicants shall not need to approach more than three administrative bodies.”

Terkait dengan kebijakan mengenai impor kendaraan CBU khususnya dalam penerbitan API yang merupakan salah satu syarat untuk dapat melakukan impor, diatur dalam Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir dan Peraturan Menteri Perdagangan No. 17/M-DAG/PER/3/2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir, terdapat 5 otoritas yang mempunyai kewenangan untuk hal tersebut, yaitu Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri, Kepala BKPM, Kepala Dinas Provinsi, Kepala Dinas Kabupaten/Kota dan Pejabat eselon 1 dan 2 BKPM. Dalam peraturan menteri tersebut khususnya Pasal 4 ayat (2) disebutkan bahwa:

“Menteri mendelegasikan kewenangan penerbitan API-U kepada Kepala Dinas Provinsi, API-P kepada badan usaha atau kontraktor di bidang energi, minyak dan gas bumi, mineral serta pengelolaan sumber daya alam lainnya yang melakukan kegiatan usaha, berdasarkan perjanjian kontrak kerjasama dengan pemerintah Republik Indonesia kepada Direktur Jenderal, API-P bagi perusahaan penanaman modal asing dan perusahaan penanaman modal dalam negeri kepada Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), dan API-P selain untuk badan usaha atau kontraktor dan perusahaan penanaman modal kepada Kepala Dinas Provinsi.”

Berdasarkan ketentuan tersebut dapat dijelaskan bahwa ke 5 otoritas tersebut bukanlah otoritas yang harus dilalui satu persatu dalam penerbitan API tetapi masing-masing mendapat pendelegasian kewenangan penerbitan API dari Menteri sesuai dengan jenis API yang akan diterbitkannya. Sehingga peraturan menteri yang mengatur mengenai otoritas yang menerbitkan API sudah sesuai dengan ketentuan ILA.

5. Prosedur Administratif Yang Wajar dan Adil.

Didalam ketentuan ILA diatur bahwa proses penerbitan ijin impor harus menyederhanakan, dan menjadikan transparan, prosedur dan praktek administratif yang digunakan di dalam perdagangan internasional, dan untuk memastikan pelaksanaan dan pengadministrasian prosedur dan praktek tersebut secara wajar

dan adil.⁴ Apabila dikaitkan dengan penerbitan API, pemohon akan dihadapkan kepada dua pilihan, yaitu permohonannya dikabulkan atau ditolak. Apabila ternyata permohonan Pemohon ditolak, didalam kebijakan mengenai penerbitan API hanya diatur bahwa Pemohon dapat mengajukan kembali permohonannya namun tidak mengatur mengenai adanya suatu kesempatan yang dapat dipergunakan oleh Pemohon apabila yang bersangkutan tidak puas terhadap penolakan permohonan yang diajukannya. Hal ini bertentangan dengan prinsip ILA yang terdapat pada bagian konsideran yang justru menginginkan pelaksanaan dan pengadministrasian prosedur dan praktek tersebut secara wajar dan adil.

6. *Automatic Licensing.*

Didalam ILA yang dimaksud lisensi impor otomatis adalah lisensi impor yang aplikasinya dapat diberikan dalam semua kasus.⁵ Prosedur lisensi impor otomatis ini juga tidak boleh diterapkan sedemikian rupa sehingga menjadi hambatan perdagangan. Dengan demikian setiap permohonan terhadap kebijakan impor harus diperlakukan sama karena apabila tidak akan menjadi sebuah hambatan dalam perijinan impor.

Dalam konteks ini, lisensi impor yang berlaku di Indonesia yang dapat dikategorikan ke dalam lisensi impor otomatis adalah berupa perijinan-perijinan dasar,⁶ yaitu perizinan yang dibebankan kepada importir untuk memperoleh Angka Pengenal Importir (API). Perizinan dasar tersebut antara lain adalah Kartu Tanda Penduduk (KTP), Paspor, Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Tanda Daftar

⁴ Bagian Konsideran, "*Desiring to simplify, and bring transparency to, the administrative procedures and practices used in international trade, and to ensure the fair and equitable application and administration of such procedures and practices.*"

⁵ Article 2, "*Automatic import licensing is defined as import licensing where approval of the application is granted in all cases, and which is in accordance with the requirements of paragraph 2(a).*"

⁶ Kerjasama Program Pascasarjana UI dengan Departemen Perdagangan RI, *Laporan Akhir Analisis Dampak Yuridis Ratifikasi Final Act-Uruguay Round*", (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 1995), hal. 241.

Perusahaan (TDP) dan Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).⁷ Berdasarkan kriterianya, ijin-ijin tersebut termasuk ke dalam perijinan impor otomatis, karena setiap permohonan yang diajukan untuk mendapatkan ijin-ijin tersebut pasti disetujui.

Berdasarkan ketentuan tersebut maka impor mobil dalam keadaan utuh (CBU) tidak termasuk perijinan impor otomatis, karena untuk melakukan impor kendaraan tersebut terdapat beberapa beban administratif lain yang harus dipenuhi. Beberapa contoh perizinan tersebut yaitu Angka Pengenal Importir Umum (API-U), Angka Pengenal Importir Terbatas (API-T), dan Angka Pengenal Importir Produsen (API-P).

7. *Non Automatic Licensing.*

Sesuai dengan ketentuan ILA, yang dimaksud dengan *Non Automatic Licensing* adalah lisensi impor yang tidak termasuk kedalam *Automatic Licensing*.⁸ Seperti halnya pada prosedur lisensi impor otomatis, prosedur lisensi impor non-otomatis juga tidak boleh menimbulkan dampak tambahan yang menghambat perdagangan. Prosedur lisensi impor non-otomatis dimaksud juga tidak boleh menjadi beban administratif bagi pemohon, selain yang memang mutlak diperlukan dalam rangka penerapan kebijakan yang bersangkutan. Jenis perijinan yang dapat dikategorikan dalam perijinan non-otomatis yaitu ijin yang harus dimiliki pengusaha untuk dapat melakukan kegiatan impor terdiri dari Angka Pengenal Importir Umum (API-U), Angka Pengenal Importir Terbatas (API-T), dan Angka Pengenal Importir Produsen (API-P).⁹ Selain itu juga seorang importir kendaraan CBU diharuskan melengkapi dengan dokumen yang terkait dengan kendaraan yang akan diimpornya, antara lain yaitu *Vehicle Identification Number*

⁷ Departemen Perdagangan, Peraturan Menteri Perdagangan tentang Angka Pengenal Importir, Permen No. 45/M-DAG/PER/9/2009, Pasal 11.

⁸ Article 3, "...*Non-automatic import licensing procedures are defined as import licensing not falling within the definition contained in paragraph 1 of Article 2.*"

⁹ Departemen Perdagangan, Peraturan Menteri Perdagangan tentang Angka Pengenal Importir, Permen No. 45/M-DAG/PER/9/2009, Pasal 3 ayat (1).

(VIN), Sertifikat Uji Tipe, Surat Garansi, dan Surat Pendaftaran Tipe. Terkait dengan ketentuan tersebut maka impor kendaraan CBU termasuk kedalam *Non Automatic Licensing*.

8. Prinsip Transparansi.

Didalam ketentuan ILA, banyak terdapat ketentuan yang mengharuskan setiap negara untuk mempublikasikan kebijakan impornya, antara lain:

Setiap peraturan-peraturan dan segala informasi berkaitan dengan prosedur untuk pengajuan permohonan, termasuk persyaratan yang perlu dipenuhi oleh perorangan, perusahaan, dan lembaga untuk membuat permohonan tersebut, instansi administratif yang harus dihubungi, dan daftar-daftar produk yang dikenakan persyaratan perizinan harus ditertibkan, di tempat-tempat yang diberitahukan kepada Komite Perizinan Impor, agar para pemerintah dan pedagang dapat mengetahuinya.¹⁰ Kemudian diatur juga dalam hal persyaratan perizinan untuk maksud selain pelaksanaan pembatasan kuantitatif, para anggota harus menerbitkan informasi yang cukup agar para anggota lain dan para pedagang dapat mengetahui dasar pemberitahuan dan/atau penjatahan izin yang bersangkutan.¹¹

Berdasarkan ketentuan diatas, dapat disimpulkan bahwa setiap negara anggota diwajibkan untuk melakukan publikasi terhadap semua kebijakan maupun ketentuan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan perijinan impor dan prosedur impor. Hal ini dimaksudkan agar semua negara-negara anggota lainnya dapat mengetahui kebijakan atau ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan yang diterbitkan oleh negara tersebut. Selain itu dengan adanya

¹⁰ Article 1.4.a, "The rules and all information concerning procedures for the submission of applications, including the eligibility of persons, firms and institutions to make such applications, the administrative body(ies) to be approached, and the lists of products subject to the licensing requirement shall be published, in the sources notified to the Committee on Import Licensing provided for in Article 4 (referred to in this Agreement as "the Committee"), in such a manner as to enable governments and traders to become acquainted with them

¹¹ Article 3.3, "In the case of licensing requirements for purposes other than the implementation of quantitative restrictions, Members shall publish sufficient information for other Members and traders to know the basis for granting and/or allocating licences."

transparansi ini juga dimaksudkan untuk menghindari terjadinya konflik diantara sesama negara anggota.

Kemudian untuk menjamin terlaksananya tujuan ILA termasuk prinsip transparansi tersebut, maka dibentuk suatu *Committee of import licensing* yang berfungsi sebagai wadah konsultasi antar sesama negara anggota. Komisi inipun berfungsi sebagai institusi yang mencatat semua kebijakan yang terkait dengan mekanisme dan prosedur perijinan impor yang diterapkan oleh masing-masing negara anggota.¹²

Untuk memenuhi ketentuan diatas, Pemerintah Indonesia telah melakukan proses notifikasi secara berkesinambungan melalui Direktur Jenderal Kerjasama Perdagangan Internasional (KPI) Kementerian Perdagangan.

¹² Article 5,

1. *Members which institute licensing procedures or changes in these procedures shall notify the Committee of such within 60 days of publication.*
2. *Notifications of the institution of import licensing procedures shall include the following information:*
 - (a) *list of products subject to licensing procedures;*
 - (b) *contact point for information on eligibility;*
 - (c) *administrative body(ies) for submission of applications;*
 - (d) *date and name of publication where licensing procedures are published;*
 - (e) *indication of whether the licensing procedure is automatic or non-automatic according to definitions contained in Articles 2 and 3;*
 - (f) *in the case of automatic import licensing procedures, their administrative purpose;*
 - (g) *in the case of non-automatic import licensing procedures, indication of the measure being implemented through the licensing procedure; and*
 - (h) *expected duration of the licensing procedure if this can be estimated with some probability, and if not, reason why this information cannot be provided.*
3. *Notifications of changes in import licensing procedures shall indicate the elements mentioned above, if changes in such occur.*
4. *Members shall notify the Committee of the publication(s) in which the information required in paragraph 4 of Article 1 will be published.*
5. *Any interested Member which considers that another Member has not notified the institution of a licensing procedure or changes therein in accordance with the provisions of paragraphs 1 through 3 may bring the matter to the attention of such other Member. If notification is not made promptly thereafter, such Member may itself notify the licensing procedure or changes therein, including all relevant and available information.*

9. Penunjukan Lembaga Untuk Notifikasi Kebijakan Impor.

Setiap anggota WTO wajib untuk menyampaikan notifikasi kebijakan impor satu kali dalam satu tahun. Notifikasi tersebut akan direview oleh Komisi Lisensi Impor. Indonesia sebagai anggota WTO tidak terlepas dari kewajiban tersebut. Adapun yang dimaksud dengan notifikasi adalah bahwa setiap anggota wajib memberitahukan setiap tindakan, kebijakan serta peraturan perundang-undangannya yang terkait atau berdampak terhadap akses perdagangan internasional.

Notifikasi merupakan bentuk publikasi segala ketentuan perdagangan yang berlaku di negara yang menotifikasikannya. Kemanfaatan ini hanya dimiliki oleh negara anggota WTO karena apabila terdapat suatu ketentuan yang tidak sejalan dengan ketentuan apapun yang diatur WTO, maka negara yang merasa dirugikan dapat mencari klarifikasi, meminta penjelasan, atau menuntut agar peraturan yang diberlakukan itu dicabut atau disesuaikan dengan ketentuan WTO. Meskipun demikian anggota WTO tidak dapat dituntut atas notifikasi yang dilakukan. Ketentuan notifikasi WTO secara umum diatur dalam *Decision on Notifications Procedures WTO* dan *Article X of GATT* tentang *Publication and Administration of Trade Regulation*.

Ketentuan mengenai prosedur dan tata cara notifikasi WTO juga terdapat di dalam pasal-pasal dari Persetujuan ILA. Di dalam Persetujuan ILA, pembahasan mengenai notifikasi diatur di dalam beberapa pasal, antara lain: Pasal 1.4.(a)¹³; Pasal 3.3¹⁴; dan Pasal 7.3¹⁵

¹³ *The rules and all information concerning procedures for the submission of applications, including the eligibility of persons, firms and institutions to make such applications, the administrative body(ies) to be approached, and the lists of products subject to the licensing requirement shall be published, in the sources notified to the Committee on Import Licensing provided for in Article 4 (referred to in this Agreement as "the Committee"), in such a manner as to enable government and traders to become acquainted with them.*

¹⁴ *In the case of licensing requirements for purposes other than the implementation of quantitative restrictions, Members shall publish sufficient information for other Members and traders to know the basis for granting and/or allocating licences.*

¹⁵ *Members undertake to complete the annual questionnaire on import licensing procedures promptly and in full.*

Dalam pasal-pasal tersebut sangat jelas terlihat bahwa setiap negara anggota memiliki kewajiban untuk melakukan publikasi terhadap semua kebijakan perizinan impor dan prosedur perizinan impornya.

Berdasar ketentuan WTO, setiap negara anggota harus menunjuk salah satu lembaga yang diberi kewenangan untuk menyampaikan notifikasi tersebut. Lembaga yang ditunjuk pemerintah ini dapat langsung melakukan notifikasi ke WTO Sekretariat atau ke unit di WTO tempat tujuan notifikasi. Untuk memenuhi kewajiban tersebut, Indonesia telah menunjuk Direktur Jenderal Kerjasama Perdagangan Internasional (KPI) Kementerian Perdagangan yang bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan, mengingatkan kepada instansi terkait, dan menanggapi hal-hal yang menyangkut pemenuhan kewajiban notifikasi. Dengan telah ditunjuknya KPI sebagai wakil dari Indonesia, maka ketentuan mengenai notifikasi yang diatur dalam WTO maupun ILA telah dipenuhi oleh Indonesia.

4.2 Kebijakan Pengembangan Industri Mobil Indonesia Terkait dengan Teori Keunggulan Komparatif.

Teori Keunggulan Komparatif dikembangkan oleh David Ricardo yang menyempurnakan pendapat Adam Smith dengan menyatakan bahwa arus perdagangan antarnegara oleh ditentukan tingkat harga relatif (bukan *absolute*) dari barang yang diproduksi. Negara-negara cenderung untuk mengambil spesialisasi untuk memproduksi komoditi dengan harga yang lebih murah dibandingkan dengan pesaing-pesaingnya. Sehingga dengan demikian perdagangan internasional bukanlah suatu "*a zero sum game*" akan tetapi menunjukkan perdagangan bebas melalui spesialisasi yang didasarkan pada keunggulan komparatif yang memberikan keuntungan kepada kedua belah pihak pelaku perdagangan tersebut,¹⁶ atau dengan kata lain bahwa sekalipun sebuah negara tidak memiliki suatu keunggulan *absolute*

¹⁶ Robert Gilpin, *The Political Economy of International Relations* 172-174, 1987, diambil dari Desertasi Globalisasi Ekonomi dan Perdagangan Internasional: Studi tentang kesiapan hukum Indonesia melindungi produksi dalam negeri melalui undang-undang *anti dumping* dan *safeguard*, Agus Brotosusilo, Universitas Indonesia, hal. 40.

dalam barang apapun, negara ini dan juga negara-negara lainnya masih akan mendapatkan manfaat dari perdagangan internasional.

Kondisi ini terjadi dalam hal pengembangan industri mobil Indonesia. Seperti yang telah diuraikan, bahwa untuk mengembangkan industri mobil Indonesia setidaknya dapat dilakukan melalui 3 cara yaitu melalui cara perakitan kembali (CKD), cara impor (CBU) maupun melalui program mobil nasional. Berdasarkan ke 3 cara tersebut, nampaknya Pemerintah Indonesia lebih cenderung untuk memilih pengembangan melalui CKD dan CBU serta “menganaktirikan” program mobil nasional (negara-negara Asia lainnya justru memanfaatkan program mobil nasional sebagai keunggulan komparatif dalam perdagangan internasional). Menurut pengamatan penulis, dengan mengesampingkan program mobil nasional pemerintah sebenarnya telah kehilangan peluang untuk memanfaatkan pasar ekspor melalui produksi mobil yang mempunyai nilai ekonomis. Nilai ekonomis tersebut bisa didapatkan apabila mobil nasional memanfaatkan faktor-faktor produksi melalui sumber daya dan industri nasional.

Faktor-faktor produksi nasional tersebut adalah sebagai berikut:

1. Sumber daya fisik.

Faktor produksi fisik ialah semua kekayaan yang terdapat di alam semesta dan barang mentah lainnya yang dapat digunakan dalam proses produksi. Faktor yang termasuk di dalamnya adalah tanah, air, dan bahan mentah (*raw material*). Salah satu faktor yang sering dipandang sebagai keunggulan komparatif Indonesia adalah ongkos tenaga kerja yang murah. Dalam industri otomotif, keuntungan dari ongkos buruh yang murah tidak lagi menjadi suatu hal yang utama. Ini karena terdapat faktor lain yang lebih penting, yaitu ketersediaan bahan baku.¹⁷ Hampir seluruh negara produsen otomotif dunia memiliki dasar industri bahan baku yang handal, sebelum mulai mengembangkan industri otomotif. Indonesia sebagai

¹⁷ “Prospek Pengembangan Industri Mobil Nasional”, <http://www.hamline.edu/apakabar/basisdata/1997/01/16/0087.html>, diakses 13 Juni 2010.

¹⁷ Data tahun 2006, <http://www.presstv.com/detail.aspx?id=115693§ionid=351020102>, diakses 13 Juni 2010.

negara yang dikaruniai sumber daya alam yang melimpah seharusnya dapat memanfaatkan kelebihan tersebut. Hal ini dapat dilihat melalui produksi bahan baku pembuatan mobil, antara lain aluminium, besi, dan tembaga. Untuk bahan baku aluminium, Indonesia berhasil menempatkan diri pada urutan 26 dari 100 negara produsen aluminium terbesar dunia dengan total produksi mencapai 225.000 ton per tahun.¹⁸ Pencapaian ini jauh melewati beberapa negara produsen mobil lainnya seperti Italia (urutan 28 dengan total produksi 198.000 ton) atau Jepang (urutan 44 dengan total produksi 18.000 ton).

Untuk bahan baku besi, Indonesia berhasil menempatkan diri pada urutan 39 dari 100 negara produsen besi terbesar dunia dengan total produksi mencapai 22.000 ton per tahun.¹⁹ Sementara produsen mobil lain seperti Jepang tidak termasuk kedalam urutan produsen besi terbesar dunia.

Kemudian untuk bahan baku tembaga, Indonesia berhasil menempatkan diri pada urutan 6 dengan produksi mencapai 817.976 ton per tahun.²⁰ Sedangkan Jepang hanya berada di urutan 45 dengan total produksi 1000 ton per tahun.

Berdasarkan produksi bahan baku tersebut, sebenarnya Indonesia mempunyai potensi yang besar untuk mendukung program mobil nasional, sehingga dengan melimpahnya bahan baku tersebut dapat menekan ongkos produksi.

2. Tenaga Kerja

Tenaga kerja merupakan faktor produksi yang secara langsung maupun tidak langsung menjalankan kegiatan produksi. Faktor produksi tenaga kerja juga dikategorikan sebagai faktor produksi asli. Dalam faktor produksi tenaga kerja, terkandung unsur fisik, pikiran, serta kemampuan yang dimiliki oleh tenaga kerja. Oleh karena itu, tenaga kerja dapat dikelompokkan berdasarkan kualitas (kemampuan dan keahlian) dan berdasarkan sifat kerjanya.

¹⁹ Data tahun 2007, http://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/commodity/iron_ore/mcs-2008-feore.pdf, diakses 13 Juni 2010.

²⁰ Data tahun 2007, <http://www.bgs.ac.uk/mineralsuk/commodity/world/home.html>, diakses 13 Juni 2010.

Untuk tenaga kerja, Indonesia saat ini mempunyai angkatan kerja mencapai 113.300.000 jiwa. Angka ini menempatkan Indonesia pada urutan 6 dunia.²¹

Sedangkan negara-negara lain seperti Jepang ada di urutan 8 dengan angkatan kerja mencapai 63.950.000 jiwa. Kemudian Thailand di urutan 14 dengan angkatan kerja mencapai 38.240.000 jiwa, Korea Selatan ada di urutan 24 dengan angkatan kerja 24.370.000 jiwa.

3. Modal.

Yang dimaksud dengan modal adalah barang-barang atau peralatan yang dapat digunakan untuk melakukan proses produksi. Terkait dengan industri mobil, maka modal dapat berbentuk pabrik perakitan mobil, suplai komponen dan peralatan lainnya. Di Indonesia pada saat ini terdapat sekitar 366 perusahaan yang bergerak dibidang pembuatan dan pendistribusian komponen-komponen mobil. Kemudian terdapat 854 perusahaan yang khusus membuat barang-barang dari logam serta 383 perusahaan yang menjadi produsen mesin.²² Industri pemasok komponen memberikan kontribusi nilai tambah yang lebih besar terhadap kendaraan yang diproduksi dari pada aktivitas perakitan akhir. Penerapan sistem produksi *just-in time* (JIT) yang dipelopori Toyota dan diikuti hampir seluruh produsen otomotif dunia saat ini, semakin mengkokohkan peranan industri komponen tersebut.

Just-in time adalah sistem produksi yang berasaskan prinsip menghasilkan produk secara tepat jumlah, tepat kualitas, dan tepat waktu. Pelaksanaan sistem produksi ini mensyaratkan fluktuasi produksi yang tidak terlalu besar dan dukungan pemasok komponen yang handal. Untuk menjamin kehandalan pasokan tersebut, salah satu langkah penting yang ditempuh adalah dengan menciptakan jumlah industri komponen yang mencukupi. Dengan adanya dukungan dari perusahaan-perusahaan tersebut maka dapat diharapkan tercapainya nilai ekonomis dalam suatu faktor produksi mobil nasional.

²¹ Data tahun 2009, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html>, diakses 13 Juni 2010.

²² Data tahun 2008, http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php?tabel=1&daftar=1&id_subyek=09¬ab=2, diakses 13 Juni 2010.

Selain faktor-faktor produksi diatas, terdapat pula beberapa faktor lain yang menguntungkan bagi program mobil nasional apabila dibandingkan dengan mobil impor CBU. Beberapa faktor tersebut antara lain:

1. Harga.

Seperti yang telah diuraikan, bahwa program mobil nasional menitikberatkan pada produksi mobil dengan harga yang ekonomis agar mempunyai daya saing ekspor. Pada saat ini terdapat beberapa program mobil nasional yang walaupun bukan merupakan program pemerintah namun mobil-mobil tersebut mempunyai harga yang sangat ekonomis. Beberapa program mobil nasional tersebut antara lain Tawon, Arina, dan Gea yang mempunyai harga tidak lebih dari 50 juta rupiah dan harga tersebut masih dapat diminimalkan lagi mengingat mobil-mobil tersebut masih dalam bentuk prototipe serta belum diproduksi secara massal. Bandingkan dengan mobil-mobil impor CBU yang mempunyai harga di atas 100 juta rupiah.

2. Teknologi

Beberapa program mobil nasional yang baru-baru ini muncul telah menggunakan teknologi yang tidak ketinggalan dengan mobil impor. Salah satu contohnya adalah pada mobil Marlip yang merupakan produksi LIPI (Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia) yang menggunakan listrik sebagai mesin penggerak. Mobil ini jauh lebih murah (dijual dengan harga dibawah 50 juta rupiah) apabila dibandingkan dengan mobil listrik yang merupakan produk impor seperti Toyota Prius dan Honda Insight yang mempunyai harga diatas 400 juta rupiah. Selain itu terdapat juga mobil Tawon yang merupakan mobil produksi PT Super Gasindo di Rangkasblitung, Banten. Mobil ini, menggunakan bahan bakar bensin dan gas CNG, sehingga sudah memenuhi standarisasi Euro III dan ramah lingkungan.

3. Peluang Pasar.

Peluang Indonesia menaikkan volume ekspor mobil jenis *multi purpose vehicle* (MPV) masih besar. Hal ini disebabkan persaingan ekspor MPV tidak begitu ketat. Saat ini Indonesia sudah fokus memproduksi mobil jenis MPV. Untuk kawasan ASEAN, Indonesia tidak menemui kompetitor, karena Thailand hanya fokus pada

impor jenis sedan kecil dan Pick up.²³ Selain jenis MPV, beberapa mobil jenis *sport utility vehicle* (SUV) asal Indonesia juga sudah diekspor. Sejumlah merek SUV yang sudah diekspor adalah Daihatsu Terios, Toyota Rush dan Fortuner. Mobil SUV asal Indonesia ini banyak diekspor ke negara di Kawasan Timur Tengah dan Amerika Latin. SUV asal Indonesia diminati karena mempunyai ukuran bodi yang tinggi. Walaupun mobil MPV dan SUV tersebut merupakan mobil hasil produksi rakitan dan bukan merupakan mobil nasional akan tetapi kondisi yang demikian sudah dapat memberikan gambaran bahwa kondisi pasar untuk kawasan ASEAN masih terbuka lebar khususnya untuk jenis MPV dan SUV.

4. Kerjasama Ekonomi Indonesia-Jepang (IJ-EPA).

Perjanjian kerjasama ekonomi antara Indonesia dan Jepang (IJ-EPA) mulai berlaku efektif mulai Selasa 1 Juli 2008. Perjanjian ini ditandai dengan pelaksanaan pertemuan *Joint Committee (JC)* pertama kedua negara pada hari yang sama di Tokyo, Jepang. IJ-EPA ditandatangani pimpinan kedua negara yaitu Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Perdana Menteri Shinzo Abe pada 20 Agustus 2007 lalu dan disahkan melalui Peraturan Presiden No.26 Tahun 2008 tanggal 19 Mei 2008 kemudian diikuti *Exchange Diplomatic Notes* IJ-EPA ada 1 Juni 2008.

Dengan diberlakukannya IJ-EPA ini, maka 80% dari pos tarif bea masuk (BM) produk ekspor Indonesia ke pasar Jepang segera diturunkan menjadi 0%.²⁴

Bersamaan dengan itu, 58% pos tarif produk Jepang ke Indonesia yang akan turun menjadi nol persen, termasuk yang disebut sebagai *User Specific Duty Free Scheme*. Hal tersebut ditujukan untuk bahan baku yang belum diproduksi di Indonesia untuk industri otomotif, elektronik, alat berat dan migas, dan diharap dapat mendorong investasi Jepang di Indonesia di sektor-sektor tersebut.

²³ "Indonesia Tidak Mempunyai Kompetitor Mobil MPV di Asean", <http://autos.okezone.com/read/2007/12/28/52/71141/52/ri-tak-punya-kompetitor-mobil-mpv-di-asean>, diakses 13 Juni 2010.

²⁴ [Http://depperin.go.id](http://depperin.go.id), diakses 27 Juni 2010.

Dengan diberlakukannya IJ-EPA, daya saing produk Indonesia di pasar Jepang akan menguat dan nilai perdagangan kedua negara juga akan meningkat. Berdasarkan data bea cukai Jepang, Indonesia adalah mitra dagang terbesar mereka dari ASEAN. Tahun 2007 lalu, impor Jepang dari Indonesia tercatat senilai US\$ 26,122 miliar jauh di atas Thailand US\$ 18,307 miliar, Malaysia US\$ 17,396 miliar.

Manfaat lain IJ-EPA bagi Indonesia adalah peningkatan akses pasar barang, peningkatan akses pasar jasa, peningkatan investasi Jepang di Indonesia, meningkatnya daya saing, dan peningkatan daya beli masyarakat Indonesia.

Dipilihnya Jepang sebagai mitra EPA pertama bagi Indonesia tidak terlepas dari pengalaman hubungan saling menguntungkan yang telah berlangsung lama serta derajat komplementaritas yang tinggi antara ekonomi kedua negara, dan bahwa Jepang merupakan mitra dagang terbesar bagi Indonesia, sumber investasi yang terbesar dan sumber bantuan luar negeri bilateral yang terbesar.

IJ-EPA terdiri dari tiga pilar yaitu akses pasar untuk barang dan jasa, fasilitasi perdagangan dan investasi, dan kerjasama atau bantuan untuk membangun kapasitas Indonesia supaya dapat memanfaatkan akses pasar yang lebih luas. IJ-EPA merupakan bentuk kemitraan yang luas yang diharapkan mampu menjembatani ketidakseimbangan antara ekonomi kedua negara serta meningkatkan daya saing Indonesia di pasar internasional.

Beberapa manfaat konkrit yang sudah mulai dirasakan oleh Indonesia di luar akses pasar dengan tarif yang nol mulai hari ini, antara lain adalah program pembangunan kapasitas di bidang industri (*Manufacturing Industry Development Center and Food and Beverage Center of Excellence*) yang diharapkan dapat meningkatkan kapasitas kita dan juga peningkatan ketrampilan SDM kita di bidang *metal working, mold and die, welding*, dan meningkatkan standar maupun mutu untuk sektor industri pendukung maupun sektor otomotif.

Khusus untuk sektor industri mobil, Pemerintah cq Depperin menargetkan, dalam jangka menengah komponen lokal kendaraan bermotor roda empat atau mobil mencapai sekitar 80% dan untuk itu diharapkan Pemerintah Jepang memberi

bantuan teknis melalui *Manufacturing Industry Development Center (MIDEC) - IJEPA (Indonesia-Jepang Economic Partnership Agreement)*.²⁵

Pemerintah mengharapkan MIDEC-IJEPA mampu membantu peningkatan kemampuan sumber daya manusia Indonesia dalam menyerap teknologi pembuatan komponen khususnya industri mobil, elektronik, dan permesinan yang merupakan andalan industri Indonesia di masa depan.

Sasaran jangka menengah industri otomotif adalah tercapainya kemampuan pasok industri komponen sebesar 80% untuk industri perakitan kendaraan bermotor roda empat, baik untuk sedan dan truk ringan. Pemerintah Jepang diharapkan membantu meningkatkan kemampuan industri komponen lapis kedua, sehingga bisa mendorong kemajuan industri komponen lapis pertama yang memasok komponen ke industri otomotif melalui pembentukan Pusat Pengembangan Industri Manufaktur (MIDEC) yang disepakati Jepang dalam kerangka IJEPA.

Saat ini kandungan lokal otomotif yang dirakit di Indonesia yang tertinggi baru pada kisaran 70% sebagai contoh adalah Suzuki APV yang kandungan lokalnya mencapai sekitar 76% kemudian Toyota Avanza dan Kijang Innova yang menjadi kendaraan dengan penjualan terbesar di Indonesia memiliki kandungan lokal di atas 65%.

Terkait dengan target pemerintah meningkatkan kandungan lokal produk otomotif di Indonesia, pemerintah secara konsisten telah menerapkan kebijakan dalam rangka pengembangan industri otomotif secara umum yang tertuang dalam peta jalan pengembangan industri otomotif sampai tahun 2025. Pemerintah cq Depperin ingin memfokuskan pengembangan industri mobil untuk kendaraan komersial, SUV (*Sport Utilities Vehicle*), dan MPV (*Multi Purpose Vehicle*), sedan kecil, dan murah, serta industri komponennya.

²⁵ <http://berita.kapanlagi.com/ekonomi/nasional/komponen-lokal-mobil-ditargetkan-80-dalq92.html>, diakses 27 Juni 2010.

Sehubungan dengan target tersebut, kalangan pelaku industri otomotif mengharapkan pemerintah menggenjot MIDEK dari Jepang untuk peningkatan kapasitas SDM di Indonesia dalam penguasaan teknologi otomotif. Pemerintah harus memperjuangkan MIDEK untuk peningkatan kapasitas SDM di Indonesia melalui pelatihan-pelatihan. Bahkan MIDEK diarahkan untuk membantu industri komponen mencapai standar mutu sesuai ISO. Sehingga dengan adanya kerjasama ini maka dapat diharapkan adanya peningkatan pengembangan industri mobil di Indonesia

Diantara faktor-faktor yang menguntungkan tersebut terdapat faktor lain yang juga menentukan yaitu kebijakan pemerintah. Sudah seharusnya pemerintah mengeluarkan kebijakan dan ketentuan yang berpihak kepada program mobil nasional. Mengingat begitu besarnya potensi yang dimiliki oleh mobil nasional sehingga Indonesia mempunyai keunggulan komparatif untuk bidang industri mobil. Berdasarkan pengalaman masa lampau bahwa kegagalan pengembangan program mobil nasional lebih banyak disebabkan oleh kebijakan dan ketentuan yang dikeluarkan oleh pemerintah yang selalu berubah-ubah dan terkesan dipaksakan tanpa memperhatikan kesiapan kalangan industri mobil sebagai pihak yang melaksanakan kebijakan tersebut.

Adapun beberapa kebijakan dan ketentuan yang menyebabkan lambatnya pengembangan mobil nasional tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pada tahun 1976 pemerintah berkeyakinan akan kemampuan negara untuk mencapai sasaran produksi dengan membatasi impor oleh perusahaan transnasional. Berdasarkan hal tersebut maka Departemen Perindustrian menerbitkan Keputusan Menteri Perindustrian No. 307/M/SK/8/76 yang menetapkan bahwa pada tahun 1977 komponen pendukung mobil seperti cat, ban, dan aki akan dihapus sebagai barang impor. Sedangkan komponen lainnya seperti peredam kejut, jendela, knalpot, dan sasis akan menyusul untuk dihapus dalam kurun waktu tiga tahun. Kemudian menyusul penghapusan pada tahun 1984 untuk komponen mesin, perseneling, kopling, dan gardan. Tujuan yang ingin dicapai dengan dikeluarkannya Keputusan Menteri ini adalah untuk

menumbuhkan industri-industri komponen otomotif dalam negeri sebagai industri penunjang dalam membangun industri mobil Indonesia. Namun pada saat itu kapasitas produksi untuk komponen-komponen diatas masih terbatas, maka menyadari akan hal itu maka pelaksanaan ketentuan Keputusan Menteri Perindustrian No. 307/M/SK/8/76 ditangguhkan melalui Keputusan Menteri Perindustrian No. 231/M/SK/11/78.

2. Pada tahun 1979 diterbitkan Keputusan Menteri Perindustrian No. 168/M/SK/9/1979 mengenai pemberlakuan kembali Keputusan Menteri Perindustrian No. 307/M/SK/8/76. Pemberlakuan Keputusan Menteri ini disebabkan karena pada tahun itu banyak masuk ke Indonesia mobil-mobil impor dalam kondisi bekas. Namun karena dalam pelaksanaannya tidak menunjukkan hasil yang memuaskan maka sekali lagi pemerintah mengubah kebijakannya dengan mengeluarkan Keputusan Menteri Perindustrian No. 349/M/SK/8/1980 yang mengatur mengenai perubahan tipe mobil buatan/rakitan dalam negeri. Tujuan dikeluarkannya keputusan menteri ini adalah untuk meningkatkan nilai tambah dan mendorong alih teknologi pada industri mobil.
3. Pada tahun 1983, Menteri Perindustrian mengeluarkan lagi Keputusan Menteri Perindustrian No. 371/M/SK/9/1983 yang isinya tentang Keharusan Menggunakan Komponen Lokal Untuk Kendaraan Niaga. Tujuan dikeluarkannya keputusan menteri ini adalah mengharuskan kendaraan niaga untuk menggunakan komponen produksi lokal yaitu gardan, mesin, dan perseneling. Kemudian untuk mendukung kebijakan tersebut kemudian pemerintah mengeluarkan Keputusan Menteri Perindustrian No. 117/M/SK/4/1986 yang mengatur keharusan penggunaan proses permesinan untuk pembuatan komponen mesin, perseneling, as roda dan bodi. Namun karena pada saat itu terjadi kebijakan ekonomi dibidang keuangan yang disebabkan terjadinya devaluasi rupiah maka kapasitas produksi untuk komponen-komponen diatas menjadi rendah sehingga menyebabkan industri komponen tidak dapat memenuhi jadwal yang sudah ditetapkan. Berdasarkan kondisi tersebut maka

pemerintah melakukan penjadwalan ulang sebanyak dua kali yaitu melalui Keputusan Menteri No. 34/1987 dan No. 111/M/SK/10/90.

4. Pada tahun 1993, pemerintah merasakan bahwa pelaksanaan kebijakan untuk menggunakan komponen buatan dalam negeri belum menampakkan hasil yang memuaskan. Oleh sebab itu pemerintah kembali merubah kebijakannya melalui Keputusan Menteri Perindustrian No. 114/M/SK/6/1993 tentang Penetapan Tingkat Kandungan Lokal Kendaraan Bermotor atau Komponen Dalam Negeri. Namun kebijakan ini pun tidak dapat menunjukkan hasil yang memuaskan. Hal ini disebabkan pemerintah terlalu memaksakan penggunaan kandungan lokal sedangkan industri komponen pada saat itu belum sepenuhnya dapat mendukung kebijakan tersebut. Kemudian pada bulan Juni tahun 1993, pemerintah melalui Menteri Keuangan mengeluarkan kebijakan yang disebut sebagai sistem pinalti melalui Keputusan Menteri Keuangan No. 643/KMK.01/1993, No. 644/KMK.01/1993, No. 645/KMK.01/1993 dan No. 646/KMK.01/1993. Pada sistem ini, industri mobil ditekankan untuk menggunakan kandungan lokal tetapi tidak ditentukan batasan prosentase kandungan lokal yang harus digunakan. Kemudian untuk mendukung kebijakan ini, Menteri Keuangan kembali mengeluarkan Keputusan Menteri Keuangan No. 645/KMK.01/1993 yang menetapkan keringanan bea masuk terhadap impor bagian dan perlengkapan tertentu kendaraan bermotor untuk tujuan perakitan. Pada intinya kebijakan ini mengatur bahwa semakin besar penggunaan kandungan lokal maka bea masuk impor yang dibebankan akan semakin kecil. Namun dengan alasan industri mobil belum bisa mencapai kandungan lokal yang ditentukan maka pada tahun 1996 pemerintah mengeluarkan Instruksi Presiden No. 2 Tahun 1996 yang intinya mengatur bahwa pembangunan industri mobil nasional harus menggunakan merek mobil yang diciptakan sendiri dan diproduksi di dalam negeri.
5. Pada tahun 1996, pemerintah merasa bahwa industri mobil belum bisa mencapai kandungan lokal yang diinginkan sehingga mengeluarkan Keputusan Presiden No. 42 Tahun 1996 tentang Pembuatan Mobil Nasional dan Instruksi Presiden No. 2 Tahun 1996 tentang Pembangunan Industri Mobil Nasional. Keppres dan

Inpres ini dimaksudkan untuk mempercepat terwujudnya mobil nasional. Kebijakan ini dinilai banyak kalangan sebagai langkah yang kontroversial sebab dalam menyusun kebijakan ini tampaknya substansi dan dampak dari implementasi baik untuk kalangan industri dalam negeri maupun luar negeri tidak diperhatikan. Hal ini terbukti dengan munculnya reaksi keras dari beberapa negara yang mempunyai kepentingan di dalam industri mobil Indonesia antara lain Jepang, Amerika Serikat dan Eropa. Negara-negara tersebut memberikan alasan bahwa kebijakan mobil nasional Indonesia yang baru diberlakukan merupakan kebijakan diskriminatif karena tidak membebaskan bea masuk yang semestinya kepada mobil yang akan dijadikan mobil nasional padahal mobil tersebut merupakan mobil yang didatangkan secara utuh melalui impor dari negara Korea Selatan. Masalah ini pun akhirnya bergulir ke sidang WTO yang akhirnya memutuskan bahwa Indonesia diharuskan untuk mencabut Keppres dan Inpres tentang mobil nasional.

Pada tanggal 21 Januari 1998, pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 20 Tahun 1998 yang intinya mencabut Keputusan Presiden No. 42 Tahun 1996 dan melalui Departemen Perdagangan mengeluarkan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 275/MPP/Kep/6/ 1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor dan No. 192/MPP/Kep/6/2000 yang mengizinkan dilakukannya impor mobil secara utuh (CBU).

Selain faktor kebijakan pemerintah, terdapat faktor-faktor lain yang menyebabkan lambatnya perkembangan program mobil nasional sehingga impor mobil merupakan salah satu pilihan yang dikedepankan ketimbang mengembangkan program mobil nasional. Beberapa faktor tersebut yaitu:

1. Pihak yang memegang peranan penting pada industri mobil Indonesia adalah perusahaan-perusahaan yang berasal dari negara maju. Antara lain Jepang, Amerika Serikat, dan Jerman. Pada saat ini negara maju tersebut masih menjadi yang terdepan di bidang teknologi otomotif. Sebagai contoh sebut saja misalnya dengan penemuan mobil ramah lingkungan (*battery powered/hybrid*) atau mobil yang dapat menggunakan bahan bakar non minyak dan gas. Dalam hal ini negara

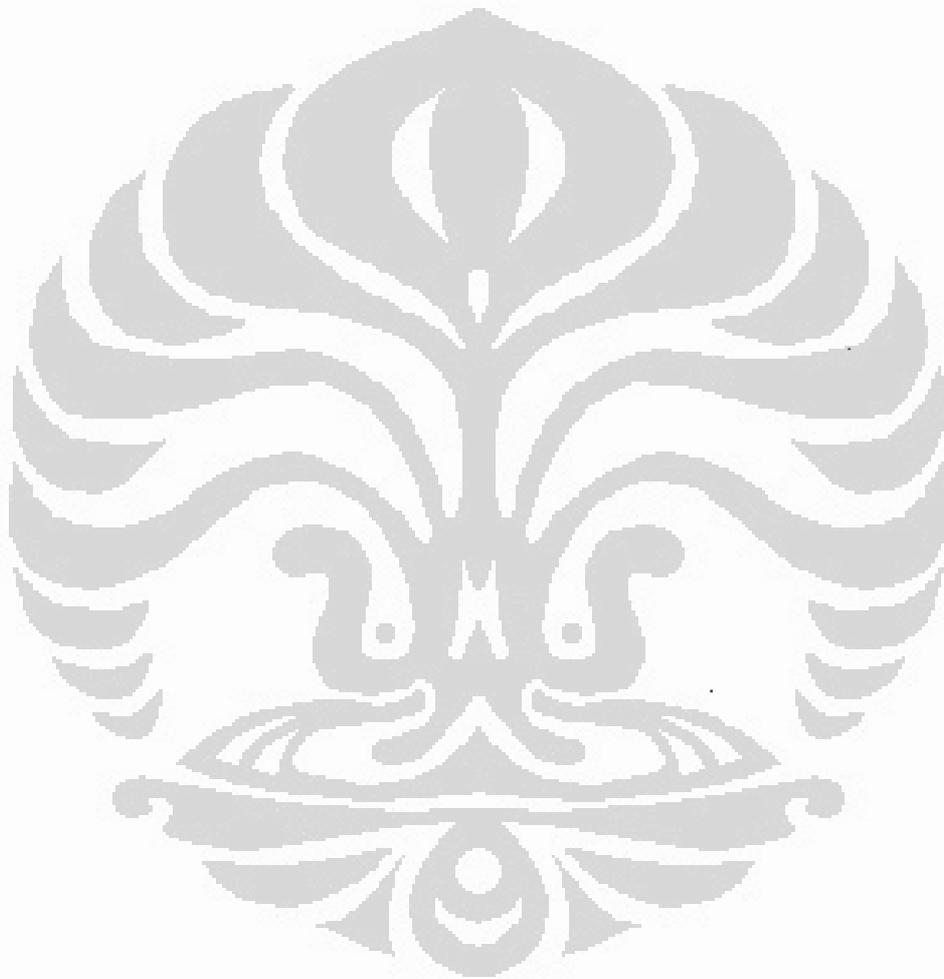
berkembang termasuk Indonesia masih tertinggal (karena memang dibutuhkan biaya penelitian yang tidak sedikit untuk mendapatkan teknologi tersebut). Namun bukan berarti negara berkembang tidak mempunyai kesempatan untuk menikmati teknologi tersebut, cara yang paling mudah adalah tentu saja melalui impor.

2. Ketidakmampuan industri mobil Indonesia untuk memenuhi permintaan konsumen. Sebagai contoh adalah pada bulan April 2010. Produksi mobil mencapai 59.489 unit. Sedangkan permintaan mobil mencapai 65.122 unit.²⁶ Ketimpangan ini mengakibatkan calon konsumen harus menunggu mobil pesannya dalam jangka waktu yang cukup lama dan cara yang paling efisien untuk mengatasi ketiadaan stok mobil tersebut adalah melalui impor.
3. Semakin kompleksnya kehidupan pendudukan Indonesia yang membutuhkan berbagai macam jenis mobil. Kebutuhan ini tidak mungkin dapat dipenuhi seluruhnya oleh jenis-jenis mobil yang disediakan oleh ATPM. Sebagai contoh adalah kebutuhan penduduk kota-kota besar akan mobil yang ramah lingkungan dan tidak menimbulkan polusi. Spesifikasi tersebut hanya dapat dipenuhi oleh mobil yang menggunakan mesin listrik sebagai tenaga penggerak. Namun sayangnya jenis mobil listrik belum dipasarkan oleh ATPM yang ada di Indonesia. Sehingga cara yang paling mudah untuk mendapatkan mobil listrik tersebut adalah melalui impor.
4. Ikut sertanya Indonesia sebagai salah satu negara yang tergabung ke dalam *Asean Free Trade Area* (AFTA). AFTA merupakan hasil kesepakatan negara-negara ASEAN untuk membentuk suatu kawasan perdagangan bebas untuk meningkatkan daya saing ekonomi kawasan ASEAN dengan menjadikan ASEAN sebagai basis produksi mobil dunia sekaligus menciptakan pasar regional bagi 500 juta penduduk ASEAN. Perkembangan terakhir yang terkait dengan AFTA adalah adanya kesepakatan untuk menghapuskan semua bea masuk impor mulai tahun 2010 bagi barang yang berasal dari Brunei

²⁶ "Tabel Produksi Mobil 2010", <http://www.gaikindo.or.id/>, diakses 10 Juni 2010.

Darussalam, Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura dan Thailand, dan mulai tahun 2015 bagi Kamboja, Laos, Myanmar dan Vietnam.

5. Adanya perubahan strategi dari merek-merek terkemuka seperti Toyota, Honda, Mitsubishi dan Daihatsu, yang menjadikan salah satu negara ASEAN sebagai basis produksi mobil. Sebagai contoh, Toyota menjadikan Thailand sebagai basis produksi model yang akan dipasarkan ke Indonesia, Malaysia, dan Filipina.²⁷



²⁷ "Thailand Basis Produksi Kendaraan Penumpang Toyota, <http://autos.okezone.com/index.php/ReadStory/2008/01/30/52/79448/thailand-basis-produksi-kendaraan-penumpang-toyota>, diakses 31 Mei 2010.

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan.

Berdasarkan penjelasan yang telah diberikan pada bab-bab sebelumnya, maka kesimpulan yang sekaligus jawaban atas permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Industri mobil merupakan kelompok industri yang merefleksikan kinerja industri suatu negara yang merupakan sumber devisa. Apabila setiap mobil yang diproduksi memiliki sepuluh ribu suku cadang, maka kebutuhan akan suku cadang itu sendiri mendatangkan penghasilan yang tidak sedikit bagi negara yang memproduksi mobil tersebut. Dengan demikian tidak mengherankan apabila pemerintah suatu negara kerap mengeluarkan kebijakan-kebijakan strategis terkait dengan pengembangan industri mobilnya. Beberapa negara didunia termasuk negara-negara Asia mempunyai kebijakan yang tidak sama untuk pengembangan industri mobilnya. Beberapa negara Asia seperti India, Cina, dan Malaysia lebih memilih untuk mengembangkan program mobil nasionalnya. Sedangkan Thailand lebih memilih untuk mengembangkan industri perakitan mobil dan pembuatan komponen mobil. Indonesia pun sebagai salah satu negara Asia tidak mau ketinggalan. Pemerintah pada saat ini telah menetapkan kebijakan pengembangan industri mobil melalui cara perakitan dan cara impor. Dengan adanya kebijakan ini, industri mobil Indonesia selalu mencatatkan peningkatan penjualan mobil dari tahun ke tahun. Namun yang menarik perhatian adalah adanya peningkatan penjualan mobil impor, walaupun terjadi penurunan untuk tahun penjualan 2009, namun untuk penjualan tahun 2010 diperkirakan akan melampaui hasil pencapaian tahun 2009. Hal ini disebabkan antara lain oleh adanya kesenjangan antara permintaan konsumen dengan produksi mobil, ikutsertanya Indonesia sebagai anggota AFTA, adanya perubahan strategi perusahaan mobil, dan adanya perubahan kebijakan pemerintah khususnya dibidang impor mobil. Terkait dengan kebijakan impor mobil tersebut, pemerintah telah mempunyai beberapa ketentuan peraturan perundang-undangan, yaitu

UNIVERSITAS INDONESIA

1. Peraturan Menteri Perdagangan No. 54/M-DAG/PER/10/2009 tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor;
 2. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 192/MPP/Kep/6/2000 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 50/MPP/Kep/2/2000;
 3. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 275/MPP/Kep/6/1999 Tahun 1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor.
 4. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 276/MPP/KEP/6/1999 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor;
 5. Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir;
 6. Peraturan Menteri Perdagangan No. 17/M-DAG/PER/3/2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir.
2. Namun mengingat Indonesia adalah salah satu anggota WTO, maka Indonesia mempunyai kewajiban untuk menyelaraskan kebijakan impor mobil tersebut dengan ketentuan-ketentuan persetujuan WTO yang mengatur mengenai Perizinan Impor. Didalam persetujuan WTO, ketentuan Perizinan Impor diatur dalam ketentuan Persetujuan Perizinan Impor, yang pada intinya mengatur antara lain sebagai berikut:
- a. Persetujuan ini ini dimaksudkan adalah untuk menghilangkan adanya hambatan dalam perdagangan internasional. Hal ini terlihat jelas dalam konsiderans Persetujuan Perizinan Impor, yaitu kemanfaatan perizinan impor yang otomatis untuk tujuan-tujuan tertentu dan bahwa perizinan tersebut hendaknya tidak dipergunakan untuk membatasi perdagangan;
 - b. prosedur administratif yang diterapkan dalam pelaksanaan ketentuan lisensi impor harus dijamin tidak menyimpang dari ketentuan-ketentuan GATT 1994;

- c. aturan-aturan prosedur lisensi impor pelaksanaannya harus netral dan diadministrasikan secara adil dan seimbang. Aturan-aturan tersebut serta seluruh informasi mengenai prosedur pengajuan aplikasi, termasuk informasi mengenai perorangan, lembaga atau perusahaan yang dapat mengajukan aplikasi, lembaga administratif yang harus dihubungi dan daftar komoditi atau produk yang memerlukan lisensi, pengecualian-pengecualian yang diberikan, semuanya harus dipublikasikan;
- d. tidak boleh ada diskriminasi pemberian izin. Setiap penolakan harus disertai dengan penjelasan dari pejabat berwenang dan pemohon berhak mengajukan banding;
- e. untuk kelancaran pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam ILA, maka dibentuk *Committee on Import Licensing* (Komite Perizinan Impor) yang anggotanya terdiri dari wakil-wakil dari negara anggota. Komisi ini akan memberikan konsultasi untuk berbagai hal yang berkaitan dengan pelaksanaan ILA. Selain itu, Komisi juga menampung/menerima notifikasi yang wajib disampaikan oleh negara-negara anggota.

Namun terkait dengan kewajiban untuk melakukan penyelarasan tersebut, terdapat beberapa permasalahan, yaitu:

- a. Peraturan Menteri Perdagangan No. 54/M-DAG/PER/10/2009 tentang Ketentuan Umum di Bidang Impor mengatur bahwa proses globalisasi dan liberalisasi perdagangan internasional yang berkembang pesat saat ini, dimana pada satu sisi telah mendorong keterbukaan pasar global yang semakin luas namun pada sisi lainnya juga menimbulkan persaingan pasar yang semakin ketat, telah membawa pengaruh terhadap pelaksanaan kegiatan impor di Indonesia yang pada akhirnya bisa mengganggu kepentingan pembangunan ekonomi nasional. Kemudian lebih lanjut disebutkan bahwa dalam rangka keterlindungan kepentingan pembangunan ekonomi nasional dari pengaruh negatif pasar global, perlu dilakukan upaya untuk meningkatkan penataan tertib impor dengan menyempurnakan kembali ketentuan-ketentuan di bidang impor agar menjadi lebih transparan, efektif dan efisien serta berkesinambungan.

UNIVERSITAS INDONESIA

Ketentuan diatas sudah lebih dari cukup untuk menggambarkan adanya proteksionisme yang dilakukan oleh pemerintah di bidang impor untuk melindungi kepentingan pembangunan nasional.

- b. Adanya pembatasan terhadap pihak yang boleh melakukan impor mobil yaitu hanya perusahaan. Ketentuan ini diatur dalam Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 192/MPP/Kep/6/2000 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 50/MPP/Kep/2/2000. Pembatasan ini bertentangan dengan ketentuan ILA yang mengatur bahwa yang dapat mengajukan *import licensing* adalah perseorangan, perusahaan atau lembaga.
 - c. Terkait dengan penerbitan API, pemohon tidak diberikan kesempatan untuk melakukan banding apabila permohonannya ditolak. Hal ini bertentangan dengan prinsip ILA yang terdapat pada bagian konsideran yang justru menginginkan pelaksanaan dan pengadministrasian prosedur dan praktek tersebut secara wajar dan adil.
3. Sehubungan dengan pengembangan industri mobil Indonesia, setidaknya dapat dilakukan melalui 3 cara yaitu melalui cara perakitan kembali (CKD), cara impor (CBU) maupun melalui program mobil nasional. Berdasarkan ke 3 cara tersebut, pada saat ini nampaknya Pemerintah Indonesia lebih cenderung untuk memilih pengembangan melalui CKD dan CBU serta “menganaktirikan” program mobil nasional yang semestinya mempunyai potensi untuk dikembangkan menjadi salah satu keunggulan komparatif di bidang industri mobil. Potensi program mobil nasional tersebut harus didukung oleh beberapa faktor produksi nasional, yaitu:
1. Sumber daya fisik.
Faktor produksi fisik ialah semua kekayaan yang terdapat di alam semesta dan barang mentah lainnya yang dapat digunakan dalam proses produksi. Faktor yang termasuk di dalamnya adalah tanah, air, dan bahan mentah (*raw material*). Salah satu faktor yang sering dipandang sebagai keunggulan komparatif

Indonesia adalah ongkos tenaga kerja yang murah. Dalam industri otomotif, keuntungan dari ongkos buruh yang murah tidak lagi menjadi suatu hal yang utama. Ini karena terdapat faktor lain yang lebih penting, yaitu ketersediaan bahan baku. Hampir seluruh negara produsen otomotif dunia memiliki dasar industri bahan baku yang handal, sebelum mulai mengembangkan industri otomotif. Indonesia sebagai negara yang dikaruniai sumber daya alam yang melimpah seharusnya dapat memanfaatkan kelebihan tersebut. Hal ini dapat dilihat pada produksi bahan baku yang menjadi bahan baku pembuatan mobil yaitu besi, aluminium dan tembaga. Dalam hal ketersediaan bahan baku tersebut posisi Indonesia selalu berada pada posisi yang lebih baik daripada beberapa negara-negara asia yang juga merupakan produsen mobil seperti Jepang dan Thailand.

2. Tenaga Kerja

Tenaga kerja merupakan faktor produksi yang secara langsung maupun tidak langsung menjalankan kegiatan produksi. Untuk tenaga kerja, Indonesia saat ini mempunyai angkatan kerja mencapai 113.300.000 jiwa. Angka ini menempatkan Indonesia pada urutan 6 dunia. Sedangkan negara-negara lain seperti Jepang ada di urutan 8 dengan angkatan kerja mencapai 63.950.000 jiwa. Kemudian Thailand di urutan 14 dengan angkatan kerja mencapai 38.240.000 jiwa, Korea Selatan ada di urutan 24 dengan angkatan kerja 24.370.000 jiwa

3. Modal

Yang dimaksud dengan modal adalah barang-barang atau peralatan yang dapat digunakan untuk melakukan proses produksi. Terkait dengan industri mobil, maka modal dapat berbentuk pabrik perakitan mobil, suplai komponen dan peralatan lainnya. Di Indonesia pada saat ini terdapat sekitar 366 perusahaan yang bergerak dibidang pembuatan dan pendistribusian komponen-komponen mobil. Dengan adanya dukungan dari perusahaan-perusahaan tersebut maka dapat diharapkan tercapainya nilai ekonomis dalam suatu faktor produksi mobil nasional.

Selain faktor-faktor produksi diatas, terdapat pula beberapa faktor lain yang menguntungkan bagi program mobil nasional apabila dibandingkan dengan mobil impor CBU. Beberapa faktor tersebut yaitu:

1. Harga

Pada saat ini terdapat beberapa program mobil nasional yang walaupun bukan merupakan program pemerintah namun mobil-mobil tersebut mempunyai harga yang sangat ekonomis. Beberapa program mobil nasional tersebut antara lain Tawon, Arina, dan Gea yang mempunyai harga tidak lebih dari 50 juta rupiah dan harga tersebut masih dapat diminimalkan lagi mengingat mobil-mobil tersebut masih dalam bentuk prototipe serta belum diproduksi secara massal

2. Teknologi

Beberapa program mobil nasional yang baru-baru ini muncul telah menggunakan teknologi yang tidak ketinggalan dengan mobil impor. Salah satu contohnya adalah pada mobil Marlip yang merupakan produksi LIPI (Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia) yang menggunakan listrik sebagai mesin penggerak. Mobil ini jauh lebih murah (dijual dengan harga dibawah 50 juta rupiah) apabila dibandingkan dengan mobil listrik yang merupakan produk impor seperti Toyota Prius dan Honda Insight yang mempunyai harga diatas 400 juta rupiah.

3. Peluang Pasar

Peluang Indonesia menaikkan volume ekspor mobil jenis *multi purpose vehicle* (MPV) masih besar. Hal ini disebabkan persaingan ekspor MPV tidak begitu ketat. Saat ini Indonesia sudah fokus memproduksi mobil jenis MPV. Untuk kawasan ASEAN, Indonesia tidak menemui kompetitor, karena Thailand hanya fokus pada impor jenis sedan kecil dan Pick up.

Diantara faktor-faktor yang menguntungkan tersebut terdapat faktor lain yang juga menentukan yaitu kebijakan pemerintah. Sudah seharusnya pemerintah mengeluarkan kebijakan dan ketentuan yang berpihak kepada program mobil nasional. Mengingat begitu besarnya potensi yang dimiliki oleh mobil nasional sehingga Indonesia mempunyai keunggulan komparatif untuk bidang industri mobil. Berdasarkan pengalaman masa lampau bahwa kegagalan pengembangan program

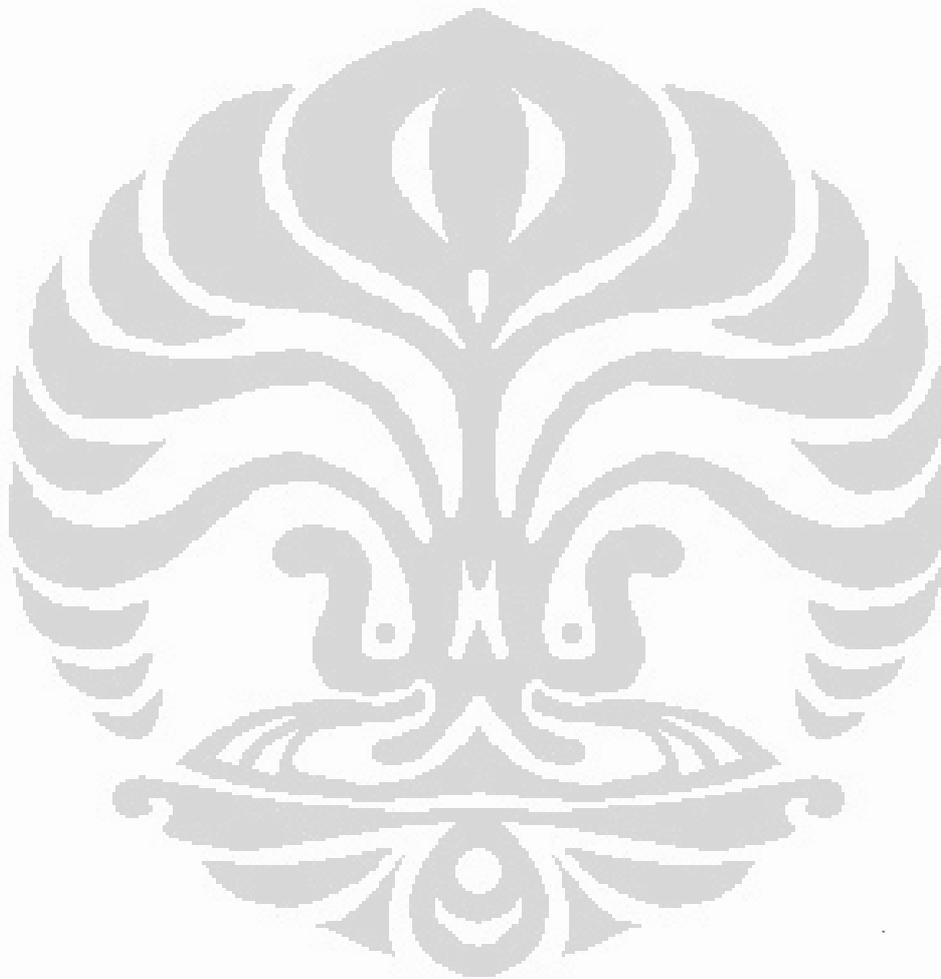
mobil nasional lebih banyak disebabkan oleh kebijakan dan ketentuan yang dikeluarkan oleh pemerintah yang selalu berubah-ubah dan terkesan dipaksakan tanpa memperhatikan kesiapan kalangan industri mobil sebagai pihak yang melaksanakan kebijakan tersebut. Hal tersebut mengakibatkan Indonesia tidak mempunyai keunggulan komparatif yang semestinya bisa didapatkan melalui program mobil nasional. Akan tetapi pada saat ini Indonesia mempunyai peluang yang cukup besar untuk mengembangkan program mobil nasional dengan memanfaatkan faktor-faktor produksi nasional sehingga Indonesia dapat memproduksi mobil dengan harga yang ekonomis dan mempunyai daya saing ekspor. Hal ini sesuai dengan teori Keunggulan komparatif yang dikembangkan oleh David Ricardo yang menyatakan bahwa sekalipun sebuah negara tidak memiliki suatu keunggulan *absolute* dalam barang apapun, negara ini dan juga negara-negara lainnya masih akan mendapatkan manfaat dari perdagangan internasional dengan berkonsentrasi pada apa yang dapat dilakukan oleh masing-masing negara dengan usaha yang terkecil, maka masing-masing akan memiliki suatu keunggulan komparatif yang lebih besar.

5.2. Saran

Walaupun pemerintah Indonesia telah mempunyai perangkat peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai impor mobil CBU, namun pada kenyataannya didalam peraturan perundang-undangan tersebut masih terdapat beberapa ketentuan yang tidak selaras dengan ketentuan Persetujuan WTO dalam konteks ini adalah Persetujuan Perizinan Impor. Indonesia sebagai salah satu anggota WTO yang mempunyai kewajiban untuk menselaraskan ketentuan peraturan perundang-undangannya dengan ketentuan WTO/ILA, sudah semestinya melakukan perubahan terhadap ketentuan-ketentuan yang tidak selaras tersebut agar tidak menimbulkan konflik dengan negara lain dalam kerangka perdagangan bebas.

Khusus untuk kebijakan mengenai pengembangan industri mobil Indonesia, sudah semestinya Pemerintah Indonesia tidak menggantungkan perkembangan industri mobil pada mobil impor. Program mobil nasional masih layak untuk dikedepankan mengingat pada saat ini sudah mulai bermunculan program-program

mobil nasional yang ironisnya bukan dikembangkan industri yang bergerak dibidang industri mobil tetapi justru dikembangkan oleh kalangan pelajar. Langkah awal yang harus dilakukan pemerintah adalah dengan mengeluarkan kebijakan dan ketentuan yang konsisten dengan cara melakukan sinergi dengan perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang industri mobil sehingga kegagalan-kegagalan yang terjadi dimasa lampau tidak terulang kembali.



UNIVERSITAS INDONESIA

DAFTAR PUSTAKA

- Adolf, Huala. *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*. Jakarta: Rajawali Pers, 2002.
- Adolf, Huala. *Hukum Ekonomi Internasional Suatu Pengantar*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2002.
- Adolf, Huala. *Dasar-dasar Hukum Kontrak Internasional*. Bandung: Refika Aditama, 2008.
- Adolf, Huala. *Perjanjian Penanaman Modal Dalam Hukum Perjanjian Internasional (WTO)*, Bandung: Rajagrafindo Persada, 2004.
- Adolf, Huala. *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2005.
- Bhala, Raj. *International Trade Law: Theory and Practice*. New York: Volume 1. Second Edition. Lexis Publishing, 2000.
- Bossche, Peter Van den. *The Law and Policy of the World Trade Organization (Text, Cases and Materials)*. New York. Cambridge University Press, 2005.
- Brotosusilo, Agus. *Penulisan Hukum: Buku Pegangan Dosen*. Jakarta: Konsorsium Ilmu Hukum, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1994.
- Brotosusilo, Agus. *Paradigma Kajian Empiris dan Normatif, Materi Kuliah Teori Hukum*, Program Pascasarjana Ilmu Hukum, Jakarta: FH-UI, 2008
- Cho, Dong Sung. *From Adam Smith to Michael Porter; Evolusi Teori Daya Saing*, Jakarta: Salemba Empat, 2003.
- Chalmers, Jan. *Konglomerasi: "Negara dan Modal dalam Industri Otomotif Indonesia 1950 – 1985*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1996
- Departemen Luar Negeri Republik Indonesia. *Sekilas WTO (World Trade Organization)*. Ed. 4. Jakarta: Tim Direktorat Perdagangan dan Perindustrian Multilateral, 2007.
- Gautama, Sudargo. *Kontrak Dagang Internasional*. Bandung: Alumni, 1976.

- Gautama, Sudargo. *Hukum Perdata Internasional Indonesia Jilid II Bagian 2 Buku ke-8*. Cet.4. Bandung: Alumni, 2002.
- Harahap, Yahya. *Segi-segi Hukum Perjanjian*. Bandung: Alumni, 1986.
- Hamdani, *Perdagangan Ekspor Impor*, Jakarta, Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia, 2003.
- Hata, *Perdagangan Internasional Dalam Sistem GATT dan WTO: Aspek-Aspek Hukum dan Non Hukum*, cet. 1, Bandung : Refika Aditama, 2006.
- Jackson, John H. *Legal Problem of International Economic Relations*, (Cases, Materials, and Text on the National and International Regulation of Transnational Economic Relations). United States of America: Fourth Edition. West Group, 2002.
- J. Beatson, Anton's. *Law of Contract*. Oxford: Oxford University Press, 2002.
- The World Trading System: Law and Policy of International Economic Relation*. Second Edition, MIT, 1997.
- Kartadjoemena, H.S. *GATT, WTO dan Hasil Uruguay Round*. Jakarta: UI Press, 1998.
- Kartadjoemena, H.S. *GATT dan WTO : Sistem, Forum dan Lembaga Internasional di Bidang Perdagangan*, Cet-2, Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press), 2002.
- Mariam Darus Badruzaman, et.al., *Kompilasi Hukum Perikatan*. Cetakan Pertama. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2001.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Batas-batas Kebebasan Berkontrak*. Yuridika. Vol 18, 2003.
- Melvyn J. Pine. *Internasional Licensing Contract. International Trade and Practice*. Euromoney Publ. 1983.
- Munir, Fuady. *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2003.
- Ning, H. Hasyim. *Pasang Surut Pengusaha Pejuang – Otobiografi Hasjim Ning*, Jakarta: Pustaka Grafiti Pers, 1986.
- Nobert Horn and Clive M Schmitthof, *The Transnational Law of International Commercial Transaction*. Deventer: Kluwer, 1982.

- Parthiana, I Wayan. *Perjanjian Internasional Bag. 1*. Bandung: Mandar Maju, 2002.
- Purwakhid, Patrik. *Asas Iktikad Baik dan Kepatutan Sebagai Dasar Untuk Merevisi Isi Perjanjian*. Jakarta: Elips Project, 1993.
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press). 1986.
- Stiglitz, Joseph E. dan Andrew Carlton. *Fair Trade for All: How Trade Can Promote Development*. Oxford: Oxford University Press. 2005.
- Subekti, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek)*, Cetakan Keenam Belas, Jakarta: Pradnya Paramita.
- Soenandar, Taryana. *Sumber Hukum Kontrak dan Penyelesaian Sengketa Bisnis Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika, 2006.
- Trebilcock, M. dan R. Howse. *The Regulation of International Trade*. Edition 2, London Routledge. 1999.
- Willis, L.M. Reese dalam "The Law Governing International Contracts," dalam Hans Smit, *International Contracts*, New York: Mathew Bender, 1981.
- World Trade Organization. *The Legal Texts The Result of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiation*. New York. Thirteenth printing. Cambridge University Press. 2007.
- "Akhir September, Impor Mobil Niaga Dihentikan", *Kompas*, (22 Juli 1991).
- Bhala, Raj dan David A. Gantz. "WTO Case Review 2001." *Arizona Journal of Internasional and Comparative Law*. vol. 19. No.18 2002: 542.
- Barutu, Christophorus, "Anti Dumping dalam General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) dan Pengaruhnya terhadap Peraturan Anti Dumping Indonesia", *Mimbar Hukum, Jurnal Berkala* (Yogyakarta, Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Volume 19, Nomor 1, Februari 2007), hal 53
- "Belajar dari Kesuksesan Industri Otomotif Thailand", *Bisnis Indonesia*, (12 Desember 1995):7
- "Boleh Impor Truk Built Up", *Harian Suara Karya*, (7 Mei 1990).
- "Dipertanyakan, Buka Tutup Kran Impor Kendaraan Niaga", *Suara Karya*, (23 Juli 1993).

- “GAIKINDO Minta Impor Kendaraan Niaga Distop”, *Merdeka*, (19 Juli 1991).
- “Jepang Menabuh Genderang Perang, Indonesia Siap Menantang”, *Majalah Warta Ekonomi*, (No. 17/TH VIII, 16 September 1996): 16
- “Kebijakan Impor Mobil Bukan Soal Dikte Mendikte”, *Suara Karya*, (17 Nopember 1990).
- “Percepat Harmonisasi Tarif Untuk Dorong Industri Otomotif”, *Suara Karya*, (20 Februari 1995):13.
- “Pemerintah Hentikan Impor Mobil”, *Media Indonesia*, (20 Juli 1991).
- “Pemerintah Menegaskan Deregulasi Otomotif Untuk Mengefisienkan Industri”, *Bisnis Indonesia*, (25 April 1992).
- “Pengalaman India dengan Mobil Nasional”, *Bisnis Indonesia*, (4 September 1996):4.
- “Proton Saga Kini Membidik Ekspor”, *Majalah Mobil Motor*, (No. 19, 24 Desember 1990-6 Januari 1991):11.
- Rachma Fitriati, “Dampak Percepatan Liberalisasi Otomotif”, ATPM dari Tukang Jahit Sampai kepada Tukang Reparasi”, *Majalah Prospektif*, (12 Februari 1999): 30
- “PT. Timor Putra Nasional, Ditunjuk Jadi Produsen Industri Mobil Nasional”, *Kompas*, (29 Februari 1996).
- Shambazy, Budiarto, “Belajarlah dari Korea”, *Kompas*, (1 Maret 2000): 26
- “Sucofindo Siap Verifikasi Kandungan Lokal Otomotif”, *Suara Karya*, (6 September 1993).
- “Tunky Soal Mobil Nasional:Satu Saja Dulu”, *Kompas*, (26 April 1996): 13
- “The Law of Peoples: By John Rawls.” *Houston Journal of International Law*. (2001).
- “Trade And Inequality: Economic Justice And The Developing World.” *Michigan Journal of International Law*, (2000).
- Wawesa, Silih Agung. “Inkonsistensi Kebijakan Otomotif”, *Republika*, (16 Maret 1996)

- “Automobile Invention,” http://www.aboutmycar.com/category/car_history/creation_history/automobile-invention-1122.htm, diakses 7 April 2010
- China Bertekad Masuk Tiga Besar Dunia,” <http://otomotif.kompas.com/read/2008/08/11/16345773/china.bertekod.masuk.tiga.besar.otomotif.dunia>.
- “Mobil India Berpeluang Mencuri Pasar Indonesia,” http://www.tempointeraktif.com/hg/test_drive/2010/05/30/brk,20100530-251246,id.html.
- “Data Sensus Pendudukan Tahun 2009”, http://www.datastatistik-indonesia.com/component/option,com_tabel/task,/Itemid,165/. diakses 9 April 2010.
- “Deardrorff’s Glossary of International Economics,” <http://www-personal.umich.edu/~alandear/glossary/s.html>. diakses pada 9 May 2009.
- “Distributive Justice.” <http://plato.stanford.edu/entries/justice-distributive/>. diakses 5 May 2009.
- Fritz, Thomas, “Special and Differential Treatment for Developing Countries.” *Global Issue Papers*, No.18 (2005). <http://www.germanwatch.org/tw/sdt05e.htm>.
- Garcia, Frank J, “Beyond Special and Differential Treatment.” *Boston College Law School Faculty Papers*, vol. 27 (2004): 311-312. <http://lsr.nellco.org/cgi/viewcontent.cgi?article=1118&context=bc/bclsfp>.
- “History of Daimler,” http://www.mbusa.com/mbusa/ProxyServlet?/brand/container.jsp&heritage/history.jsp&menu=2_2&sub=0, diakses 7 April 2010.
- Keck, Alexander dan Patrick Low, “Special and Differential Treatment in the WTO: why, when and how?” http://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd200403_e.htm.
- “Mobil Nasional Esemka dan Mobil Nasional Tawon Diluncurkan Tahun 2010”, <http://teknologi.kompasiana.com/group/otomotif/2010/05/15/mobil-nasional-esemka-dan-mobil-nasional-tawon-diluncurkan-tahun-2010/>, diakses 7 Juni 2010.
- Sutrisno, Nandang. “Eksistensi Ketentuan Khusus WTO.” <http://nandang.staff.uui.ac.id/2008/08/28/artikel/>. diakses 8 May 2009.
- Smith, Adam, “an inquiry Into the Nature and Causes the Wealth of Nation”, <Http://metalibri.incubadora.fapesp.bar>.

- “Tabel Penjualan Mobil 2005-2010,” http://www.gaikindo.or.id/download/statistic/02-past/02-by-brand/bybrand_market_2005_2009.pdf. diakses 2 Mei 2010.
- “Tabel Penjualan Mobil Impor,” <http://www.gaikindo.or.id/>. diakses 9 Juni 2010.
- “Tabel Produksi Mobil Indonesia”, <http://www.gaikindo.or.id/>. diakses 9 Juni 2010.
- “Thailand Basis Produksi kendaraan Penumpang Toyota”, <http://autos.okezone.com/index.php/ReadStory/2008/01/30/52/79448/thailand-basis-produksi-kendaraan-penumpang-toyota>. diakses 31 Mei 2010
- Indonesia. Undang-Undang Pengesahan *Agreement Establishing The World Trade Organization* (Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia. UU No. 7 Tahun 1994. LN No. 57 Tahun 1994, TLN No. 3564.
- Indonesia, Undang-Undang Perjanjian Internasional, UU No. 24 Tahun 2000, LN No. 185 Tahun 2000, TLN No. 4012.
- Indonesia, Undang-Undang tentang Perubahan atas Undang-Undang No.10 tahun 1995 tentang Kepabeanan, UU No. 17 tahun 2006. LN No. 93 Tahun 2006, TLN No. 4661.
- Indonesia, Instruksi Presiden tentang Pembangunan Industri Mobil Nasional, Inpres No. 2 Tahun 1996.
- Departemen Perindustrian, Keputusan Menteri Perindustrian tentang Ketentuan Keharusan Mempergunakan Komponen Buatan Dalam Negeri Dalam Perakitan Kendaraan Bermotor Komersial, Kepmen No. 307/M/8/1976.
- Departemen Perindustrian, Keputusan Menteri Perindustrian tentang Penangguhan Atas Pelaksanaan Keputusan Menteri Perindustrian No. 307/M/8/1976, Kepmen No. 231/M/SK/11/78.
- Departemen Perindustrian, Keputusan Menteri Perindustrian tentang Ketentuan-Ketentuan Untuk Pembongkaran Mesin-Mesin Kendaraan Niaga, Kepmen No. 295/M/SK/7/1982.
- Departemen Perindustrian, Keputusan Menteri Perindustrian tentang Keharusan Mempergunakan Komponen Lokal Untuk Perakitan Kendaraan Niaga, Kepmen No. 371/M/SK/9/1983.
- Departemen Perdagangan, Keputusan Menteri Perdagangan tentang Penunjukan BUMN Pemegang Lisensi Impor Kendaraan Niaga, Kepmen No. 131/Kp/V/90.

Departemen Perindustrian, SK Dirjen IMLDE tentang Tata Cara Penghitungan dan Tata Cara Penetapan Tingkat Kandungan Lokal KBM atau Komponen Buatan Dalam Negeri, SK No. 013/SK/DJ-IMLDE/VI/1993.

Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Industri Kendaraan Bermotor, Kepmen No. 275/MPP/Kep/6/1999 Tahun 1999.

Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor, Kepmen No. 276/MPP/KEP/6/1999.

Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Persyaratan Impor Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Utuh, Kepmen No. 49/MPP/Kep/2/2000.

Departemen Perindustrian dan Perdagangan, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 50/MPP/Kep/2/2000, Kepmen No. 192/MPP/Kep/6/2000.

Departemen Perdagangan, Peraturan Menteri Perdagangan tentang Angka Pengenal Importir, Permen No. 45/M-DAG/PER/9/2009

Departemen Perdagangan, Peraturan Menteri Perdagangan tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor, Permen No. No. 54/M-DAG/PER/10/2009.

WTO. *General Agreement on Tariffs and Trade 1994* (GATT 1994).

Black, Henry Campbell. *Black's Law Dictionary*, 8th Ed, Thompson West, 2004.

Departemen Perindustrian dan Perdagangan, *Kamus Lengkap Perdagangan Internasional*, Direktorat Jenderal Perdagangan Internasional, Jakarta, 1998.



LAMPIRAN I

Peraturan Menteri Perdagangan No. 54/M-DAG/PER/10/2009
tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor

PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR: 54/M-DAG/PER/10/2009

TENTANG

KETENTUAN UMUM DI BIDANG IMPOR

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang

- a. bahwa kegiatan perdagangan impor di Indonesia, selain karena sistem ekonomi pasar terbuka yang memungkinkan kegiatan tersebut berlangsung, juga dilaksanakan dalam rangka memenuhi kebutuhan atas barang yang belum dapat diperoleh dari sumber di dalam negeri baik untuk keperluan produksi industri nasional maupun konsumsi masyarakat;
- b. bahwa proses globalisasi dan liberalisasi perdagangan internasional yang berkembang pesat saat ini, di mana pada satu sisi telah mendorong keterbukaan pasar global yang semakin luas namun pada sisi lainnya juga menimbulkan persaingan pasar yang semakin ketat, telah membawa pengaruh terhadap pelaksanaan kegiatan impor di Indonesia yang pada akhirnya bisa mengganggu kepentingan pembangunan ekonomi nasional;
- c. bahwa dalam rangka keterlindungan kepentingan pembangunan ekonomi nasional dari pengaruh negatif pasar global, peningkatan taraf hidup petani produsen sekaligus guna mendorong terciptanya kondisi perdagangan dan pasar dalam negeri yang sehat serta iklim usaha yang kondusif, perlu dilakukan upaya untuk meningkatkan penataan tertib impor dengan menyempurnakan kembali ketentuan-ketentuan di bidang impor agar menjadi lebih transparan, efektif dan efisien serta berkesinambungan;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, perlu ditetapkan Peraturan Menteri Perdagangan;

- Mengingat : 1. *Bedrijfsreglementerings Ordonnantie 1934 (Staatsblad Tahun 1938 Nomor 86);*
2. Undang-Undang Nomor 8 Prp. Tahun 1962 tentang Perdagangan Barang-barang Dalam Pengawasan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1962 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2469);
3. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1982 Nomor 7, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3214);
4. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1984 Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3274);
5. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan, Ikan, Dan Tumbuhan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 56, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3482);
6. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1992 tentang Kesehatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 100, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3482);
7. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994 tentang Pengesahan *Agreement Establishing The World Trade Organization* (Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1994 Nomor 57, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3564);
8. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3612) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4661);
9. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1996 tentang Pangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 99, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3656);

10. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3699);
11. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3806);
12. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821);
13. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2001 tentang Merek (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 110, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4131);
14. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 3, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4169);
15. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2002 tentang Hak Cipta (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 85, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4220);
16. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 8 Tahun 2005 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 108, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4548);
17. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 67, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4724);
18. Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang Standardisasi Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 199, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4020);

19. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, Dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4737);
20. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2009 tentang Tempat Penimbunan Berikat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4998);
21. Keputusan Presiden Nomor 260 Tahun 1967 tentang Penegasan Tugas Dan Tanggung Jawab Menteri Perdagangan Dalam Bidang Perdagangan Luar Negeri;
22. Keputusan Presiden Nomor 187/M Tahun 2004 tentang Pembentukan Kabinet Indonesia Bersatu sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 171/M Tahun 2005;
23. Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi, Dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 20 Tahun 2008;
24. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi Dan Tugas Eselon I Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 50 Tahun 2008;
25. Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 01/M-DAG/PER/3/2005 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Departemen Perdagangan Republik Indonesia sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 24/M-DAG/PER/6/2009;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN TENTANG KETENTUAN UMUM DI BIDANG IMPOR.

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean.
2. Barang adalah setiap benda baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, dapat dihabiskan maupun tidak dapat dihabiskan, yang dapat untuk diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan.
3. Importir adalah orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum, yang melakukan impor.
4. Angka Pengenal Importir, yang selanjutnya disingkat API, adalah tanda pengenal sebagai importir.
5. Pengaturan impor adalah kegiatan impor yang diatur secara khusus oleh Menteri.
6. Menteri adalah Menteri yang tugas dan tanggungjawabnya di bidang perdagangan.

Pasal 2

Kewenangan penetapan kebijakan perdagangan di bidang impor berada pada Menteri.

Pasal 3

- (1) Impor hanya dapat dilakukan oleh importir yang memiliki API.
- (2) Importir tertentu dapat melakukan impor tanpa memiliki API berdasarkan pertimbangan dan alasan yang ditetapkan oleh Menteri.
- (3) Ketentuan dan tatacara pemilikan API oleh importir yang akan melakukan impor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) serta ketentuan impor tanpa pemilikan API sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 4

- (1) Kewenangan penerbitan API berada pada Menteri.
- (2) Kewenangan penerbitan API sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilimpahkan atau didelegasikan kepada instansi pemerintah lain dan/atau instansi pemerintah daerah yang menangani bidang perdagangan.

Pasal 5

Selain ketentuan kewajiban pemilikan API sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) dan ketentuan tanpa pemilikan API sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2), importir yang akan melakukan impor wajib memenuhi ketentuan lain yang ditetapkan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 6

- (1) Barang yang diimpor harus dalam keadaan baru.
- (2) Dalam hal tertentu, Menteri dapat menetapkan barang yang diimpor dalam keadaan bukan baru berdasarkan :
 - a. Peraturan perundang-undangan;
 - b. Kewenangan Menteri; dan/atau
 - c. Usulan atau pertimbangan teknis dari instansi pemerintah lainnya.

Pasal 7

- (1) Terhadap impor barang tertentu dapat ditetapkan pengaturan impor tersendiri, kecuali barang yang secara tegas dilarang untuk diimpor berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Pengaturan impor atas barang tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan pertimbangan dan dalam rangka:
 - a. perlindungan keamanan;
 - b. perlindungan keselamatan konsumen;
 - c. perlindungan kesehatan yang berkaitan dengan kehidupan manusia, hewan dan tumbuh-tumbuhan;
 - d. perlindungan lingkungan hidup;
 - e. perlindungan hak atas kekayaan intelektual;
 - f. perlindungan sosial, budaya dan moral masyarakat;
 - g. perlindungan kepentingan pembangunan ekonomi nasional lain, termasuk upaya peningkatan taraf hidup petani-produsen, penciptaan kondisi perdagangan dan pasar dalam negeri yang sehat, dan iklim usaha yang kondusif; dan/atau
 - h. pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- (3) Pengaturan impor atas barang tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri sesuai dengan kewenangannya dan/atau berdasarkan usulan dan/atau pertimbangan teknis dari instansi pemerintah lain.

Pasal 8

- (1) Pelaksanaan pengaturan impor atas barang tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dilakukan melalui mekanisme:
 - a. pengakuan sebagai importir barang tertentu yang melakukan kegiatan impor untuk keperluan sendiri;
 - b. penetapan sebagai importir barang tertentu yang melakukan kegiatan impor untuk keperluan diperdagangkan dan/atau dipindahtanggankan kepada pihak lain;
 - c. persetujuan impor, dan/atau
 - d. verifikasi atau penelusuran teknis impor.
- (2) Ketentuan dan persyaratan bagi importir barang tertentu yang akan memperoleh pengakuan, penetapan, persetujuan impor dan/atau verifikasi atau penelusuran teknis impor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan Peraturan Menteri.
- (3) Menteri menetapkan surveyor sebagai pelaksana verifikasi atau penelusuran teknis impor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d.

Pasal 9

- (1) Proses penerbitan pengakuan, penetapan, persetujuan impor, dan/atau pelaksanaan verifikasi atau penelusuran teknis impor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan Prosedur Operasi Standar (*Standard Operating Procedure*) dan Tingkat Layanan (*Service Level Arrangement*).
- (2) Proses penerbitan pengakuan, penetapan, persetujuan impor, dan/atau pelaksanaan verifikasi atau penelusuran teknis impor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 10

- (1) Barang yang diimpor ke Tempat Penimbunan Berikat atau barang asal impor yang dikeluarkan dari Tempat Penimbunan Berikat ke tempat lain dalam daerah pabean dapat diberlakukan ketentuan pengaturan impor.

- (2) Pemberlakuan ketentuan pengaturan impor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 11

- (1) Impor ke kawasan tertentu dan/atau impor yang dilakukan oleh importir tertentu yang ditetapkan dan mendapat perlakuan atau fasilitas khusus berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dapat dikecualikan dari pengaturan impor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dan Pasal 8.
- (2) Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dan ditetapkan tersendiri oleh Menteri atau ditetapkan oleh Menteri berdasarkan usulan dan/atau pertimbangan teknis dari instansi pemerintah lain.
- (3) Larangan impor berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan tetap berlaku terhadap impor ke kawasan tertentu dan/atau impor yang dilakukan oleh importir tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 12

Importir yang melanggar ketentuan Pasal 3 dan Pasal 6, dikenakan sanksi berupa :

- a. pembekuan atau pencabutan API; dan/atau
- b. pembekuan atau pencabutan pengakuan, penetapan, dan/atau persetujuan impor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1).

Pasal 13

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku:

1. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 229/MPP/Kep/7/1997 tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor dicabut dan dinyatakan tidak berlaku; dan
2. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan, dan Peraturan Menteri Perdagangan di bidang impor dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri ini.

Pasal 14

Peraturan Menteri ini mulai berlaku 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 9 Oktober 2009

MENTERI PERDAGANGAN R.I.,

ttd

MARI ELKA PANGESTU

Salinan sesuai dengan aslinya
Sekretariat Jenderal
Departemen Perdagangan
Kepala Biro Hukum,

ttd

WIDODO

**KEPUTUSAN MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN R.I.
NOMOR : 49/MPP/Kep/2/2000**

TENTANG

**PERSYARATAN IMPOR KENDARAAN BERMOTOR DALAM KEADAAN
UTUH (CBU)**

MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA

- Menimbang** : a. bahwa dalam rangka mencegah timbulnya kesenjangan sosial dan gejala sosial yang lebih tajam dalam masa krisis ekonomi perlu diadakan pengendalian impor kendaraan bermotor dalam keadaan utuh (CBU);
- b. bahwa dalam rangka memberikan perlindungan kepada Importir, pemilik dan atau pemakai kendaraan bermotor yang diimpor dalam keadaan utuh, kendaraan yang diimpor perlu didaftarkan tipenya;
- c. bahwa untuk itu perlu dikeluarkan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan.
- Mengingat** : 1. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian (Lembaran Negara Tahun 1984 Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3274);
2. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1986 tentang Kewenangan Pengaturan, Pembinaan dan Pengembangan Industri (Lembaran Negara Tahun 1986 Nomor 23, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3330);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (Lembaran Negara Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara No. 3530);
5. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 355/M Tahun 1999 tentang Pembentukan Kabinet Periode Tahun 1999- 2004;
6. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 136 Tahun 1999 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen;
7. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 444/MPP/Kep/9/1998 jo. Nomor 24/MPP/Kep/1/1999 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perindustrian dan Perdagangan;
8. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 275/MPP/Kep/6/1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor;
9. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 276/MPP/Kep/6/1999 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor;

MEMUTUSKAN

- Menetapkan** : **KEPUTUSAN MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN
TENTANG IMPOR KENDARAAN BERMOTOR**

Pasal 1

- (1) Setiap kendaraan bermotor dalam keadaan utuh (CBU) yang akan diimpor wajib terlebih dahulu didaftarkan tipenya pada Direktorat Jenderal Industri Logam Mesin Elektronika dan Aneka.
- (2) Dalam rangka pendaftaran tipe kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), perusahaan importir harus menyampaikan dokumen yang dipersyaratkan sebagai berikut :
 - a. Vehicle Identification Number (VIN) dari negara asal pabrik pembuat, yang sekurang-kurangnya menjelaskan negara asal, pabrik pembuat, spesifikasi tipe dan tahun pembuatan;
 - b. Sertifikat/bukti uji tipe dari Departemen Perhubungan, bagi kendaraan bermotor untuk tipe yang diimpor telah mencapai jumlah lebih dari 10 (sepuluh) unit;
 - c. Sertifikat/bukti uji tipe dari negara asal pabrik pembuat atau negara asal impor, bagi kendaraan bermotor untuk tipe yang diimpor dengan jumlah sampai dengan 10 (sepuluh) unit;
 - d. Surat pernyataan dari importir tentang garansi yang berlaku di Indonesia terhadap mutu dan layanan purna jual;
 - e. Dokumen lainnya yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 2

Terhadap kendaraan bermotor impor dalam keadaan utuh (CBU) sebagaimana tercantum pada Lampiran Keputusan ini tidak dapat diterbitkan surat Tanda Pendaftaran Tipe (TPT), dan impornya dilarang.

Pasal 3

Keputusan ini berlaku pada tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengumuman Keputusan ini dengan menempatkan dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 25 Pebruari 2000
MENTERI PERINDUSTRIAN DAN
PERDAGANGAN R.I.

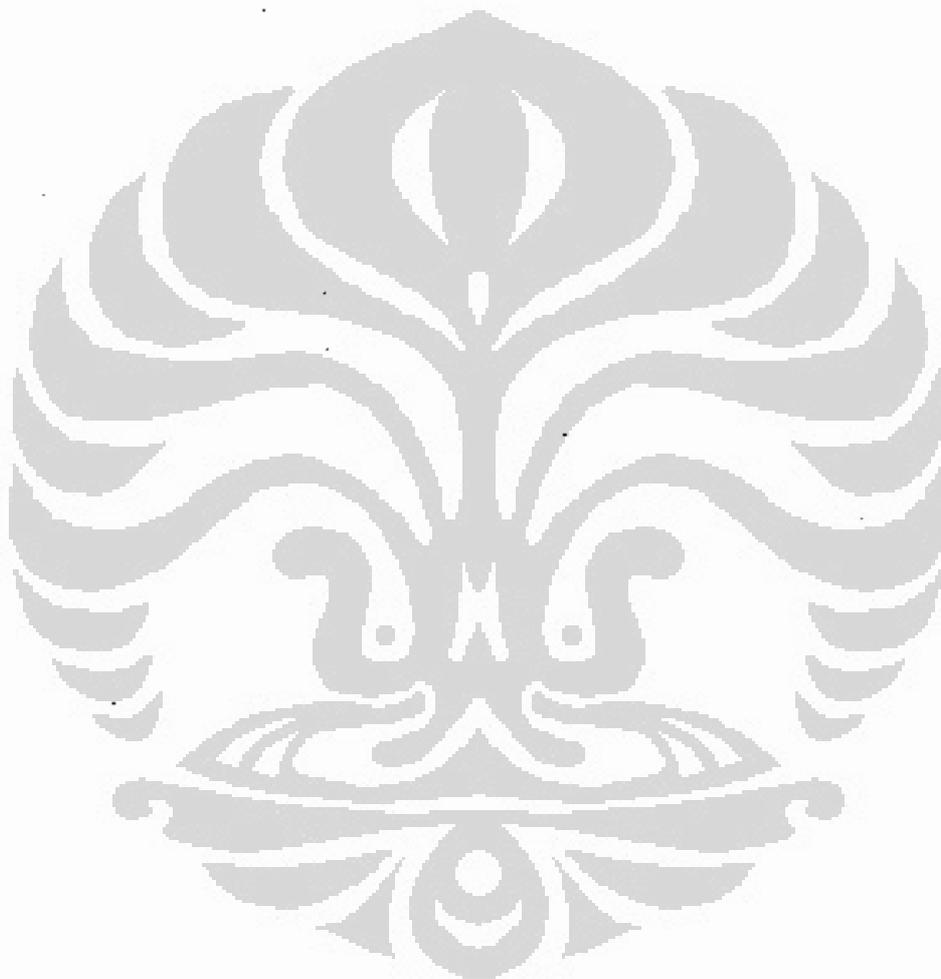
M. JUSUF KALLA

LAMPIRAN:

**KENDARAAN BERMOTOR IMPOR DALAM KEADAAN UTUH (CBU)
YANG TIDAK DAPAT DITERBITKAN SURAT TANDA PENDAFTARAN TIPE (TPT)
DAN IMPORNYA DILARANG**

No.	Kendaraan Bermotor
1.	Kendaraan angkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang, jenis sedan/station wagon dengan kapasitas isi silinder 4000 cc atau lebih (Nomor Pos Tarif HS 8703.24.190,

	8703.33.190, dan 8703.90.000) atau dengan harga FOB USD 40,000 atau lebih.
2.	Kendaraan angkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang sistem 2 (dua) gandar penggerak (4 x 4) dengan kapasitas isi silinder 5000 cc atau lebih (Nomor Pos Tarif HS 8703.24.929, 8703.33.929, dan 8703.90.000) atau dengan harga FOB USD 40,000 atau lebih.





LAMPIRAN II

Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 192/MPP/Kep/6/2000 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan No. 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 50/MPP/Kep/2/2000

Menteri Perindustrian dan Perdagangan Republik Indonesia

**KEPUTUSAN
MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN
REPUBLIK INDONESIA**

NOMOR. 192/MPP/Kep/6/2000

TENTANG

**PERUBAHAN KEPUTUSAN MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN
NOMOR 230/MPP/Kep/7/1997 TENTANG BARANG YANG DIATUR TATA NIAGA
IMPORNYA SEBAGAIMANA TELAH DIUBAH BEBERAPA KALI TERAKHIR
DEGAN KEPUTUSAN MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN
NOMOR 50/MPP/Kep/2/2000**

**MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN
REPUBLIK INDONESIA**

- Menimbang :**
- a. Bahwa dalam rangka mendorong peningkatan efisiensi industri dalam negeri dan kelancaran arus barang, maka dipandang perlu untuk mengubah Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 230/MPP/Kep/7/1999 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 50/MPP/Kep/2/2000;
 - b. bahwa untuk itu perlu dikeluarkan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan.
- Mengingat :**
1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian Lembaran Negara Tahun 1984 Nomor. 22, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3274);
 2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3530);
 4. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1996 tentang Kewenangan Pengaturan, Pembinaan dan Pengembangan Industri (Lembaran Negara Tahun 1986 Nomor 23, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3330);
 5. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 136 Tahun 1999 tentang Keduć ikan, Tugas, Fungsi, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen;
 6. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 355/M Tahun 1999 tentang Pembentukan Kabinet Periode Tahun 1999-2004 sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Presiden Nomor 98/M Tahun 2000;
 7. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 244/KMK.01/1999 tentang

- Perubahan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 440/KMK.05/1996 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Besarnya Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor;
8. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 50/MPP/Kep/2/2000;
 9. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 160/MPP/Kep/4/1998 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perdagangan Nomor 77/Kp/III/78 tentang Ketentuan Mengenai Kegiatan Perdagangan Terbatas Bagi Perusahaan Produksi Dalam Rangka Penanaman Modal;
 10. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 444/MPP/Kep/9/1998 jo. Nomor 24/MPP/Kep/1/1999 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perindustrian dan Perdagangan;
 11. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 275/MPP/Kep/6/1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor;
 12. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 276/MPP/Kep/6/1999 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor;
 13. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 550/MPP/Kep/10/1999 tentang Angka Pengenal Importir (API).

MEMUTUSKAN

- Mencabut** :
1. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 49/MPP/Kep/2/2000 tentang Persyaratan Impor Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Utuh (CBU);
 2. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 50/MPP/Kep/2/2000 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 230/MPP/Kep/7/1997 tentang Barang Yang Diatur Tata Niaga Impornya Sebagaimana Telah Diubah Beberapa Kali Terakhir Dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 290/MPP/Kp/6/1999.

Menetapkan : **KEPUTUSAN MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN TENTANG PERUBAHAN KEPUTUSAN MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN NOMOR 230/MPP/Kep/7/1997 TENTANG BARANG YANG DIATUR TATA NIAGA IMPORNYA SEBAGAIMANA TELAH DIUBAH BEBERAPA KALI TERAKHIR DENGAN KEPUTUSAN MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN NOMOR 50/MPP/Kep/2/1999.**

Pasal I

Mengubah Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 230/MPP/Kep/7/1997 sebagai berikut :

1. Mencabut Pasal 1 huruf h.

2. Mengubah Pasal 6, sehingga berbunyi sebagai berikut :

“Pasal 6

- (1). Impor kendaraan bermotor dalam keadaan utuh (CBU) dilakukan oleh perusahaan yang telah memiliki Angka Pengenal Importir (API) atau Angka Pengenal Importir Terbatas (APIT)
 - (2). Importir kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib memenuhi persyaratan dokumen :
 - a. Vehicle Identification Number (VIN) dari negara asal pabrik pembuat, yang sekurang-kurangnya menjelaskan negara asal, pabrik pembuat, spesifikasi tipe dan tahun pembuatan;
 - b. Sertifikat/bukti uji tipe dari Departemen Perhubungan, bagi kendaraan bermotor untuk tipe yang diimpor telah mencapai jumlah lebih dari 10 (sepuluh) unit;
 - c. Sertifikat/bukti uji tipe dari negara asal pabrik pembuat atau negara asal impor, bagi kendaraan bermotor untuk tipe yang diimpor dengan jumlah sampai dengan 10 (sepuluh) unit;
 - d. Surat pernyataan dari importir tentang garansi yang berlaku di Indonesia terhadap mutu dan layanan purna jual;
 - e. Dokumen lainnya yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Industri Logam, Mesin, Elektronika dan Aneka.
 - (3). Importir yang telah memenuhi persyaratan dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib mendaftarkan kendaraan bermotor yang akan diimpornya kepada Direktur Jenderal Industri Logam, Mesin, Elektronika dan Aneka untuk memperoleh Tanda Pendaftaran Tipe (TPT)”.
3. Dengan ditetapkannya Keputusan ini, maka semua ketentuan lainnya yang tercantum dalam Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 230/MPP/Kep/7/1997 dinyatakan tetap berlaku.

Pasal II

Keputusan ini berlaku pada tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengumuman Keputusan ini dengan menempatkan dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 2 Juni 2000

.. MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN
REPUBLIK INDONESIA
ttd,

LUHUT B. PANJAITAN



LAMPIRAN III

Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No.
275/MPP/Kep/6/1999 Tahun 1999 tentang Industri Kendaraan
Bermotor

KEPUTUSAN MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN

NOMOR 275/MPP/KEP/6/1999 TAHUN 1999

TENTANG

INDUSTRI KENDARAAN BERMOTOR

MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN,

Menimbang:

- a. bahwa dalam rangka untuk menunjang dan mendorong pengembangan industri kendaraan bermotor dan komponen kendaraan bermotor yang memiliki daya saing global serta meningkatkan kemandirian industri kendaraan bermotor dipandang perlu untuk menetapkan pola pengembangan industri kendaraan bermotor khususnya industri komponen melalui instrumen tarif bea masuk termasuk tarif bea masuk bahan baku;
- b. bahwa dengan keikutsertaan Indonesia dalam Agreement on Subsidies and Countervailing Measures dan Agreement on Trade Related Investment Measures (TRIMs) yang merupakan bagian dari Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia (Agreement Establishing the World Trade Organization) sebagaimana telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994, perlu ditindaklanjuti dengan menyesuaikan peraturan perundang-undangan nasional di bidang industri kendaraan bermotor terhadap persetujuan internasional tsb;
- c. bahwa untuk itu perlu dikeluarkan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan.

Mengingat:

1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian (Lembaran Negara Tahun 1984 Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3274);
2. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994 tentang Pengesahan Agreement Establishing The World Trade Organization (Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia) (Lembaran Negara Tahun 1994 Nomor 57, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3564);
3. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Tahun 1995 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3612);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1986 tentang Kewenangan Pengaturan, Pembinaan dan Pengembangan Industri (Lembaran Negara Tahun 1986 Nomor 23, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3330);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 1994 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang Dan Jasa Dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1994 sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1998 (Lembaran Negara Tahun 1998 Nomor 24, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3733);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1995 tentang Izin Usaha Industri (Lembaran Negara Tahun 1995 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3596);
7. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1974 tentang pokok-pokok Organisasi Departemen;
8. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 1987 tentang Penyederhanaan Pemberian Izin

Usaha Industri (Lembaran Negara Tahun 1987 Nomor 22);

9. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 1998 tentang Kedudukan, Tugas, Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Departemen sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Republik Nomor 142 Tahun 1998;
10. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 122/M Tahun 1998 tentang Pembentukan Kabinet Reformasi Pembangunan;
11. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 222/KMK.01/1995 tentang Jadwal Penurunan Tarif Bea Masuk dan Bea Masuk Tambahan Kendaraan Bermotor;
12. Keputusan Menteri Keuangan No. 361/KMK.01/1997 tentang Keringanan Bea Masuk Terhadap Impor Bagian dan Perlengkapan Tertentu Kendaraan Bermotor Untuk Tujuan Perakitan dan/atau Pembuatan Kendaraan Bermotor sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 20/KMK.01/1998;
13. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 30/MPP/SK/2/1996 tentang Penetapan Jenis-Jenis Industri Dalam Pembinaan masing-masing Direktorat Jenderal dan Kewenangan Pemberian Izin Usaha Industri Dan Izin Usaha Kawasan Industri di Lingkungan Departemen Perindustrian dan Perdagangan;
14. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 255/MPP/Kep/7/1997 tentang Pelimpahan Wewenang Pemberian Perizinan di Bidang Industri dan Perdagangan di Lingkungan Departemen Perindustrian dan Perdagangan;
15. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 256/MPP/Kep/7/1997 tentang Ketentuan dan Tata Cara Pemberian Izin Usaha Industri, Izin Perluasan dan Tanda Daftar Industri;
16. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 444/MPP/Kep/9/98 jo Nomor 24/MPP/Kep/1/1999 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perindustrian dan Perdagangan.

MEMUTUSKAN:

Mencabut:

Keputusan Menteri Perindustrian Nomor 114/M/SK/6/1993 tentang Penetapan Tingkat Kandungan Lokal Kendaraan Bermotor Atau Komponen Buatan Dalam Negeri.

Menetapkan:

KEPUTUSAN MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN TENTANG INDUSTRI KENDARAAN BERMOTOR

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Keputusan ini yang dimaksud dengan:

1. Kendaraan bermotor roda empat atau lebih adalah kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Sub Pos HS 8701 .20, Pos HS 8702, 8703, 8704 dan 8705.

2. Kendaraan bermotor roda dua dan tiga adalah kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pos HS 8711 dan HS 8703.
3. Kendaraan bermotor dalam keadaan terurai sama sekali (Completely Knocked Down/CKD) adalah kendaraan bermotor dalam keadaan terbongkar menjadi bagian-bagian termasuk perlengkapannya yang memiliki sifat utama kendaraan bermotor ybs.
4. Kendaraan bermotor dalam keadaan terurai tidak lengkap (Incomplete Knocked Down/IKD) adalah kendaraan bermotor dalam keadaan terbongkar menjadi bagian-bagian yang tidak lengkap dan tidak memiliki sifat utama kendaraan bermotor ybs.
5. Komponen kendaraan bermotor adalah bagian kendaraan bermotor yang diperlukan untuk berfungsinya kendaraan bermotor.
6. Komponen kendaraan bermotor dalam keadaan terurai tidak lengkap adalah komponen kendaraan bermotor dalam keadaan terbongkar menjadi beberapa sub-komponen dan tidak memiliki sifat utama komponen ybs.
7. Bahan baku adalah bahan yang dapat digunakan dan/atau diperlukan untuk pembuatan berbagai jenis komponen kendaraan bermotor dengan spesifikasi teknis dan/atau ukuran yang telah disesuaikan dengan kebutuhan komponen yang akan dibuat.
8. Industri kendaraan bermotor khusus adalah kegiatan membuat dan/atau memasang peralatan khusus pada kendaraan hingga menjadi kendaraan sebagaimana dimaksud pada Pos HS 8705.
9. Perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor khusus adalah perusahaan industri yang didirikan dan beroperasi di Indonesia serta memiliki Izin Usaha Industri untuk memproduksi kendaraan bermotor khusus.
10. Perusahaan Industri komponen adalah perusahaan Industri yang didirikan dan beroperasi di Indonesia serta memiliki surat Izin Usaha industri untuk memproduksi komponen kendaraan bermotor.
11. Perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor adalah perusahaan industri yang didirikan dan beroperasi di Indonesia serta memiliki Izin Usaha Industri untuk memproduksi kendaraan bermotor.
12. Menteri adalah Menteri Perindustrian dan Perdagangan.
13. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal yang mempunyai tugas, fungsi, dan wewenang untuk melakukan pembinaan industri kendaraan bermotor.

BAB II

PEMBINAAN INDUSTRI

Bagian Pertama

Industri Perakitan Kendaraan Bermotor

Pasal 2

Perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

Memiliki Izin Usaha industri;

Sekurang-kurangnya melakukan kegiatan pengelasan, pengecatan, perakitan komponen utama kendaraan bermotor sehingga menjadi unit kendaraan yang utuh serta melakukan, pengujian dan pengendalian mutu.

Bagian Kedua
Industri Komponen

Pasal 3

Perusahaan industri komponen harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- a. **Memiliki Izin Usaha Industri;**
- b. **Memiliki peralatan yang memadai untuk membuat komponen sesuai dengan jenis komponen yang akan dibuat.**

Bagian Ketiga

Bahan Baku Dan Komponen Untuk Tujuan Produksi

Pasal 4

- (1) **Industri perakitan kendaraan bermotor dalam kegiatan produksinya dapat menggunakan kendaraan bermotor yang diimpor dalam keadaan terurai sama sekali (CKD) atau kendaraan dalam keadaan terurai tidak lengkap (IKD).**
- (2) **Penetapan tingkat keterampilan kendaraan bermotor dalam keadaan terurai sama sekali (CKD) diatur lebih lanjut oleh Direktur Jenderal.**
- (3) **Penetapan tingkat keterampilan kendaraan bermotor tidak lengkap (IKD) diatur lebih lanjut oleh Direktur Jenderal.**
- (4) **Industri komponen dalam kegiatan produksinya dapat menggunakan bahan baku dan sub-komponen, untuk industri komponen tertentu dapat menggunakan komponen tertentu dalam keadaan terurai tidak lengkap (IKD), bahan baku dan sub-komponen.**
- (5) **Penetapan jenis komponen tertentu kendaraan bermotor dan tingkat keteruraiannya sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur lebih lanjut oleh Direktur Jenderal.**

Bagian Keempat

Kendaraan Bermotor Produksi Dalam Negeri

Pasal 5

- (1) **Kendaraan bermotor yang diproduksi di dalam negeri harus termasuk ke dalam jenis kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pos HS 8701, 8702, 8703, 8704, 8705 dan 8711.**
- (2) **Khusus untuk kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pos HS 8704 beban maksimum pengandar harus sesuai dengan ketentuan yang berlaku.**

Bagian Kelima
Pendaftaran Tipe

Pasal 6

- (1) Setiap kendaraan bermotor yang akan diproduksi atau diimpor wajib didaftarkan tipenya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- (2) Setiap perusahaan Industri Perakitan Kendaraan Bermotor yang telah memperoleh Izin Usaha Industri dan atau perusahaan importir kendaraan bermotor, wajib melakukan pendaftaran tipe kendaraan yang akan diproduksi dan atau diimpor kepada Direktur Jenderal.

Bagian Keenam Standardisasi

Pasal 7

- (1) Setiap komponen yang diproduksi di dalam negeri atau diimpor harus memenuhi mutu sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) atau standar lainnya yang berlaku.
- (2) Setiap kendaraan bermotor yang dirakit di Indonesia diwajibkan untuk menerapkan Standar Nasional Indonesia Nomor Identifikasi Kendaraan Bermotor (SN1.09-1411-1989 atau revisinya).
- (3) Setiap kendaraan bermotor yang dirakit/dibuat di dalam negeri dan/atau diimpor wajib memenuhi nilai ambang batas emisi/gas buang sebagaimana yang ditetapkan oleh Menteri Negara Lingkungan Hidup.

Bagian Ketujuh Teknologi

Pasal 8

Kendaraan bermotor roda empat yang dapat diproduksi dan diimpor ke Indonesia adalah kendaraan bermotor dengan teknologi penggerak roda kemudi kanan.

Pasal 9

- (1) Perusahaan Industri perakitan kendaraan bermotor dan atau perusahaan industri komponen yang melakukan pelatihan, penelitian dan pengembangan dibidang teknologi kendaraan bermotor mendapat fasilitas perpajakan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.
- (2) Perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor dan atau perusahaan Industri komponen yang melakukan pendaftaran Merek baik sebagai pemilik Merek atau sebagai Lisensi Merek diberikan perlindungan hukum sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

BAB III

IMPOR DAN PERAKITAN KENDARAAN BERMOTOR

Bagian Pertama

Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Terurai Sama Sekali

Pasal 10

- (1) Kendaraan bermotor roda empat dalam keadaan terurai sama sekali sekurang-kurangnya harus mengandung 4 (empat) komponen yaitu Motor Penggerak, Transmisi, Gandar (Axe) dan Chassis dan/atau Body.
- (2) Kendaraan motor roda dua dalam keadaan terurai sama sekali sekurang-kurangnya harus mengandung 4 (empat) komponen yaitu Motor Penggerak dengan atau tanpa transmisi, roda dan bagiannya, Rangka dan Kemudi.
- (3) Kendaraan bermotor dalam keadaan terurai sama sekali (CKD) dan dalam keadaan terurai tidak lengkap (IKD) hanya dapat dirakit (diproduksi) oleh perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor yang telah mempunyai Izin Usaha Industri.

Bagian Kedua

Kendaraan Bermotor Lain Dari pada Dalam Keadaan Terurai Sama Sekali

Pasal 1

- (1) Kendaraan bermotor lain daripada keadaan terurai sama sekali yang diklasifikasikan pada pos HS 8701, 8702, 8703, 8704, 8705 dan 8711, pengimporannya harus memenuhi syarat:
 - a. memiliki Vehicle Identification Number (VIN atau NIK) dari negara asal pabrik pembuatan, yang sekurang-kurangnya menjelaskan negara asal, pabrik pembuat, spesifikasi tipe dan tahun pembuatan;
 - b. melampirkan sertifikat uji tipe dari instansi yang berwenang di negara asal pembuat kendaraan bermotor;
 - c. memiliki tanda pendaftaran tipe yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal;
 - d. melampirkan surat pernyataan garansi yang berlaku di Indonesia dari importir terhadap mutu dan layanan purna jual.
 - e. memenuhi persyaratan lainnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai impor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur oleh Direktur Jenderal.

Bagian Ketiga

Komponen Tertentu Dalam Keadaan Terurai Tidak Lengkap

Pasal 12

Komponen tertentu dalam keadaan terurai tidak lengkap sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (4) hanya dapat dirakit oleh perusahaan industri komponen yang memiliki Izin Usaha Industri.

Bagian Keempat

Bahan Baku

Pasal 13

Perusahaan Industri Komponen yang memiliki Izin Usaha Industri dapat mengimpor bahan baku sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 7.

Bagian Kelima Kendaraan Khusus

Pasal 14

Perusahaan Industri Kendaraan Bermotor Khusus yang memiliki Izin Usaha Industri dapat mengimpor barang dan bahan baku untuk pembuatan peralatan kendaraan bermotor khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 8.

BAB IV SURAT TANDA NOMOR KENDARAAN

Pasal 15

Kendaraan bermotor yang dapat diterbitkan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) nya adalah kendaraan bermotor hasil produksi perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 9 dan angka 11, dan kendaraan bermotor yang diimpor sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 11, yang telah didaftarkan tipenya serta memiliki Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK) atau Vehicle Identification Number (VIN) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, Pasal 7 ayat (2) dan Pasal 11 Keputusan ini.

BAB V PENGAWASAN

Bagian Pertama Pelaporan

Pasal 16

- 1) Setiap perusahaan industri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 10 wajib menyampaikan laporan berkala setiap 6 (enam) bulan mengenai realisasi impor dan produksi kepada Direktur Jenderal.
 - 2) Setiap perusahaan industri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 9 dan angka 11 wajib menyampaikan laporan berkala setiap 6 (enam) bulan mengenai realisasi impor bahan baku dan komponen, hasil produksi kendaraan bermotor serta NIK untuk masing-masing kendaraan bermotor kepada Direktur Jenderal.
- Setiap importir yang melakukan impor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 wajib menyampaikan laporan realisasi impor kendaraan bermotor beserta VIN untuk masing-masing kendaraan bermotor kepada Direktur Jenderal.

Bagian Kedua
Post Audit

Pasal 17

- (1) Pengawasan atas pelaksanaan dari ketentuan sebagaimana tercantum dalam Pasal 10, Pasal 12, Pasal 13 dan Pasal 14 Keputusan ini dilakukan secara Post-Audit.
- (2) Pengawasan secara Post-Audit sebagaimana dimaksud pada ayat (1) akan ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri.

BAB VI
SANKSI

Pasal 18

Perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor, perusahaan industri komponen dan perusahaan kendaraan bermotor khusus yang tidak melaksanakan atau melanggar ketentuan dalam Keputusan ini dikenakan sanksi berupa pencabutan Izin Usaha Industri.

Pasal 19

Perusahaan importir kendaraan bermotor yang tidak melaksanakan atau melanggar ketentuan dalam Keputusan ini dikenakan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

BAB VII
PENUTUP

Pasal 20

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 1999.

Agar setiap orang mengetahuinya memerintahkan Pengumuman Keputusan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan Di Jakarta,
Pada Tanggal 24 Juni 1999
MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN,
Ttd.
RAHARDI RAMELAN



LAMPIRAN IV

**Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No.
276/MPP/KEP/6/1999 tentang Pendaftaran Tipe dan Varian
Kendaraan Bermotor**

**KEPUTUSAN MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN
NOMOR 276/MPP/KEP/6/1999 TAHUN 1999
TENTANG
PENDAFTARAN TIPE DAN VARIAN KENDARAAN BERMOTOR**

MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang:

- a. bahwa dalam rangka pengembangan industri kendaraan bermotor yang berkesinambungan dan pengembangan kemampuan pembuatan komponen kendaraan bermotor di dalam negeri, dipandang perlu untuk menyempumakan ketentuan tentang Pendaftaran Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor;
- b. bahwa untuk itu perlu diterbitkan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan.

Mengingat:

1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian (Lembaran Negara Tahun 1984 Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3274);
2. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Tahun 1995 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3612);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1986 tentang Kewenangan Pengaturan, Pembinaan dan Pengembangan Industri (Lembaran Negara Tahun 1986 Nomor 23, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3330);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1995 tentang Izin Usaha Industri (Lembaran Negara Tahun 1995 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3596);
5. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen;
6. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 1987 tentang Penyederhanaan Pemberian Izin Usaha Industri (Lembaran Negara Tahun 1987 Nomor 22);
7. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 1998 tentang Kedudukan, Tugas, Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Departemen sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 142 Tahun 1998;
8. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 122/M Tahun 1998 tentang Pembentukan Kabinet Reformasi Pembangunan;
9. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 444/MPP/Kep/9/98 jo Nomor 24/MPP/Kep/I/1999 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perindustrian dan Perdagangan;

MEMUTUSKAN:

Mencabut:

Keputusan Menteri Perindustrian Nomor 115/M/SK/6/1993 tentang Pendaftaran Tipe Kendaraan Bermotor.

Menetapkan:

KEPUTUSAN MENTERI PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN TENTANG PENDAFTARAN TIPE DAN VARIAN KENDARAAN BERMOTOR.

Pasal 1
Ketentuan Umum

Dalam Keputusan ini yang dimaksud:

1. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik (motor penggerak) yang ada pada kendaraan bermotor yang bersangkutan.
2. Kendaraan bermotor roda empat atau lebih adalah kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Sub Pos HS 8701.20 dan Pos HS 9702, 8703, 8704 dan 8705.
3. Kendaraan bermotor roda dua dan tiga adalah kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pos HS 8711 dan HS 8703.
4. Tipe kendaraan bermotor adalah nama teknis dari suatu kendaraan bermotor, yang sekurang-kurangnya mencakup motor penggerak, transmisi, gandar dan body dan/atau chasis.
5. Varian adalah turunan dan Tipe kendaraan bermotor yang mempunyai perbedaan pada komponen tertentu di luar motor penggerak, transmisi, gandar dan body dan/atau chasis.
6. Pendaftaran tipe kendaraan bermotor adalah pendaftaran spesifikasi teknis dari tipe kendaraan bermotor merek tertentu untuk diproduksi atau diimpor.
7. Tanda Pendaftaran Tipe adalah surat pendaftaran yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal sebagai bukti bahwa tipe kendaraan bermotor yang akan diproduksi atau diimpor telah didaftarkan.
8. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal yang mempunyai tugas, fungsi dan wewenang untuk melakukan pembinaan industri kendaraan bermotor.

Pasal 2
Kewajiban Pendaftaran Tipe dan Varian

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang akan diproduksi atau diimpor wajib di daftarkan tipe dan variannya.
- (2) Setiap Kendaraan Bermotor yang akan diproduksi atau diimpor wajib mengikuti sistem penomoran Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK)/Vehicle Identification Number (VIN) sesuai Standar Nasional Indonesia tentang Identifikasi Kendaraan Bermotor (SNI.09-1411-1999 atau revisinya).
- (3) Setiap perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor yang telah memperoleh Ijin Usaha Industri atau perusahaan importir kendaraan bermotor wajib melakukan pendaftaran tipe dan varian kendaraan bermotor yang akan diproduksi atau diimpor kepada Direktur Jenderal.

Pasal 3
Ciri-Ciri Pokok Tipe Kendaraan Bermotor

- (1) Pendaftaran tipe kendaraan bermotor roda empat dan roda dua adalah pendaftaran dari spesifikasi teknis yang meliputi ciri-ciri pokok sebagai berikut:
 - a. Motor penggerak;

- b. Transmisi;
- c. Gandar penggerak;
- d. Chasis dan/atau Body, atau Rangka yang terdiri atas Dimensi dan Massa.

- (2) Apabila salah satu dari ciri-ciri pokok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berbeda, maka kendaraan tersebut dinyatakan mempunyai tipe yang berbeda.
- (3) Kendaraan bermotor yang mengalami perubahan spesifikasi teknik, sepanjang tidak menyangkut ciri-ciri pokok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan masih berada dalam tipe yang sama, tetapi mempunyai varian yang berbeda.

Pasal 4

Perubahan Tipe dan Varian Kendaraan Bermotor

- (1) Perubahan tipe atau varian kendaraan bermotor wajib didaftarkan kepada *Direktur Jenderal*.
- (2) Perubahan suatu tipe atau varian kendaraan bermotor dapat dilakukan apabila tipe atau varian lama telah diproduksi sekurang-kurangnya 24 (dua puluh empat) bulan berturut-turut.

Pasal 5

Tata-Cara dan Persyaratan Pendaftaran Tipe dan Varian

- (1) Tanda pendaftaran tipe atau varian kendaraan bermotor rakitan dalam negeri atau kendaraan bermotor impor, akan diterbitkan apabila permohonan pendaftaran tipe dan varian memenuhi tatacara dan persyaratan yang berlaku.
- (2) Tata cara dan persyaratan permohonan pendaftaran tipe atau varian diatur lebih lanjut oleh *Direktur Jenderal*.

Pasal 6

Masa Berlaku Pendaftaran Tipe dan Varian

- (1) Tanda pendaftaran tipe atau varian berlaku sepanjang kendaraan bermotor tersebut masih diproduksi atau diimpor.
- (2) Tanda pendaftaran tipe atau varian kendaraan bermotor untuk diproduksi di dalam negeri dinyatakan tidak berlaku apabila kendaraan bermotor yang didaftarkan tersebut tidak diproduksi dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) bulan sejak tanggal diterbitkan tanda pendaftaran.
- (3) Tanda pendaftaran tipe atau varian kendaraan bermotor impor dinyatakan tidak berlaku apabila kendaraan bermotor yang didaftarkan tersebut tidak diimpor oleh perusahaan imperliir bersangkutan dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sejak tanggal diterbitkan pendaftaran.

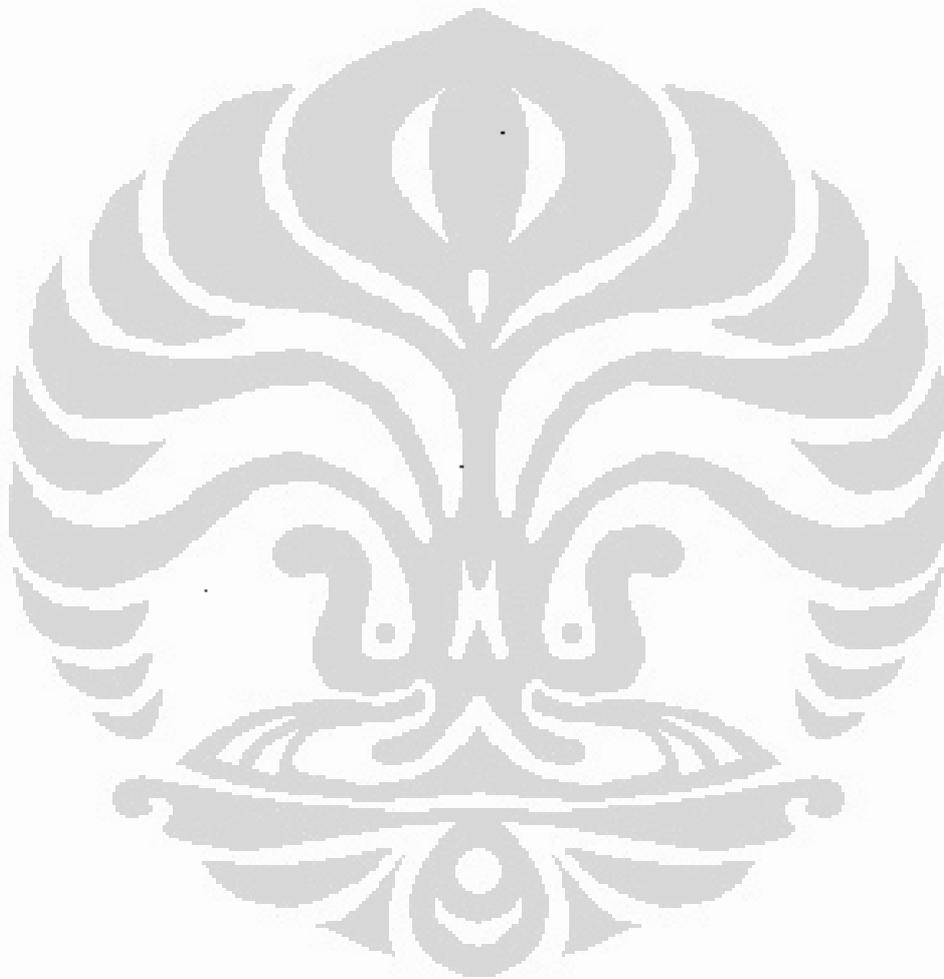
Pasal 7

Penutup

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 1999.

Agar setiap orang mengetahuinya memerintahkan Pengumuman Keputusan ini dengan menempatkan dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan Di Jakarta,
Pada Tanggal 24 Juni 1999
MENTERI NEGARA PERINDUSTRIAN DAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA,
Ttd.
RAHARDI RAMELAN





LAMPIRAN V

**Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-
DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir**

PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR : 45/M-DAG/PER/9/2009

TENTANG

ANGKA PENGENAL IMPORTIR (API)

MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang** :
- a. bahwa Angka Pengenal Importir (API) merupakan tanda pengenal yang harus dimiliki oleh importir dalam melakukan kegiatan importasi barang, yang digunakan oleh Pemerintah sebagai instrumen penataan tertib impor dalam rangka pelaksanaan kebijakan perdagangan luar negeri di bidang impor;
 - b. bahwa untuk meningkatkan daya dukung kebijakan perdagangan luar negeri di bidang impor terhadap pembangunan ekonomi nasional dan sekaligus guna mendorong terselenggaranya jaminan kepastian usaha serta iklim usaha yang lebih kondusif, perlu adanya ketentuan API yang lebih efektif, efisien, transparan dan berkesinambungan dengan melakukan penyesuaian dan penyempurnaan kembali ketentuan API;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, dan huruf b, perlu ditetapkan Peraturan Menteri Perdagangan;
- Mengingat** :
1. *Bedrijfsreglementerings Ordonnantie* 1934 (Staatsblad tahun 1938 Nomor 86);
 2. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1982 Nomor 7, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3214);
 3. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1984 Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3274);
 4. Undang-Undang Nomor 7 tahun 1994 tentang Pengesahan *Agreement Establishing The World Trade Organization* (Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia), (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1994 Nomor 57, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3564);

5. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 75 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3612) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4661);
6. Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3817);
7. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3839) sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 8 Tahun 2005 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 108, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4548);
8. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 67, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4724);
9. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4756);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 2007, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4737);
11. Keputusan Presiden Nomor 260 Tahun 1967 tentang Penegasan Tugas dan Tanggung Jawab Menteri Perdagangan dalam Bidang Perdagangan Luar Negeri;
12. Keputusan Presiden Nomor 187/M Tahun 2004 tentang Pembentukan Kabinet Indonesia Bersatu sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 171/M Tahun 2005;

13. Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2009 tentang Peayanan Terpadu Satu Pintu di Bidang Penanaman Modal;
14. Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Susunan Organisasi, dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah beberapa kali dengan Peraturan Presiden Nomor 20 Tahun 2008;
15. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Negara Republik Indonesia, sebagaimana telah diubah beberapa kali dengan Peraturan Presiden Nomor 50 Tahun 2008;
16. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 229/MPP/Kep/7/1997 tentang Ketentuan Umum di Bidang Impor;
17. Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 01/M-DAG/PER/3/2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perdagangan sebagaimana telah diubah beberapa kali dengan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 24/M-DAG/PER/6/2009;
18. Keputusan Menteri Perdagangan Nomor 366/M-DAG/KEP/12/2005 tentang Pedoman Administrasi Umum Departemen Perdagangan;
19. Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 28/M-DAG/PER/6/2009 tentang Ketentuan Pelayanan Perijinan Ekspor dan Impor dengan Sistem Elektronik Melalui INATRADE Dalam Kerangka Indonesia National Single Window;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN TENTANG ANGKA PENGENAL IMPORTIR (API).

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean Indonesia.
2. Angka Pengenal Importir, selanjutnya disingkat API adalah tanda pengenal sebagai importir.
3. Importir adalah orang perorangan atau badan usaha yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang melakukan kegiatan impor.

4. Menteri adalah Menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang Perdagangan.
5. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri, Departemen Perdagangan.
6. Dinas Provinsi adalah dinas yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang perdagangan di provinsi.
7. Dinas Kabupaten/Kota adalah dinas yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang perdagangan di kabupaten/kota.
8. Penanaman Modal adalah segala bentuk kegiatan menanam modal, baik oleh penanam modal dalam negeri maupun penanam modal asing untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia.
9. Penanaman Modal Dalam Negeri adalah kegiatan menanam modal untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia yang dilakukan oleh penanam modal dalam negeri dengan menggunakan modal dalam negeri.
10. Penanaman Modal Asing adalah kegiatan menanam modal untuk melakukan usaha di wilayah negara Republik Indonesia yang dilakukan oleh penanam modal asing, baik yang menggunakan modal asing sepenuhnya maupun yang berpatungan dengan penanam modal dalam negeri.

Pasal 2

Impor hanya dapat dilakukan oleh importir yang memiliki API.

Pasal 3

- (1) API sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 terdiri atas:
 - a. API Umum (API-U); dan
 - b. API Produsen (API-P).
- (2) API-U sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diberikan kepada importir yang melakukan impor barang untuk keperluan kegiatan usaha dengan memperdagangkan atau memindahtangankan barang kepada pihak lain.
- (3) API-P sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diberikan kepada importir yang melakukan impor barang untuk dipergunakan sendiri dan/atau untuk mendukung proses produksi dan tidak diperbolehkan untuk memperdagangkan atau memindahtangankan kepada pihak lain.

Pasal 4

- (1) Kewenangan penerbitan API sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 berada pada Menteri.
- (2) Menteri mendelegasikan kewenangan penerbitan:
 - a. API-U sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a kepada Kepala Dinas Provinsi.
 - b. API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf b bagi badan usaha atau kontraktor di bidang energi, minyak dan gas bumi, mineral serta pengelolaan sumber daya alam lainnya yang melakukan kegiatan usaha, berdasarkan perjanjian kontrak kerja sama dengan Pemerintah Republik Indonesia kepada Direktur Jenderal.
 - c. API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf b bagi perusahaan penanaman modal asing dan perusahaan penanaman modal dalam negeri kepada Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM).
 - d. API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf b selain untuk badan usaha atau kontraktor sebagaimana dimaksud pada huruf b dan perusahaan penanaman modal sebagaimana dimaksud pada huruf c kepada Kepala Dinas Provinsi.
- (3) Penerbitan API-P sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d oleh Kepala Dinas Provinsi hanya untuk importir pemilik izin usaha dibidang industri atau izin usaha lain yang sejenis yang diterbitkan oleh instansi/dinas teknis yang berwenang.
- (4) Penerbitan API sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditandatangani untuk dan atas nama Menteri.

Pasal 5

- (1) Setiap importir hanya dapat memiliki 1 (satu) jenis API.
- (2) API berlaku untuk setiap kegiatan impor di seluruh wilayah Indonesia.
- (3) API berlaku untuk kantor pusat dan seluruh kantor cabangnya yang memiliki kegiatan usaha sejenis.

Pasal 6

- (1) API berlaku selama importir masih menjalankan kegiatan usahanya.

- (2) Importir pemilik API wajib melakukan pendaftaran ulang di instansi penerbit setiap 5 (lima) tahun sejak tanggal penerbitan.
- (3) Pendaftaran ulang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) paling lama 30 (tiga puluh) hari kerja setelah masa 5 (lima) tahun.

Pasal 7

- (1) Impor dapat dilaksanakan tanpa API untuk:
 - a. barang impor sementara;
 - b. barang promosi;
 - c. barang untuk keperluan penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan;
 - d. barang kiriman;
 - e. barang sebagai hibah, hadiah atau pemberian untuk keperluan ibadah umum, amal, sosial, kebudayaan atau untuk kepentingan penanggulangan bencana alam;
 - f. barang yang merupakan obat-obatan dan peralatan kesehatan yang menggunakan anggaran pemerintah;
 - g. barang yang telah diekspor untuk keperluan perbaikan dan pengujian yang diimpor kembali dalam jumlah yang paling banyak sama dengan jumlah pada saat diekspor sesuai dengan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB);
 - h. barang ekspor yang ditolak oleh pembeli di luar negeri kemudian diimpor kembali dengan jumlah paling banyak sesuai dengan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB);
 - i. barang perwakilan negara asing beserta para pejabatnya yang bertugas di Indonesia;
 - j. barang untuk keperluan badan internasional beserta pejabatnya yang bertugas di Indonesia;
 - k. barang contoh yang tidak untuk diperdagangkan; dan
 - l. barang untuk keperluan instansi pemerintah/lembaga negara lainnya yang diimpor sendiri oleh instansi/lembaga tersebut.
- (2) Impor dapat dilaksanakan tanpa API dalam hal:
 - a. impor tidak dilakukan secara terus-menerus dan tidak untuk diperdagangkan atau dipindahtangankan; dan/atau
 - b. barang yang diimpor adalah barang untuk keperluan lain berupa alat penunjang kelancaran produksi atau alat pembangunan infrastruktur.

Pasal 8

Impor tanpa API sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 harus mendapat persetujuan impor tanpa API terlebih dahulu dari Direktur Impor Departemen Perdagangan.

Pasal 9

Importir pemilik API atau Importir yang memperoleh Persetujuan Impor Tanpa API bertanggungjawab sepenuhnya terhadap pelaksanaan impor sesuai dengan API atau Persetujuan Impor Tanpa API yang dimilikinya.

Pasal 10

- (1) Importir pemilik API dalam melakukan impor tunduk pada ketentuan:
 - a. larangan impor barang yang diatur berdasarkan peraturan perundang-undangan;
 - b. barang yang diimpor harus dalam keadaan baru kecuali barang yang diperbolehkan diimpor dalam keadaan bukan baru berdasarkan Peraturan Menteri; dan
 - c. pengaturan impor dan ketentuan verifikasi atau penelusuran teknis impor yang diatur berdasarkan Peraturan Menteri.
- (2) Pemilikan API oleh importir tidak melepaskan kewajiban yang harus dipenuhi oleh importir berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang impor.

Pasal 11

- (1) Perusahaan yang akan mengajukan permohonan untuk memperoleh API-U sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a, harus mengisi formulir isian sebagaimana tercantum dalam Lampiran I Peraturan Menteri ini kepada Kepala Dinas Provinsi dan tembusan kepada Kepala Dinas Kabupaten/Kota setempat, dengan melampirkan:
 - a. fotokopi Akta Notaris, Pendirian Perusahaan dan perubahannya jika ada;
 - b. fotokopi surat keterangan domisili kantor pusat perusahaan yang masih berlaku dari kantor Kelurahan setempat atau fotokopi perjanjian sewa tempat berusaha dengan pengelola atau pemilik bangunan;

- c. fotokopi Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) atau izin usaha lain yang sejenis yang diterbitkan oleh instansi/dinas teknis yang berwenang dibidang perdagangan;
 - d. fotokopi Tanda Daftar Perusahaan (TDP);
 - e. fotokopi Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) Perusahaan atau perseorangan dan Penanggung Jawab Perusahaan;
 - f. pas foto terakhir dengan latar belakang warna merah masing-masing Pengurus atau Direksi Perusahaan 2 (dua) lembar ukuran 3 x 4; dan
 - g. fotokopi KTP atau Paspor dari Pengurus atau Direksi Perusahaan.
- (2) Badan usaha atau kontraktor di bidang energi, minyak dan gas bumi, mineral serta pengelolaan sumber daya alam lainnya yang melakukan kegiatan usaha, berdasarkan perjanjian kontrak kerja sama dengan Pemerintah Republik Indonesia, yang akan mengajukan permohonan untuk memperoleh API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf b, harus mengisi formulir isian sebagaimana tercantum dalam Lampiran II Peraturan Menteri ini kepada Direktur Jenderal dalam hal ini Direktur Impor, dengan melampirkan:
- a. salinan Kontrak Kerjasama dengan Pemerintah atau Badan Pelaksana yang dibentuk oleh Pemerintah untuk melakukan pengendalian kegiatan usaha di bidang energi, minyak dan gas bumi, mineral serta pengelolaan sumber daya alam lainnya;
 - b. asli Rekomendasi dari Pemerintah atau Badan Pelaksana sebagaimana dimaksud pada huruf a;
 - c. fotokopi Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) badan usaha atau kontraktor;
 - d. pas foto terakhir dengan latar belakang warna merah masing-masing penanggung jawab Kontraktor Kontrak Kerjasama 2 (dua) lembar ukuran 3x4; dan
 - e. fotokopi bukti identitas/paspor masing-masing penanggung jawab.
- (3) Perusahaan di bidang penanaman modal asing maupun penanaman modal dalam negeri yang akan mengajukan permohonan untuk memperoleh API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf b, harus mengisi formulir isian sebagaimana yang tercantum dalam Lampiran III Peraturan Menteri ini kepada Kepala BKPM, dengan melampirkan:
- a. fotokopi Akta Notaris Pendirian Perusahaan dan perubahannya;

- b. fotokopi surat keterangan domisili kantor pusat perusahaan yang masih berlaku dari kantor kelurahan setempat atau fotokopi perjanjian sewa atau kontrak tempat berusaha;
 - c. fotokopi Surat Pendaftaran Penanaman Modal;
 - d. fotokopi izin usaha dibidang industri atau izin usaha lain yang sejenis yang diterbitkan oleh Kepala BKPM;
 - e. fotokopi Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) Perusahaan sesuai dengan domisilinya;
 - f. fotokopi Tanda Daftar Perusahaan (TDP);
 - g. pas foto terakhir dengan latar belakang warna merah masing-masing Pengurus atau Direksi Perusahaan 2 (dua) lembar ukuran 3 x 4; dan
 - h. fotokopi KTP atau Paspor dari Pengurus atau Direksi.
 - i. fotokopi Izin Menetap Tenaga Asing (IMTA), khusus untuk tenaga kerja asing yang menandatangani API.
- (4) Perusahaan yang akan mengajukan permohonan untuk memperoleh API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf b, harus mengisi formulir isian sebagaimana tercantum dalam Lampiran IV Peraturan Menteri ini kepada Kepala Dinas Provinsi setempat dan tembusan kepada Kepala Dinas Kabupaten/Kota setempat dengan melampirkan:
- a. fotokopi Akta Notaris Pendirian Perusahaan dan perubahannya;
 - b. fotokopi surat keterangan domisili kantor pusat perusahaan yang masih berlaku dari kantor kelurahan setempat atau fotokopi perjanjian sewa tempat berusaha;
 - c. fotokopi izin usaha dibidang industri atau izin usaha lain yang sejenis yang diterbitkan oleh instansi/dinas teknis yang berwenang;
 - d. fotokopi Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) Perusahaan sesuai dengan domisilinya;
 - e. fotokopi Tanda Daftar Perusahaan (TDP);
 - f. pas foto terakhir dengan latar belakang warna merah masing-masing Pengurus atau Direksi Perusahaan 2 (dua) lembar ukuran 3 x 4; dan
 - g. fotokopi KTP atau Paspor dari Pengurus atau Direksi Perusahaan.
- (5) Penyampaian permohonan dan/atau tembusan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) dapat dilakukan:
- a. melalui website <http://inatrade.depdag.go.id>;
 - b. melalui jasa pengiriman; atau

- c. disampaikan secara langsung kepada Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri dalam hal ini Direktur Impor, Kepala BKPM, Kepala Dinas Provinsi, Kepala Dinas Kabupaten/Kota atau kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Daerah (BKPMMD) di lokasi importir berdomisili.

Pasal 12

- (1) Kepala Dinas Kabupaten/Kota, berdasarkan tembusan permohonan API sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) dan ayat (4) melakukan pemeriksaan di lapangan paling lama 3 (tiga) hari kerja sejak tembusan permohonan API diterima.
- (2) Dalam hal pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dapat diselesaikan pada waktunya, Dinas Provinsi dapat melakukan pemeriksaan di lapangan yang diselesaikan paling lama 7 (tujuh) hari kerja sejak permohonan diterima.
- (3) Hasil pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan (BAP).
- (4) Kepala Dinas Kabupaten/Kota menyampaikan BAP sebagaimana dimaksud pada ayat (3) kepada Kepala Dinas Provinsi, paling lama 2 (dua) hari kerja sejak BAP ditandatangani.

Pasal 13

- (1) Direktur Jenderal menerbitkan API-P paling lama 5 (lima) hari kerja sejak diterimanya permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) secara lengkap dan benar.
- (2) Dalam hal permohonan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) belum lengkap dan benar, Direktur Jenderal menyampaikan surat penolakan permohonan kepada pemohon paling lama 7 (tujuh) hari kerja sejak diterimanya permohonan disertai alasan penolakan.

Pasal 14

- (1) Kepala BKPM dapat menerbitkan atau menolak menerbitkan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (3).
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai penerbitan atau penolakan penerbitan API-P sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur oleh Kepala BKPM.

Pasal 15

- (1) Kepala Dinas Provinsi menerbitkan API-U dan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) dan ayat (4) paling lama 5 (lima) hari kerja sejak diterima BAP sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (4) secara lengkap dan benar.
- (2) Kepala Dinas Provinsi menyampaikan tembusan API-U dan API-P sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kepada Direktur Impor dan Kepala Dinas Kabupaten/Kota pembuat BAP.
- (3) Dalam hal permohonan API-U dan API-P ditolak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) belum lengkap dan benar, Kepala Dinas Provinsi menyampaikan surat penolakan permohonan kepada pemohon paling lama 7 (tujuh) hari kerja sejak diterima BAP dengan tembusan kepada Kepala Dinas Kabupaten/Kota pembuat BAP disertai alasan penolakan.

Pasal 16

- (1) Bentuk API-U dan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 tercantum dalam Lampiran V, Lampiran VI, Lampiran VII, dan Lampiran VIII Peraturan Menteri ini.
- (2) API-U berwarna biru muda dan API-P berwarna hijau muda dengan logo Departemen Perdagangan.

Pasal 17

- (1) Perusahaan pemilik API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (1) wajib melaporkan realisasi impor baik dalam hal terealisasi atau tidak terealisasi, sekali dalam 3 (tiga) bulan kepada Direktur Jenderal dan kepada Kepala Dinas Provinsi.
- (2) Perusahaan pemilik API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) wajib melaporkan realisasi impor baik dalam hal terealisasi atau tidak terealisasi, sekali dalam 3 (tiga) bulan kepada Direktur Jenderal dan Kepala BKPM.
- (3) Perusahaan pemilik API-U atau API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (1) wajib melaporkan realisasi impor baik dalam hal terealisasi atau tidak terealisasi, sekali dalam 3 (tiga) bulan kepada Kepala Dinas Provinsi dengan tembusan kepada Kepala Dinas Kabupaten/kota di mana importir berdomisili.

- (4) Kepala Dinas Provinsi menyampaikan laporan rekapitulasi realisasi impor masing-masing importir pemilik API-U dan API-P secara periodik setiap 3 (tiga) bulan sekali kepada Direktur Jenderal.

Pasal 18

Kepala BKPM dan Kepala Dinas Provinsi menyampaikan laporan rekapitulasi penerbitan API-U dan API-P secara periodik setiap 3 (tiga) bulan sekali kepada Menteri

Pasal 19

- (1) Perusahaan pemilik API-U atau API-P wajib melaporkan setiap perubahan yang terkait dengan data API-U atau API-P paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi perubahan kepada instansi penerbit API, dengan tembusan kepada Direktur Impor dan Kepala Dinas Kabupaten/Kota di lokasi importir berdomisili.
- (2) Perubahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- perubahan bentuk badan usaha, susunan pengurus/direksi, nama dan alamat importir serta Nomor Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) atau surat izin usaha dari instansi terkait, Nomor Tanda Daftar Perusahaan (TDP), Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) dan/atau Nomor Surat Keterangan Domisili, untuk importir pemilik API-U; atau
 - perubahan bentuk badan usaha, susunan pengurus/ direksi, nama dan alamat importir dan Nomor Izin Usaha Industri (IUI) atau izin usaha industri lain dari instansi terkait, Nomor Tanda Daftar Perusahaan (TDP), Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) dan/atau Nomor Surat Keterangan Domisili, untuk importir pemilik API-P.
- (3) Setiap terjadi perubahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) perusahaan pemilik API-U atau API-P wajib mengajukan permohonan perubahan API-U atau API-P dengan menggunakan formulir sebagaimana tercantum dalam Lampiran IX dengan melampirkan:
- dokumen perubahan sebagaimana dimaksud pada ayat (2);
 - persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11; dan
 - asli API-U atau API-P yang lama.
- (4) Paling lambat 3 (tiga) hari kerja terhitung sejak diterima permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) secara lengkap dan benar, instansi penerbit menerbitkan API-U atau API-P yang baru.

Pasal 20

- (1) API dibekukan apabila perusahaan pemilik API dan/atau Pengurus/Direksi perusahaan pemilik API:
 - a. tidak melakukan pendaftaran ulang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2);
 - b. tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17; atau
 - c. tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19.
- (2) Bentuk surat pembekuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran X Peraturan Menteri ini.

Pasal 21

- (1) API yang telah dibekukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20, dapat diaktifkan kembali apabila:
 - a. telah melaksanakan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2);
 - b. telah melaksanakan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17; atau
 - c. telah melaksanakan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19.
- (2) Bentuk surat pengaktifan kembali sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagaimana tercantum dalam Lampiran XI Peraturan Menteri ini.

Pasal 22

- (1) API dicabut apabila importir pemilik API dan/atau Pengurus/Direksi importir pemilik API:
 - a. mengalami pembekuan API sebanyak 2 (dua) kali;
 - b. tidak melaksanakan kewajiban pendaftaran ulang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) paling lambat 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal pembekuan;
 - c. tidak melaksanakan kewajiban pelaporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 atau tidak melaksanakan kewajiban pelaporan perubahan data sebagaimana dimaksud Pasal 19 paling lambat 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal pembekuan;
 - d. menyampaikan informasi atau data yang tidak benar dalam dokumen permohonan API;
 - e. tidak bertanggungjawab atas barang yang diimpor;
 - f. melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang impor;

- g. menyalahgunakan dokumen impor dan surat-surat yang berkaitan dengan impor, atau
 - h. dinyatakan bersalah oleh pengadilan atas tindak pidana yang berkaitan dengan penyalahgunaan API dan telah berkekuatan hukum tetap.
- (2) Bentuk surat pencabutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagaimana tercantum dalam Lampiran XII Peraturan Menteri ini.

Pasal 23

- (1) Dalam hal API dicabut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf a, huruf b, dan/atau huruf c, perusahaan hanya dapat mengajukan permohonan API baru setelah 1 (satu) tahun sejak tanggal pencabutan API.
- (2) Dalam hal API dicabut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf d, huruf e, huruf f, huruf g dan/atau huruf h, perusahaan hanya dapat mengajukan permohonan API baru setelah 2 (dua) tahun sejak tanggal pencabutan API.

Pasal 24

Perusahaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 harus mengajukan permohonan dengan persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 dan mengembalikan API asli yang telah dicabut.

Pasal 25

- (1) Pembekuan, pengaktifan kembali, dan pencabutan API-U dan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20, Pasal 21, dan Pasal 22, dilakukan atas nama Menteri oleh :
 - a. Direktur Jenderal;
 - b. Kepala BKPM; atau
 - c. Kepala Dinas Provinsi.
- (2) Direktur Jenderal menyampaikan surat pemberitahuan pembekuan, pengaktifan kembali atau pencabutan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20, Pasal 21, dan Pasal 22 kepada importir yang bersangkutan dengan tembusan kepada Menteri, Direktur Jenderal Bea dan Cukai, Kepala Dinas Provinsi, Kepala Dinas Kabupaten/Kota dan Kepala BKPM Kabupaten/Kota di lokasi importir berdomisili.

- (3) Kepala BKPM menyampaikan surat pemberitahuan pembekuan, pengaktifan kembali dan pencabutan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20, Pasal 21, dan Pasal 22 kepada importir yang bersangkutan dengan tembusan kepada Menteri, Direktur Jenderal Bea dan Cukai, Kepala Dinas Provinsi, Kepala Dinas Kabupaten/Kota dan Kepala BKPM Kabupaten/Kota di lokasi importir berdomisili.
- (4) Kepala Dinas Provinsi menyampaikan surat pemberitahuan pembekuan, pengaktifan kembali dan pencabutan API-U dan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20, Pasal 21, dan Pasal 22 kepada importir yang bersangkutan dengan tembusan kepada Direktur Impor, Direktur Jenderal Bea dan Cukai, dan Kepala Dinas Kabupaten/Kota di lokasi importir berdomisili.

Pasal 26

- (1) Setiap API-U dan API-P yang diterbitkan diberi nomor yang terdiri dari 9 (sembilan) digit diikuti dengan huruf D, huruf B, atau huruf P.
- (2) 9 (sembilan) digit sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
 - a. 2 (dua) digit pertama untuk nomor kode provinsi yang ditetapkan sebagaimana tercantum dalam lampiran XIV Peraturan Menteri ini;
 - b. 2 (dua) digit berikutnya untuk nomor kode kabupaten/kota sesuai dengan nomor kode yang ditetapkan di provinsi yang bersangkutan;
 - c. 5 (lima) digit terakhir untuk nomor urut API yang diterbitkan;
 - d. D untuk API-P yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal, huruf B untuk API-P yang diterbitkan oleh Kepala BKPM, atau huruf P untuk API-U atau API-P yang diterbitkan oleh Kepala Dinas Provinsi.
- (3) Dalam hal terjadi perubahan terhadap jumlah wilayah sehingga menyebabkan terjadinya perubahan nomor kode provinsi dan nomor kode kabupaten/kota, maka nomor kode yang baru ditetapkan oleh Direktur Jenderal
- (4) Contoh penomoran kode Provinsi, Kabupaten/Kota sebagaimana tercantum dalam Lampiran XIV Peraturan Menteri ini.

Pasal 27

- (1) API-U atau API-P yang diterbitkan oleh kepala dinas provinsi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang perdagangan sebelum ditetapkan Peraturan Menteri ini dinyatakan tetap berlaku sampai dengan 1 (satu) tahun sejak diberlakukan Peraturan Menteri ini.
- (2) API-T atau APIT-U yang diterbitkan oleh Kepala BKPM sebelum ditetapkan Peraturan Menteri ini dinyatakan tetap berlaku sampai dengan 1 (satu) tahun sejak diberlakukan Peraturan Menteri ini.
- (3) API-K yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal sebelum ditetapkan Peraturan Menteri ini dinyatakan tetap berlaku sampai dengan 3 (tiga) bulan sejak diberlakukan Peraturan Menteri ini.
- (4) API-U atau API-P sebagaimana dimaksud pada ayat (1), API-T atau APIT-U sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dan API-K sebagaimana dimaksud pada ayat (3), sebelum berakhir masa berlakunya, pemilik API dapat mengajukan permohonan menjadi API-U atau API-P sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri ini.

Pasal 28

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku:

1. Ketentuan dalam Keputusan Menteri Perdagangan Nomor 301A/KP/X/77 tentang Pelimpahan Wewenang Pemberian Izin Usaha Penanaman Modal Dalam Bidang Perdagangan Dan Izin-Izin Dagang Terbatas Dalam Rangka Penanaman Modal Kepada Ketua Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) yang terkait dengan penerbitan APIT;
 2. Ketentuan dalam Keputusan Menteri Perdagangan Nomor 77/KP/III/78 tentang Ketentuan Mengenai Kegiatan Perdagangan Terbatas Bagi Perusahaan Produksi Dalam Rangka Penanaman Modal sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 160/MPP/Kep/4/1998 yang terkait dengan penerbitan APIT; dan
 3. Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 31/M-DAG/PER/7/2007 tentang Angka Pengenal Importir (API);
- dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 29

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 2010.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 16 September 2009

MENTERI PERDAGANGAN R.I,

ttd

MARI ELKA PANGESTU

Salinan sesuai dengan aslinya
Sekretariat Jenderal
Departemen Perdagangan
Kepala Biro Hukum,

ttd

WIDODO



LAMPIRAN VI

Peraturan Menteri Perdagangan No. 17/M-DAG/PER/3/2010
tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perdagangan No.
45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir

PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR : 17/M-DAG/PER/3/2010

TENTANG

PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN
NOMOR 45/M-DAG/PER/9/2009 TENTANG ANGKA PENGENAL IMPORTIR
(API)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kepastian berusaha dan untuk mendukung percepatan pelayanan kepada dunia usaha guna peningkatan pelaksanaan penanaman modal, perlu mengubah ketentuan mengenai API;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perdagangan;
- Mengingat : 1. *Bedrijfsreglementerings Ordonnantie* 1934 (Staatsblad 1938 Nomor 86);
2. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1982 Nomor 7, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3214)
3. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1984 Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3214);
4. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994 tentang Pengesahan *Agreement Establishing The World Trade Organization* (Persetujuan Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia), (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1994 Nomor 57, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3564);

5. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3612) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4661);
6. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3817);
7. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4737);
8. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 67, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4724);
9. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4724);
10. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);
11. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4737);
12. Keputusan Presiden Nomor 230 Tahun 1967 tentang Penegasan Tugas dan Tanggung Jawab Menteri Perdagangan dalam Bidang Perdagangan Luar Negeri;

13. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 50 Tahun 2008;
14. Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2009 tentang Pelayanan Terpadu Satu Pintu Di Bidang Penanaman Modal;
15. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara;
16. Keputusan Presiden Nomor 84/P Tahun 2009 tentang Pembentukan Kabinet Indonesia Bersatu II;
17. Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 01/M-DAG/PER/3/2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perdagangan sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Nomor 24/M-DAG/PER/6/2009;
18. Keputusan Menteri Perdagangan Nomor 366/M-DAG/KEP/12/2005 tentang Pedoman Administrasi Umum Departemen Perdagangan;
19. Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 28/M-DAG/PER/6/2009 tentang Ketentuan Pelayanan Perijinan Ekspor dan Impor dengan Sistem Elektronik Melalui INATRADE Dalam Kerangka Indonesia National Single Window;
20. Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir (API);
21. Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 54/M-DAG/PER/10/2009 tentang Ketentuan Umum di Bidang Impor;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI PERDAGANGAN NOMOR 45/M-DAG/PER/9/2009 TENTANG ANGKA PENGENAL IMPORTIR (API).

Pasal I

Beberapa ketentuan dalam Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 45/M-DAG/PER/9/2009 tentang Angka Pengenal Importir (API) diubah sebagai berikut:

1. Ketentuan Pasal 3 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 3

- (1) API sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 terdiri atas:
 - a. API Umum (API-U); dan
 - b. API Produsen (API-P).
- (2) API-U sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a hanya diberikan kepada importir yang melakukan impor barang untuk keperluan kegiatan usaha dengan memperdagangkan atau memindahtangankan barang kepada pihak lain.
- (3) API-P sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b hanya diberikan kepada importir yang melakukan impor barang untuk dipergunakan sendiri, sebagai bahan baku, bahan penolong, dan/atau untuk mendukung proses produksi.
- (4) Barang yang diimpor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilarang untuk diperdagangkan atau dipindahtangankan kepada pihak lain.

2. Ketentuan Pasal 4 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 4

- (1) Kewenangan penerbitan API sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) berada pada Menteri.

- (2) Menteri mendelegasikan kewenangan penerbitan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf b kepada:
 - a. Direktur Jenderal, untuk badan usaha atau kontraktor di bidang energi, minyak dan gas bumi, mineral serta pengelolaan sumber daya alam lainnya yang melakukan kegiatan usaha berdasarkan perjanjian kontrak kerja sama dengan Pemerintah Republik Indonesia; dan
 - b. Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), untuk perusahaan penanaman modal asing dan perusahaan penanaman modal dalam negeri.
 - (3) Selain pendelegasian kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Menteri juga mendelegasikan kewenangan kepada Kepala Dinas Provinsi, untuk menerbitkan API-U dan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a dan huruf b.
 - (4) Penerbitan API-P sebagaimana dimaksud pada ayat (3) untuk perusahaan selain badan usaha atau kontraktor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan perusahaan penanaman modal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b.
 - (5) Penerbitan API-U dan API-P sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) ditandatangani untuk dan atas nama Menteri.
3. Di antara Pasal 3 dan Pasal 4 disisipkan 1 (satu) pasal, yakni Pasal 4 A sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 4 A

- (1) Kepala BKPM dapat melimpahkan pendelegasian kewenangan penerbitan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf b kepada pejabat eselon 1 yang membidangi pelayanan penanaman modal dan/atau pejabat eselon 2 yang membidangi pelayanan perizinan di BKPM.
- (2) Penerbitan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) oleh Kepala Dinas Provinsi, hanya untuk importir pemilik izin usaha di bidang industri atau izin usaha lain yang sejenis yang diterbitkan oleh instansi/dinas teknis selain BKPM.

- (3) Dalam hal penerbitan API-U dan API-P sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3) dilakukan oleh Pelayanan Terpadu Satu Pintu atau bentuk pelayanan lain, pelaksanaannya berkoordinasi dengan Dinas Provinsi dan Direktorat Jenderal Perdagangan Luar Negeri Kementerian Perdagangan untuk penerapan program aplikasi penerbitan API.

4. Ketentuan Pasal 7 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 7

Impor dapat dilaksanakan tanpa API untuk:

- a. barang impor sementara;
- b. barang promosi;
- c. barang untuk keperluan penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan;
- d. barang kiriman;
- e. barang sebagai hibah, hadiah atau pemberian untuk keperluan ibadah umum, amal, sosial, kebudayaan atau untuk kepentingan penanggulangan bencana alam;
- f. barang yang merupakan obat-obatan dan peralatan kesehatan yang menggunakan anggaran pemerintah;
- g. barang yang telah diekspor untuk keperluan perbaikan dan pengujian yang diimpor kembali dalam jumlah yang paling banyak sama dengan jumlah pada saat diekspor sesuai dengan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB);
- h. barang ekspor yang ditolak oleh pembeli di luar negeri kemudian diimpor kembali dengan jumlah paling banyak sesuai dengan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB);
- i. barang contoh yang tidak untuk diperdagangkan;
- j. barang untuk keperluan instansi pemerintah/lembaga negara lainnya yang diimpor sendiri oleh instansi/lembaga dimaksud;
- k. barang perwakilan negara asing beserta para pejabatnya yang bertugas di Indonesia;
- l. barang untuk keperluan badan internasional beserta pejabatnya yang bertugas di Indonesia; dan
- m. barang pindahan.

5. Ketentuan Pasal 8 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 8

- (1) Impor tanpa API sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 hanya dapat dilakukan setelah memperoleh persetujuan impor dari Direktur Impor Kementerian Perdagangan.
- (2) Dalam hal impor tanpa API untuk barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf k, huruf l, dan huruf m, pelaksanaannya dilakukan tanpa persetujuan impor.

6. Ketentuan Pasal 27 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 27

- (1) API-U atau API-P yang telah diterbitkan sebelum diberlakukan Peraturan Menteri ini oleh Kepala Dinas Provinsi, wajib disesuaikan dengan Peraturan Menteri ini paling lama tanggal 31 Desember 2010.
- (2) APIT yang telah diterbitkan sebelum diberlakukan Peraturan Menteri ini oleh Kepala BKPM, wajib disesuaikan dengan Peraturan Menteri ini paling lama tanggal 31 Desember 2010.
- (3) APIT yang diberlakukan sebagai API-U atau APIT-U yang telah diterbitkan sebelum diberlakukan Peraturan Menteri ini oleh Kepala BKPM, wajib disesuaikan dengan Peraturan Menteri ini paling lama tanggal 31 Desember 2010.
- (4) APIT sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang masa berlakunya telah berakhir sebelum tanggal 31 Desember 2010, dinyatakan tetap berlaku sampai dengan tanggal 31 Desember 2010.
- (5) API-K yang telah diterbitkan sebelum diberlakukan Peraturan Menteri ini oleh Direktur Jenderal, wajib disesuaikan dengan Peraturan Menteri ini paling lama tanggal 31 Maret 2010.

- (6) API-U, API-P, APIT, APIT yang diberlakukan sebagai APIU, APIT-U, atau API-K, yang belum berakhir masa berlakunya wajib mengajukan permohonan menjadi:
- a. API-U untuk perusahaan yang bergerak di bidang perdagangan; atau
 - b. API-P untuk perusahaan yang bergerak di bidang industri atau bidang usaha lain sejenis yang ijinnya diterbitkan oleh instansi/dinas teknis yang berwenang.

Pasal II

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 29 Maret 2010

MENTERI PERDAGANGAN R.I.,

ttd

MARI ELKA PANGESTU

Salinan sesuai dengan aslinya
Sekretariat Jenderal
Kementerian Perdagangan
Kepala Biro Hukum,

ttd

WDODO

