



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS PENGENAAN PAJAK PENJUALAN ATAS
BARANG MEWAH TERHADAP KENDARAAN BERMOTOR
BERODA DUA DENGAN ISI SILINDER DI ATAS 250 CC**

SKRIPSI

**HAMZAH
0806396241**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
ILMU ADMINISTRASI FISKAL
DEPOK
JUNI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS PENGENAAN PAJAK PENJUALAN ATAS
BARANG MEWAH TERHADAP KENDARAAN BERMOTOR
BERODA DUA DENGAN ISI SILINDER DI ATAS 250 CC**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu
Administrasi**

**HAMZAH
0806396241**

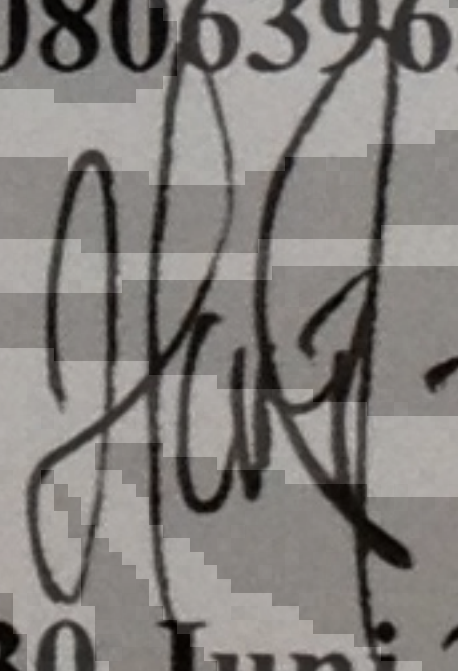
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
ILMU ADMINISTRASI FISKAL
DEPOK
JUNI 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Hamzah

NPM : 0806396241

Tanda Tangan : 

Tanggal : 30 Juni 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Hamzah
NPM : 0806396241
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul Skripsi : Analisis Pengenaan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Terhadap Kendaraan Bermotor Beroda Dua Dengan Isi Silinder Di Atas 250 CC

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Fiskal, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Milla S. Setyowati., S.Sos., MAK

Pembimbing Skripsi : Dra. Titi Muswati P., M.Si

Penguji Ahli : Dikdik Suwardi., S.Sos., M.Si

Sekretaris Sidang : Maria R.U.D., SIA

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 30 Juni 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas kasih karuniaNya saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi dalam bidang Ilmu Administrasi Fiskal di Universitas Indonesia.

Masa-masa kuliah merupakan masa pembentukan jati diri bagi saya. Universitas Indonesia sudah memberikan banyak pengalaman-pengalaman yang sangat berarti dan berharga bagi kehidupan saya. Saya menyadari bahwa tanpa adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu saya ingin menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih yang tulus kepada:

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc, selaku Dekan FISIP UI;
2. Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksum, M.Si, selaku Ketua Program Sarjana Paralel dan Reguler Ilmu Administrasi FISIP UI;
3. Dra. Inayati M.Si, selaku Ketua Program Ilmu Administrasi Fiskal, Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI;
4. Dra. Titi Putranti, M.Si, selaku pembimbing skripsi penulis yang telah memberikan bimbingan sehingga skripsi ini dapat terlaksana;
5. Dikdik Suwardi S.Sos, M.Si, selaku penguji ahli;
6. Milla S. Setyowati, S.Sos, M.Ak, selaku ketua sidang skripsi
7. Maria R.U.D, S.IA, selaku sekretaris sidang skripsi;
8. Para dosen, staf-staf Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI, yang telah memberikan ilmu-ilmu serta menolong terciptanya skripsi ini;
9. Para narasumber yang telah bersedia untuk memberikan informasi yang sangat bermanfaat bagi penelitian ini;
10. Nina Muzaenah, Nita Prishela, Deryar Dinata, dan Riansa Setya yang membantu memberi banyak masukan dalam penelitian ini;

11. Keluarga Penulis di Bogor, yang selalu memberikan semangat hidup selama ini;
12. Keluarga besar Ubung S Kusrin dan keluarga besar Edi Hartono yang banyak memberikan bantuan;
13. Muhammad Nassa, Achmad Alvian, Uais MSJA, dan Nabilah Budiharso yang selalu memberikan dukungan;
14. Abie Rezanto, Adri Humam, Benajati Munggaran, Rizky Afdilah, Budi Bowo, Gallantino Farman, Robby Jauhari serta Lucas Filberto, yang banyak meluangkan waktunya bagi saya; dan
15. Seluruh teman-teman Administrasi '08, yang selalu memberikan semangat kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Laporan Ini.

Semua pihak yang mungkin belum sempat disebutkan oleh saya, yang turut membantu baik secara moral maupun material dalam menyelesaikan laporan ini. Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, 30 Juni 2012

Penulis

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

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

Nama : Hamzah

NPM : 0806396241

Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal

Departemen : Ilmu Administrasi

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Jenis karya : Skripsi

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 :

Analisis Pengenaan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Terhadap Kendaraan Bermotor Beroda Dua Dengan Isi Silinder Di Atas 250 CC

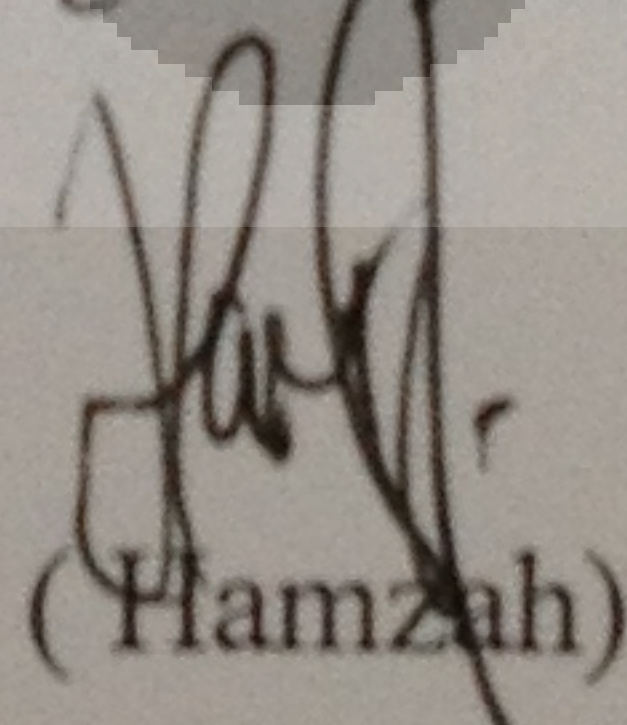
beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 30 Juni 2012

Yang menyatakan



(Hamzah)

ABSTRAK

Nama : Hamzah
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul : Analisis Pengenaan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Terhadap Kendaraan Bermotor Beroda Dua Dengan Isi Silinder Di Atas 250 CC

Skripsi ini membahas mengenai penerapan pengenaan pajak penjualan atas barang mewah (PPnBM) terhadap kendaraan bermotor beroda dua yang hanya dikenakan bagi kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa alasan pengenaan PPnBM bagi kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 CC adalah karena konsep barang mewah tersebut berkembang seiring kemajuan teknologi, pertumbuhan ekonomi, serta perubahan pola konsumsi masyarakat. Pihak perindustrian yang diwakilkan oleh Kementerian Perindustrian pun menginginkan adanya tarif 0% bagi PPnBM atas kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc, sehingga dapat memajukan industri dalam negeri.

Kata kunci :
PPnBM, kendaraan bermotor beroda dua, tarif

ABSTRACT

Name : Hamzah
Study Program : Fiscal Administration
Title : Analysis of Luxury Sales Tax for Two-Wheeled Motorized Vehicles With Cylinder Above 250 CC

This thesis discusses the application of luxury sales tax to the two-wheeled motorized vehicles are only charged for two-wheeled motor vehicles with a cylinder above 250 cc. The study was a descriptive qualitative research. The results suggest that the reason for the imposition of luxury sales tax for two-wheeled motor vehicles with a cylinder above the 250 CC is because the concept of luxury goods is growing as technology advances, economic growth, as well as changes in consumption patterns. Sides of industry are represented by the Ministry of Industry also wanted the luxury sales tax rate of 0% for the two-wheeled motor vehicles with a cylinder above 250 cc, so as to promote domestic industries.

Key words :
Luxury sales tax, motorcycle, tariff

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GRAFIK.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Pokok Permasalahan	5
1.3 Tujuan Penulisan.....	7
1.4 Signifikansi Penelitian.....	7
1.5 Sistematika Penulisan.....	8
2. TINJAUAN PUSTAKA DAN KAJIAN LITERATUR	10
2.1 Tinjauan Pustaka	10
2.2 Kajian Literatur	13
2.2.1 Teori Kebijakan.....	13
2.2.2 Proses Kebijakan	14
2.2.3 Analisis Kebijakan.....	15
2.2.4 Kebijakan Publik	17
2.2.5 Kebijakan Fiskal.....	19
2.2.6 Kebijakan Pajak.....	20
2.2.7 Pajak Penjualan atas Barang Mewah Sebagai Pajak Penjualan	22
2.2.8 Pajak Penjualan atas Barang Mewah Sebagai Pajak Tidak Langsung	24
2.2.9 Pajak Penjualan atas Barang Mewah Sebagai <i>Excise</i>	26
2.2.10 Konsep Regresifitas.....	27
2.3 Kerangka Pemikiran.....	28
3. METODE PENELITIAN	30
3.1 Metode Penelitian.....	30
3.1.1 Pendekatan Penelitian.....	30
3.1.2 Jenis Penelitian Berdasarkan Tujuan Penelitian.....	31
3.1.3 Jenis Penelitian Berdasarkan Manfaat Penelitian.....	31
3.1.4 Jenis Penelitian Berdasarkan Dimensi Waktu.....	31
3.1.5 Jenis Penelitian Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data	32
3.2 Hipotesis Kerja	32
3.3 Informan	33
3.4 Proses Penelitian	34
3.5 Site Penelitian	34

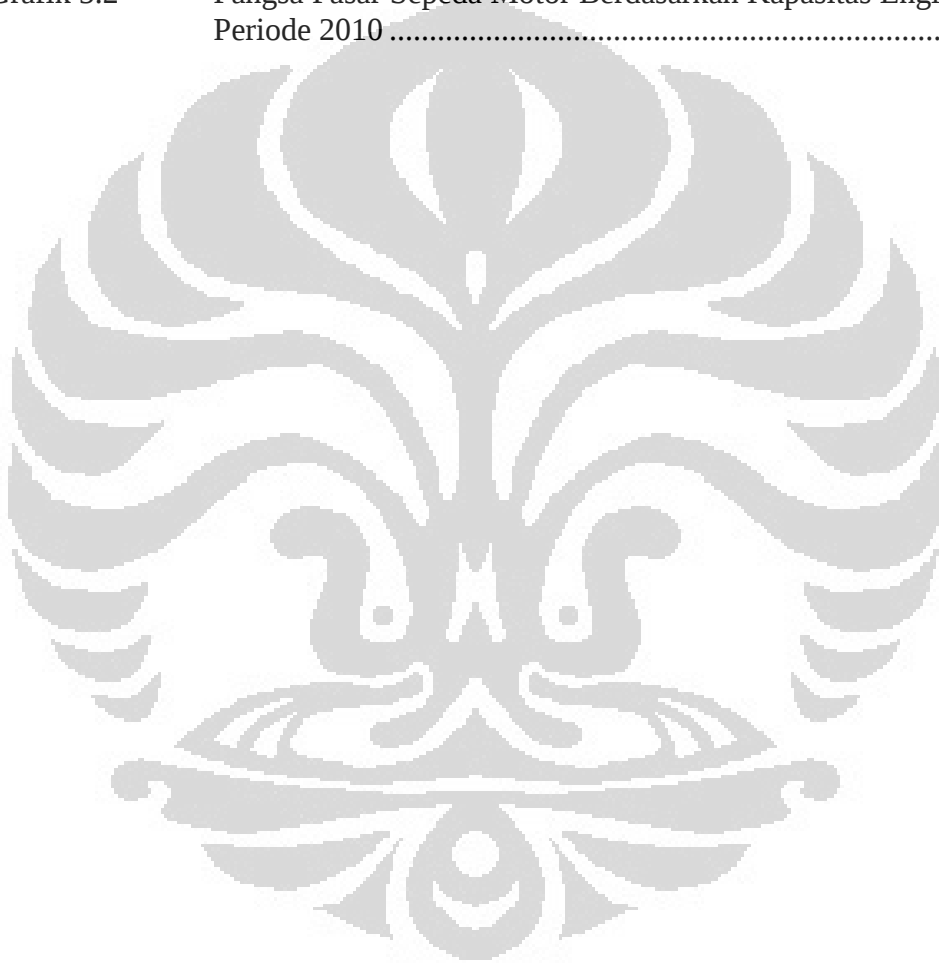
4. GAMBARAN UMUM INDUSTRI KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA DI INDONESIA SERTA KEBIJAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH BERUPA KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA DI INDONESIA	35
4.1 Sejarah Perkembangan Industri Sepeda Motor di Indonesia.....	35
4.1.1 Peraturan Pemerintah.....	36
4.2 Kendaraan Bermotor Beroda Dua di Indonesia	37
4.3 Kebijakan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Berupa Kendaraan Bermotor di Indonesia.....	40
4.3.1 Mekanisme Pengenaan PPnBM Bagi Kendaraan Bermotor Beroda Dua	47
4.3.2 Pembebasan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Berupa Kendaraan Bermotor Beroda Dua	49
4.3.3 Pengembalian Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Atas Impor Atau Penyerahan Kendaraan Bermotor Beroda Dua	50
5. ANALISIS PENGENAAN PPnBM ATAS PENYERAHAN KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA DENGAN KAPASITAS SILINDER DI ATAS 250 CC SERTA KEBIJAKAN PPnBM BAGI KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA YANG TEPAT DITERAPKAN DI INDONESIA.....	52
5.1 Analisis Pengenaan PnBM Atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Beroda Dua Dengan Kapasitas Silinder di Atas 250 CC	52
5.1.1 Kebijakan Pengenaan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Berupa Kendaraan Bermotor Beroda Dua dengan Isi Silinder Diatas 250 CC Berdasarkan Fungsi.....	57
5.2 Analisis Pengenaan PPnBM Atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Beroda Dua yang Tepat Diterapkan di Indonesia	58
6. SIMPULAN DAN SARAN	64
6.1 Simpulan.....	64
6.2 Saran.....	65
DAFTAR REFERENSI	66
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Jumlah Kendaraan R2 Berdasarkan CC di Jakarta Per Tanggal 17 April 2012.....	6
Tabel 2.1	Perbandingan Penelitian yang Relevan	11
Tabel 4.1	Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Berdasarkan Jenis Kendaraan (Periode 2005-2010).....	38
Tabel 4.2	Jumlah Produksi Sepeda Motor Terbanyak Di Dunia Periode 2009-2011	39
Tabel 4.3	Rasio Penduduk dan Kendaraan Bermotor Terhadap Panjang Jalan Periode 2004	40
Tabel 4.4	Perbandingan Tarif PPnBM Sepeda Motor	47
Tabel 5.1	Jumlah Produksi Motor di Asia Tahun 2011	64

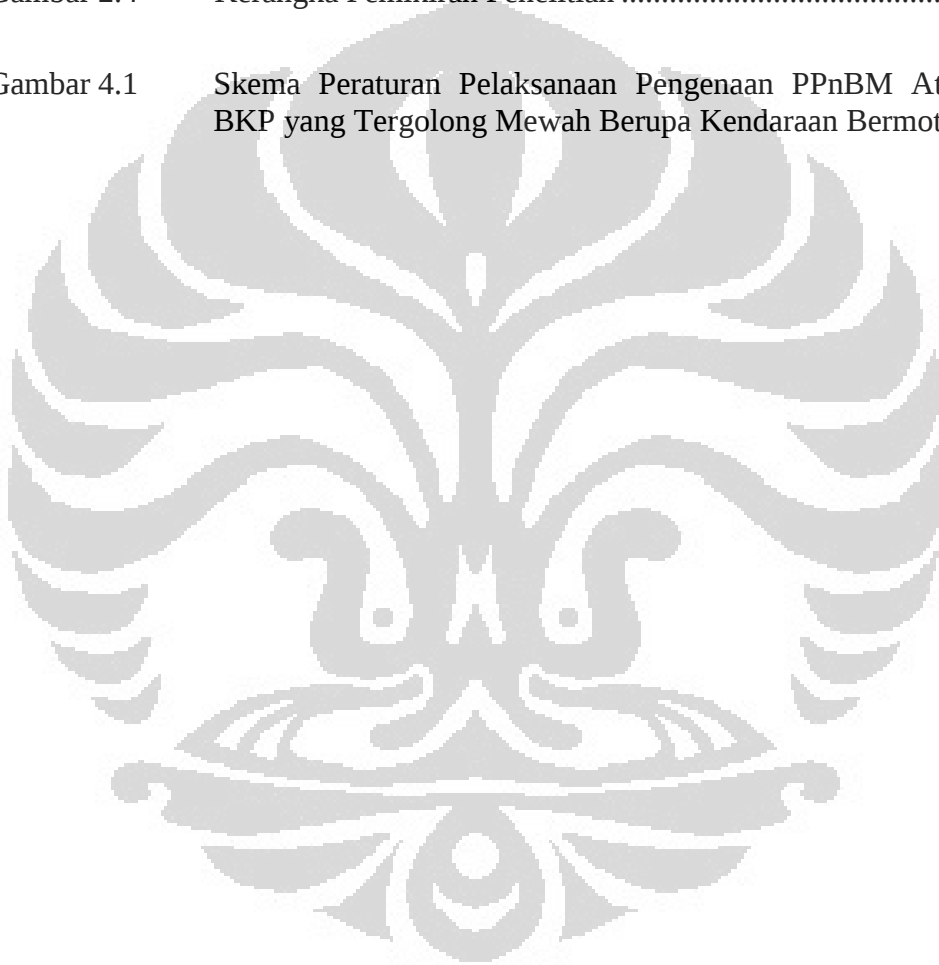
DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1	Pertumbuhan Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta Berdasarkan Jenis (Periode 2001-2009)	2
Grafik 5.1	Pangsa Pasar Sepeda Motor Berdasarkan Model Periode 2010.....	55
Grafik 5.2	Pangsa Pasar Sepeda Motor Berdasarkan Kapasitas Engine Periode 2010	56



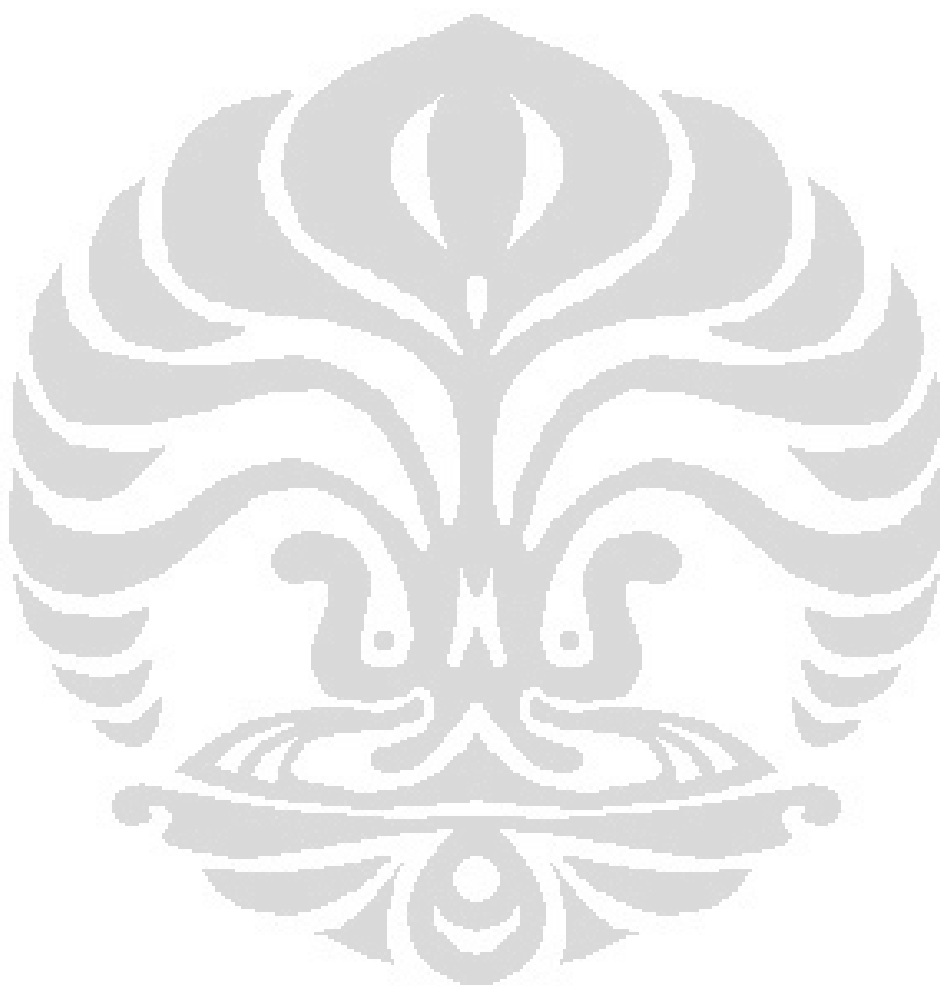
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Hubungan Antar Komponen Sistem Kebijakan	15
Gambar 2.2	Tahapan Analisis Kebijakan	17
Gambar 2.3	Sistem Kebijakan Publik Sebagai Hasil Sistem Politik	19
Gambar 2.4	Kerangka Pemikiran Penelitian	29
Gambar 4.1	Skema Peraturan Pelaksanaan Pengenaan PPnBM Atas BKP yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor	41



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Hasil Wawancara Peneliti.....	67
------------	-------------------------------	----



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Meningkatkan pembangunan sarana dan prasarana kota yang efisien, efektif, kompetitif dan terjangkau serta meningkatkan kualitas kehidupan dan kerukunan warga kota merupakan beberapa hal dari misi Pemprov DKI Jakarta (Renstrada Provinsi DKI Jakarta 2002-2007). Namun pada kenyataannya terdapat kesulitan untuk mencapai misi Pemprov DKI Jakarta. Hal tersebut dapat dilihat antara lain dari kemampuan kota untuk meningkatkan mobilitas penduduknya, dan ini merupakan salah satu kendala DKI Jakarta dalam melaksanakan misinya, yaitu masalah kemacetan lalu lintas jalan.

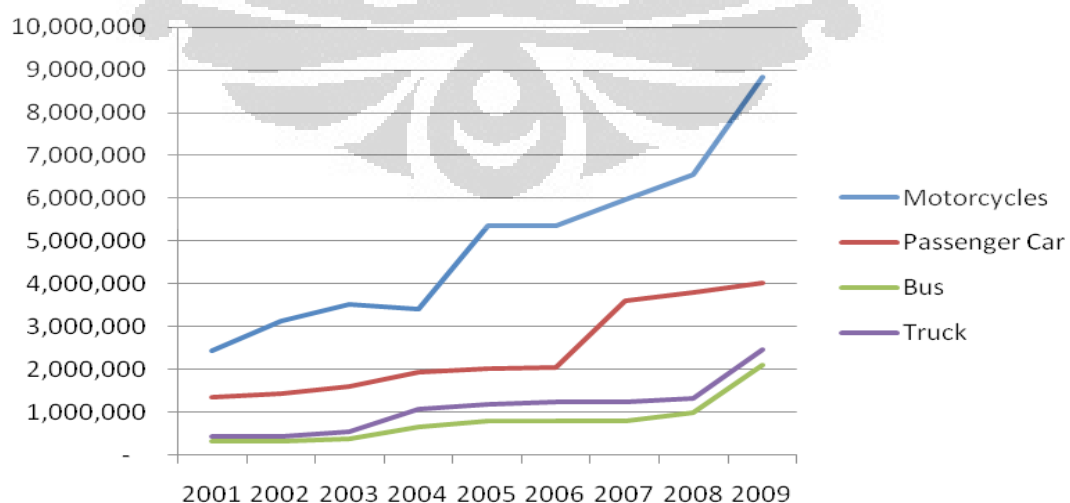
Salah satu bagian terpenting dari angkutan darat adalah kendaraan bermotor sebagai sarana sektor tersebut. Perkembangan yang terjadi pada jumlah kendaraan bermotor secara langsung memberikan gambaran mengenai kondisi sub-sektor angkutan darat. Jumlah kendaraan bermotor yang cenderung meningkat, merupakan indikator semakin tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi yang memadai sejalan dengan mobilitas penduduk yang semakin tinggi. Menurut sebuah penelitian yang dilakukan oleh WALHI (www.detiknews.com, diunduh pada tanggal 10 Februari 2012 pukul 10.45 WIB), kemacetan di Jakarta membuat masyarakat di ibukota mengalami kerugian hingga Rp 48 triliun per tahun. Kerugian ini timbul dari pemborosan bahan bakar motor, perbaikan kendaraan, biaya kesehatan, menurunnya produktivitas karena kelelahan di jalan, pencemaran udara, dan transaksi yang tertunda. Pemborosan bahan bakar meningkatkan polusi udara. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Badan Pengelola Lingkungan Hidup (BPLHD) Provinsi DKI Jakarta, sumber pencemaran udara terbesar berasal dari kendaraan bermotor, yakni mencapai 70% (www.republika.co.id, diunduh tanggal 7 Maret 2012 pukul 21.08). Asap kendaraan bermotor menimbulkan dampak polusi yang semakin tebal pada udara kota Jakarta. Kemacetan lalu lintas selain menimbulkan kerugian-kerugian

tersebut, juga membuat waktu tempuh dalam suatu perjalanan akan lebih lama, padahal waktu tersebut dapat digunakan untuk kegiatan-kegiatan yang produktif.

Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya, Kombes Royke Lumowa, menyatakan faktor pertama kemacetan di DKI Jakarta adalah jumlah kendaraan yang semakin meningkat (news.detik.com, diunduh tanggal 7 Maret 2012 pukul 21.30). Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, pada tahun 2009, jumlah kendaraan bermotor mencapai 9.993.867 unit. Jumlah ini meningkat 15% pada tahun 2010 dengan jumlah 11.362.396 yang terdiri atas roda dua sebanyak 8.244.346 unit dan roda empat sebanyak 3.118.050 unit. Jumlah itu belum ditambah dengan jumlah angkutan yang melintas dalam satu trayek, yang menurut data Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya sebanyak 859.692 unit (*Ibid*, pukul 21.40). Pertumbuhan jalan raya di DKI Jakarta terlalu lambat dibanding pertumbuhan kebutuhan akan jalan raya, yaitu hanya sekitar 0,01% per tahun (www.kabarindonesia.com, diunduh tanggal 10 Februari 2012 pukul 10.00 WIB). Hal ini membuat Pemprov DKI Jakarta berupaya melakukan peningkatan prasarana jalan raya berupa pembangunan jalan layang non tol, jalan lingkar luar Jakarta, dan pelebaran jalan diberbagai tempat yang rawan kemacetan.

Grafik 1.1

**Grafik Pertumbuhan Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta Berdasarkan Jenis
(Periode 2001-2009)**



Sumber: www.kpbb.org

Data di atas menunjukkan jumlah kendaraan roda dua meningkat 5 kali lipat dalam 10 tahun terakhir. Terlebih dengan semakin mudah pula masyarakat mengajukan kredit pemilikan kendaraan, khususnya kendaraan bermotor dikarenakan harganya yang terjangkau bagi masyarakat. Kondisi layanan bus dan kereta sangat tidak memadai, sehingga pilihan transportasi bagi masyarakat selain kendaraan pribadi semakin minim. Jika tidak ada kebijakan yang diambil oleh pemerintah dalam membatasi pertumbuhan jumlah kendaraan, diperkirakan pada tahun 2014 Jakarta akan mengalami kemacetan total (Megapolitan.kompas.com, diunduh tanggal 7 Maret 2012 pukul 22.00)

White dalam Shafritz dan Hyde sebagaimana dikutip Nasucha (Nasucha: 2004) menyebutkan bahwa kewenangan dalam pengambilan suatu kebijakan terkait dengan peran pemerintah sebagai agen pembuat peraturan publik dan sekaligus berperan sebagai agen pendorong hubungan sosial. Pemerintah sebagai agen pembuat peraturan publik mempunyai kewenangan untuk membuat suatu kebijakan yang dituangkan dalam perangkat peraturan hukum. Dengan demikian, pemerintah dalam menjalankan sejumlah peran yang dimilikinya dengan menciptakan regulasi atau suatu bentuk campur tangan, setidaknya melakukan suatu tindakan.

Dalam bidang ekonomi, pemerintah memiliki tiga instrumen pokok yang mampu mempengaruhi kegiatan ekonomi (Nurjaman: 1992). Instrumen tersebut adalah:

- 1) Pajak-pajak yang bisa mengurangi konsumsi atau investasi masyarakat dan oleh karena itu ada sejumlah sumber dana yang sekarang bebas dipergunakan untuk pengeluaran negara: pajak-pajak yang dapat menggalakkan atau menghalangi (*discourage*) sejumlah kegiatan ekonomi tertentu.
- 2) Pengeluaran-pengeluaran pemerintah yang bisa mendorong perusahaan dan para pekerja memproduksi barang-barang dan jasa-jasa tertentu dan juga salah satu jenis pengeluaran yang disebut “*transfer payments*” yang bisa mendukung pendapatan
- 3) Peraturan-peraturan atau pengawasan pemerintah yang langsung mengarahkan masyarakat untuk berbuat sesuatu (*perform*) atau tidak berbuat sesuatu

Sebagai salah satu instrumen yang dapat mempengaruhi kegiatan ekonomi, pajak dapat diimplementasikan dalam bentuk kebijakan. Kebijakan yang dimaksud adalah kebijakan pajak, sehingga dapat dikatakan bahwa kebijakan pajak merupakan bagian dari kebijakan publik terutama kebijakan dibidang ekonomi. Dalam menjalankan kebijakan pajak, pemerintah dapat menetapkan insentif pajak maupun disinsentif pajak. Disinsentif pajak salah satunya dapat berupa tertuang dalam kebijakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM). Dalam penjelasan pasal 5 UU PPN 1984 ditegaskan bahwa tujuan mengenakan PPnBM disamping PPN adalah:

- PPN berdampak regresif, yaitu semakin tinggi kemampuan konsumen, semakin ringan beban pajak yang dipikul. Untuk mengurangi regresivitas ini, terhadap konsumen yang mengkonsumsi BKP yang tergolong mewah dikenakan beban pajak tambahan yaitu PPnBM.
- Konsumsi BKP yang tergolong mewah bersifat kontraproduktif. Hal ini merupakan upaya untuk mengurangi pola konsumsi tinggi yang tidak produktif dalam masyarakat.
- Produsen kecil dan tradisional menghadapi saingan berat dari komoditi impor. Dengan motivasi ini, pengenaan PPnBM dimaksud untuk melindungi produsen kecil dan tradisional atau untuk tujuan proteksi.
- Tuntutan peningkatan penerimaan negara dari tahun ke tahun.

Dalam halnya pengenaan PPnBM atas kendaraan bermotor, pemerintah mengeluarkan KMK No 355/KMK.03/2003 tentang jenis kendaraan bermotor yang dikenakan PPnBM. Akan tetapi, dalam Keputusan Menteri Keuangan (KMK) tersebut, tidak semua jenis kendaraan bermotor yang dapat dikenakan PPnBM. Terdapat pengecualian pengenaan PPnBM atas penyerahan kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas silinder sampai dengan 250 cc. Hanya kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas silinder di atas 250 cc yang dikenakan PPnBM. Hal ini menjadi dasar pemikiran peneliti untuk mengambil tema analisis pengenaan PPnBM terhadap kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas silinder di atas 250 cc.

1.2 Pokok Permasalahan

Dengan adanya tujuan pengenalan PPnBM tersebut, dapat disimpulkan bahwa PPnBM bertindak juga sebagai pengendali tingkat konsumsi barang mewah, salah satunya yaitu kendaraan bermotor, akan tetapi pada realitanya tidak semua jenis penyerahan kendaraan bermotor dikenakan PPnBM. PPnBM tidak dikenakan atas penyerahan kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas silinder hingga 250 cc. Berdasarkan data yang diperoleh dari Direktorat Lalulintas Polda Metro Jaya dapat diketahui jumlah kendaraan bermotor pribadi (termasuk kendaraan bermotor beroda dua) DKI Jakarta adalah sebagai berikut:



Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan R2 Berdasarkan CC di Jakarta
Per Tanggal 17 April 2012

No	CC	Jumlah
1	100	164.569
2	100-109	2.212.998
3	110-119	4.527.806
4	125-129	1.392.549
5	130-149	565.288
6	150-199	649.544
7	200-224	167.542
8	225-249	8.891
9	250-299	20.041
10	300-349	51
11	350-749	1.394
12	750-999	1.084
13	1000-1299	1.388
14	1300-1499	1.513
15	1500-1999	1.269
16	2000-2999	192
17	3000-3999	13
18	≥4000	11.497
Sub Jumlah		9.727.629

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder hingga 250 cc di Jakarta berada pada kisaran 9.689.187 sepeda motor. Jumlah tersebut didominasi oleh kendaraan bermotor dengan kisaran isi silinder antara 110 cc hingga 119 cc. Data tersebut dapat disimpulkan bahwa dari seluruh jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar di Jakarta, 99% diantaranya merupakan kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas silinder hingga 250 cc. Dari dasar pemikiran tersebut, penulis menguraikan kedalam pertanyaan penelitian yaitu:

- a. Bagaimana latar belakang kebijakan pengenaan PPnBM atas penyerahan kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas silinder di atas 250 cc ?
- b. Bagaimana kebijakan pengenaan PPnBM atas penyerahan kendaraan bermotor yang tepat diterapkan di Indonesia ?

1.3 Tujuan Penulisan

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas, maka tujuan dari penulisan skripsi ini adalah:

- 1) Untuk menjelaskan latar belakang pengenaan PPnBM atas penyerahan kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas silinder di atas 250 cc
- 2) Untuk menjelaskan kebijakan pengenaan PPnBM atas penyerahan kendaraan bermotor beroda dua yang tepat diterapkan di Indonesia

1.4 Signifikansi Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat baik secara akademis maupun secara praktis.

a. Signifikansi Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan kepada pembaca agar dapat mengetahui dan mempelajari lebih dalam mengenai pengenaan PPnBM atas penyerahan kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas mesin di atas 250 cc. Penelitian ini pun diharapkan pula menjadi dasar pemikiran bagi penelitian yang lebih dalam mengenai pengenaan PPnBM terhadap kendaraan bermotor.

b. Signifikansi Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan evaluasi bagi pihak-pihak yang berkepentingan, terutama bagi pihak Kementerian Perindustrian.

1.5 Sistematika Penulisan

Pembahasan mengenai penelitian ini terbagi ke dalam beberapa bagian pembahasan dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan mengenai latar belakang masalah, pokok permasalahan yang dirumuskan kedalam pertanyaan-pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, signifikansi penelitian baik signifikansi akademik maupun signifikansi praktis, serta sistematika penulisan penelitian.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA DAN KAJIAN LITERATUR

Bab ini merupakan tinjauan pustaka penelitian sebelumnya yang relevan terhadap penelitian ini serta penjelasan mengenai dasar-dasar teori permasalahan yang diteliti, yaitu teori kebijakan, teori kebijakan publik, teori kebijakan fiskal, teori PPnBM. Pada bab ini dipaparkan mengenai kerangka berpikir peneliti yang dijelaskan kedalam gambar.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Bab ini membahas mengenai metode penelitian seperti pendekatan penelitian, jenis-jenis penelitian berdasarkan tujuan penelitian, manfaat penelitian, dimensi waktu, dan teknik penelitian. Di bab ini dipaparkan mengenai informan yang dipilih, proses penelitian, serta *site* penelitian.

BAB 4 GAMBARAN UMUM INDUSTRI KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA DI INDONESIA SERTA KEBIJAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH BERUPA KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA DI INDONESIA

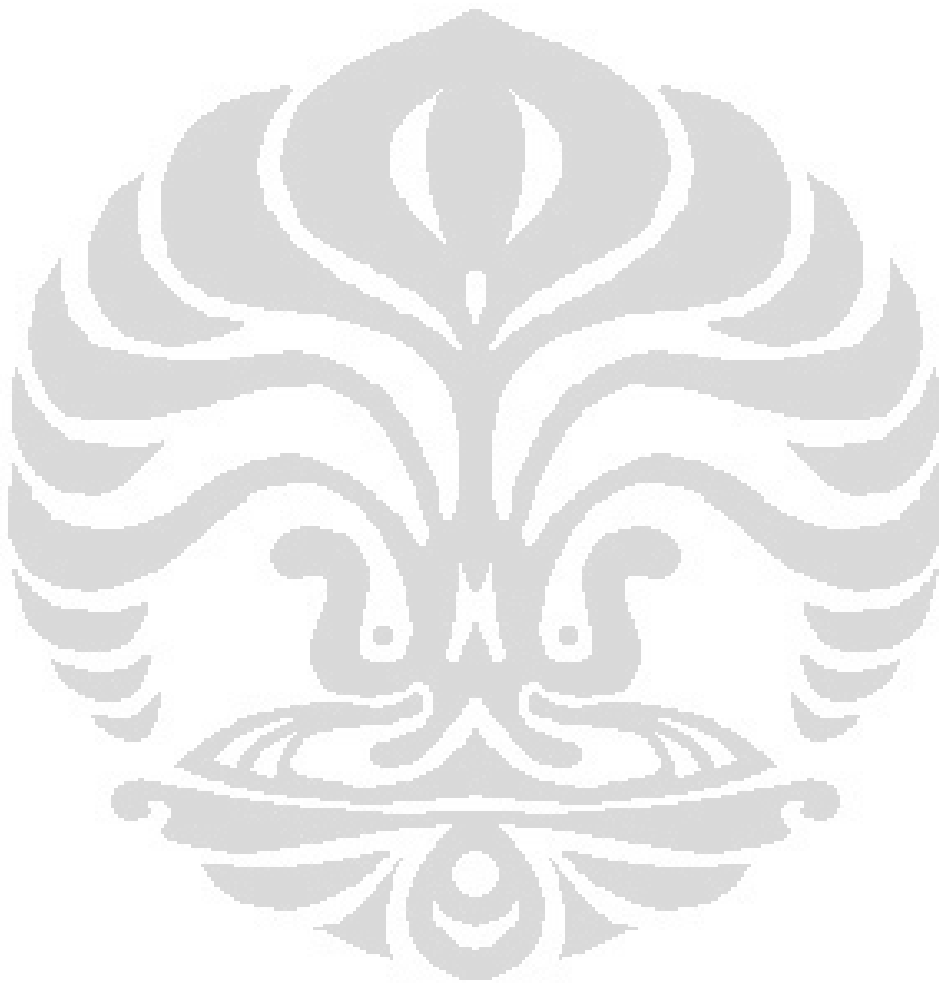
Bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum perkembangan industri sepeda motor di Indonesia dan menjelaskan mengenai perkembangan PPnBM terhadap kendaraan bermotor beroda dua di Indonesia

BAB 5 ANALISIS PENGENAAN PPnBM ATAS PENYERAHAN KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA DENGAN KAPASITAS SILINDER DI ATAS 250 CC SERTA KEBIJAKAN PPnBM BAGI KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA YANG TEPAT DITERAPKAN DI INDONESIA

Bab ini merupakan menjawab semua pertanyaan penelitian dengan cara melakukan analisis terhadap data-data yang telah dikumpulkan baik secara studi literatur maupun dengan cara studi lapangan

BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan dari bab-bab sebelumnya, serta memberikan saran kepada pemerintah mengenai kebijakan yang telah dianalisis oleh peneliti



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA DAN KAJIAN LITERATUR

2.1 Tinjauan Pustaka

Penelitian mengenai analisis pengecualian pajak penjualan atas barang mewah (PPnBM) atas penyerahan kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 250 cc memang belum pernah dilakukan sebelumnya. Dalam melakukan penelitian ini, peneliti perlu melakukan peninjauan terhadap penelitian-penelitian terkait yang pernah dilakukan sebelumnya. Di sini peneliti mengambil dua hasil penelitian terdahulu yang dapat dijadikan pembandingan dalam penelitian mengenai analisis pengecualian PPnBM.

Penelitian pertama yang dilakukan Rizaldy Djohantinar pada tahun 2009 dalam skripsinya yang berjudul “Analisis Kebijakan Tarif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM) Pada Industri Otomotif Sesuai Dengan Prinsip-Prinsip Perjanjian Perdagangan *World Trade Organization* (WTO)” menganalisis mengenai kebijakan tarif PPnBM pada industri otomotif di Indonesia dengan prinsip dasar perjanjian perdagangan WTO serta menyelidiki permasalahan yang timbul sehubungan dengan penetapan tarif PPnBM terhadap industri otomotif. Adapun tujuan penelitian ini adalah menganalisis penetapan tarif PPnBM pada industri otomotif di Indonesia sesuai dengan prinsip dasar perjanjian perdagangan WTO dan menganalisis permasalahan yang timbul sehubungan dengan penetapan tarif PPnBM terhadap industri otomotif. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif. Hasil dari penelitian tersebut adalah kebijakan tarif PPnBM pada industri otomotif masih belum sesuai dengan salah satu prinsip dasar WTO yaitu prinsip *Most Favoured-Nation*. Permasalahan yang timbul sehubungan dengan tarif PPnBM pada industri otomotif adalah tarif PPnBM membuat biaya produksi produk otomotif menjadi tinggi, tarif PPnBM mempengaruhi tingkat permintaan akan produk otomotif dan tarif PPnBM mempunyai pengaruh terhadap investasi dalam negeri.

Penelitian kedua yakni skripsi dengan judul “Peranan Kebijakan Tarif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Dalam Mengendalikan Volume Penjualan Kendaraan Bermotor Sebagai Upaya Mengurangi Konsumsi Bahan Bakar Minyak” karya Gilang Romadon pada tahun 2006. Skripsi tersebut mengenai kebijakan kenaikan PPnBM yang dicanangkan oleh pemerintah untuk menekan jumlah subsidi bahan bakar minyak (BBM). Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui peranan kebijakan tarif PPnBM dalam mengendalikan volume penjualan kendaraan bermotor, sebagai upaya untuk mengurangi konsumsi BBM, dan mengetahui instrumen kebijakan lain yang dapat ditempuh dalam upaya mengurangi konsumsi BBM.

Pendekatan yang digunakan oleh Gilang Romadon adalah pendekatan kualitatif. Adapun hasil dari penelitiannya adalah kebijakan tarif PPnBM atas kendaraan bermotor tidak memiliki peran yang signifikan dalam menjalankan fungsi *regulerend* yakni mengendalikan volume penjualan kendaraan bermotor, dalam hal ini difokuskan kepada mobil, sehingga kebijakan tersebut tidak dapat berperan secara signifikan dalam upaya mengurangi konsumsi BBM.

Tabel 2.1
Perbandingan Penelitian yang Relevan

Keterangan	Peneliti Pertama	Peneliti Kedua
1. Nama	Rizaldy Djohantinar	Gilang Romadon
2. Judul	Analisis Kebijakan Tarif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM) Pada Industri Otomotif Sesuai Dengan Prinsip-Prinsip Perjanjian Perdagangan World Trade Organization (WTO)	Peranan Kebijakan Tarif Penjualan atas Barang Mewah dalam Mengendalikan Volume Penjualan Kendaraan Bermotor Sebagai Upaya Mengurangi Konsumsi Bahan Bakar Minyak

3. Tujuan	1. Untuk menganalisis penetapan tarif PPnBM pada industri otomotif sesuai dengan prinsip dasar perjanjian perdagangan WTO 2. Untuk mengetahui permasalahan yang timbul sehubungan dengan penetapan tarif PPnBM terhadap industri otomotif	1. Mengetahui peranan kebijakan tarif PPnBM dalam mengendalikan volume penjualan kendaraan bermotor sehingga dapat pula diketahui peranannya dalam mengurangi konsumsi BBM 2. Mengetahui instrumen kebijakan lain yang dapat ditempuh dalam upaya mengurangi konsumsi BBM
4. Pendekatan Penelitian	Kuantitatif	Kualitatif
5. Jenis Penelitian	Deskriptif	Deskriptif
6. Teknik Pengumpulan Data	Studi literatur dan studi lapangan	Studi lapangan dan studi literatur

7. Hasil yang Diperoleh	kebijakan tarif PPnBM pada industri otomotif masih belum sesuai dengan salah satu prinsip dasar WTO yaitu prinsip <i>Most Favoured-Nation</i> , permasalahan yang timbul sehubungan dengan tarif PPnBM pada industri otomotif adalah tarif PPnBM membuat biaya produksi produk otomotif menjadi tinggi, tarif PPnBM mempengaruhi tingkat permintaan akan produk otomotif dan tarif PPnBM mempunyai pengaruh terhadap investasi dalam negeri	kebijakan tarif PPnBM atas kendaraan bermotor tidak memiliki peran yang signifikan dalam menjalankan fungsi <i>regulerend</i> yakni mengendalikan volume penjualan kendaraan bermotor, dalam hal ini difokuskan kepada mobil, sehingga kebijakan tersebut tidak dapat berperan secara signifikan dalam upaya mengurangi konsumsi BBM.
--------------------------------	---	---

Sumber: Olahan Peneliti

2.2 Kajian Literatur

2.2.1 Teori Kebijakan

Dalam menjalankan fungsinya, pemerintah membutuhkan instrumen berupa kebijakan untuk dapat mengimplementasikan fungsinya tersebut. Laswell (Laswell: 1965) menyatakan:

“Policy is projected program of goal, values and practice”

Bahwa kebijakan adalah suatu program yang diproyeksikan dari tujuan-tujuan, nilai-nilai dan praktek yang terarah. Beberapa pendapat lain mengenai definisi kebijakan, sebagaimana dikutip oleh Humaidi SU (Humaidi: 1993) adalah:

- 1) Federick menyatakan bahwa kebijakan adalah serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijakan tersebut dalam rangka mencappai tujuan tersebut.

- 2) Anderson menyatakan kebijakan adalah serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau kelompok guna memecahkan suatu masalah tertentu.
- 3) Raksasataya, kebijakan sebagai suatu taktik dan strategi yang diarahkan untuk mencapai tujuan.

Menurut Jones (Hesel: 2003) kebijakan terdiri dari komponen-komponen sebagai berikut:

- a. *Goals* atau tujuan yang diinginkan
- b. *Plans* atau proposal yaitu pengertian yang spesifik untuk mencapai tujuan
- c. *Program*, upaya yang berwenang untuk mencapai tujuan
- d. *Decision* atau keputusan, yaitu tindakan-tindakan untuk menentukan tujuan, membuat rencana, melaksanakan dan mengevaluasi program
- e. *Effect*, yaitu akibat-akibat dari program (baik disengaja atau tidak, primer atau sekunder)

Untuk mengeluarkan suatu produk yang baik, kebijakan harus terlebih dahulu melalui proses perumusan dan penelitian yang memadai agar terhindar dari gugatan atau tantangan pihak lain di kemudian hari. Menurut Raymond A. Bauer sebagaimana dikutip oleh Dunn dalam bukunya *Public Policy Analysis: An Introduction*, menyatakan perumusan kebijakan sebagai proses sosial dimana proses intelektual melekat di dalamnya tidak berarti bahwa efektifitas relatif dari proses intelektual tidak dapat ditingkatkan (Dunn: 2003).

2.2.2 Proses Kebijakan

Sebelum suatu kebijakan diambil, terdapat tiga hal yang harus dipertimbangkan:

- a. Pembuatan Kebijakan

Dalam pembuatan kebijakan terdapat beberapa tahapan yang harus dilakukan (*Ibid*: 2003) yaitu:

- 1) Penyusunan masalah-masalah apa yang akan diangkat dan masalah apa yang akan ditunda atau tidak dibicarakan sama sekali

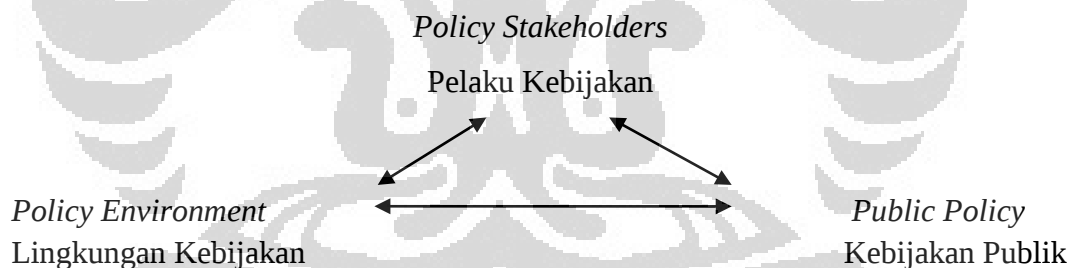
- 2) Perumusan kebijakan hasil dari perumusan yang berupa kebijakan
- 3) Dukungan atas kebijakan, baik dari legislatif, pimpinan lembaga atau putusan pengadilan
- 4) Implementasi kebijakan pelaksanaan oleh instansi terkait
- 5) Penilaian kebijakan apakah kebijakan yang dibuat telah memenuhi persyaratan

b. Sistem Kebijakan

Thomas R. Dye, dalam bukunya *Understanding Public Policy* mengemukakan tiga unsur terjadinya sistem kebijakan. Tiga unsur tersebut adalah *public policy*, *policy stakeholders*, dan *public environmen* (Thomas: 2005). *Public policy* dapat berwujud pelaksanaan hukum, ekonomi, dan sebagainya. *Policy stakeholders* dapat berupa analisis kebijakan, kelompok warga negara, partai politik dan sebagainya. Sedangkan *public environment* dapat berupa inflasi, urbanisasi, diskriminasi dan seterusnya.

Gambar 2.1

Hubungan Antar Komponen Sistem Kebijakan



Sumber: Thomas R. Dye, *Understanding Public Policy*

- c. Model Kebijakan adalah representatif sederhana mengenai aspek-aspek yang terpilih dari suatu masalah yang disusun untuk tujuan-tujuan tertentu.

2.2.3 Analisis Kebijakan

Analisis kebijakan merupakan suatu bentuk riset terapan yang dilakukan untuk memperoleh pengertian tentang masalah-masalah sosioteknis yang lebih dalam dan untuk menghasilkan pemecahan masalah yang lebih

baik (Moekijat: 1985). Analisis kebijakan mengadakan penyelidikan untuk mendapatkan cara bertindak yang memungkinkan meraih informasi dan mengidentifikasi faktor-faktor manfaat dan akibat-akibat lain dalam pelaksanaannya, untuk membantu pengambilan kebijakan memilih tindakan yang terbaik dalam memecahkan masalah-masalah yang dihadapi.

Definisi lainnya mengenai analisis kebijakan dikemukakan oleh Dunn (*Op Cit*: 2003) yakni sebuah disiplin ilmu sosial terapan yang menggunakan berbagai metode penelitian dan argumen untuk menghasilkan dan memindahkan berbagai informasi yang relevan dengan kebijakan sehingga dapat dimanfaatkan di tingkat politik dalam rangka memecahkan masalah-masalah kebijakan. Dengan demikian analisis kebijakan menghasilkan informasi-informasi dan argumen-argumen meliputi:

- a. Nilai-nilai yang pencapaiannya menjadi tolak ukur apakah suatu masalah telah dapat dipecahkan
- b. Fakta-fakta yang keberannya dapat membatasi atau mempertinggi pencapaian nilai
- c. Tindakan-tindakan yang melaksanakannya dapat menghasilkan pencapaian nilai-nilai dan pemecahan masalah

Metode analisis kebijakan menggabungkan lima prosedur umum yang lazim dipakai dalam pemecahan masalah (*Ibid*: 2003), yaitu:

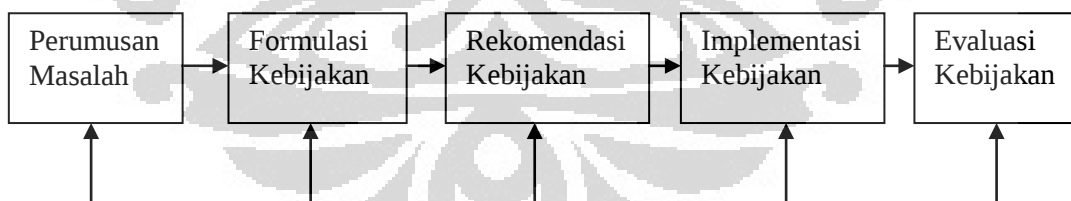
- 1) Perumusan masalah, membantu menemukan asumsi-asumsi yang tersembunyi, mendiagnosis penyebab-penyebabnya, memetakan tujuan yang memungkinkan memadukan pandangan-pandangan yang bertentangan dan merancang peluang-peluang kebijakan yang baru.
- 2) Formulasi kebijakan, peramalan dapat menyediakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang masalah yang akan terjadi di masa mendatang sebagai akibat dari diambilnya alternatif, termasuk melakukan sesuatu. Peramalan dapat menguji akibat dari kebijakan yang ada atau yang diusulkan dan mengenali kendala-kendala yang mungkin akan terjadi dalam pencapaian tujuan.
- 3) Rekomendasi kebijakan, rekomendasi membuahkan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang manfaat atau biaya dari berbagai

alternatif yang akibatnya di masa mendatang telah diestimiasikan melalui peramalan. Rekomendasi membantu mengestimasi tingkat resiko dan ketidakpastian, mengenali eksternalitas dan akibat ganda, menentukan kriteria dalam pembuatan pilihan, dan menentukan pertanggungjawaban administrasi bagi implementasi kebijakan.

- 4) Implementasi kebijakan, pemantauan/*monitoring* menyediakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan mengenai akibat dari kebijakan yang diambil sebelumnya.
- 5) Evaluasi kebijakan, membuahkn pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang ketidaksesuaian antara kinerja kebijakan yang diharapkan dengan yang benar-benar dihasilkan. Evaluasi tidak hanya menghasilkan kesimpulan mengenai seberapa jauh masalah telah terselesaikan, tetapi juga menyumbang pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari kebijakan, membantu dalam penyesuaian dan perumusan kembali masalah.

Kelima prosedur analisis kebijakan yang ditunjukkan berguna sebagai alat untuk menggambarkan keterkaitan antara metode-metode dan teknik-teknik analisis kebijakan.

Gambar 2.2
Tahapan Analisis Kebijakan



Sumber: Dunn, *Public Policy Analysis: An Introduction Second Edition*

2.2.4 Kebijakan Publik

Thomas R. Dye mendefinisikan *public policy* atau kebijakan publik sebagai *what goverment choose to do or not to do*, apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan. Selanjutnya Dye menyatakan apabila pemerintah ingin memilih melakukan sesuatu maka harus ada tujuan dan kebijakan publik tersebut harus meliputi semua “tindakan”

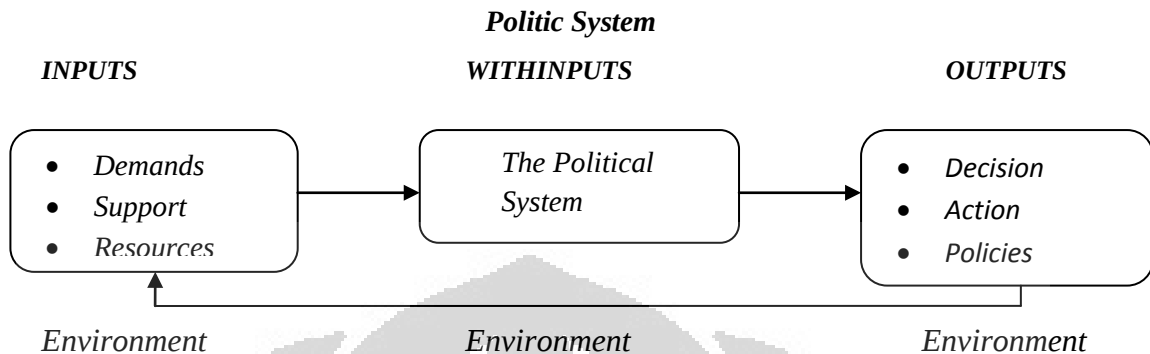
pemerintah bukan semata-mata merupakan pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat pemerintah saja. Disamping itu sesuatu yang tidak dilakukan oleh pemerintah pun termasuk kebijakan publik. Hal ini disebabkan karena *choose not to do* oleh pemerintah akan mempunyai dampak yang sama besarnya dengan *choose to do* oleh pemerintah (*Op Cit*: 2005).

Menurut SA Wahab, Kebijakan publik adalah kebijakan yang dikembangkan atau dirumuskan oleh instansi-instansi serta pejabat-pejabat pemerintah yang dalam kaitan ini faktor-faktor bukan pemerintah/swasta tentu saja dapat mempengaruhi perkembangan atau perumusan kebijakan publik (Wahab: 1991). Kebijakan publik memuat sejumlah kriteria seperti dikemukakan oleh Anderson (Anderson: 1979) berikut ini:

- a. Kebijakan publik selalu mempunyai tujuan tertentu atau merupakan tindakan-tindakan atau pola-pola tindakan pejabat pemerintah
- b. Kebijakan publik berisi tindakan-tindakan atau pola-pola tindakan pejabat pemerintah
- c. Kebijakan publik merupakan apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah, jadi bukan merupakan apa yang akan dilakukan oleh pemerintah
- d. Bersifat positif dalam arti merupakan beberapa bentuk tindakan pemerintah mengenai suatu masalah tertentu
- e. Kebijakan pemerintah dalam arti positif didasarkan atau selalu dilandaskan pada peraturan perundang-undangan dan bersifat memaksa (otoritatif)

David Easton dalam bukunya *The Political System* mengemukakan salah satu model dalam perumusan kebijakan adalah model sistem politik (Easton: 1953). Model ini didasari pada konsep-konsep teori informasi (*inputs, withinputs, outputs, dan feed back*) dan memandang kebijakan negara sebagai respon suatu sistem politik terhadap kekuatan lingkungan (sosial politik, ekonomi, budaya, geografis, dan sebagainya) yang ada disekitarnya. Oleh karena itu kebijakan negara dipandang oleh model ini sebagai hasil (*outputs*) dari sistem politik (Irfan: 1992).

Gambar 2.3
Skema Kebijakan Publik Sebagai Hasil Sistem Politik



Sumber : David Easton, *The Political System*

Konsep “sistem politik” mempunyai arti sejumlah lembaga-lembaga dan aktivitas-aktivitas politik dalam masyarakat berfungsi mengubah tuntutan-tuntutan (*demands*), dukungan-dukungan (*supports*), dan sumber-sumber (*resources*) semua ini adalah *inputs* menjadi keputusan-keputusan atau kebijakan-kebijakan yang otoritatif bagi seluruh masyarakat (*outputs*). Tuntutan-tuntutan (*demands*) timbul bila individu-individu atau kelompok-kelompok yang ada dilingkungannya berupaya mempengaruhi proses pembuatan kebijakan publik. Dukungan-dukungan (*support*), dan sumber-sumber (*resources*) diperlukan untuk menunjang tuntutan-tuntutan (*demands*) yang telah dibuat tadi. Tuntutan-tuntutan (*demands*) ini bisa berasal dari sistem politik ataupun berasal dari luar sistem politik (misalnya anggota masyarakat, kelompok kepentingan, LSM, dan lain sebagainya). Sedangkan sistem politik akan menyerap berbagai macam tuntutan-tuntutan (*demands*) tadi dan memaksa pengaturan tersebut kepada pihak-pihak yang terlibat.

2.2.5 Kebijakan Fiskal

Kebijakan fiskal menurut R. Mansury terdiri dari dua pengertian. Pertama, kebijakan fiskal berdasarkan pengertian luas, yaitu kebijakan untuk mempengaruhi produksi masyarakat, kesempatan kerja dan inflasi, dengan menggunakan instrumen pemungutan pajak dan pengeluaran belanja negara (Mansury: 1999). Kebijakan fiskal dalam pengertian luas bertujuan untuk

mempengaruhi jumlah total pengeluaran masyarakat, pertumbuhan ekonomi, dan jumlah seluruh produksi masyarakat, banyaknya kesempatan kerja dan pengangguran, tingkat harga umum dan inflasi. Dalam pengertian luas ini, kebijakan fiskal tidak hanya menggunakan instrumen penerimaan negara dan pajak, tetapi juga menggunakan pengeluaran negara sebagai instrumen. Kedua instrumen tersebut nantinya akan digunakan untuk mengendalikan perekonomian negara. Pengendalian perekonomian tersebut dilakukan untuk menghindari krisis ekonomi maupun mengarahkan perekonomian negara ke arah yang lebih baik.

Kedua, kebijakan fiskal dalam pengertian sempit yaitu kebijakan yang berhubungan dengan penentuan siapa-siapa yang akan dikenakan pajak, apa yang harus dijadikan dasar pengenaan pajak, bagaimana menghitung besarnya pajak yang harus dibayar dan bagaimana tata cara pembayaran pajak yang terhutang (*Ibid*: 1999). Kebijakan fiskal dalam pengertian sempit ini sering disebut dengan kebijakan perpajakan.

2.2.6 Kebijakan Pajak

Menurut Michael P. Devereux (Devereux: 1996) dalam Haula Rosdiana dan Edi Slamet Irianto (Rosdiana: 2012), isu-isu penting dalam kebijakan pajak adalah:

- a. *What should the tax base be: income, expenditure, or a hybrid?*
- b. *What should the tax rate schedule be?*
- c. *How should international income flows be taxed?*
- d. *How should environmental taxes be designed?*

Menurut Musgrave (Musgrave: 1990), kebijakan pajak merupakan instrumen kebijakan fiskal yang ditetapkan pemerintah dalam melakukan fungsi alokasi, distribusi, regulasi, dan fungsi stabilisasi. Sementara menurut Lewis (Lewis: 1984), kebijakan pajak berhubungan dengan tiga fungsi publik yaitu alokasi, distribusi, dan stabilisasi. Oleh karena itu, pajak merupakan kewenangan publik yang ditetapkan oleh pemerintah. Sebagaimana dikatakan oleh White dalam Nasucha (*Op Cit*: 2004) bahwa kewenangan dalam

pengambilan suatu kebijakan terkait dengan peran pemerintah sebagai agen hubungan masyarakat.

Pelaksanaan kebijakan pajak harus dilakukan melalui pembagian sistem perpajakan yang berpengaruh terhadap alokasi sumber, distribusi pendapatan, dan stabilisasi ekonomi. Salah satu kebijakan pemerintah dalam penyusunan kebijakan perpajakan bertujuan untuk mengakomodasi kebijakan fiskal, yaitu dengan melalui perlakuan perpajakan secara khusus (*tax expenditure*). *Tax expenditure* adalah kegagalan pemerintah dalam memasukkan *item-item* tertentu ke dalam dasar pengenaan pajak (*tax base*) sehingga pemerintah kehilangan potensi penerimaan yang seharusnya dapat diterima (Harvey: 1988). Dari uraian di atas dapat diartikan bahwa pemerintah memberikan uang secara cuma-cuma kepada sejumlah warga negara tertentu melalui subsidi. Dampak dari pemberian subsidi itu pada akhirnya menimbulkan ketidakadilan. Penjelasan kebijakan perpajakan tersebut mendorong pemerintah agar mampu memperbaiki perekonomian nasional dan mampu memperbaiki perekonomian nasional dan mampu menciptakan iklim usaha yang kondusif di berbagai sektor. Sehubungan dengan hal itu, maka pemerintah harus melakukan kebijakan perpajakan dengan prinsip-prinsip perpajakan yang baik sehingga dapat dijadikan acuan dalam perbaikan penyusunan sistem perpajakan.

Menurut R. Mansury (Mansury: 2000) tujuan kebijakan perpajakan adalah sama dengan kebijakan publik pada umumnya yaitu mempunyai tujuan pokok sebagai berikut:

- 1) Peningkatan kesejahteraan dan kemakmuran
- 2) Distribusi penghasilan yang lebih adil
- 3) Stabilitas

Pajak dapat berperan sebagai instrumen untuk mematok besarnya upah minimum di suatu negara. Penentuan besarnya batas tidak kena pajak dapat digunakan sebagai salah satu ukuran untuk menentukan besarnya standar biaya hidup minimum. Kebijakan perpajakan di dalam kegiatan ekonomi negara lebih cenderung untuk penerimaan negara dan mengontrol harga. Menurut Smith dalam Simon dan Nobes (Nobes: 1992), perpajakan yang baik

adalah perpajakan yang menerapkan empat prinsip perpajakan (*the four canon of taxation*), yaitu prinsip keadilan (*equity*), kepastian (*certainty*), kecocokan (*convenience*), dan efisiensi (*efficiency*). Berdasarkan prinsip keadilan, rakyat hendaknya membayar pajak dengan adil, yaitu sesuai dengan kemampuannya. Azas kepastian mensyaratkan bahwa pajak harus ditetapkan dengan metode-metode, format, dan jumlah pajak yang dibayarkan harus jelas dan sederhana bagi rakyat. Penerapan azas kecocokan adalah pajak jangan sampai terlalu menekan wajib pajak sehingga pembayaran pajak akan dilakukan oleh wajib pajak dengan kesadarannya. Azas efisiensi mensyaratkan bahwa biaya pemungutan harus seminimal-minimalnya.

Kebijakan perpajakan terkait dengan sistem perpajakan sebagai elemen dalam kebijakan perpajakan. Sistem perpajakan merupakan salah satu instrumen penting yang dapat dipakai dalam mencapai sasaran kebijakan pembangunan. Marsuni, dalam bukunya *Hukum dan Kebijakan Perpajakan di Indonesia*, merumuskan kebijakan perpajakan sebagai:

- a) Suatu pilihan atau keputusan yang diambil oleh pemerintah dalam rangka menunjang penerimaan negara, dan menciptakan kondisi ekonomi yang kondusif
- b) Suatu tindakan pemerintah dalam rangka memungut pajak, guna memenuhi kebutuhan dana untuk keperluan negara
- c) Suatu keputusan yang diambil pemerintah dalam meningkatkan penerimaan negara dari sektor pajak untuk digunakan menyelesaikan kebutuhan dana bagi negara

2.2.7 Pajak Penjualan atas Barang Mewah Sebagai Pajak Penjualan

Konsep PPnBM merupakan pajak penjualan yang dikenakan terhadap barang yang tergolong mewah. Pajak penjualan itu sendiri memiliki *legal character* sebagai berikut (Rosdiana: 2005):

- *General*

Pajak penjualan merupakan pajak atas konsumsi yang bersifat umum. Hal tersebut dinyatakan oleh Rosen (*Op Cit*: 1988) sebagai berikut:

“A general sales tax imposes the same tax rate on the purchase of all commodities. A selective sales tax, also referred to as an excise tax, or a differential commodity tax, is levied at different rates on the purchase of different commodities.”

Dengan demikian, pajak penjualan dikenakan terhadap semua komoditas sehingga dikatakan bersifat *general*, atau umum, berbeda dengan *excise tax*, atau di Indonesia dikenal dengan cukai yang hanya dikenakan terhadap komoditas tertentu sehingga disebut *specific tax*. Pajak penjualan memiliki sifat regresif, dimana besarnya pajak dikenakan jumlah yang sama antara konsumen dengan tingkat kemampuan ekonomi yang tinggi dengan konsumen dengan tingkat kemampuan ekonomi rendah.

- *Indirect*

Pajak penjualan merupakan pajak tidak langsung sehingga beban pajaknya dapat dialihkan. Mekanisme pajak tidak langsung dapat dialihkan dengan cara mengarahkan ke konsumen (*forward shifting*) atau kebelakang dengan mengarah ke faktor-faktor produksi yang ada (*backward shifting*).

Menurut Suparmoko (Suparmoko: 2000), pajak tidak langsung memiliki beberapa kelebihan, yaitu:

- a) Untuk anggaran penerimaan negara dapat dikatakan bahwa hasilnya lebih stabil jika dibandingkan dengan hasil dari pemungutan pajak langsung
- b) Orang-orang yang penghasilannya kecil sukar untuk dikenai pajak penghasilan, dapat diikuti sertakan dalam pengumpulan dana yang dikehendaki oleh pemerintah
- c) Biaya pemungutannya rendah
- d) Teknik pemungutannya sederhana sehingga tidak menyulitkan administrasi pajak
- e) Pajak-pajak tidak langsung sesuai dengan maksud dan tujuannya sebagai salah satu alat pengatur, dapat dikendalikan oleh pemerintah dengan cepat dan relatif murah

- *On Consumption*

Pajak Penjualan merupakan pajak atas konsumsi, tanpa membedakan apakah konsumsi tersebut digunakan/habis sekaligus ataupun digunakan/habis secara bertahap/berangsur-angsur

2.2.8 Pajak Penjualan atas Barang Mewah Sebagai Pajak Tidak Langsung

PPnBM merupakan pajak tambahan dari PPN dan pengenaannya tidak dapat berdiri sendiri, tetapi selalu mengikuti PPN. Oleh karena PPN merupakan pajak tidak langsung, maka PPnBM dapat dikategorikan sebagai pajak tidak langsung.

Menurut Nightingale, pajak tidak langsung memiliki karakteristik sebagai berikut (Nightingale: 2000):

a. *Equity*

Dari sisi keadilan, pajak langsung seperti pajak penghasilan dianggap lebih adil bila dibandingkan dengan pajak tidak langsung. Hal tersebut dikarenakan pajak penghasilan bersifat progresif sehingga makin besar penghasilan seseorang maka beban pajaknya semakin besar pula. Berbeda halnya dengan pajak langsung yang bersifat regresif dimana tarif pajak yang dikenakan biasanya proporsional, sehingga dengan tarif ini beban pajak yang dirasakan oleh masyarakat berpenghasilan kecil semakin besar. Hal ini merupakan konsekuensi dari pajak tidak langsung seperti PPN yang memiliki sifat sebagai pajak objektif dimana pengenaan pajaknya tidak melihat kondisi subjeknya.

b. *Economic Regulator*

Pajak tidak langsung secara umum lebih fleksibel dibandingkan dengan pajak langsung karena tarif pajak tidak langsung dapat diubah kapanpun oleh pembuat undang-undang, tidak seperti pajak langsung yang hanya dapat diubah dalam *budget*. Dengan demikian, pajak tidak langsung merupakan alat yang lebih baik untuk mengatur ekonomi.

c. *Economic Efficiency*

Pajak tidak langsung secara psikologi lebih dapat diterima karena dua alasan; yaitu karena lebih nyata dan *tax payer* merasakan kepuasan karena konsumsi yang dilakukan.

- *Indirect Taxation and the Incentive to Work*

Argumen bahwa pajak tidak langsung lebih baik dari pajak langsung karena tidak mempengaruhi insentif untuk bekerja ternyata tidak terbukti. Tingkat pajak tidak langsung yang dapat mempengaruhi *incentive* untuk bekerja tergantung pada apa yang disebut dengan elastisitas permintaan suatu produk. Apabila suatu produk memiliki permintaan yang inelastis, maka pajak akan terefleksi pada harga yang tinggi, dimana pada akhirnya efek yang terjadi hanya berbeda tipis antara pajak langsung dan pajak tidak langsung.

- *Taxation and the Incentive to Save*

Keberadaan pajak langsung dapat mempengaruhi insentif untuk menabung. Hal ini dikarenakan penghasilan yang ditabung juga merupakan objek pajak penghasilan. Di lain pihak, pajak tidak langsung menghindari hal ini sehingga tidak mempengaruhi insentif untuk menabung.

d. *Social and Economic Welfare*

Pajak tidak langsung dapat digunakan sebagai alat untuk memajukan kesejahteraan sosial dan mengurangi eksternalitas. Pemerintah dapat menggunakan instrumen pajak tidak langsung seperti pengenaan *excise* tembakau dan alkohol karena konsumsi atas barang-barang ini menimbulkan eksternalitas negatif yaitu biaya sosial yang besar seperti polusi dan efek buruk terhadap kesehatan. Pajak langsung juga dianggap mengurangi penghasilan yang diberikan sehingga pajak tidak langsung dianggap lebih memberikan pilihan kepada *taxpayer*.

e. *Administrative efficiency*

Self assessment system merupakan sistem pemungutan pajak yang membuat *cost* administrasi pajak dapat berkurang. Pajak tidak langsung juga menggunakan sistem ini sehingga dianggap bahwa pemungutan pajak tidak langsung secara administratif juga efisien.

2.2.9 Pajak Penjualan atas Barang Mewah Sebagai *Excise*

Menurut McCarten dan Stotsky dalam Shome, terdapat beberapa alasan terhadap pengenaan *excise* (McCarten: 1995):

a. *Revenue Generation*

Alasan pengenaan *excise* adalah karena *excise* secara potensial dapat meningkatkan penerimaan pemerintah dengan efek distorsi dan *excess burden* yang relatif kecil.

b. *Correcting for Negative Externalities*

Terdapat dua komoditi yang merupakan target dari *excise* terkait dengan eksternalitas yang ditimbulkan. Kelompok ini seperti *sumptuary* atau *regulated goods*, misalnya produk alkohol dan tembakau serta penggunaan kendaraan bermotor, meliputi bahan bakar kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor itu sendiri.

c. *Excise as a Tool for Improving Vertical Equity*

Penggunaan *excise* sebagai alat untuk mencapai *vertical equity* adalah melalui *luxury excise*. *Vertical equity* dapat tercapai karena tarif yang progresif.

d. *Trade-Off Among Goals in the Use of Excise Tax*

Kebijakan pemerintah terhadap tarif *excise* dapat mempengaruhi *revenue* dan konsumsi secara terbalik. Apabila pemerintah menaikkan tarif, maka akan terjadi peningkatan pada penerimaan pemerintah, dan sebaliknya akan mengurangi konsumsi masyarakat.

Dapat diketahui berdasarkan penjelasan di atas bahwa cukai dikenakan atas konsumsi barang tertentu. Karakteristik cukai menurut Cnossen dalam Rosdiana adalah (*Op Cit*: 2012):

“selectivity in coverage, discrimination in intent and some form of quantitative measurement in determining the tax liability”

Cukai memiliki *legal character* khusus dan tidak dimiliki oleh jenis pajak lainnya. Penjelasan dari *legal character* tersebut adalah sebagai berikut:

1) *Selective in Coverage*

Cukai tidak dikenakan terhadap semua barang dan jasa. Cukai dikenakan hanya terhadap barang dan jasa tertentu yang dianggap mempunyai eksternalitas negatif atau karena alasan keadilan vertikal. Oleh karena itu, dalam bentuk-bentuk cukai, barang dan jasa yang dianggap mewah (*luxury goods*) dijadikan sebagai objek pajak.

2) *Discrimination in Intent*

Tujuan pemungutan merupakan pembeda antara cukai dengan pajak penjualan. Cukai dipungut bukan semata-mata untuk dijadikan sebagai sumber penerimaan negara, tetapi juga untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu yang telah diterapkan oleh negara

3) *Quantitative Measurement*

Pemungutan cukai pada umumnya berimplikasi pada pengawasan fisik atau pengukuran oleh otoritas cukai untuk menentukan kewajiban pajak dan untuk memastikan peraturan cukai ditaati.

PPnBM memiliki beberapa karakteristik yang hampir sama dengan cukai (*excise*). Dalam *excise*, *luxury goods* merupakan konsumsi objek barang mewah yang dikenakan cukai karena atas pengenaan cukai tersebut mencerminkan kemampuan ekonomi.

2.2.10 Konsep Regresifitas

Salah satu bentuk pajak penjualan adalah Pajak Pertambahan Nilai (PPN). PPN dengan tarif tunggalnya tidak melakukan pembedaan dalam hal tingkat kemampuan konsumennya, hal ini disebabkan karena PPN sesuai dengan legal karakternya merupakan pajak objektif. Akibatnya, kewajiban pajak ditentukan oleh adanya objek pajak sedangkan kondisi subjektif pajak tidak ikut menentukan. Dalam hal ini konsumen yang memiliki tingkat kemampuan yang tinggi mendapatkan perlakuan yang sama dengan

konsumen yang memiliki tingkat kemampuan yang rendah. Dengan demikian maka PPN memiliki dampak regresif, yaitu semakin tinggi kemampuan konsumen semakin ringan beban pajak yang timbul, semakin rendah kemampuan konsumen semakin berat beban pajak yang dipikul. Hal tersebut sebagaimana dikemukakan oleh Tait (Tait: 1988) berikut ini:

“The common case against the VAT is that it is regressive, reducing the real consumption of low-income households by a greater percentage than for high income households. This general accusation depends on many particular assumptions about the tax replaced, the exemption and zero rating, and any special compensatory features. However, the general views is that VAT a broad-based tax levied on essentials and as such must be regressive”

Oleh karena itu, untuk mengurangi dampak regresif PPN yaitu pertama, dengan melakukan pembebasan pajak atau penurunan tarif. Selanjutnya yang kedua, dengan menetapkan tarif pajak yang tinggi. Tarif pajak yang tinggi ini diterapkan untuk barang-barang yang tergolong mewah (*luxury goods*) yang kemudian di Indonesia dikenal dengan nama PPnBM. berkaitan dengan hal itu, Terra (Terra: 1988) mengemukakan pandangannya dalam mengatasi dampak regresif PPN tersebut, yaitu:

“In general, two measures are applied to influence the regressivity: one is the introduction of exemptions and/or reduced (or even zero) rates; the second is the introduction of higher (or luxury) rates. Both techniques are commonly applied, although many objections can be raised, since differentiations in rates and exemptions unduly complicate the technique of levying VAT”

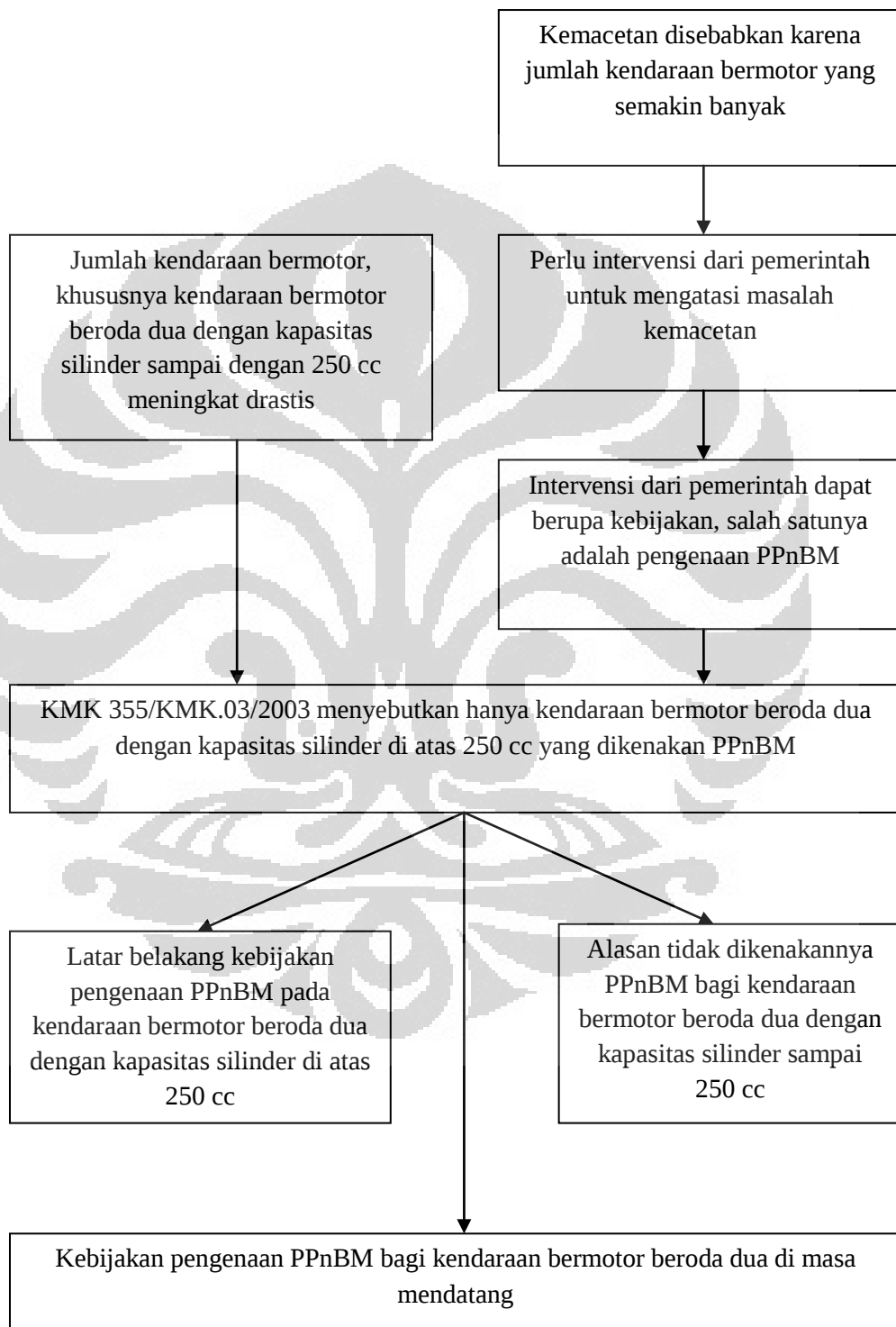
Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa adanya pengenaan PPnBM dilatarbelakangi oleh dampak regresif yang ditimbulkan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai (PPN).

2.3 Kerangka Pemikiran

Dalam melakukan penelitian ini peneliti telah membuat alur berpikir untuk mencari jawaban atas permasalahan yang dikemukakan. Berikut ini akan

diuraikan mengenai kerangka pemikiran dari penelitian yang dilakukan dan ditampilkan dalam bentuk gambar:

Gambar 2.4
Kerangka Pemikiran Penelitian



Sumber: Olahan Peneliti

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan penjelasan secara teknis mengenai metode-metode yang digunakan dalam suatu penelitian (Muhadjir: 1992). Metode penelitian membahas mengenai keseluruhan cara suatu penelitian yang dilakukan dalam melakukan penelitian. Hal ini mencakup prosedur dan teknik-teknik yang dilakukan dalam melakukan penelitian, tipe penelitian, pendekatan penelitian, serta metode pengumpulan data yang dilakukan. Hal ini sesuai dengan pernyataan Husaini Usman (Usman: 2006) yaitu ditinjau dari sudut filsafat metodologi penelitian merupakan epistemologi penelitian, yaitu menyangkut bagaimana kita mengadakan suatu penelitian.

3.1.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan oleh peneliti dalam penulisan skripsi ini adalah pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari pihak-pihak yang diamati (Moleong: 2006). Peneliti berpendapat bahwa pendekatan ini merupakan pendekatan yang paling tepat, karena peneliti ingin mengemukakan penjelasan yang lebih mendalam mengenai suatu proses yang terjadi. Penelitian kualitatif lebih banyak mengutamakan bagian “proses” dibanding dengan “hasil”. Hal ini dikarenakan hubungan bagian-bagian yang akan diteliti akan jauh lebih jelas apabila diamati dalam proses (*Ibid*: 2006). Pilihan pendekatan kualitatif ini dimaksudkan agar penelitian ini dapat memberikan penjelasan dan pemahaman yang menyeluruh atas PPnBM yang dikenakan bagi kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc.

3.1.2 Jenis Penelitian Berdasarkan Tujuan Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian, jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deksriptif. Penelitian deskriptif dapat diartikan suatu metode dalam meneliti status kelompok manusia, atau suatu objek dari kondisi dan suatu sistem pemikiran atau suatu peristiwa pada masa sekarang (Sugiyono: 2000). Penelitian deksriptif juga dapat didefinisikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subjek atau objek penelitian pada saat sekarang ini berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya (Soejono: 1999). Nazir pun menyatakan bahwa metode analisis deskripsi merupakan suatu metode yang dapat digunakan untuk meneliti sekelompok manusia, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun untuk membuat deksripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta, sifat-sifat serta hubungan antara fenomena yang diselidiki (Nazir: 1985). Dengan penelitian deskriptif, peneliti akan memberikan suatu gambaran mengenai PPnBM atas kendaraan bermotor beroda dua yang hanya dikenakan kepada mesin dengan isi silinder di atas 250 cc.

3.1.3 Jenis Penelitian Berdasarkan Manfaat Penelitian

Berdasarkan manfaat, penelitian ini termasuk dalam penelitian murni. Hal ini dikarenakan penelitian diadakan untuk kebutuhan intelektual penulis. Penelitian murni lebih banyak digunakan di lingkungan akademik dan biasanya dilakukan dalam kerangka pengembangan ilmu pengetahuan (Prasetyo: 2005).

3.1.4 Jenis Penelitian Berdasarkan Dimensi Waktu

Berdasarkan dimensi waktu, penelitian ini merupakan penelitian *cross sectional*. Penelitian ini dilakukan dalam waktu tertentu dan hanya dilakukan sekali dan tidak akan dilakukan penelitian sejenis di waktu yang berbeda untuk dijadikan perbandingan. Neuman (Neuman: 2000) berpendapat “*in cross sectional research, researcher observe at one time*”, sehingga tidak

akan lagi peneliti melakukan penelitian yang serupa di masa waktu yang berbeda.

3.1.5 Jenis Penelitian Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data memiliki tujuan mengumpulkan data atau informasi yang dapat menjelaskan permasalahan suatu penelitian secara objektif. Dalam penelitian ini, peneliti memakai teknik pengumpulan data sebagai berikut:

a. Studi Kepustakaan (*Library Research*)

Studi ini dilakukan dengan mengumpulkan dan mempelajari data serta informasi yang didapat dari laporan serta dokumen, penelitian-penelitian terdahulu mengenai buku-buku, peraturan perundang-undangan, jurnal, dan sumber literatur lainnya.

b. Studi Lapangan (*Field Research*)

Studi ini dilakukan dengan mengumpulkan data dan informasi melalui wawancara mendalam (*in-depth interview*) dengan menggunakan pedoman wawancara. jenis pertanyaan yang diajukan kepada informan yaitu pertanyaan terbuka. Wawancara adalah metode pengumpulan data dengan cara bertanya langsung dengan responden sehingga terdapat proses interaksi antara pewawancara dengan responden (Soeratna: 1995). Peneliti akan menggunakan pertanyaan terbuka dan melakukan *one by one interview* dengan *audio tape*. Peneliti tidak membatasi pilihan jawaban informan, sehingga informan dalam penelitian ini dapat menjawab secara bebas dan lengkap sesuai pendapatnya. Wawancara dilakukan kepada pihak-pihak yang berkompeten dalam penerapan PPnBM kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc.

3.2 Hipotesis Kerja

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang telah diuraikan, maka hipotesis sementara pada penelitian ini adalah pemerintah menilai bahwa motor dengan isi silinder sampai dengan 250 cc tidak dapat dikategorikan sebagai

barang mewah, sehingga tidak dikenai PPnBM. Hal ini pula yang menjadikan motor dengan isi silinder di atas 250 cc dikenakan PPnBM karena dikategorikan barang mewah.

3.3 Informan

Informan adalah seseorang yang diharapkan dapat memberi informasi yang berguna untuk kepentingan penelitian melalui wawancara dan data yang dibutuhkan peneliti. Kriteria yang wajib dimiliki seorang informan adalah memiliki pengetahuan tentang masalah yang diteliti dan terlibat langsung. Dalam penelitian kualitatif, pemilihan informan yang tepat merupakan faktor penentu dalam proses pengumpulan dan pengolahan data. Dalam melakukan wawancara, peneliti menetapkan kriteria tertentu untuk menentukan informan. Sebagaimana kriteria yang diajukan Neuman, yaitu (*Op Cit: 2000*):

- *The informan is totally familiar with the culture*
- *The individual is currently involved in the field*
- *The person can spend time with the researcher*
- *Nonanalytic individuals*

Berdasarkan kriteria tersebut, maka peneliti memilih beberapa informan, yaitu:

1) Kementerian Perindustrian

Wawancara dilakukan kepada pihak dari Kementerian Perindustrian bidang industri otomotif untuk mengetahui tanggapan pengenaan PPnBM terhadap kendaraan bermotor di Indonesia dari sudut pandang perindustrian

2) Pihak Direktorat Jenderal Pajak

Wawancara dilakukan kepada pihak Direktorat Jenderal Pajak untuk mengetahui penjelasan mengenai pengenaan PPnBM terhadap kendaraan bermotor, khususnya yang beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc.

3) Badan Kebijakan Fiskal

Wawancara dilakukan kepada pihak dari Badan Kebijakan Fiskal dengan tujuan mengetahui lebih lanjut mengenai kebijakan PPnBM.

3.4 Proses Penelitian

Proses penelitian ini dimulai dari menentukan topik dari penelitian, merumuskan masalah, menentukan judul penelitian, merancang metode penelitian, menganalisis permasalahan yang ada dan terakhir menyimpulkan mengenai apa yang ditemukan selama proses penelitian tersebut berlangsung. Penelitian ini berawal dari ketertarikan peneliti untuk melakukan penelitian terhadap pengenalan PPnBM bagi kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc. Penelitian ini menyangkut permasalahan bagaimana proses pengenalan PPnBM yang hanya dikenakan terhadap motor dengan isi silinder di atas 250 cc, sedangkan bagi motor dengan isi silinder dibawah 250 cc dikecualikan dari PPnBM. Proses penelitian dilanjutkan dengan mengumpulkan data baik yang berasal dari studi kepustakaan maupun dari wawancara yang dianggap peneliti dapat membantu jalannya penelitian. Proses dilanjutkan dengan menganalisis data yang berupa wawancara dan literatur yang sudah terkumpul dan terakhir menarik kesimpulan atas hasil penelitian.

3.5 Site Penelitian

Dalam penelitian ini tidak ada satu *site* khusus tempat peneliti melakukan penelitiannya karena pengambilan data tidak dilakukan hanya di satu tempat. Yang menjadi *site* dilakukannya penelitian ini, antara lain:

- a. Kementerian Perindustrian
- b. Direktorat Jenderal Pajak
- c. Kementerian Keuangan

BAB 4

GAMBARAN UMUM INDUSTRI KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA DI INDONESIA SERTA KEBIJAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH BERUPA KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA DI INDONESIA

4.1 Sejarah Perkembangan Industri Sepeda Motor di Indonesia

Kendaraan bermotor beroda dua atau yang biasa dikenal dengan nama sepeda motor, di Indonesia telah dikenal semenjak beberapa dekade yang lalu. Pada masa dimana motor baru masuk ke pasaran Indonesia, jumlah sepeda motor masih sangat sedikit dan pasaran masih didominasi oleh sepeda motor buatan Eropa dan Amerika, seperti BMW, BSA, AJS, dan Norton yang memiliki kapasitas mesin besar. Sepeda motor dengan kapasitas mesin lebih kecil pun muncul seperti DKW dan Victoria. Dominasi sepeda motor buatan Eropa dan Amerika di Indonesia tidak bertahan lama, bahkan sepeda motor buatan Eropa dan Amerika tersebut dinilai kehilangan pasar. Hal tersebut dikarenakan masuknya sepeda motor buatan Jepang pada pertengahan tahun 1960-an. Proses untuk mendapatkan sepeda motor tersebut dilakukan dengan cara pembelian kepada toko-toko yang memperoleh kendaraan tersebut dari importir-importir yang dikenal dengan sistem *indent*, yaitu seseorang harus melakukan pemesanan terlebih dahulu dengan sejumlah uang muka sebelum beberapa bulan kemudian berhasil mendatangkan motor tersebut.

Dengan berkembangnya pasar sepeda motor di Indonesia, pemerintah mulai merencanakan pengembangan industri sepeda motor. Perkembangan industri sepeda motor dimulai oleh pemerintah pada tahun 1969 dan awal tahun 1970-an mulai diterapkan sistem agen tunggal untuk merek-merek tertentu (ATPM) dan pengembangan harus dilakukan oleh pemegang agen tunggal tersebut. Industri sepeda motor dimulai dengan sistem substitusi impor. Pada awalnya hanya pengerjaan perakitan yang dikerjakan di Indonesia. Hal ini dikenal dengan istilah *Welding Painting Assembling* (WPA). Impor unit sepeda motor mulai dilarang dan impor komponen-komponen unit sepeda motor boleh dilakukan dengan syarat tidak boleh ada pengerjaan WPA. Kebijakan tersebut lebih dikenal dengan kebijaksanaan impor SKD (*Semi Knock Down*).

Perkembangan industri sepeda motor ini berlanjut dengan diberlakukannya keharusan untuk mengimpor sepeda motor dalam bentuk CKD (*Complete Knock Down*), dimana komponen-komponen harus diimpor dalam keadaan 100% terurai/tidak terakit. Beberapa tahun kemudian, pemerintah mulai mengembangkan kebijakan mengenai sepeda motor ini kearah tahap *manufacturing* dengan mulai diberlakukannya program lokalisasi komponen menurut jadwal/tahapan yang sudah ditentukan. Disini digunakan sistem penalti, dimana komponen-komponen yang sudah masuk dalam program lokalisasi, tidak akan mendapat fasilitas pembebasan bea masuk. Pemerintah juga menetapkan nilai kandungan lokal minimal yang harus dicapai untuk sepeda motor yang diimpor dalam kondisi unit lengkap (*Complete Built Up*, biasa disingkat CBU) sebesar 82%. Dengan adanya perubahan-perubahan kondisi seperti di atas, arus globalisasi, dan lain-lain, maka pada bulan Mei 1995, pemerintah menetapkan peraturan baru yang lebih menekankan pada insentif. Ketentuan yang berlaku disini adalah bahwa untuk unit sepeda motor yang memiliki kandungan lokal lebih dari 40%, maka sisa komponennya dapat diimpor dengan fasilitas bebas bea masuk. Pada peraturan ini tidak ditentukan jenis-jenis komponen yang harus dibuat lokal, sehingga memberikan kemudahan bagi para produsen sepeda motor. Dengan diberlakukannya peraturan tersebut, hingga saat ini, industri motor di Indonesia mengalami perkembangan yang sangat baik, hal ini dapat dilihat semakin banyaknya produsen sepeda motor yang turut andil di pasaran.

4.1.1 Peraturan Pemerintah

Untuk memajukan industri sepeda motor, pemerintah menetapkan peraturan-peraturan serta kebijakan yang mendukung. Pada tahun 1983, pemerintah memberlakukan program penanggalan (*deletion program*), yang lebih bersifat kearah sangsi (*penalty*), dimana pemerintah tidak akan memberikan pembebasan bea masuk untuk komponen yang sudah masuk dalam program penanggalan. Pada bulan Juni 1993 dan bulan Mei 1995, pemerintah melaksanakan deregulasi yang lebih bersifat insentif. Peraturan terbaru memakai konsep nilai tambah kandungan lokal (*local value added concept*), yaitu: nilai riil dari komponen lokal setelah pengurangan-pengurang

terhadap sub komponen-komponen yang non-lokal (seperti material, rancang bangun, dan lain-lain)

Dengan peraturan baru, sepeda motor dengan nilai kandungan lokal lebih dari 40% akan mendapat pembebasan bea masuk untuk sisa komponen lainnya. Untuk sepeda motor dengan nilai kandungan lokal kurang dari 40% akan dikenakan bea masuk terhadap komponen lainnya. Untuk sepeda motor dengan nilai kandungan lokal kurang dari 40% akan dikenakan bea masuk terhadap komponen lainnya yang besarnya antara 10% sampai 25%, tergantung dari nilai kandungan lokalnya. Untuk memajukan industri sepeda motor, pemerintah menetapkan peraturan-peraturan serta kebijakan yang mendukung. Pada tahun 1983, pemerintah memberlakukan program penanggalan (*deletion program*), yang lebih bersifat kearah sanksi (*penalty*), dimana pemerintah tidak akan memberikan pembebasan bea masuk untuk komponen yang sudah masuk dalam program penanggalan. Pada bulan Juni 1993 dan bulan Mei 1995, pemerintah melaksanakan deregulasi yang lebih bersifat insentif. Peraturan terbaru memakai konsep nilai tambah kandungan lokal (*local value added concept*), yaitu: nilai riil dari komponen lokal setelah pengurangan-pengurang terhadap sub komponen-komponen yang non-lokal (seperti material, rancang bangun, dan lain-lain).

Dengan peraturan baru, sepeda motor dengan nilai kandungan lokal lebih dari 40% akan mendapat pembebasan bea masuk untuk sisa komponen lainnya. Untuk sepeda motor dengan nilai kandungan lokal kurang dari 40% akan dikenakan bea masuk terhadap komponen lainnya. Untuk sepeda motor dengan nilai kandungan lokal kurang dari 40% akan dikenakan bea masuk terhadap komponen lainnya yang besarnya antara 10% sampai 25%, tergantung dari nilai kandungan lokalnya.

4.2 Kendaraan Bermotor Beroda Dua di Indonesia

Alat Transportasi memegang suatu peranan yang penting dalam kehidupan manusia. Mobilitas manusia dan/atau barang dapat dilakukan dengan cepat dan efisien dengan bantuan alat transportasi, terutama kendaraan bermotor. Kebutuhan akan kendaraan bermotor mendorong orang untuk membeli atau menggunakan

jasa kendaraan bermotor bagi mereka yang tidak mampu untuk membelinya. Kebutuhan akan kendaraan bermotor tercerminkan pada jumlah kendaraan bermotor di Indonesia yang terus mengalami peningkatan tiap tahunnya.

Tabel 4.1
Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia
Berdasarkan Jenis Kendaraan (Periode 2005-2010)

Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Sepeda Motor	Jumlah
2005	5.076.230	1.110.255	2.875.116	28.561.831	37.623.432
2006	6.035.291	1.350.047	3.398.956	32.528.758	43.313.052
2007	6.877.229	1.736.087	4.234.236	41.955.128	54.802.680
2008	7.489.852	2.059.187	4.452.343	47.683.681	61.685.063
2009	7.910.407	2.160.937	4.498.171	52.767.093	67.336.644
2010	8.891.041	2.250.109	4.687.789	61.078.188	76.907.127

Sumber: Badan Pusat Statistik (diambil dari Kepolisian RI)

Berdasarkan data di atas, terlihat bahwa jumlah kendaraan di Indonesia cenderung mengalami peningkatan tiap tahunnya. Jumlah sepeda motor mendominasi dari total kendaraan bermotor di Indonesia dengan persentase di atas 60%. Tingginya jumlah kendaraan bermotor beroda dua disebabkan karena harganya yang relatif terjangkau bagi sebagian lapisan masyarakat. Ditambah dengan banyaknya lembaga pembiayaan baik bank maupun non-bank untuk pemberian angsuran pembiayaan kendaraan bermotor dengan uang muka yang rendah, membuat masyarakat semakin mudah untuk memiliki kendaraan bermotor. Pengecualian jenis-jenis kendaraan bermotor tertentu dari PPnBM, seperti kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder sampai dengan 250 cc, menjadikan harga kendaraan bermotor tersebut lebih murah dan lebih terjangkau. Jumlah motor di Indonesia saat ini didominasi oleh sepeda motor dengan isi silinder sampai dengan 250 cc. Indonesia menduduki peringkat ketiga pada negara dengan produksi motor terbanyak di dunia.

Tabel 4.2
Jumlah Produksi Sepeda Motor Terbanyak Di Dunia
Periode 2009-2011

No	Country	2009	2010	2011
1	China	25.427.676	24.275.926	24.654.600
2	India	10.512.903	13.376.451	14.000.000
3	Indonesia	5.884.021	7.395.390	8006.293

Sumber: AISI (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia)

Fenomena tersebut memiliki dampak positif sekaligus juga dampak negatif. Dampak positif yang dapat diambil dari hal ini adalah berkembangnya bisnis pembiayaan dan juga industri lain yang terkait dengan kendaraan bermotor serta membuka peluang untuk penyerapan tenaga kerja. Investor-investor pun tertarik untuk melakukan investasi-investasi di bidang otomotif karena melihat meningkatnya angka penjualan kendaraan bermotor di Indonesia. Dampak negatif dalam hal ini adalah terjadinya kemacetan yang menimbulkan banyak pihak karena menumpuknya jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan panjang ruas jalan.

Indonesia sebagai negara berkembang, memiliki pangsa pasar yang tepat bagi industri sepeda motor. Dengan adanya pengecualian PPnBM bagi sepeda motor dengan kapasitas silinder sampai dengan 250 cc, membuat produsen dapat menekan *cost* dalam memproduksi sepeda motor. Akan tetapi, pada praktiknya, pertumbuhan kendaraan bermotor di Indonesia yang sedemikian drastis tampaknya kurang dipersiapkan oleh pemerintah. Infrastruktur di Indonesia masih kurang memadai. Pertumbuhan panjang jalan tidak berbanding lurus dengan jumlah pertumbuhan kendaraan bermotor. Berikut merupakan data mengenai rasio penduduk dan kendaraan bermotor terhadap panjang jalan:

Tabel 4.3
Rasio Penduduk dan Kendaraan Bermotor Terhadap Panjang Jalan
Periode 2004

Negara	Indonesia	China	Vietnam	Thailand	Malaysia
Populasi	234.693.997	1.321.851.888	86.119.559	65.068.149	24.821.286
Panjang Jalan (km)	368.360	1.780.661	2.600	57.403	98.721
Rasio Orang/km (orang/km)	637	742	33.123	1.134	251
Populasi Kendaraan (unit)	50.824.128	154.653.427	14.511.653	25.296.202	7.284.174
Rasio Kendaraan (unit/km)	138	87	5.581	441	74

Sumber: AISI (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia)

Kepadatan yang terjadi di Indonesia antara lain disebabkan karena infrastruktur Indonesia yang kurang memadai. Permasalahan infrastruktur pun sangat berpengaruh terhadap kinerja industri-industri sepeda motor. Berdasarkan data yang diperoleh dari Kementerian Perindustrian, dampak dari jeleknya infrastruktur yang nyata di Indonesia adalah:

- Keterlambatan *delivery* bahan baku/parts/komponen akan menurunkan efisiensi dan produktivitas
- Menaikkan biaya produksi
- Selanjutnya menurunkan daya saing produk otomotif Indonesia terutama dengan adanya FTA (Free Trade Area) seperti AFTA (ASEAN Free Trade Area), ASEAN-China, Asean-India, dll.
- Impor CBU lebih besar dari Ekspor CBU.

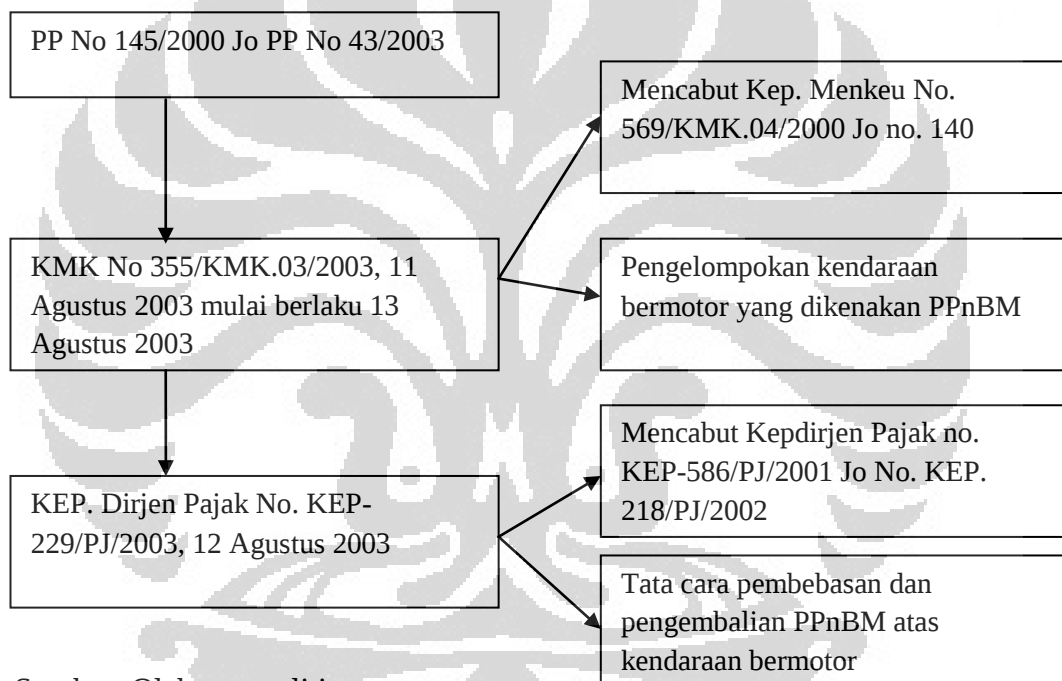
4.3 Kebijakan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Berupa Kendaraan Bermotor di Indonesia

Pengenaan pajak penjualan atas barang mewah bukanlah suatu pengenaan pajak yang baru. PPnBM sudah dikenakan sejak Undang-Undang Nomer 8 Tahun

1983. PPnBM ini dikenakan disamping pengenaan PPN. Produk otomotif merupakan salah satu jenis dari barang kena pajak (BKP) yang telah memenuhi kriteria, sehingga termasuk dalam kateogri barang kena pajak yang tergolong mewah. Ketentuan mengenai PPnBM atas BKP yang tergolong mewah berupa kendaraan bermotor tersebut diatur dalam PP No 43 tahun 2003. Sedangkan peraturan pelaksanaan pengenaan PPnBM atas BKP yang tergolong mewah berupa kendaraan bermotor dapat diklarifikasi melalui skema berikut:

Gambar 4.1

Skema Peraturan Pelaksanaan Pengenaan PPnBM Atas BKP yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor



Sumber: Olahan peneliti

Setelah PP no 43 tahun 2003 diundangkan pada 31 juli 2003, peraturan pelaksanaan pengenaan PPnBM atas BKP yang tergolong mewah berupa kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

1. Pengelompokan kendaraan bermotor sebagai BKP yang tergolong mewah KMK 355/KMK.03/2003 tanggal 11 agustus mulai berlaku tanggal 13 agustus 2003 yang mencabut dan menggantikan KMK 569/KMK.04/2000 sebagaimana telah diubah terakhir dengan KMK 140/KMK.03/2002

2. Mekanisme pengenaan PPnBM

- a. Kep dirjen pajak no. KEP-540/PJ/2000 tanggal 6 Desember 2000 masih tetap berlaku.
- b. Kep. Dirjen pajak no. KEP-229/PJ./2003 tanggal 12 agustus 2003 yang mencabut dan menggantikan keputusan direktur jenderal pajak no KEP-586/PJ/2001 keputusan direktur jenderal pajak no. KEP-218/PJ/2002.

Adapun jenis-jenis kendaraan bermotor yang dikenakan PPnBM berdasarkan KMK 355/KMK.03/2003 adalah sebagai berikut:

- 1) Impor kendaraan CBU berupa kendaraan pengangkut orang sampai dengan 15 orang termasuk pengemudi, kendaraan *double cabin*, kendaraan khusus, kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas silinder lebih dari 250 CC.
- 2) Penyerahan kendaraan hasil perakitan/produksi di dalam daerah pabean berupa kendaraan pengangkutan orang sampai dengan 15 orang termasuk pengemudi, kendaraan *double cabin*, kendaraan khusus, kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas silinder lebih dari 250 CC.
- 3) Penyerahan kendaraan bermotor berupa kendaraan pengangkut orang sampai dengan 15 orang termasuk pengemudi dan kendaraan *double cabin* hasil pengubahan dari kendaraan sasis atau kendaraan pengangkutan barang.

Selain itu, didalam pasal 3 KMK 355/KMK.03/2003 juga menggolongkan jenis-jenis kendaraan yang tidak dikenakan PPnBM yaitu:

- Kendaraan sasis
- Kendaraan pengangkutan barang
- Kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 250 CC
- Kendaraan bermotor untuk pengangkutan 16 orang atau lebih termasuk pengemudi

Sedangkan jenis-jenis kendaraan yang dibebaskan dari PPnBM seperti yang diuraikan dalam pasal 4 KMK 355/KMK.03/2003 adalah sebagai berikut:

- 1) Kendaraan bermotor berupa kendaraan ambulan, kendaraan jenazah, kendaraan pemadam kebakaran, kendaraan tahanan, kendaraan pengangkutan umum,
- 2) Kendaraan protokoler kenegaraan,

3) Kendaraan bermotor untuk pengangkutan 10 orang sampai dengan 15 orang termasuk pengemudi yang digunakan untuk kendaraan dinas TNI atau POLRI,

4) Kendaraan patroli TNI atau POLRI.

KMK 355/KMK.03/2003 juga mengatur tentang penetapan tarif PPnBM terhadap jenis-jenis kendaraan bermotor, yaitu:

1) Kendaraan bermotor dengan tarif PPnBM sebesar 10% adalah jenis kendaraan sebagai berikut:

- a. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan 10 orang sampai dengan 15 orang termasuk pengemudi, dengan motor bakar cetus api atau nyala kompresi dengan semua kapasitas isi silinder
- b. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 orang termasuk pengemudi selain sedan atau station wagon, dengan motor bakar cetus api, dengan sistem satu gandar penggerak (4x2), dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 CC,
- c. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 orang termasuk pengemudi selain sedan atau station wagon, dengan motor bakar nyala kompresi dengan sistem satu penggerak (4x2) dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 CC.

2) Kendaraan bermotor dengan tarif PPnBM sebesar 20% adalah jenis kendaraan sebagai berikut:

- a. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 orang termasuk pengemudi selain sedan atau station wagon, dengan sistem satu gandar penggerak (4x2), dengan motor bakar cetus api dengan kapasitas isi silinder lebih dari 1500 CC sampai dengan 2500 CC,
- b. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 orang termasuk pengemudi selain sedan atau station wagon, dengan motor bakar cetus api, dengan sistem satu gandar penggerak (4x2), dengan motor bakar nyala kompresi dengan kapasitas isi silinder lebih dari 1500 CC sampai dengan 2500 CC,
- c. Kendaraan bermotor dengan kabin ganda (*double cabin*) dalam bentuk kendaraan bak terbuka atau bak tertutup, dengan penumpang lebih dari

tiga orang termasuk pengemudi, dengan motor bakar cetus api atau nyala kompresi dengan sistem satu gandar penggerak (4x2) atau dengan sistem dua gandar penggerak (4x4), dengan semua kapasitas isi silinder, dengan massa total tidak lebih dari lima ton.

- 3) Kendaraan bermotor dengan tarif PPnBM sebesar 30% adalah jenis kendaraan sebagai berikut:
 - a. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 orang termasuk pengemudi dengan motor bakar cetus api, dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 CC:
 - Sedan atau station wagon,
 - Selain sedan atau station wagon, dengan sistem dua gandar penggerak (4x4)
 - b. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 orang termasuk pengemudi dengan motor bakar nyala kompresi, dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 CC:
 - Sedan atau station wagon
 - Selain sedan atau station wagon, dengan sistem dua gandar penggerak (4x4)
- 4) Kendaraan bermotor dengan tarif PPnBM sebesar 40% adalah jenis kendaraan sebagai berikut:
 - a. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 orang termasuk pengemudi selain sedan atau station wagon, dengan motor bakar cetus api, dengan sistem satu gandar penggerak (4x2), dengan kapasitas isi silinder lebih dari 2500 CC sampai dengan 3000 CC,
 - b. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 orang termasuk pengemudi dengan motor bakar cetus api, dengan kapasitas isi silinder lebih dari 1500 CC sampai dengan 3000 CC:
 - Sedan atau station wagon
 - Selain sedan atau station wagon, dengan sistem dua gandar penggerak (4x4)

- c. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 orang termasuk pengemudi dengan motor bakar nyala kompresi, dengan kapasitas isi silinder lebih dari 1500 CC sampai dengan 2500 CC:
 - Sedan atau station wagon
 - Selain sedan atau station wagon, dengan sistem dua gandar penggerak (4x4)
- 5) Kendaraan bermotor dengan tarif PPnBM sebesar 50% adalah jenis kendaraan khusus yang dibuat untuk golf.
- 6) Kendaraan bermotor dengan tarif PPnBM sebesar 60% adalah jenis kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas isi silinder lebih dari 250 CC sampai dengan 500 CC:
 - Sepeda motor (termasuk moped) dan sepeda yang dilengkapi dengan motor tambahan, dengan atau tanpa kereta pasangan sisi, termasuk kereta pasangan sisi,
 - Kendaraan khusus yang dibuat untuk perjalanan di atas salju, di pantai, di gunung, dan kendaraan semacam itu.
- 7) Kendaraan bermotor dengan tarif PPnBM sebesar 75% adalah jenis kendaraan sebagai berikut:
 - a. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 orang termasuk pengemudi dengan motor bakar cetus api dengan kapasitas isi silinder lebih dari 3000 CC:
 - Sedan atau station wagon
 - Selain sedan atau station wagon, dengan sistem satu gandar penggerak (4x2)
 - Selain sedan atau station wagon, dengan sistem dua gandar penggerak (4x4)
 - b. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 orang termasuk pengemudi dengan motor bakar nyala kompresi, dengan kapasitas isi silinder lebih dari 2500 CC:
 - Sedan atau station wagon
 - Selain sedan atau station wagon, dengan sistem satu gandar penggerak (4x2)

- Selain sedan atau station wagon, dengan sistem dua gandar penggerak (4x4)
- c. Kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas isi silinder lebih dari 500 CC:
 - Sepeda motor (termasuk moped) dan sepeda yang dilengkapi dengan motor tambahan, dengan atau tanpa kereta pasangan sisi, termasuk kereta pasangan sisi.
- d. Trailer atau semi trailer dari tipe karavan, untuk perumahan atau kemah.

Sebelum KMK 355/KMK.03/2003 diberlakukan, banyak Ketentuan Menteri Keuangan yang mengatur mengenai pengenaan pajak penjualan atas barang mewah bagi kendaraan bermotor, khususnya kendaraan bermotor beroda dua atau sepeda motor. Terdapat perubahan dari besarnya tarif serta kriteria-kriteria kendaraan bermotor yang dikenakan PPnBM. Tabel dibawah ini mengklasifikasikan tarif serta jenis kendaraan bermotor, khususnya sepeda motor yang dikenai PPnBM, dari KMK 1184/KMK.04/1991 hingga KMK yang berlaku saat ini, yaitu KMK 355/KMK.03/2003.

Tabel 4.4
Perbandingan Tarif PPnBM Sepeda Motor
(KMK No 1184/KMK.04/1991 Hingga KMK 355/KMK.03/2003)

	TARIF	KETERANGAN
KMK 1184/KMK.04/1991	• 20%	• Isi silinder di atas 200 CC
KMK 1285/KMK.04/1991	• 20%	• Isi silinder di atas 200 CC
KMK 647/KMK.04/1993	• 20% • 35%	• Isi silinder sampai dengan 250 CC • Isi silinder di atas 250 CC
KMK 641/KMK.04/1994	• 20% • 35%	• Isi silinder sampai dengan 250 CC • Isi silinder di atas 250 CC
KMK 272/KMK.04/1995	• 20% • 35% • 20% • 35%	• CBU, isi silinder sampai 250 CC • CBU, isi silinder di atas 250 CC • CKD, isi silinder sampai 250 CC • CKD, isi silinder di atas 250 CC
KMK 348/KMK.04/1999	• 50% • Bebas	• CBU dan penyerahan di dalam daerah pabean, isi silinder di atas 250 CC • CKD oleh industri perakitan kendaraan bermotor
KMK 569/KMK.04/2000	• 50% • 60 %	• CBU dan penyerahan di dalam daerah pabean, isi silinder di atas 250 CC sampai dengan 500 CC • Isi silinder di atas 500 CC
KMK 355/KMK.03/2003	• Bebas • 60% • 75%	• Isi silinder sampai 250 CC • Isi silinder di atas 250 CC sampai 500 CC • Isi silinder di atas 500 CC

Sumber: Olahan Peneliti

4.3.1 Mekanisme Pengenaan PPnBM Bagi Kendaraan Bermotor Beroda Dua

Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM) bagi kendaraan bermotor beroda dua hanya dikenakan sekali pada saat penyerahan importir, atau pada saat penyerahan oleh pabrikan kepada distributor. Dalam hal ini tersebut, PPnBM oleh distributor dapat diperhitungkan sebagai bagian dari Harga Pokok Penjualan (HPP). Karena PPnBM merupakan jenis pajak tidak

langsung, maka PPnBM yang dibayarkan oleh distributor pada saat penyerahan dapat ditanggung oleh konsumen. Konsep PPnBM yang tidak menganut sistem Pajak Masukan (PM) dan Pajak Keluaran (PK) mempengaruhi PPnBM yang telah dibayarkan tidak dapat dikreditkan dengan jenis-jenis pajak lainnya. Hal ini menjadikan PPnBM sebagai faktor yang mempengaruhi besaran harga jual. Dalam halnya impor kendaraan bermotor, Dasar Pengenaan Pajak (DPP) untuk menghitung besarnya PPnBM yang terutang adalah nilai impor. Nilai impor yang dipakai sebagai dasar untuk menghitung PPnBM atas kendaraan bermotor, tidak termasuk PPN dan PPnBM.

Contoh:

Asumsi Nilai Impor sebesar Rp. 200 Juta, PPnBM sebesar 60%, maka:

- a) Impor: (Bagi Importir)
- Nilai Impor (DPP) : Rp 200.000.000
 - PPN (10%) : Rp 20.000.000
 - PPnBM (60%) : Rp 120.000.000
 - Keuntungan : Rp 50.000.000 + (Asumsi)
 - Harga Jual : Rp 390.000.000
- b) Pada Saat Penyerahan Kepada Distributor (Bagi Distributor)
- Harga Beli KB : Rp 370.000.000
 - PPN (10%) : Rp 37.000.000
 - Keuntungan : Rp 3.000.000 + (Asumsi)
 - Harga Jual : Rp 410.000.000

Dalam hal terdapat hubungan istimewa antara industri perakitan atau pabrikan kendaraan bermotor dengan distributor atau dealer atau agen atau penyalur dan diketahui bahwa harga jual dipengaruhi oleh adanya hubungan istimewa di antara pihak-pihak tersebut sehingga harga jual menjadi lebih rendah dari harga pasar wajar maka DPP ditetapkan sebesar Harga Pasar Wajar. Harga Pasar Wajar di antara pihak-pihak yang mempunyai hubungan istimewa ditentukan melalui pemeriksaan dengan mengacu kepada pedoman

pemeriksaan pajak terhadap wajib pajak yang mempunyai hubungan istimewa yang ditetapkan oleh DJP.

4.3.2 Pembebasan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Berupa Kendaraan Bermotor Beroda Dua

Di dalam KMK 355/KMK.03/2003, ditegaskan bahwa kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc dikenakan PPnBM pada saat penyerahan. Meskipun demikian, ada persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi sehingga barang kena pajak mewah tersebut dapat dibebaskan dari pengenaan PPnBM. Untuk memperoleh pembebasan dari pengenaan PPnBM atas impor atau penyerahan kendaraan bermotor beroda dua, Badan yang melakukan impor atau yang menerima penyerahan kendaraan bermotor tersebut wajib memiliki Surat Keterangan Bebas (SKB) PPnBM yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak melalui Kepala Kantor Pelayanan Pajak tempat pemohon terdaftar sebelum impor atau penyerahan kendaraan bermotor dilakukan (KEP 229/03). Yang dimaksud dengan Badan yang melakukan impor atau yang menerima penyerahan kendaraan bermotor beroda dua yang diwajibkan mempunyai SKB PPnBM adalah (KEP 229/03, SE 19/03):

- a. Sekretariat Negara, atau
- b. TNI/POLRI

Atas Impor atau penyerahan kendaraan bermotor yang digunakan untuk kendaraan protokoler kenegaraan, kendaraan dinas TNI/POLRI, dan kendaraan Patroli TNI/POLRI yang dibebaskan dari pengenaan PPnBM tidak ada lagi pembatasan sumber pendanaan/pembiayaan (SE 19/03). Permohonan SKB PPnBM diajukan oleh TNI/POLRI untuk impor atau perolehan kendaraan dinas atau patrol TNI/POLRI dan oleh Sekretariat Negara untuk impor atau perolehan kendaraan protokoler kenegaraan kepada Direktur Jenderal Pajak melalui Kepala Kantor Pelayanan Pajak ditempat Bendaharawan TNI/POLRI atau Bendaharawan Sekretariat Negara terdaftar. Permohonan dilengkapi dengan dokumen-dokumen sebagai berikut:

- 1) Fotokopi kartu NPWP

- 2) Surat Kuasa Khusus bila menunjuk pihak lain untuk pengurusan SKB PPnBM
- 3) Surat Keterangan atau dokumen lain yang menunjukkan penggunaan kendaraan dimaksud
- 4) Surat pernyataan yang menyatakan bahwa kendaraan dimaksud tidak akan dipindahtangankan atau diubah peruntukannya dan apabila ternyata dipindahtangankan atau diubah peruntukannya, bersedia membayar kembali PPnBM yang dibebaskan ditambah sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku
- 5) Kontrak atau Surat Perintah Kerja untuk pengadaan kendaraan dimaksud
- 6) Khusus untuk impor kendaraan bermotor, dilengkapi dengan dokumen impor berupa:
 - Invoice
 - Bill of Lading (B/L) atau Airway Bill (AWB)
 - Dokumen Kontrak Pembelian yang bersangkutan atau dokumen yang dapat dipersamakan
 - Dokumen pembayaran yang berupa Letter of Credit (L/C) atau bukti transfer atau bukti lainnya yang berkaitan dengan pembayaran tersebut

4.3.3 Pengembalian Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Atas Impor Atau Penyerahan Kendaraan Bermotor Beroda Dua

Meskipun wajib pajak yang terkait telah melaksanakan kewajiban PPnBM atas kendaraan bermotor, namun wajib pajak yang terkait dapat melakukan pengembalian PPnBM yang telah dibayarkan, sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran II Keputusan Direktur Jenderal Pajak No KEP-229/PJ./2003. Permohonan pengembalian PPnBM yang telah dipungut atas impor atau penyerahan kendaraan bermotor beroda dua yang dibebaskan dari pengenaan PPnBM dapat dilakukan oleh:

- Sekretariat Negara;
- TNI/POLRI

Permohonan pengembalian PPnBM diajukan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Pajak melalui Kepala KPP dimana Bendaharawan TNI/POLRI atau Bendaharawan Sekretariat Negara terdaftar. Permohonan dilengkapi dokumen-dokumen sebagai berikut:

- a. Fotokopi kartu NPWP Bendaharawan TNI/POLRI atau Bendaharawan Sekretariat Negara;
- b. Fotokopi BKPB dan STNK kendaraan atas dinas atau patroli TNI/POLRI atau kendaraan protokoler kenegaraan;
- c. Asli dan fotokopi faktur pajak dan penjualan;
- d. Fotokopi faktur pajak dari pabrikan kepada distributor/dealer/agen/penyalur/showroom yang didalamnya dicantumkan PPnBM yang telah dipungut;
- e. Khusus untuk kendaraan bermotor eks impor kendaraan CBU, dilengkapi dengan surat keterangan yang memuat nama, alamat dan NPWP importir kendaraan bermotor yang diterbitkan oleh penjual kendaraan bermotor dimaksud;
- f. Surat pernyataan yang menyatakan bahwa kendaraan dimaksud tidak akan dipindahtangankan atau diubah peruntukannya dan apabila ternyata dipindahtangankan atau diubah peruntukannya, bersedia membayar kembali PPnBM yang dibebaskan ditambah sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- g. Khusus atas impor kendaraan bermotor yang dilakukan sendiri oleh TNI/POLRI atau Sekretariat Negara, dilengkapi dengan dokumen impor berupa:
 - Pemberitahuan impor barang dan surat setoran pajak
 - Invoice
 - Bill of Lading (B/L) atau Airways Bill (AWB)
 - Dokumen kontrak pembelian atau Purchase Order (PO) yang bersangkutan atau dokumen yang dapat dipersamakan
 - Dokumen pembayaran yang berupa Letter of Credit (L/C) atau bukti transfer atau bukti lainnya yang berkaitan dengan pembayaran tersebut.

BAB 5

ANALISIS PENGENAAN PPnBM ATAS PENYERAHAN KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA DENGAN KAPASITAS SILINDER DI ATAS 250 CC SERTA KEBIJAKAN PPnBM BAGI KENDARAAN BERMOTOR BERODA DUA YANG TEPAT DITERAPKAN DI INDONESIA

Bab ini akan membahas mengenai latar belakang pengenaan PPnBM terhadap kendaraan bermotor beroda dua/sepeda motor dengan kapasitas silinder di atas 250 cc. Bab ini juga membahas mengenai kebijakan pengenaan PPnBM yang tepat untuk diterapkan di Indonesia.

5.1 Analisis Pengenaan PPnBM Atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Beroda Dua Dengan Kapasitas Silinder di Atas 250 cc

Konsep *Luxury Tax* atau yang dikenal di Indonesia sebagai pajak penjualan atas barang mewah, pada dasarnya memang terpaku terhadap barang kena pajak yang bersifat mewah. Namun seiring dengan berkembangnya zaman, berkembang pula kebutuhan manusia. Barang yang awalnya dikenal dengan sebutan barang mewah, kini dapat saja tidak bisa dikatakan sebagai sesuatu yang mewah lagi. Begitu pun dengan kendaraan bermotor, khususnya kendaraan bermotor beroda dua atau sepeda motor. Bapak Alex dari Subdit PPN Industri Direktorat Jenderal Pajak, menegaskan bahwa sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc memiliki alasan tersendiri mengapa dikenakan PPnBM.

“Apabila kita bandingkan sepeda motor biasa dengan sepeda motor lainnya yang memiliki isi silinder di atas 250 cc, pasti teknologinya kan lebih canggih yang memiliki isi silinder besar kan, nah teknologinya itu kan salah satunya bisa untuk menunjukan kelas sosial.” (wawancara tanggal 22 Mei 2012)

Teknologi yang tertanam pada sepeda motor dengan kapasitas isi silinder di atas 250 cc umumnya memiliki teknologi serta mesin yang lebih canggih bila dibandingkan dengan motor yang memiliki isi silinder lebih kecil. Motor dengan isi silinder tersebut pun umumnya tidak digunakan untuk mendukung aktifitas sehari-hari. Populasi motor dengan isi silinder di atas 250 cc masih terbatas bahkan terbilang kecil apabila dibandingkan dengan populasi sepeda motor dengan

isi silinder sampai 250 cc. Berdasarkan data yang diperoleh peneliti dari BKF, jumlah sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc hanyalah sekitar 1% dari jumlah motor yang beredar.

Perwakilan Badan Kebijakan Fiskal, Bapak Purwito Hadi, selaku kepala bidang PPN dan PPnBM, memiliki alasannya tersendiri dalam pengenaan PPnBM bagi sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc.

“komponen-komponen barang tersebut masih banyak di impor, makanya dikenakan PPnBM.” (wawancara tanggal 25 April 2012)

Komponen-komponen yang diadopsi oleh sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc memang masih sedikit yang di produksi didalam negeri. Dengan alasan membatasi jumlah impor, PPnBM dikenakan atas penyerahan jenis sepeda motor tersebut. PPnBM pun dikenakan dengan berbagai alasan, salah satunya karena fungsi pengenaan PPnBM itu sendiri.

Pada penjelasan yang tercantum dalam pasal 5 Undang-Undang No 42 Tahun 2009 tentang PPN dan PPnBM, yang dimaksud dengan barang kena pajak yang tergolong mewah, atau barang kena pajak yang dapat dikenakan PPnBM, adalah:

- Barang yang bukan merupakan barang kebutuhan pokok
- Barang yang dikonsumsi oleh masyarakat tertentu
- Barang yang pada umumnya dikonsumsi oleh masyarakat berpenghasilan tinggi; dan/atau
- Barang yang dikonsumsi untuk menunjukkan status

Menurut McCarten dan Stotsky dalam Shome (McCarten: 1995), PPnBM bersifat sebagai *excise*. Salah satu alasan PPnBM sebagai *excise* adalah karena asas *correcting for negative externalities*, terdapat suatu eksternalitas negatif yang ditimbulkan akibat suatu konsumsi barang kena pajak. Penggunaan kendaraan bermotor memiliki dampak eksternalitas negatif, meliputi bahan bakar kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor itu sendiri. Kendaraan bermotor yang jumlah pertumbuhannya tidak diiringi oleh jumlah pertumbuhan jalanan, akan menimbulkan kemacetan, banyaknya kecelakaan, dan lain-lain. Meskipun terdapat suatu eksternalitas negatif, khususnya dari kendaraan bermotor beroda dua, pada praktiknya di Indonesia hanya sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc yang dikenakan PPnBM. Kutipan wawancara oleh Bapak Alex perwakilan Subdit

Peraturan PPN Industri Direktorat Jenderal Pajak dibawah ini, menjelaskan mengenai alasan pengecualian sepeda motor dengan isi silinder sampai 250 cc dari pengenaan PPnBM:

“Peraturan PPnBM itu seperti yang tadi telah saya jelaskan bersifat dinamis, seiring dengan perkembangan zaman.” (wawancara tanggal 22 Mei 2012)

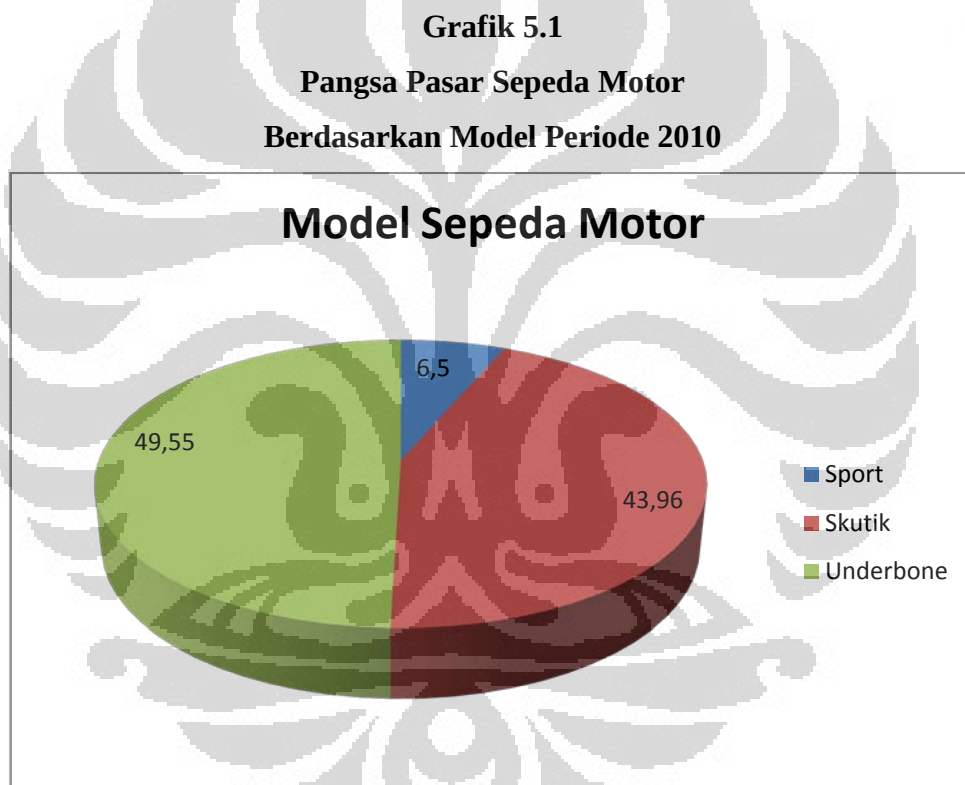
Informan menjelaskan mengenai PPnBM yang dikenakan terhadap suatu objek, yang sifatnya dapat berubah seiring dengan perkembangan zaman, yaitu perkembangan ekonomi, teknologi, serta perkembangan pola konsumsi masyarakat. Kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc memiliki beberapa karakteristik PPnBM. Rusjdi (Rusjdi: 2007) menyatakan bahwa PPnBM hanya dikenakan bagi barang kena pajak yang tergolong mewah dengan karakteristik sebagai berikut:

- Barang tersebut bukan merupakan barang kebutuhan pokok;
- Barang tersebut dikonsumsi oleh masyarakat tertentu;
- Pada umumnya barang tersebut dikonsumsi oleh masyarakat berpenghasilan tinggi;
- Barang tersebut dikonsumsi untuk menunjukkan status;
- Apabila dikonsumsi menimbulkan eksternalitas negatif.

Kebutuhan-kebutuhan pokok masyarakat semakin bergerak ke depan. Barang-barang yang bersifat tertier, yang pada awalnya hanya dipakai sebagai suatu pelengkap, kini seakan menjadi suatu kebutuhan pokok. Hal tersebut diutarakan dari petikan wawancara oleh Bapak Alex perwakilan Subdit Peraturan PPN Industri Direktorat Jenderal Pajak dibawah ini:

“Sekarang pun menurut saya sepeda motor telah menjadi suatu komoditas yang dicari orang, taruh lah di DKI Jakarta misalkan, orang memakai sepeda motor itu untuk melawan kemacetan, tetapi misalnya pada siang hari, pasti pengguna sepeda motor tersebut kepanasan, pada waktu hujan kehujanan, nah berarti nilai-nilai barang mewah seperti untuk mendapatkan suatu prestis dan menunjukan kelas sosial sepertinya sudah tidak ada.” (wawancara tanggal 22 Mei 2012)

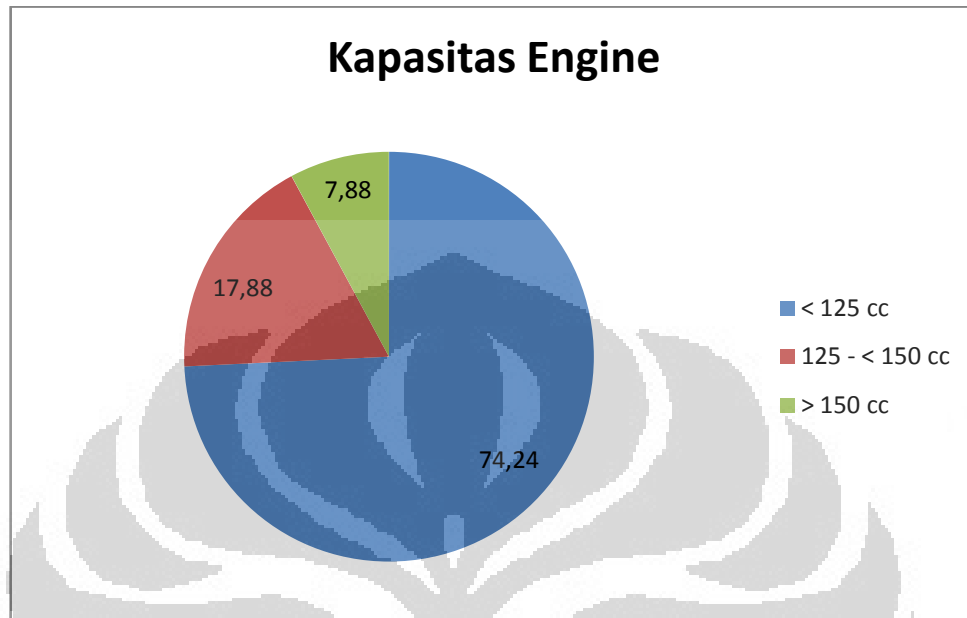
Alasan agar bisa terbebas dari kemacetan serta harganya yang murah membuat banyak masyarakat memiliki sepeda motor. Lembaga-lembaga keuangan non-bank pun banyak memiliki andil untuk membantu masyarakat untuk mendapatkan sepeda motor. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa sepeda motor dengan isi silinder sampai dengan 250 cc menguasai pangsa pasar Indonesia. Pada umumnya sepeda motor dengan kapasitas isi silinder tersebut berbentuk model *underbone*, atau yang biasa dikenal dengan sebutan motor bebek. Berikut merupakan grafik yang menggambarkan jumlah perbandingan sepeda motor berdasarkan model.



Sumber: AISI (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia)

Data di atas menggambarkan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia berdasarkan model sepeda motor. Tampak bahwa sepeda motor di Indonesia didominasi oleh model *Underbone* (motor bebek) dan Skutik. Harganya yang murah membuat sepeda motor dengan model tersebut laku di pasaran. Grafik di bawah ini menjelaskan mengenai jumlah sepeda motor berdasarkan isi silinder di Indonesia:

Grafik 5.2
Pangsa Pasar Sepeda Motor
Berdasarkan Kapasitas Engine Periode 2010



Sumber: AISI (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia)

Mesin berkapasitas rendah atau di bawah 125 cc menguasai pangsa pasar sepeda motor di Indonesia. Pangsa pasar yang dikuasai oleh mesin dengan kapasitas silinder dibawah 125 cc menunjukkan bahwa penggunaan sepeda motor dipakai untuk keperluan sehari-hari (*Commuter*). Hal ini menggambarkan bahwa sepeda motor dengan isi silinder dibawah 125 cc sangat terjangkau, efisien dan efektif (AISI/KEMENKO/GA/080211). Data-data tersebut menjelaskan bahwa sepeda motor dengan isi silinder sampai dengan 250 cc telah menjadi suatu alat transportasi yang sangat dibutuhkan bagi masyarakat untuk keperluan sehari-hari. Definisi barang mewah, telah sangat menjauh dari sepeda motor dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 250 cc karena para konsumen umumnya memiliki tujuan untuk mengkonsumsi barang tersebut bukan karena untuk menunjukkan suatu prestis atau status sosial, akan tetapi masyarakat menggunakannya untuk mendukung aktifitas sehari-hari.

5.1.1 Kebijakan Pengenaan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Berupa Kendaraan Bermotor Beroda Dua dengan Isi Silinder Di atas 250 CC Berdasarkan Fungsi

Pajak penjualan atas barang mewah, atau yang biasa disingkat dengan PPnBM, merupakan jenis pajak yang satu paket dalam Undang-Undang Pajak Pertambahan Nilai (PPN). Namun demikian, tujuan pengenaan PPnBM ini berbeda dengan PPN. Ketentuan-ketentuan mengenai PPnBM diatur dalam UU PPN dan PPnBM nomor 42 Tahun 2009 pasal 5 dan 8 serta UU PPN dan PPnBM nomor 18 Tahun 2000 pasal 10. Dalam penjelasan pasal 5 ayat (1), disebutkan beberapa pertimbangan pengenaan PPnBM, diantaranya:

- a) Perlu keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen yang berpenghasilan rendah dan konsumen yang berpenghasilan tinggi,
- b) Perlu adanya pengendalian pola konsumsi atas barang kena pajak yang tergolong mewah,
- c) Perlu adanya perlindungan terhadap produsen kecil atau tradisional,
- d) Perlu mengamankan penerimaan negara.

Dalam penjelasan pasal 5 ayat (1), apabila diteliti lebih dalam, penjelasan tersebut lebih menekankan pada fungsi PPnBM sebagai *regulerend* daripada fungsi PPnBM sebagai *budgetair*. Akan tetapi, pada penerapan PPnBM terhadap sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc, pemerintah lebih mengutamakan fungsi *budgetair*, sedangkan fungsi *regulerend* hanyalah sebagai *side effect* dari kebijakan tersebut. Hal ini dikemukakan dalam petikan wawancara oleh Bapak Purwito Hadi, selaku Kepala Bidang PPN dan PPnBM Badan Kebijakan Fiskal sebagai berikut:

“Fungsi regulerend itu tidak dominan, karena tipikal bangsa kita berbeda-beda. Jadi fungsi yang lebih dominan dibandingkan dengan regulerend itu merupakan fungsi penerimaan.” (wawancara tanggal 25 April 2012)

Akan tetapi, fungsi PPnBM terhadap sepeda motor tidak semata-mata didominasi oleh fungsinya sebagai *budgetair*. Fungsi *equity* lebih terlihat jelas bagi pengenaan PPnBM terhadap sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc.

“Saya tidak bisa memiliki datanya bagaimana efektifnya. Tapi saya pikir tidak terlalu besar penerimaan dari motor. Jadi hanya sekedar pemerataan dan optimalisasi.” (wawancara tanggal 22 Mei 2012)

Pernyataan dari pihak Badan Kebijakan Fiskal di atas didukung oleh pernyataan dari pihak Direktorat Jenderal Pajak, Bapak Alex Subdit Peraturan PPN Industri yang didapatkan peneliti dengan cara melakukan *in depth interview*. Kutipan wawancara dari beliau dibawah ini memperdalam fungsi *equity* dalam pengenaan PPnBM terhadap kendaraan bermotor:

“Urutan fungsi PPnBM bagi sepeda motor pada praktiknya, yang menjadi fungsi utama adalah asas keadilan, diikuti oleh fungsi penerimaan, dan fungsi yang terakhir adalah regulerend”(wawancara tanggal 22 Mei 2012)

Dengan demikian, pengenaan PPnBM terhadap kendaraan bermotor lebih ditujukan untuk menjalankan fungsi *equity* dalam PPnBM daripada fungsi *budgetair* serta *regulerend*-nya. Pengenaan PPnBM terhadap kendaraan bermotor mengurangi sifat regresifitas PPN dimana perlunya keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen yang berpenghasilan tinggi dengan konsumen yang berpenghasilan rendah, dapat terlibat dari struktur tarif yang bervariasi. Bagi sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc sampai 500 cc dikenai tarif 60%, sedangkan bagi sepeda motor dengan isi silinder di atas 500 cc dikenai tarif 75%.

Semakin tinggi kemampuan seseorang untuk mengkonsumsi BKP yang tergolong mewah, dalam hal ini sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc, maka tarif PPnBM yang dikenakan juga semakin tinggi. Hal ini juga didasarkan pada salah satu asas pajak, yaitu *equity* (keadilan) bahwa jika kemampuan seseorang dalam mengkonsumsi sepeda motor cukup tinggi (dapat dilihat dari kapasitas isi silinder motor tersebut), maka beban PPnBM yang dikenakan terhadapnya juga semakin tinggi.

5.2 Analisis Pengenaan PPnBM Atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Beroda Dua yang Tepat Diterapkan di Indonesia

Kementerian Perindustrian, memiliki perspektif tersendiri mengenai pengenaan pajak penjualan atas barang mewah bagi kendaraan bermotor beroda

dua dengan isi silinder di atas 250 cc. Kementerian Perindustrian, selaku lembaga pemerintah yang menaungi industri-industri di dalam negeri memiliki suatu usulan tersendiri bagi pemerintah. Bapak Budi Hartoyo, selaku Subdit Industri Alat Transportasi Darat Roda Dua Kementerian Perindustrian, memiliki pendapat bahwa pengenaan PPnBM sepeda motor yang hanya dikhususkan untuk motor dengan kapasitas isi silinder di atas 250 cc dapat dikatakan kurang tepat diterapkan di Indonesia.

“Agar para investor mau membuka industri di Indonesia, kita harus memberikan fasilitas-fasilitas ekonomi, seperti pembebasan PPnBM bagi sepeda motor. Harga akan lebih rendah karena industri dilakukan didalam negeri. Toh menurut saya pun sepeda motor dengan isi silinder yang kecil tidak dapat dikategorikan sebagai barang mewah. Kita tidak bisa menyamakan semua jenis motor.” (wawancara tanggal 25 Mei 2012)

Industri-industri otomotif, terutama kendaraan bermotor beroda dua, memang sedang marak berkembang di Indonesia. Hal tersebut membuat para investor-investor untuk melakukan investasi di dalam negeri, salah satunya dengan cara membuka industri. Dengan tidak dikenakannya PPnBM bagi sepeda motor berkapasitas isi silinder sampai dengan 250 cc, membuat semakin banyak pabrikan otomotif yang membuka industri di didalam negeri. Melihat perkembangan sepeda motor saat ini, dimana jumlah kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc meningkat, pihak kementerian perindustrian berencana untuk mengenakan tarif 0% bagi sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc. Kutipan wawancara oleh Bapak Budi Hartoyo, selaku Subdit Industri Alat Transportasi Darat Roda Dua, menjelaskan mengenai pengenaan tarif PPnBM bagi Kendaraan Bermotor:

“Tarif 0% rasanya pantas bagi kendaraan bermotor di Indonesia. Hal ini dapat memajukan industri dalam negeri, sehingga para investor-investor banyak yang membuka usaha di Indonesia. Jumlah kebutuhan-kebutuhan yang pada awalnya haru melakukan impor, kini dapat leluasa untuk terbebas dari biaya-biaya impor karena membuka pabriknya di Indonesia” (wawancara tanggal 25 Mei 2012)

Tentu saja apabila pemerintah melakukan pemberian tarif 0% bagi PPnBM kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc di Indonesia, pemerintah akan kehilangan pendapatan dari berkurangnya jenis pajak. Bahkan menurut Bapak Purwito Hadi, Kepala PPN dan PPnBM BKF, pengenaan PPnBM bagi sepeda motor masih menguntungkan. Hal ini sesuai dengan hasil kutipan oleh beliau:

“Untuk Moge pun jika dihapuskan dari PPnBM sayang ya, jika di tingkatan tarifnya masih menguntungkan.”
(wawancara 25 April 2012)

Terdapat kemungkinan negara akan kehilangan salah satu potensi pajak dari PPnBM sepeda motor, namun penghapusan PPnBM ini akan memberikan dampak positif bagi industri sepeda motor di Indonesia. Hal ini sesuai dengan visi dan misi Kementerian Perindustrian dalam industri kendaraan bermotor Indonesia, yaitu:

- Indonesia menjadi pusat produksi di dunia untuk produk komponen dan kendaraan bermotor jenis tertentu
- Penguatan struktur industri otomotif melalui perbaikan kemampuan dan infrastruktur teknologi industri komponen
- Penguatan daya saing industri komponen melalui perbaikan SDM industri dan R&D

Salah satu bentuk kebijakan pajak dalam usaha untuk menciptakan kondisi ekonomi yang kondusif dan stabil, pemerintah dapat memberlakukan kebijakan insentif pajak bagi sektor-sektor ekonomi tertentu yang bertujuan untuk mendorong produksi dan investasi yang kemudian pada akhirnya dapat menggerakkan sektor perekonomian pada umumnya. Penurunan tarif PPnBM atas penyerahan kendaraan bermotor beroda dua dapat menjadi salah satu cara memajukan iklim ekonomi di Indonesia. Hal tersebut pun sesuai dengan pernyataan Hasett dan Hubbard, yaitu: *“tax incentives for investment are important components of the net return to investing and the short-term and long-term responses of investment to permanent tax incentives are large”* (Averbach: 1997).

Kementerian Perindustrian, atau yang biasa disingkat dengan Kemenperin, berpendapat bahwa dengan menghapuskan PPnBM bagi sepeda motor akan meningkatkan industri sepeda motor di dalam negeri. Meskipun kehilangan

sumber pendapatan dari PPnBM, namun pemerintah akan menerima keuntungan dari kemajuan industri didalam negeri. Berikut merupakan data statistik mengenai sumbangan industri sepeda motor terhadap ekonomi nasional tahun 2010:

- Penjualan domestik sepeda motor: 7.398.644 unit
- Nilai tambah sepeda motor: Rp. 74 Triliun
- Nilai tambah total industri manufaktur otomotif termasuk komponen: Rp. 123,1 Triliun
- Perkiraan GDP Nasional: Rp. 6.415 Triliun
- Sumbangan industri manufaktur sepeda motor terhadap GDP: 1,1%
- Sumbangan industri manufaktur otomotif terhadap GDP: 1,92%
- Pajak dan pungutan sepeda motor: Rp. 8 Triliun
- Total pajak sektor otomotif: Rp. 98 Triliun

Industri otomotif telah dikembangkan selama lebih dari 30 tahun dan telah turut memberikan kontribusi yang cukup signifikan terhadap perekonomian nasional. Pengembangan industri otomotif sangat strategis karena beberapa hal diantaranya:

- 1) Memiliki keterkaitan yang luas dengan sektor ekonomi lainnya,
- 2) Menyerap tenaga kerja dalam jumlah yang cukup banyak,
- 3) Dapat menjadi penggerak pengembangan industri kecil menengah,
- 4) Menggunakan teknologi sederhana sampai teknologi tinggi

Basis pengembangan industri otomotif nasional ke depan pun cukup baik. Hal tersebut dikarenakan beberapa faktor seperti:

- a) Potensi pasar dalam negeri yang cukup besar,
- b) Sudah memiliki basis ekspor ke beberapa negara di dunia,
- c) Pengalaman dalam proses produksi yang cukup lama yaitu lebih dari 30 tahun.

Tarif PPnBM sebesar 0% bagi sepeda motor pun disetujui oleh pihak produsen kendaraan bermotor. PT. Kawasaki Motor Indonesia mewakili para produsen kendaraan bermotor, menyetujui apabila pemerintah menetapkan tarif PPnBM sebesar 0% bagi sepeda motor. Para produsen berpendapat bahwa populasi sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc memiliki potensi yang cukup besar untuk

berkembang serta bertahan dalam pasar otomotif di Indonesia. Sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc yang terdapat di Indonesia umumnya masih berupa barang CBU dan CKD. Tentu saja apabila pusat *research and development* (R&D) serta pusat produksi motor-motor dengan isi silinder di atas 250 cc berada di Indonesia, maka *cost* pembuatan dapat ditekan. Indonesia pun mendapatkan keuntungan dengan adanya perkembangan sepeda motor di atas 250 cc tersebut, yaitu:

1. Indonesia dapat menjadi *leader* dalam segmen sepeda motor *sport* (dengan isi silinder di atas 250 cc)
2. Untuk mengembangkan kesempatan bisnis yang baru pada bidang industri sepeda motor
3. Membantu kontribusi bagi Indonesia dalam:
 - Menambah penerimaan pajak bagi Pemerintah
 - Membuka lapangan kerja baru
 - Mengembangkan usaha ekspor
 - Mengembangkan kemampuan dalam teknologi yang tinggi

Pajak-pajak yang berlapis, dinilai oleh Kementerian Perindustrian menghambat pertumbuhan sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc. Hal ini dapat terlihat dengan masih banyaknya komponen-komponen untuk jenis sepeda motor tersebut yang masih di impor, bahkan sepeda motor tersebut secara utuh di impor.

“Apabila dikenai pajak-pajak berlapis, yang ada malah jumlah impor sepeda motor di Indonesia akan semakin meningkat. Nah sekarang makanya saya berharap agar PPnBM itu tarifnya 0%. Sekarang gini mas, hal apa yang di prioritaskan oleh pemerintah saat ini? Pasti mengenai mensejahterakan masyarakat kan. Salah satu caranya yaitu dengan membuka lapangan kerja, sehingga jumlah pengangguran berkurang. Membuka lapangan kerja bisa dengan cara mengundang para investor ke Indonesia. Mengurangi atau bahkan menghapus PPnBM bagi sepeda motor justru akan meningkatkan jumlah investor di bidang industri otomotif” (wawancara tanggal 25 Mei 2012)

Kutipan wawancara oleh Bapak Budi Hartoyo, Subdit Industri Alat Transportasi Darat Roda Dua Kementerian Perindustrian, menjelaskan bahwa tarif 0% akan

menarik banyak investor untuk berinvestasi pada bidang industri sepeda motor. Kekhawatiran mengenai pengenaan tarif 0% yang berkemungkinan akan membuat banyaknya jumlah barang impor yang masuk ke Indonesia karena lebih rendahnya biaya yang dibutuhkan, tampaknya tidak akan terjadi. Pemerintah mewajibkan sepeda motor yang ada di Indonesia untuk mematuhi standar-standar nasional yang lebih dikenal dengan SNI (Standar Nasional Indonesia). Hal tersebut sesuai dengan wawancara oleh Bapak Budi Hartoyo:

“Dengan cara meningkatkan pengadaptasian SNI secara menyeluruh, sehingga para importir, barang-barang yang diimpornya akan tertahan pada ketidakadaan SNI. Karena jika ada SNI barang luar tidak bisa masuk. Mau tidak mau mereka harus membuka pabrik, laboratorium uji, serta hal-hal yang terkait disini biar ada standar kelayakan ujinya.”
(wawancara tanggal 25 Mei 2012)

Dengan adanya keharusan memenuhi standarisasi yang sesuai dengan SNI, maka secara tidak langsung investor-investor harus membuka industrinya di dalam negeri, sehingga jumlah impor akan berkurang. Potensi pasar Indonesia pun dapat terbilang bagus. Hal ini tentu saja akan sangat mengundang para investor. Berikut merupakan potensi pasar dan sumber pertumbuhan Indonesia:

- a. Negara dengan jumlah penduduk ke-4 terbesar di dunia
 - 60% penduduk tinggal di Pulau Jawa
 - Pertumbuhan Penduduk 1,3% = 3 juta per tahun
- b. Penduduk usia muda mendominasi pasar
 - 75% pendapatan dalam genggamannya usia penduduk antara 20-54 tahun
- c. Perbaikan pendapatan GDP per Kapita
 - Proyeksi tahun 2010 US\$ 3000
 - Estimasi tahun 2015 akan mencapai US\$ 5000

BAB 6

SIMPULAN DAN SARAN

6.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti, maka simpulan dari penelitian ini dapat dipaparkan sebagai berikut:

1. Karakteristik barang mewah sangat tampak pada jenis kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc. Alasan orang mengkonsumsi kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc salah satunya adalah untuk menunjukkan kelas sosial. Pengenaan PPnBM atas penyerahan kendaraan bermotor beroda dua memiliki fungsi sebagai *equity*. Pengenaan PPnBM terhadap kendaraan bermotor mengurangi sifat regresifitas PPN dimana perlunya keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen yang berpenghasilan tinggi dengan konsumen yang berpenghasilan rendah, dapat terlibat dari struktur tarif yang bervariasi. Karakteristik barang mewah, telah sangat menjauh dari sepeda motor dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 250 cc karena para konsumen umumnya memiliki tujuan untuk mengkonsumsi barang tersebut bukan karena untuk menunjukkan suatu prestis atau status sosial, akan tetapi masyarakat menggunakannya untuk mendukung aktifitas sehari-hari.
2. Melihat perkembangan sepeda motor saat ini, dimana jumlah kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc meningkat, Indonesia lebih tepat mengenakan PPnBM dengan tarif 0% bagi sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc. Terdapat kemungkinan negara akan kehilangan salah satu potensi pajak dari PPnBM sepeda motor, namun penghapusan PPnBM ini akan memberikan dampak positif bagi industri sepeda motor di Indonesia. Hal ini akan membantu Kementerian Perindustrian membuat industri sepeda motor di Indonesia semakin maju, serta menjadi pusat R&D kendaraan bermotor, khususnya kendaraan bermotor beroda dua. Rencana tersebut sesuai dengan visi dan misi Kementerian Perindustrian dalam industri kendaraan bermotor Indonesia, yaitu:

- Indonesia menjadi pusat produksi di dunia untuk produk komponen dan kendaraan bermotor jenis tertentu
- Penguatan struktur industri otomotif melalui perbaikan kemampuan dan infrastruktur teknologi industri komponen
- Penguatan daya saing industri komponen melalui perbaikan SDM industri dan R&D

6.2 Saran

Sebagai negara berbasis industri, Indonesia seharusnya memberikan insentif dalam bidang pajak guna memajukan industri didalam negeri. Indonesia pun sudah seharusnya menghapuskan atau menurunkan tarif PPnBM, khususnya bagi kendaraan bermotor beroda dua. Adanya perkembangan dalam bidang ekonomi serta teknologi, membuat masyarakat memiliki pola konsumsi yang berkembang. Salah satu efek dari pola konsumsi yang berkembang tersebut adalah bergesernya definisi mewah bagi kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder di atas 250 cc. Sepeda motor dengan isi silinder di atas 250 cc pun sudah semakin berkembang di Indonesia. Meskipun kehilangan potensi pajak dari sektor PPnBM tersebut, pemerintah dapat menyerap pendapatan dari kegiatan industri motor memiliki kemungkinan berkembang lebih maju. Industri yang maju secara tidak langsung akan membuka lapangan kerja bagi masyarakat, perekonomian masyarakat pun akan berkembang. Faktor infrastruktur serta kondisi politik pun memiliki andil yang besar. Infrastruktur yang bagus akan membuat kegiatan perekonomian, terutama di bidang industri, akan berjalan lebih efisien dan efektif. Situasi politik yang stabil akan membuat investor-investor tidak khawatir dan akan merasa aman apabila berinvestasi di Indonesia.

DAFTAR REFERENSI

BUKU

- Anderson, James E. (1979). *Public Making*. New York: Holt, Renhart and Wisto.
- Arsyad, Nurjaman ,et al. (1992). *Keuangan Negara*. Jakarta: Intermedia.
- Averbach, Alan J. (1997). *Fiscal Policy Lessons from Economic Research*. Massachusetts: Massachussettes Institute of Technology.
- Devereux, Michael P. & Editor. (1996). *The Economics of Tax Policy*. New York: Oxford University Press.
- Dunn, Wiliam N. (2003). *Public Policy Analysis: An Introduction Second Edition*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Dye, Thomas R. (2005). *Understanding Public Policy 11th Edition*, New Jersey: Pearson Prentice Hall.
- Humaidi SU. (1993). *Mengenal Ilmu Kebijakan Publik*. Pasuruan: Garoeda Buana Indah.
- Laswell, Harold & Abraham Kaplan. (1965). *Power and Society a Framework for Political Inquiry*. New Haven and London: Yale University Press.
- Lewis Jr, Stephen R. (1984). *Taxation fo Development: Principles and Application*. New York and Oxford.
- M. Suparmoko. (2000). *Keuangan Negara dalam Teori dan Praktek*. Yogyakarta: BPFE.
- McCarten, William J & Janet Stotsky. (1995). *Excise Taxes*, Washington DC: Tax Policy Division Fiscal Affair IMF.
- Moekijat. (1985). *Analisis Kebijakan Publik*. Bandung: CV Mandor Jaya.
- Moleong, Lexy J. (2006) *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

- Moh. Nazir. (1985). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Muhadjir, Noeng. (1992). *Metode Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Rake Sarasin.
- Musgrave, Richard. (1990). *Income Taxation of the Hard-to-Tax Groups. In Reading on Taxation in Developing Countries*. Baltimore and London: the John Hopkins University Press.
- Nasucha, Chaizi. (2004). *Reformasi Administrasi Publik, Teori dan Praktik*. Jakarta: PT Grasindo.
- Neuman, William Lawrence. (2000) *Social Research Methods, Qualitative and Quantitative Approaches, 4th Edition*. USA: Allyn & Bacon.
- Nightingale, Kath. (2000). *Taxation Theory and Practic: Third Edition*. UK: Pearson Education Ltd.
- Prasetyo, Bambang & Lina M. Jannah. (2005). *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- R. Mansury. (1999). *Kebijakan Fiskal*. Jakarta: Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan (YP4).
- _____. (2000). *Kebijakan Perpajakan*. Jakarta: Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan (YP4).
- Renstrada Provinsi DKI Jakarta 2002-2007
- Rosdiana, Haula & Edi Slamet Irianto. (2012). *Pengantar Ilmu Pajak: Kebijakan dan Implementasi di Indonesia*. Jakarta: PT Raja Grafindo Perkasa.
- _____, & Rasin Tarigan. (2005). *Perpajakan Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Rosen, Harvey S. (1988). *Public Finance: Second Edition*. Illionis: Richard D. Irwin Inc.
- Rusjdi, Muhammad. (2007). *Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah: Edisi Keempat*. Jakarta: PT Indeks

SA, Wahab. (1991). *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.

Simon, James & Christopher Nobes. (1992). *The Economics of Taxation*. New York: Prentice Hall.

Soejono & H. Abdurrahman. (1999). *Metode Penelitian: Suatu Pemikiran dan Penerapan*. Jakarta: Rineka Cipta.

Soeratna & Lincolin Arsyad. (1995). *Metodelogi Penelitian Untuk Ekonomi & Bisnis*. Yogyakarta: Unit Penerbit dan Percetakan Akademi Manajemen Perusahaan YKPN.

Tait, Alan A. (1988). *Value Added Tax: International Practice and Problems*. Washington DC: International Monetary Funds.

Tangkilisan, Hesel Nogi S. (2003). *Kebijakan Publik yang Membumi*. Yogyakarta: YPAPI.

Terra, Ben. (1988). *Sales Taxation: The Case of Value Added Tax in The European Community*. Deventer-Boston: Kluwer Law and Taxation Publisher.

Usman, Husaini. (2006). *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara.

PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang No. 42 Tahun 2009

KMK No 355/KMK.03/2003

Keputusan Dirjen Pajak No. KEP-229/PJ/2003

INTERNET

megapolitan.kompas.com, diunduh tanggal 7 Maret 2012 pukul 22.00 WIB

news.detik.com, diunduh tanggal 7 Maret 2012 pukul 21.30 WIB

news.detik.com, diunduh tanggal 7 Maret 2012 pukul 21.40 WIB

www.detiknews.com, diunduh pada tanggal 10 Februari 2012 pukul 10.45 WIB

www.kabarindonesia.com, diunduh tanggal 10 Februari 2012 pukul 10.00 WIB

www.kemenperin.go.id, diunduh pada tanggal 12 Mei 2012, pukul 14.00

www.khabarsoutheastasia.com, diunduh tanggal 7 Juni 2012, pukul 15.43

www.republika.co.id, diunduh tanggal 7 Maret 2012 pukul 21.08 WIB

KARYA ILMIAH

Djohantinar, Rizaldy, *Analisis Kebijakan Tarif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM) Pada Industri Otomotif Sesuai Dengan Prinsip-Prinsip Perjanjian Perdagangan World Trade Organization (WTO)*, Jakarta: Universitas Indonesia, 2009

Romadon, Gilang, *Peranan Kebijakan Tarif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Dalam Mengendalikan Volume Penjualan Kendaraan Bermotor Sebagai Upaya Mengurangi Konsumsi Bahan Bakar Minyak*, Jakarta: Universitas Indonesia, 2006



Wawancara Badan Kebijakan Fiskal

Skripsi : Analisis Pengenaan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Terhadap Kendaraan Bermotor Beroda Dua Dengan Isi Silinder Di Atas 250 cc

Waktu : 08.10-08.50

Tanggal : 25 April 2012

Tempat : Kantor Badan Kebijakan Fiskal, Lantai 6

Interviewer : Hamzah (Ilmu Administrasi Fiskal, 0806396241)

Interviewee : Purwito Hadi (Kepala Bidang PPN dan PPnBM)

Pertanyaan:

Dalam kendaraan bermotor, khususnya kendaraan bermotor beroda dua/sepeda motor, bisa anda jelaskan, mengapa hanya sepeda motor dengan isi silinder diatas 250 cc yang hanya dikenakan PPnBM?

“Pasti anda telah mengerti mengenai filosofi PPnBM, yang tidak dikenakan atas barang pokok, dan hanya dikenakan terhadap barang yang dikonsumsi oleh kelas tertentu. Apabila penentu peraturan tersebut itu ditentukan oleh pihak perumus, yaitu DJP, mungkin anda harus menghubungi pihak DJP juga untuk menggali lebih dalamnya. Tetapi memang yang disampaikan mas Hamzah kenapa dulu dikenakan semua, tetapi sekarang tidak dibatasi, sebenarnya hal tersebut sangatlah logis. Jadi, karakter mewah suatu barang itu, seiring dengan berjalannya waktu, yang dulunya mewah sekarang bisa jadi tidak mewah lagi. Jadi sebenarnya itu sesuatu yang normal saja kenapa dulu dikenakan dan sekarang tidak dikenakan. Tetapi mengapa hanya yang diatas 250 cc saya masih belum mengerti kenapa, mungkin pihak DJP memiliki jawabannya.”

Bagaimana dengan fungsi *regulerend* pada PPnBM?

“Terkait fungsi PPnBM sebagai *regulerend* ini sebenarnya tidak secara eksplisit untuk membatasi ya, fungsi membatasi sebenarnya lebih layak diterapkan di cukai. Memang sepeda motor, katakanlah dengan isi silinder 100 cc apabila dikenakan PPnBM sepertinya kurang senada, pasti masyarakat berpikir apa mewahnya sepeda motor dengan isi silinder 100 cc sehingga harus dikenakan

PPnBM. Artinya sebenarnya kan PPnBM itu bersifat regresif, jadi apabila dengan tarif seragam, yaitu tarif PPN pada umumnya, orang yang memiliki perekonomiannya lebih tinggi akan menjadi lebih mudah beban pajaknya. Kalau misalnya menimbulkan masalah kemacetan, ya kita mencari solusi lain, yang jelas bukan dari PPnBM. Bisa dari pengenaan cukai, atau menciptakan suatu jenis pajak baru, misalnya *carbon tax*.”

Jadi yang dipakai bukan PPnBM ya, tapi lebih kepada cukainya, soalnya saya membaca buku kalo PPnBM bersifat excise

“Ya memang ada benarnya, tetapi kalo arahnya membatasi lebih pas nya di cukai, tapi ga eksplisit di PPnBM.”

Apakah terdapat kemungkinan untuk mengenakan PPnBM terhadap seluruh kendaraan bermotor beroda dua?

“Sekali lagi ya barang mewah itu kan yang nilai elastisitasnya diatas 1, tetapi tidak semua yg elastisitasnya diatas 1 yg pantas dikenakan PPnBM, contohnya seperti di Amerika Serikat. Awalnya di Amerika *yacht* atau kapal layar tidak dikenakan PPnBM, pada suatu waktu pemerintah setempat memberlakukan pengenaan PPnBM terhadap *yacht*, hal tersebut membuat industri sangat terpengaruh, sehingga pemerintah mencabut kembali kebijakan tersebut. Padahal *yacht* ini sangat mewah, tetapi pengenaan PPnBM ini sangat berpengaruh negatif terhadap industri *yacht*. Masyarakat juga bisa *shock* apabila motor dengan isi silinder yang kecil atau sampai dengan 250 cc dikenakan PPnBM, karena apa mewahnya motor 100 cc misalnya. Berlian pun sekarang tidak kena PPnBM, makanya sulit untuk *men-judge* sesuatu mana yang layak dikenakan PPnBM mana yang tidak layak dikenakan. Jika dulu misalnya segala jenis sepeda motor dikenakan PPnBM semua, dan sekarang tetap dikenakan itu tidak masalah, tetapi apabila dulu dikenakan dan sekarang tidak dikenakan serta suatu saat kita kenakan lagi, pasti *shock* masyarakat, meskipun tarifnya hanya 10%. Alasan kita harus bagus juga untuk mengenakan PPnBM itu, memang benar potensinya juga besar.”

Mengapa yang dikenakan PPnBM hanya penyerahan sepeda motor dengan isi silinder diatas 250 cc?

“Saya sekarang masih tidak mengetahui mengapa hanya sepeda motor dengan isi silinder diatas 250 cc, mungkin pihak DJP lebih mengerti. Tetapi sepertinya pada masa itu (tahun 2003) komponen-komponen barang tersebut masih banyak di impor, makanya dikenakan PPnBM.”

Apakah saat ini ada kebijakan pemerintah di bidang perpajakan untuk mengendalikan pertumbuhan sepeda motor?

“Sampai saat ini belum ada instrumennya. Malah sekarang terlalu banyak lembaga pembiayaan yang membuat banyak orang membeli sepeda motor karena uang muka yang rendah sehingga sangat terjangkau bagi setiap kalangan.”

Apa fungsi utama pengenaan PPnBM bagi sepeda motor dengan isi silinder diatas 250 cc?

“Menurut pihak BKF, fungsi utama PPnBM bagi sepeda motor dengan isi silinder diatas 250 cc adalah sebagai penghilang sifat regresifitas. PPnBM ini akan menambah beban bagi masyarakat tertentu, yaitu efek regresifitas pada masyarakat itu ditutup dengan pungutan berupa PPnBM, sehingga orang yang mempunyai perekonomian lebih menanggung beban yang lebih juga.”

Bagaimana dengan pembagian tarif PPnBM berdasarkan isi silindernya? Apa alasannya?

“Kita kurang mengetahui mengapa sedemikian pembagian tarif serta kelasnya karena hal ini DJP yg mengatur. Akan tetapi saya yakin DJP melihat dari segala faktor sehingga menetapkan pembagian yang cukup efektif. Malah tarif tertinggi dalam pengenaan PPnBM tersebut, kemungkinan akan ditingkatkan. Sekarang ini, di UU 42 2009, besaran tarif dinaikkan dari 75% jadi 200%. Jika suatu BKP digolongkan sangat mewah dapat dikenakan tarif 200%, dan BKP tersenut pun dipastikan hanya dikonsumsi bagi segmen-segmen masyarakat yang memiliki perekonomian di atas rata-rata, bukan bagi masyarakat yang apabila harga suatu barang naik sedikit, masyarakat tersebut sangat gerah akibat kenaikan tersebut. Untuk masyarakat tertentu tersebut, semakin mahal harganya semakin senang, karena terdapat suatu kebanggaan untuk membelinya.”

Saat ini kita masih menggunakan KMK 355/KMK.03/2003, apakah menurut anda peraturan tersebut sudah terlalu “tua” untuk kondisi sekarang ini?

“Benar, memang untuk proses pembuatan peraturan yang baru sedang diadakan, kan KMK itu harus melihat ke PP, nah untuk UU No 42 Tahun 2009 ini PP nya belum tersedia, meskipun sekarang lagi dalam masa proses, tetapi kan proses tersebut sangatlah membutuhkan waktu, butuh konsultasi dari DPR. Hal ini membuat kita masih memberlakukan KMK 355/KMK.03/2003. Pada PP itu menyangkut beberapa BKP, proses perumusan pun melibatkan perindustrian juga dan sebagainya, dan juga masalah LCGC (*Low Cost Green Car*) yang sedang marak saat ini, dan itu juga harus diakomodir dalam PP yang sedang dalam tahap proses ini, sehingga perlu pembahasan berkali-kali. Seharusnya menurut saya idealnya setelah undang-undang terbit, PP harusnya sudah siap, KMK siap, jadi serentak. Pada realitanya saat ini, undang-undang nya sudah 3 tahun berlaku, tetapi PP nya belum ada, meskipun lagi tahap proses.

Bagaimana dengan arah kebijakan PPnBM bagi sepeda motor dimasa depan?

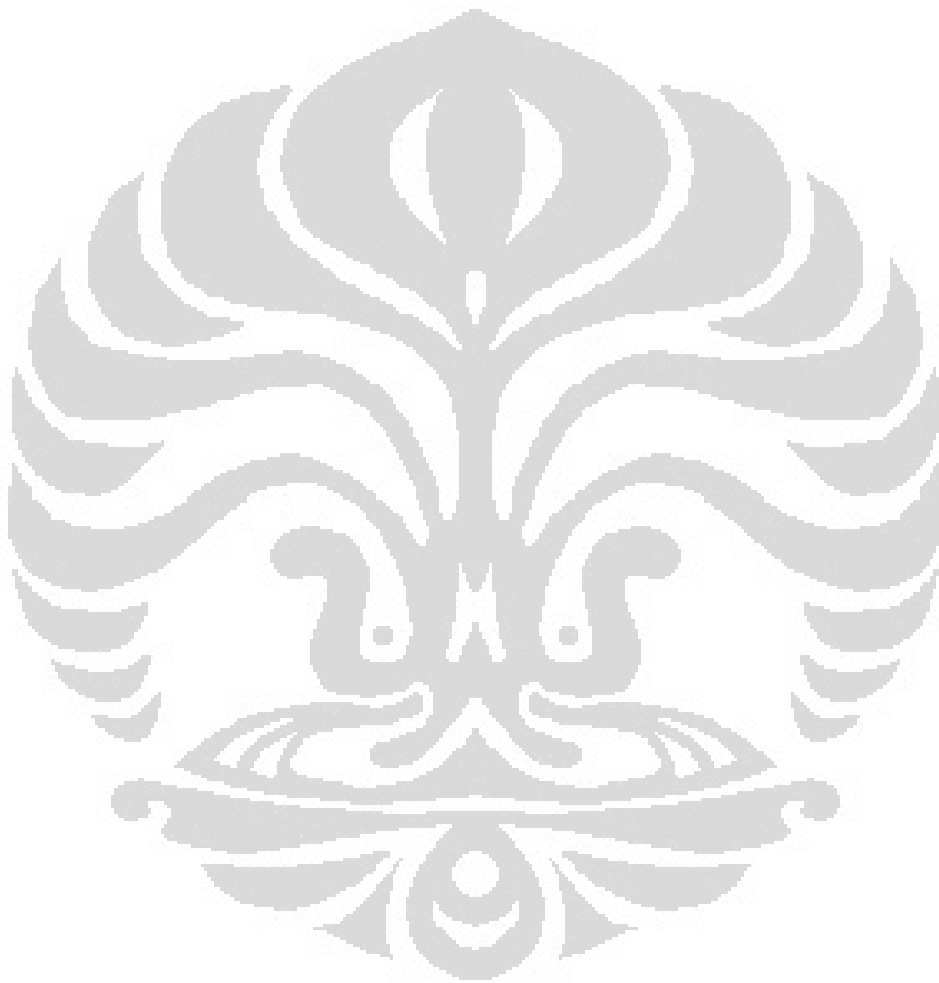
“Sepertinya mengikuti pola umum, bisa jadi seperti sekarang. Tapi jika dinilai sekarang itu masih terlalu rendah tarif bagi kendaraan bermotor, maka terdapat kemungkinan dinaikkan tarifnya. Khusus untuk sepeda motor sih sekarang ini masih belum ada, karena kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder diatas 250 cc, atau yang dapat kita katakan sebagai MOGE, tampaknya belum terlalu sensitif. Jika elektronik itu seperti mesin cuci, sangat sensitif, jadi dulu waktu diturunkan tarif PPnBM nya, pabrik-pabrik mesin cuci di Thailand banyak yg pindah ke indonesia. Untuk Moge pun jika dihapuskan dari PPnBM sayang ya, jika di tingkatkan tarifnya masih menguntungkan.”

Berarti yang saya perhatikan fungsi regulerend dalam motor ini tidak ada ya, karena lebih kepada pendapatannya?

“Fungsi regulerend itu tidak dominan, karena tipikal bangsa kita berbeda-beda. Jadi fungsi yang lebih dominan dibandingkan dengan regulerend itu merupakan fungsi penerimaan.”

Apakah pengenaan PPnBM bagi sepeda motor dengan isi silinder diatas 250 cc sudah efektif? bagaimana dengan pendapatan dari PPnBM bagi sepeda motor, apakah memiliki andil yang besar bagi APBN?

“Saya tidak bisa memiliki datanya bagaimana efektifnya. Tapi saya pikir tidak terlalu besar penerimaan dari motor. Jadi hanya sekedar pemerataan dan optimalisasi.”



Wawancara Direktorat Jenderal Pajak

Skripsi : Analisis Pengenaan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Terhadap Kendaraan Bermotor Beroda Dua Dengan Isi Silinder Di Atas 250 cc

Waktu : 10.34-11.20

Tanggal : 22 Mei 2012

Tempat : Kantor Direktorat Jenderal Pajak, Gedung Utama Lantai 9

Interviewer : Hamzah (Ilmu Administrasi Fiskal, 0806396241)

Interviewee : Bapak Alex (Subdit Peraturan PPN Industri)

Pertanyaan:

Mengapa PPnBM bagi kendaraan bermotor beroda dua, hanya dikenakan bagi kendaraan yang memiliki isi silinder diatas 250 cc?

“Jadi begini mas Hamzah, pada periode-periode terdahulu, misalkan anda meminum air mineral dalam kemasan, itu dikenakan PPnBM. Tapi semakin kesini kan zaman semakin berubah, sehingga sekarang ini air minum dalam kemasan tidak dikenakan PPnBM, pertumbuhan ekonomi pun menjadi salah satu alasannya, sehingga kebiasaan konsumsi masyarakat berkembang. Kan PPnBM itu sendiri fungsinya ada 4 di dalam Undang-Undang PPN dan PPnBM, salah satunya dijelaskan bahwa fungsi PPnBM tersebut adalah untuk mengatur pola konsumsi, melindungi produsen dalam negeri juga, serta untuk alasan penerimaan pemerintah. Hal ini lah yang menjadi alasan mengapa PPnBM dikenakan bagi kendaraan bermotor, disamping pengenaan PPN”

“Di Indonesia secara garis besar, dapat kita ketahui bahwa jenis sepeda motor paling yang banyak itu berjenis *underbone* atau yang biasa kita sebut dengan motor bebek. Motor bebek pun memiliki kapasitas silinder antara 100 cc hingga 150 cc. Nah, biasanya pun motor tersebut dikonsumsi nya bagi kalangan menengah kebawah. Nah peraturan PPnBM itu seperti yang tadi telah saya jelaskan bersifat dinamis, seiring dengan perkembangan zaman. PPnBM itu kan dikenakan atas barang yang mewah, nah barang yang mewah itu salah satu alasan dikonsumsi nya untuk menunjukkan kelas sosial. Jika di Indonesia, para pemakai kendaraan bermotor beroda dua dengan isi silinder sampai dengan 250 cc

kebawah, taruhlah misalnya tukang ojek, apa alasan tukang ojek tersebut memakai sepeda motor untuk menunjukkan kelas sosial? kan tidak. Sekarang pun menurut saya sepeda motor telah menjadi suatu komoditas yang dicari orang, taruh lah di DKI Jakarta misalkan, orang memakai sepeda motor itu untuk melawan kemacetan, tetapi misalnya pada siang hari, pasti pengguna sepeda motor tersebut kepanasan, pada waktu hujan kehujanan, nah berarti nilai-nilai barang mewah seperti untuk mendapatkan suatu prestis dan menunjukan kelas sosial sepertinya sudah tidak ada. Apabila kita bandingkan sepeda motor biasa dengan sepeda motor lainnya yang memiliki isi silinder diatas 250 cc, pasti teknologinya kan lebih canggih yang memiliki isi silinder besar kan, nah teknologinya itu kan salah satunya bisa untuk menunjukan kelas sosial. Nah untuk gambaran umumnya seperti itu.”

Soalnya saya melihat suatu paradigma tersendiri bagi PPnBM, emas dan berlian misalnya, barang-barang tersebut tidak dikenakan PPnBM, padahal kendaraan bermotor itu berguna untuk alat transportasi.

“Jadi begini, sebenarnya emas itu tetap dikenakan PPnBM, jadi gini, misalnya kamu beli emas, dilihat dulu penjual emasnya itu pkp apa bukan, kalo bukan dia ga bisa kenakan PPnBMnya. Nah jadi gini, PPnBM kan ditarik/pungut 1 kali dan dilakukan pada saat impor atau pada saat produksi. Nah misalnya telah dikenakan pada saat produksi, dipabriknnya telah dikenakan PPnBM, lalu diserahkan ke tokonya, pastinya tidak akan dikenakan lagi oleh penjual kepada pembeli, karena PPnBM tersebut sudah *include* kedalam harga yang ditawarkan oleh penjual.”

Apa tujuan kebijakan pengenaan PPnBM bagi kendaraan bermotor dua dengan isi silinder diatas 250 cc menurut DJP?

“Jadi gini, PPnBM kan barang mewah, dalam kebijakannya selama ini, pajak penjualan atas barang mewah itu di *split*, dibagi kedalam 2 bagian, antara PPnBM bagi kendaraan bermotor dan PPnBM selain kendaraan bermotor, jadi pengenaannya itu sebenarnya itu sama aja sih. Menurut pasal 5 dan pasal 5a UU PPN dan PPnBM. Intinya sih pengenaan tersebut untuk keseimbangan pajak, antara penghasilan besar dan penghasilan rendah. Sasaran PPnBM itu seperti PPN, berbeda dengan PPh, kalau PPN kan batasnya objektif, kalo pph itu

subjektif, jadi kita tidak melihat siapa yang memakai, siapa yang membeli, siapa yang mendapatkan manfaat dari barang tersebut. Tetapi dilihat dari barangnya, jadi kita lebih melihat kepada adanya keseimbangan antara masyarakat dengan perekonomian yang lebih tinggi dengan yang rendah. Tapi itu semua tetap kembali kepada objeknya, tanpa objeknya itu tidak akan ada PPN”

Dalam kondisi pertumbuhan sepeda motor yang sangat meningkat saat ini, bagaimana Anda menanggapi mengenai fungsi regulasi dalam PPnBM?

“Fungsi pajak itu ada budgetair dan regulasi. Lebih dari 70% APBN Indonesia itu kan ditopang dari pajak ya. Regulasi itu istilah lainnya sebagai pengatur, sebenarnya regulasi memiliki arti yang luas, salah satu definisinya untuk mengatur pola konsumsi juga kan. Kita lihat misalnya *excise*, cukai, nah di negara Thailand cukai dikenakan untuk segala jenis kendaraan bermotor, termasuk sepeda motor. Di Indonesia kan cukai dikenakan untuk tembakau, alkohol, dan barang-barang lainnya yang memiliki eksternalitas negatif. Nah salah satu pemakaiannya juga untuk mengatur konsumsi. Nah kalo di PPnBM juga sebenarnya seperti cukai, untuk menjaga pola konsumtif.”

Tetapi sekarang ini bagaimana fungsi regulasinya?

“Sebenarnya begini, harus dilihatnya bukan dari sudut pandang pajak ya, kita harus melihat secara luas. Jadi gini misalnya untuk sepeda motordibawah dibawah 250 cc dikenakan PPnBM, kita harus melihat keadaan ekonominya secara luas, asosiasi pengusaha, pola konsumsi masyarakat, sekarang BBM mau naik saja banyak yang kontra. Apalagi sekarang misalnya motor semuanya dikenakan PPnBM, secara pribadi pasti semua orang berusaha menghindar pajak. Apalagi bagi orang yang awam dengan pajak. Nah jadi intinya memang pajak punya fungsi regulasi, tapi jangan dilihat dari sektoral di pajak saja, kalo kita mau mengejar penerimaan negara dari pajak, pasti semuanya dikenakan pajak dan dinaikkan. Jadi sebenarnya fungsinya itu ya memang pajak itu untuk penerimaan negara ya, tapi faktor-faktor lain harus dipertimbangkan juga, bukan cuma menaikkan pajak dan mengenakan pajak, masyarakat juga perlu hidup, dan harus berkembang, ekonomi juga perlu tumbuh, sehingga negara-negara lain *collapse* kita masih bisa *survive*. Jadi membuat kebijakan itu gini, kita punya wewenang

untuk membuat pajak, tapi kita harus mendengarkan juga saran dari pihak lain. Siapa sih orang yang senang dikenai pajak, pasti tidak ada kan, jadi pajak itu bukan cuma sektoral ya.”

Apakah PPnBM fungsi *regulerend*nya sudah berfungsi?

“Memang tujuannya membatasi, tapi disini kita tidak punya datanya, menurut saya itu bisa jadi skripsi yang lain ya, apakah PPnBM bisa efektif dari segi penerimaan bila dibandingkan dengan jumlah kendaraan bermotor. Kalo fungsi *regulerend*, kita melihat perekonomian bangsa juga. Kalo perekonomian meningkat, pasti orang-orang mencoba untuk membeli motor yang lebih mahal, atau isi silindernya nya besar. Tapi banyak variabel-variabel yang mendukung masyarakat untuk mendapatkan sepeda motor, salah satunya seperti uang muka yang rendah.”

Mengapa PPnBM hanya dikenakan atas penyerahan sepeda motor dengan isi silinder diatas 250 cc, serta tarif PPnBM tersebut diatas 60% bagi 250 cc hingga 500 cc dan diatas 500 cc tarifnya 75%?

“Melihat keadaan saat itu, motor diatas 250 cc masih termasuk mahal, dan sangat mewah, oleh karenanya hanya kalangan tertentu yang mengkonsumsi. Jadi itulah, keliatannya dinamika industrinya lebih maju, apabila sekarang masih mewah, mungkin dimasa depan itu tidak mewah lagi”

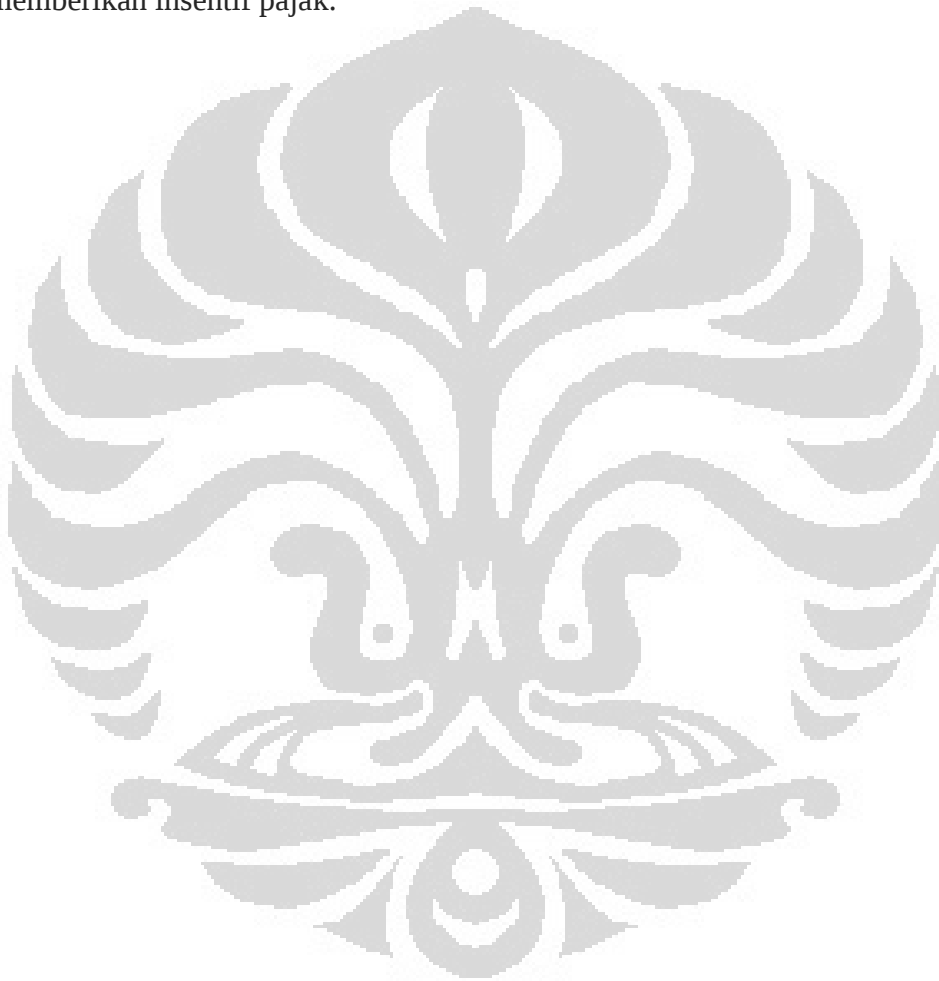
Fungsi apa yang paling dominan terhadap PPnBM atas sepeda motor?

“Sebenarnya begini mas Hamzah, urutan fungsi PPnBM bagi sepeda motor pada praktiknya, yang menjadi fungsi utama adalah asas keadilan, diikuti oleh fungsi penerimaan, dan fungsi yang terakhir adalah *regulerend*. Dalam pengenaan PPnBM terhadap sepeda motor saat ini pun tidak ada dampak negatifnya.”

Bagaimana kebijakan PPnBM di masa mendatang yang dapat dikatakan tepat diadopsi Indonesia?

Seperti yang kita ketahui, bahwa definisi barang mewah tersebut bersifat dinamis. Sepeda motor dengan isi silinder diatas 250 cc pun dapat menjadi barang yang tidak mewah lagi. Terdapat kemungkinan bahwa tarif PPnBM bagi sepeda motor menjadi 0%. Dapat dikatakan bagus pula bila kita menganut sistem seperti negara

Thailand. Mereka tidak mengenakan *Luxury Tax* sehingga tidak berlipat-lipat pengenaan pajaknya. Hal tersebut ya mendukung negara itu menjadi maju industrinya. Sekarang pun banyak ya, motor-motor yang diimpor dari negara Thailand, bahkan pusat *research and development* sepeda motor serta mobil di ASEAN masih berada di Thailand. Jumlah kendaraan pun dapat terkendali dengan sistem *exice*. Indonesia merupakan negara berbasis industri, sudah seharusnya kita memajukan industri-industri khususnya dalam bidang otomotif dengan memberikan insentif pajak.”



Wawancara Kementerian Perindustrian

Skripsi: : **Analisis Pengenaan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Terhadap Kendaraan Bermotor Beroda Dua Dengan Isi Silinder Di Atas 250 cc**

Waktu : 15.18-15.40

Tanggal : 25 Mei 2012

Tempat : Kantor Kementerian Perindustrian, Lantai 11

Interviewer : Hamzah (Ilmu Administrasi Fiskal, 0806396241)

Interviewee : Bapak Budi Hartoyo (Subdit Industri Alat Transportasi Darat Roda Dua, Kementerian Perindustrian)

Pertanyaan:

Mengapa hanya sepeda motor dengan isi silinder diatas 250 cc yang dikenakan PPnBM?

“Jadi gini mas Hamzah, pada umumnya kita ingin industri-industri di Indonesia maju, salah satunya yaitu jenis industri otomotif. Dengan melihat potensi beli masyarakat Indonesia, sepeda motor akan terus berkembang di Indonesia. Agar para investor mau membuka industri di Indonesia, kita harus memberikan fasilitas-fasilitas ekonomi, seperti pembebasan PPnBM bagi sepeda motor. Harga akan lebih rendah karena industri dilakukan didalam negeri. Toh menurut saya pun sepeda motor dengan isi silinder yang kecil tidak dapat dikategorikan sebagai barang mewah. Kita tidak bisa menyamakan semua jenis motor.”

Apa yang menyebabkan berkembangnya jumlah kendaraan bermotor beroda dua, khususnya bagi yang memiliki isi silinder sampai dengan 250 cc?

“Jika anda mau tahu alasannya banyak. Harganya yang terjangkau serta irit bahan bakar menjadi salah satu alasan utamanya, makanya dengan DP murah pun menjadi salah satu yang menyebabkan banyaknya sepeda motor. Meskipun banyak kredit macet karena mudahnya orang mendapatkan motor secara kredit, tapi disini kita melihat dari nilai tambah. Secara penjualan kan bagus. Kita malah mendukung”

Dengan banyaknya jumlah sepeda motor, apakah ada kebijakan dari kementerian perindustrian untuk mengendalikan?

“Oh, tidak ada, kan tugas kementerian perindustrian memajukan industri-industri di Indonesia, salah satunya industri kendaraan bermotor, kalau mengenai dampak kemacetan karena banyaknya jumlah kendaraan bermotor, silahkan anda tanyakan saja kepada kementerian Pekerjaan Umum, mengapa tidak ada tindak lanjutnya, kan ini program memajukan industri kendaraan bermotor sampai 2025, malah kita ingin agar PPnBM itu tarifnya 0%, biar para investor tertarik untuk berinvestasi ke Indonesia.”

Berapa jumlah pajak yang dapat terhimpun dari PPnBM atas kendaraan bermotor beroda dua setiap tahunnya?

“saya memiliki semua data-datanya, bisa anda liat (sambil menunjukkan data) ada semua disini lengkap. Mengenai besaran pajak, pertumbuhan motor, dan data-data lainnya. Nah, sekarang tinggal kamu analisa, datanya kan sudah ada, apakah PPnBM dari sepeda motor tersebut berpotensi atau tidak.”

Apakah ada kemungkinan untuk mengenakan PPnBM terhadap seluruh jenis sepeda motor?

“Tentu saja industri-industri sepeda motor akan merugi apabila seluruh jenis sepeda motor dikenakan PPnBM. Motor-motor dari mancanegara akan semakin banyak di ekspor ke Indonesia. Dalam hal ini, kita sebagai pihak dari perindustrian yang merugi. Sekarang gini, apa bagusnya Indonesia di mata perdagangan internasional? hanya jumlah masyarakat yang banyak kan, jadi hanya dilihat dari segi pasar saja. Sebenarnya produsen cenderung untuk membuka industri sepeda motornya di Indonesia. Akan tetapi apabila dikenai pajak-pajak berlapis, yang ada malah jumlah impor sepeda motor di Indonesia akan semakin meningkat. Nah sekarang makanya saya berharap agar PPnBM bagi sepeda motor itu dibebaskan semua. Sekarang gini mas, hal apa yang di prioritaskan oleh pemerintah saat ini? Pasti mengenai mensejahterakan masyarakat kan. Salah satu caranya yaitu dengan membuka lapangan kerja, sehingga jumlah pengangguran berkurang. Membuka lapangan kerja bisa dengan cara mengundang para investor ke Indonesia. Mengurangi atau bahkan

menghapus PPnBM bagi sepeda motor justru akan meningkatkan jumlah investor di bidang industri otomotif”

Bukannya jika dibebaskan dari PPnBM semakin banyak barang impor yang masuk ke Indonesia?

“Memang benar, makanya, menurut anda bagaimana caranya?”

Menurut saya tingkatkan bea masuknya Pak, jadi jumlah sepeda motor impor tidak akan terlalu meningkat.

“Salah itu, seharusnya dengan cara meningkatkan pengadaptasian SNI secara menyeluruh, sehingga para importir, barang-barang yang diimpornya akan tertahan pada ketidakadaan SNI. Karena jika ada SNI barang luar tidak bisa masuk. Mau tidak mau mereka harus membuka pabrik, laboratorium uji, serta hal-hal yang terkait disini biar ada standar kelayakan ujinya. Kan kita mendapatkan untung dari berbagai hal apabila dibuka industrinya di Indonesia. Jadi barriernya apa, SNI, jangan dari PPnBM, kan kita sudah era perdagangan global, hitungannya sudah bukan PPnBM lagi untuk membatasi, makanya memakai standar SNI, atau mau memakai standar teknologi seperti emisi euro 3 atau euro 4. Nanti akan timbul banyak pertanyaan, kenapa kok orang berani investasi di Indonesia, alasannya ekonomi Indonesia tumbuh, rakyat banyak. Jika kita kasih SNI, banyak barang impor tidak bisa masuk, mau tidak mau para investor harus investasi disini”

Bagaimana kementerian perindustrian menanggapi maraknya impor sepeda motor dengan kapasitas isi silinder diatas 250?

“Tidak masalah, karena komunitasnya masih kecil, sekitar 1% dari jumlah kendaraan bermotor yang ada.”

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Hamzah
Tempat dan Tanggal Lahir : Sydney, 16 Agustus 1990
Agama : Islam
Alamat : Jl. Ciwaringin no. 70 RT. 03 RW. 10
Bogor 16114, Jawa Barat.
Nomor Telepon : 0856-936-41766 / (0251) 8326092
Email : hamzah.badegeish@gmail.com
Nama Orang Tua : Ayah : Hasan Badeges
Ibu : Julia Hastati

Riwayat Pendidikan Formal :
1997-2002 : SD Negeri Pengadilan II Bogor
2002-2005 : SLTP Negeri 5 Bogor
2005-2008 : SMA Negeri 5 Bogor
2008-2012 : Ilmu Administrasi Fiskal
Universitas Indonesia