



UNIVERSITAS INDONESIA

**KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF PAJAK PENJUALAN
ATAS BARANG MEWAH ATAS MOBIL RAMAH LINGKUNGAN**

SKRIPSI

**DERYAR DINATA
0806396090**

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



UNIVERSITAS INDONESIA

**KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF PAJAK PENJUALAN
ATAS BARANG MEWAH ATAS MOBIL RAMAH LINGKUNGAN**

SKRIPSI

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

**DERYAR DINATA
0806396090**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI 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 : Deryar Dinata

NPM : 0806396090

Tanda Tangan : 

Tanggal : 7 Jul. 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Deryar Dinata
NPM : 0806396090
Program Studi : Ilmu Administrasi Fiskal
Judul Skripsi : Kebijakan Penurunan Tarif Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Mobil Ramah Lingkungan

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

DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Milla Sepliana S, S.,Sos, M.Ak

(*Milla Sepliana*)

Sekretaris Sidang : Maria R.U.D Tambunan, S.IA

(*Maria R.U.D Tambunan*)

Pembimbing : Dra. Titi Muswati Putranti, M.Si

(*Titi Muswati Putranti*)

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

(*Dikdik Suwardi*)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 25 Juni 2012

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT karena hanya berkat rahmat-Nyalah penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Kebijakan Penurunan Tarif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Atas Mobil Ramah Lingkungan”. Adapun tujuan dari pembuatan skripsi ini adalah untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana dalam Bidang Ilmu Administrasi Fiskal, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia. Tujuan lainnya untuk menambah pengetahuan penulis dalam bidang perpajakan, khususnya dalam bidang Pajak Penjualan Atas Barang Mewah.

Penulis menyadari bahwa selesainya skripsi ini tidak lepas dari bantuan, bimbingan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih yang tulus kepada:

- 1) Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Soc, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.
- 2) Prof. Dr. Irfan Ridwan M., M.Si, selaku Ketua Program Sarjana Reguler dan Kelas Paralel Departemen Ilmu Administrasi.
- 3) Umanto Eko P., S.Sos, M.Si, selaku Sekretaris Program Sarjana Reguler dan Kelas Paralel Departemen Ilmu Administrasi.
- 4) Dra. Titi M. Putranti, M.Si, selaku pembimbing skripsi penulis yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
- 5) Drs. Asrori M.A., FLMI selaku penasehat akademik yang telah memberi arahan untuk penulis selama menjalani masa kuliah.
- 6) Tim Dosen Departemen Ilmu Administrasi, khususnya dosen Ilmu Administrasi Fiskal.
- 7) I Nyoman Widia dari Badan Kebijakan Fiskal, terima kasih atas pandangannya serta saran yang diberikan
- 8) Ardiyanto Basuki, dari Direktorat Jenderal Pajak, yang memberikan pandangan yang berguna bagi penulis.

- 9) Noegardjito, selaku staf ahli dari GAIKINDO, terima kasih atas jawaban – jawaban serta bantuan yang diberikan.
 - 10) Keluarga penulis: Ibu, dan kakak penulis atas doa dan dukungannya yang luar biasa sehingga dapat membangkitkan semangat penulis untuk mengerjakan skripsi ini.
 - 11) Teman-teman yang member semangat, motivasi dan ilmusepertiHamzah, Robby, Tannia dan khususnya Monika atas kesabaran dan dukungannya selama penulis menyelesaikan studi ini
 - 12) Teman - temanpenulis di Jurusan Ilmu Administrasi Fiskal Kelas Paralel 2008 yang telah banyak memberikan bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini
 - 13) Teman-teman baik dari forum Kaskus UI atas hiburan dan semangat yang diberikan.
 - 14) Karyawan divisi ACT PT. Mercedes-Benz Indonesia yang telah memberikan motivasi dan dukungan untuk menyelesaikan studi ini.
 - 15) dan juga pihak – pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.
- Penulis yakin skripsi masih memiliki banyak kekurangan – kekurangan. Oleh karena itu, penulis menerima kritik serta saran yang membangun untuk memberikan masukan kepada penulis. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat berguna di kemudian hari.

Depok, 22 Juni 2012

Penulis

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

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : Deryar Dinata
NPM : 0806396090
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:

“Kebijakan Penurunan Tarif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Atas Mobil Ramah Lingkungan”

beserta perangkat yang ada (jika ada). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak untuk menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan 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: 22 Juni 2012

Yang Menyatakan


Deryar Dinata

ABSTRAK

Nama ; Deryar Dinata
Program Studi ; Ilmu Administrasi Fiskal
Judul ; Kebijakan Penurunan Tarif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Atas Mobil Ramah Lingkungan

Penelitian ini membahas tentang kebijakan penurunan tarif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM) atas mobil ramah lingkungan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan dasar pemikiran adanya alternatif kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan. Di samping itu penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implikasi alternatif kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan di Indonesia serta untuk mengetahui perlakuan kebijakan perpajakan atas mobil ramah lingkungan di negara lain yaitu Thailand. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain deskriptif. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam dan literatur yang berasal dari artikel, buku, peraturan dan sumber lain. Hasil penelitian menyimpulkan dasar pemikiran alternatif kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan ini adalah untuk pengembangan mobil ramah lingkungan di Indonesia. Kebijakan penurunan tarif PPnBM pada mobil ramah lingkungan dalam program *Low Cost Green Car* memberikan implikasi positif dan negatif. Kebijakan *eco-car* merupakan kebijakan perpajakan atas mobil ramah lingkungan di Thailand. Insentif yang diberikan pada kebijakan *eco-car policy* tersebut adalah menurunkan tarif cukai atas mobil ramah lingkungan menjadi 17%.

Kata kunci:
PPnBM, *Low Cost Green Car*, *eco-car policy*

ABSTRACT

Name : Deryar Dinata
Study Program : Fiscal Administration
Title : Study of Luxury Tax Reduction Policy on Green Car

This research studies the suggestion about luxury tax rate reduction policy on green car. The purpose of this study was to know and analyze basis of thinking about luxury tax rate reduction policy on green car. It also analyzed about implication about luxury tax rate reduction policy on green car and to know about tax policy for green car in other country likes Thailand. This research used qualitative approach with descriptive analysis. The data were collected by means of deep interview and also literatures from articles, books, rules, and other sources. The results of this research conclude that the basis of thinking about possibility of luxury tax rate reduction on green car is to expand green car in Indonesia..Tax rate reduction policy will cause positive effect and negative effect. Eco-car policy is tax policy for green car in Thailand. Incentive which given by eco-car policy is decrease excise rate for green car to 17 percent.

Keywords:

Green car, luxury tax rate reduction, low cost green car, eco-car policy

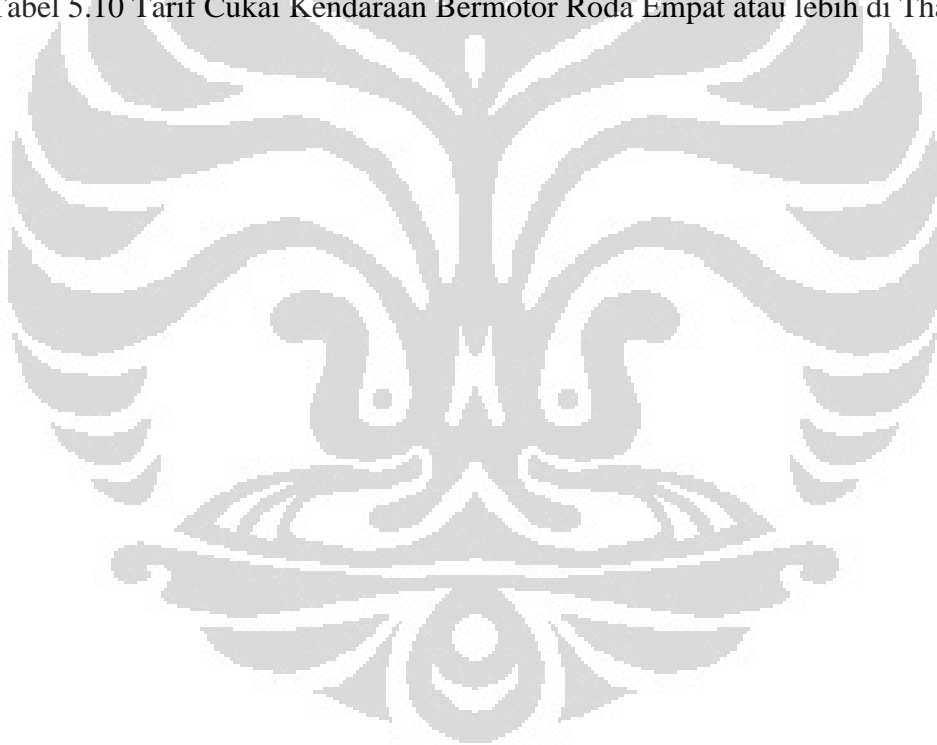
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	vii
ABSTRAK/ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GRAFIK.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB 1 PENDAHULUAN	2
1.1 Latar Belakang Masalah.....	2
1.2 Pokok Permasalahan	8
1.3 Tujuan Penelitian	10
1.4 Signifikansi Penelitian	10
1.5 Sistematika Penulisan.....	10
BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN.....	13
2.1 Tinjauan Pustaka	13
2.2. Kerangka Teori.....	17
2.2.1 Kebijakan Publik.....	17
2.2.2 Kebijakan Fiskal.....	18
2.2.3 Kebijakan Pajak	21
2.2.4 Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM).....	24
2.2.5 <i>Excise Tax</i>	32
2.2.6 Insentif Pajak.....	36
2.2.7 Elastisitas	38
2.2.8 Kerangka Pemikiran.....	42
BAB 2 METODE PENELITIAN.....	44
3.1 Pendekatan Penelitian	44
3.2 Jenis Penelitian Berdasarkan Tujuan	44
3.3 Jenis Penelitian Berdasarkan Manfaat	45
3.4 Jenis Penelitian Berdasarkan Waktu	45
3.5 Jenis Penelitian Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data.....	46
3.6 Hipotesis Kerja.....	47

3.7 Informan.....	48
3.8 Proses Penelitian.....	48
3.9 Penentuan Site Penelitian.....	50
3.10 Keterbatasan Penelitian.....	50
BAB 4 GAMBARAN UMUM INDUSTRI OTOMOTIF INDONESIA DAN PERATURAN SERTA PERLAKUAN PERPAJAKAN TERHADAP MOBIL RAMAH LINGKUNGAN	51
4.1 Gambaran Umum Industri Otomotif Indonesia.....	51
4.2 Sejarah Industri Otomotif di Indonesia.....	56
4.3 Sejarah Mobil Ramah Lingkungan.....	58
4.4 Pengenaan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Kendaraan Bermotor	61
4.5 Mekanisme Pengenaan PPnBM atas Kendaraan Bermotor	63
BAB 5 ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH ATAS MOBIL RAMAH LINGKUNGAN.....	67
5.1 Kebijakan Penurunan PPnBM atas Mobil Ramah Lingkungan.....	67
5.1.1 Penyesuaian Tarif Pajak Penjualan atas Barang Mewah untuk Mobil Ramah Lingkungan	72
5.2 Implikasi Kebijakan Penurunan Tarif PPnBM atas Mobil Ramah Lingkungan.....	81
5.2.1. Implikasi Positif Kebijakan Penurunan Tarif PPnBM atas Mobil Ramah Lingkungan	88
5.2.2. Implikasi Negatif Kebijakan Penurunan Tarif PPnBM atas Mobil Ramah Lingkungan	89
5.3 Kebijakan Perpajakan untuk Mobil Ramah Lingkungan di Thailand... 91	
SIMPULAN DAN SARAN	99
DAFTAR PUSTAKA	101
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

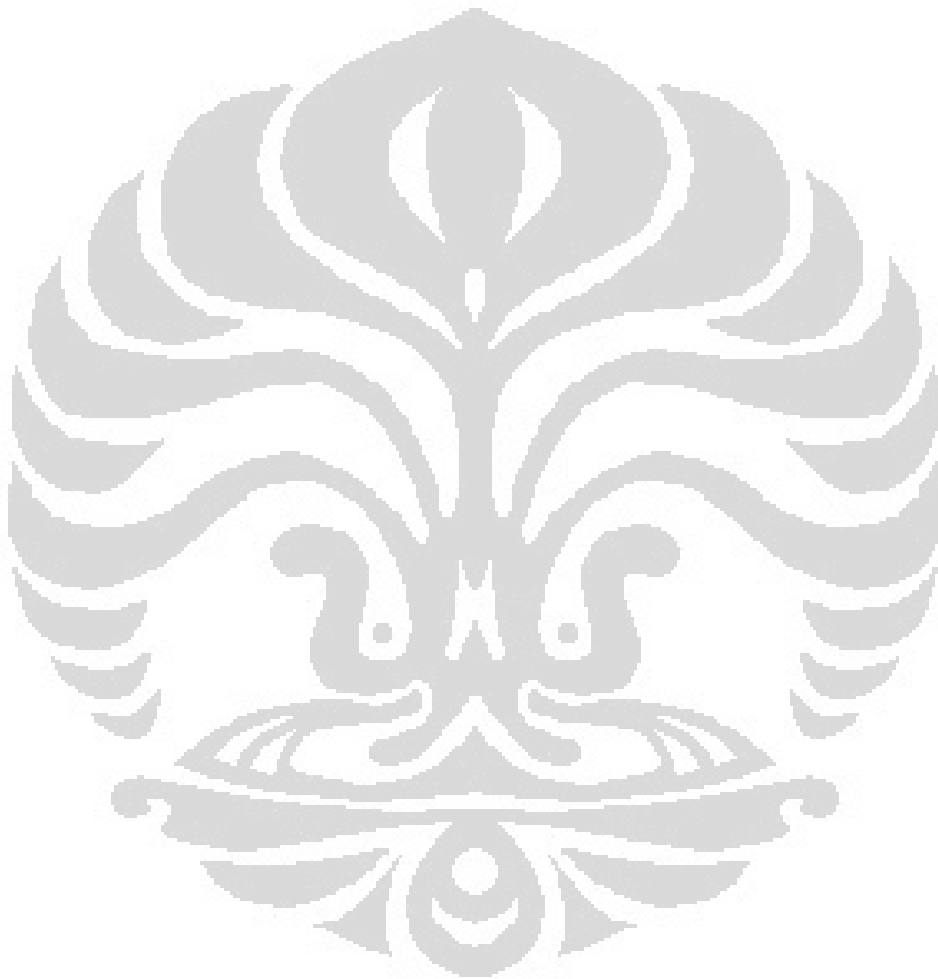
DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Penjualan Kendaraan Roda Empat Domestik 2006/2011	4
Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian yang Relevan.....	14
Tabel 4.1 Lingkup Industri Otomotif.....	51
Tabel 5.1 Tabel Tarif PPnBM Menurut KMK No. 355/KMK.03/2003	68
Tabel 5.2 Parameter Program <i>Low Cost Green Car</i> Indonesia.....	73
Tabel 5.3 Penjualan Kuartal I 2012 Indonesia, Thailand dan Malaysia	76
Tabel 5.4 Spesifikasi Nissan March.....	79
Tabel 5.5 Perbandingan Total Harga yang dibayar Konsumen	84
Tabel 5.6 Produksi kendaraan bermotor roda empat di Thailand 2005/2010	89
Tabel 5.7 Spesifikasi mobil dalam program <i>Eco-car policy</i>	91
Tabel 5.8 Syarat <i>Eco-car policy</i>	91
Tabel 5.9 Mobil – Mobil <i>Eco-car policy</i>	92
Tabel 5.10 Tarif Cukai Kendaraan Bermotor Roda Empat atau lebih di Thailand	93



DAFTAR GRAFIK

Grafik 2.1 Eksternalitas Negatif (<i>External Cost</i>).....	37
Grafik 2.2 Eksternalitas Positif (<i>Positive Externality</i>).....	38
Grafik 4.1 Penjualan Domestik 6 Negara ASEAN tahun 2011	53
Grafik 5.1 Produksi Kendaraan Bermotor 6 negara ASEAN tahun 2011.....	72



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Skripsi	41
Gambar 4.1 Penyerahan Barang Tergolong Mewah	63



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1** Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 2006
- Lampiran 2** Keputusan Menteri Keuangan Nomor 355/KMK.03/2003
- Lampiran 3** Transkrip Hasil Wawancara



B AB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pada era globalisasi saat ini, masyarakat Indonesia tengah berada pada arus dunia yang sama dengan negara-negara lain di dunia. Era globalisasi akan menyebabkan perekonomian Indonesia terintegrasi dengan perekonomian dunia, baik secara struktural maupun secara institusional. Persaingan semakin meningkat sehingga jika ingin memenangkan persaingan tersebut, maka diperlukan usaha - usaha reformasi ekonomi secara struktural dan institusional demi meningkatkan efisiensi nasional.¹

Pertumbuhan industri pun melaju sangat cepat karena pesatnya perkembangan teknologi yang telah mengakibatkan cepat usangnya fasilitas produksi, semakin singkatnya masa edar produk, serta semakin rendahnya margin keuntungan. Dalam melaksanakan proses pembangunan industri, keadaan tersebut merupakan kenyataan yang harus dihadapi serta menjadi pertimbangan yang menentukan dalam setiap kebijakan yang akan dikeluarkan dan sekaligus merupakan paradigma baru yang harus dihadapi oleh negara manapun dalam melaksanakan proses industrialisasi negaranya. Sektor industri merupakan komponen utama pembangunan ekonomi nasional sebagaimana dijelaskan pada Peraturan Presiden Nomor 28 Tahun 2008 tentang kebijakan industri Nasional. Potensi yang dimiliki salah satunya mampu memberikan kontribusi ekonomi yang besar melalui nilai tambah, lapangan kerja dan devisa. Sektor industri pun mampu memberikan kontribusi yang besar dalam transformasi kultural bangsa ke arah modernisasi kehidupan masyarakat yang menunjang pembentukan daya saing nasional. Jika kemandirian industri dapat terwujud, maka perekonomian negara pun akan kian membaik yang terlihat dari jumlah pemasukan untuk negara yang berasal dari sektor industri, ataupun jumlah pengangguran

¹Faisal Basri, *Perekonomian Indonesia Menjelang Abad XXI: Distorsi, Peluang & Kendala* (Jakarta: Erlangga.1995) hlm. 2

yang berkurang karena terserap oleh industri tersebut.²

Industri otomotif termasuk didalam Industri Alat Angkut, (industri otomotif, perkapalan, kedirgantaraan, dan perkeretaapian): yang dijelaskan dalam Peraturan Presiden Nomor 28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri Nasional. Industri sektor otomotif (Industri Alat Angkut) merupakan industri masa depan yang bisa membantu membawa Indonesia menjadi “sebuah negara industri tangguh di dunia” pada tahun 2025.

Sepanjang semester I-2011 indeks saham sektor aneka industri mengalami peningkatan 18,11% atau yang tertinggi dibanding sektor-sektor lainnya. Pertumbuhan sektor aneka industri didorong oleh industri otomotif dan komponen pendukung karena permintaan kendaraan bermotor nasional yang terus menanjak. Hal tersebut juga ditopang kondisi ekonomi nasional yang relatif kondusif untuk penjualan bermotor serta laju inflasi hingga Juni yang masih terjaga.³ Sektor otomotif diperkirakan dapat menyerap 100 ribu tenaga kerja, tutur Menteri Perindustrian MS Hidayat.⁴

Secara umum saat ini industri otomotif telah memberikan sumbangan bagi perkembangan ekonomi Nasional sebesar 28,14% dan menyerap tenaga kerja sebanyak 646.500 orang. Perkembangan pasar industri kendaraan bermotor roda empat di Indonesia berkembang sangat pesat. Di pasar domestik, industri otomotif masih menunjukkan hasil yang positif. Penjualan pada tahun 2011, terjadi peningkatan dibandingkan pada tahun 2010. Pada tahun 2010, penjualan domestik kendaraan bermotor roda empat mencapai 764.710 unit. Sedangkan pada tahun 2011, penjualan domestik kendaraan bermotor roda empat naik sebesar 17% atau mencapai 894.164 unit.⁵berikut adalah tabel penjualan kendaraan roda empat pasara domestik

²Kementerian Perindustrian, *Media Industri No 01 – 2011* (Jakarta:Kementerian Perindustrian.2011) hlm 3

³Akbar Buwono, “Tampil Cemerlang Di Paruh Pertama, Sektor Otomotif Optimis Menyongsong Paruh Kedua 2011” 2011. Kompas.com diakses pada tanggal 20 Desember 2011

⁴Hadi Suprpto, “Pemerintah Siap Beri Insentif Mobil Hijau” 2011. Kompas.com diakses pada tanggal 22 Desember 2011

⁵Gaikindo.or.id diakses pada tanggal 4 April 2012

tahun 2006 sampai dengan tahun 2011:

Tabel 1.1 Penjualan Kendaraan Roda Empat Pasar Domestik tahun 2006 s/d 2011

Tahun	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sales	318.904	433.341	603.774	486.088	764.710	894.164
Akumulasi	7.350.335*	7.783.676	8.387.450	8.873.538	9.368.248	10.532.412

Sumber : GAIKINDO(diolah peneliti) *akumulasi dari tahun sebelumnya

Penjualan domestik yang tinggi tersebut mengakibatkan minat investor untuk menanamkan modalnya di sektor otomotif di Indonesia cukup tinggi. Sejak tahun 2010 sudah ada 18 aplikasi dari insvestor yang ingin menanamkan modalnya di sektor otomotif. Sebanyak 18 aplikasi tersebut antara lain berasal dari investor Amerika Serikat (AS) yang berminat mengembangkan usaha di bidang perakitan kendaraan bermotor dengan kapasitas 50 ribu unit dengan nilai investasi sebesar Rp 1,26 triliun. Investor lainnya berasal dari Thailand yang bergerak di bidang usaha industri komponen dan perlengkapan kendaraan bermotor. Nilai investasi dari investor Thailand ini sebesar 1,5 juta dolar AS.⁶

Kendaraan bermotor yang ada di Indonesia pada tahun 2011 sudah mencapai 10 juta unit (Tabel 1.1). jenis – jenis kendaraan bermotor roda empat di Indonesia terbagi menjadi 6 tipe yaitu sedan, mobil dengan gandar penggerak 4x2, mobil dengan gandar penggerak 4x4, bus, *pick up/truck* dan *double cabin*. Seiring perkembangan jaman, beberapa kendaraan banyak diantaranya yang sudah berumur dan tidak layak di jalan. Kendaraan bermotor yang sudah berumur tersebut menghasilkan emisi gas buang yang tidak baik untuk kesehatan. Hal itu disebabkan akibat perawatan mesin yang kurang, mesin yang sudah tidak layak ataupun dari penggunaan bahan bakar dengan kualitas yang kurang baik.

Salah satu upaya yang dilakukan untuk mengurangi polusi udara adalah dengan mengurangi jumlah kendaraan bermotor yang melintas di jalan atau menggunakan bahan bakar yang berkualitas baik. Masalah ini membuat industri otomotif untuk memikirkan bagaimana cara membuat

⁶Rahmat Sentosa Basarah, “Tinggi, Minat Investor di Industri Otomotif Indonesia” 2011. Kompas.com diakses pada tanggal 24 Desember 2011

sebuah kendaraan bermotor yang tidak mengabaikan aspek ramah terhadap lingkungan.

Pada tahun 2007, konsep *green car* diperkenalkan oleh industri otomotif. *Green car* atau mobil ramah lingkungan adalah mobil yang baik dalam proses produksinya dan penggunaannya ramah terhadap lingkungan. Jenis mobil ramah lingkungan bermacam – macam seperti menggunakan bahan bakar alternatif, menggunakan energi listrik atau masih bahan bakar minyak namun menggunakan mesin yang dapat menghemat pemakaian bahan bakar minyak seefisien mungkin dan polusi yang dihasilkan seminimal mungkin sehingga ramah terhadap lingkungan. Konsep *green car* ini tidak hanya mengurangi produksi polusi saat berbentuk mobil, tetapi saat pembuatannya serta bahan baku yang digunakan pun harus ramah lingkungan. Sebagai contoh, *smart* dari *Daimler AG* yang mengklaim bahan baku mobil mereka sebesar 85% dapat di-*recycle*⁷. Mobil – mobil ramah lingkungan sudah cukup banyak beredar di Indonesia. *Smart* (Mercedes Benz) *March* (Nissan) dan *Prius* (Toyota) merupakan mobil yang sudah beredar di Indonesia dan sudah memenuhi kriteria mobil ramah lingkungan berdasarkan *US Environmental Protection Agency*⁸.

Mobil ramah lingkungan adalah hasil dari permintaan masyarakat global yang memintalat transportasi yang aman, irit dalam penggunaan bahan bakar, serta ramah lingkungan tanpa melupakan kenyamanan dan keamanan penggunaannya. Penemuan ini mendapat respon yang baik dari berbagai kalangan terutama para pecinta lingkungan hidup. Pecinta lingkungan hidup menganggap mobil ramah lingkungan ini dapat membantu mengurangi polusi udara akibat dari pembuangan gas kendaraan bermotor.

Mobil ramah lingkungan tidak bisa berkembang apabila tidak mendapat dukungan dari pemerintah. Oleh karena itu, diperlukan kebijakanyang dapat mendukung perkembangan teknologi tersebut. Salah

⁷www.smartusa.com diunduh 30 Maret 2012

⁸www.epa.gov diunduh 30 Maret 2012

satu kebijakan yang dapat digunakan pemerintah adalah kebijakan fiskal. Kebijakan fiskal adalah kebijakan pemerintah dalam mengelola keuangan negara, baik pengeluaran dan penerimaannya, sehingga dapat menunjang perekonomian nasional.⁹ Kebijakan fiskal merupakan salah satu tindakan pemerintah yang bertujuan untuk memperbaiki keadaan ekonomi, mengusahakan kesempatan kerja, dan menjaga stabilitas.

Insentif pajak merupakan suatu bagian dari kebijakan fiskal. Pada umumnya yang ingin dicapai pada kebijakan fiskal adalah kestabilan ekonomi dimana tetap mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang layak tanpa adanya pengangguran serta kestabilan harga – harga. Salah satu bentuk dari implementasi kebijakan fiskal untuk membantu pemerintah dalam melaksanakan fungsi stabilisasi adalah melalui pembuatan kebijakan pajak. Kebijakan pajak yang dapat dibuat oleh pemerintah untuk pengembangan mobil ramah lingkungan adalah dengan melakukan kebijakan penurunan tarif Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM).

Kebijakan mengenai pengenaan PPnBM diatur dalam Pasal 8 Undang-Undang No 42 Tahun 2009 tentang Perubahan Ketiga atas Undang – Undang No 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah. Macam – macam dan jenis Barang Kena Pajak (BKP) yang tergolong mewah yang dikenakan PPnBM diatur dengan Peraturan Pemerintah (PP), Keputusan Menteri Keuangan (KMK) atau Peraturan Menteri Keuangan (PMK). Seiring dengan perubahan peraturan pemerintah tentang kelompok BKP yang tergolong mewah, KMK/PMK ikut mengalami perubahan. Perubahan yang terjadi pada peraturan tersebut memperlihatkan bahwa adanya upaya maksimal dari pihak otoritas pajak untuk menetapkan tarif yang sesuai dengan kelompok barang mewah yang dikenakan PPnBM.

Saat ini ketentuan mengenai pengenaan PPnBM untuk kendaraan bermotor diatur pada Peraturan Pemerintah No 12 Tahun 2006 tentang

⁹T. Gilarso, SJ., *Pengantar Ilmu Ekonomi Makro* (Yogyakarta, Kanisius, 2004) hal 148

Perubahan Ketujuh atas Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah. Peraturan turunan mengenai PPnBM atas kendaraan bermotor ada pada Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 355/KMK.03/2003 tanggal 11 Agustus 2003 tentang Jenis Kendaraan Bermotor yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah. Dalam kebijakan tersebut, pengenaan PPnBM atas kendaraan bermotor berdasarkan kapasitas isi silinder dan sistem motor. Kebijakan ini membuat mobil ramah lingkungan tidak mendapat perbedaan perlakuan pemajakan dengan mobil konvensional biasa. Pabrikan otomotif memiliki keinginan mengembangkan mobil ramah lingkungan di dalam negeri namun terbentur ketentuan perpajakan. Salah satu yang dikeluhkan pengusaha otomotif adalah penerapan PPnBM yang bisa mencapai sebesar 30%-40% dari harga mobil.¹⁰

Negara – negara lain sudah ada yang membuat kebijakan perpajakan khusus yang mengatur tentang mobil ramah lingkungan. Salah satu negara di ASEAN yang sudah menerbitkan kebijakan perpajakan untuk mobil ramah lingkungan adalah Thailand. Industri otomotif Thailand memiliki peranan penting terhadap pertumbuhan ekonomi Thailand. Diantara negara - negara ASEAN, Produksi kendaraan bermotor di Thailand tercatat yang paling tinggi dibandingkan dengan negara – negara di ASEAN yang lain. Produksi yang tinggi tersebut karena banyak permintaan terhadap kendaraan bermotor dimana salah satunya adalah mobil ramah lingkungan. Mobil ramah lingkungan merupakan salah satu *product champions* yang dimiliki Thailand selain kendaraan berat seperti truk, dan lain – lain.

Pemerintah Thailand melalui *Board of Investment* (BOI) telah membuat kebijakan terhadap mobil ramah lingkungan yang dinamakan *eco-car policy*. Kebijakan yang dibuat oleh pemerintah Thailand adalah memberikan penurunan tarif cukai (*excise*) pada mobil ramah lingkungan yang memenuhi persyaratan tertentu. Penurunan tarif cukai tersebut dapat

¹⁰Kontan.co.id diunduh 10 april 2012

membuat harga mobil ramah lingkungan turun mencapai USD 2000 per mobilnya.¹¹ Dengan kebijakan *eco-car policy* tersebut membuat industri otomotif Thailand dapat berkompetisi secara global dengan industri otomotif negara lain. Kebijakan tersebut juga membantu Thailand menjadi negara manufaktur kendaraan bermotor di Asia Tenggara.

Di Indonesia, pemerintah belum mengambil langkah untuk memberikan insentif pajak untuk produksi mobil tersebut. Apabila melihat implikasi yang didapat oleh Thailand dengan kebijakan *eco-car policy*nya, pemerintah bisa mempertimbangkan pemberian insentif pajak tersebut. Pemberian insentif berupa penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan dapat dilakukan pemerintah dalam mengembangkan mobil ramah lingkungan di Indonesia. Apabila PPnBM atas mobil ramah lingkungan diturunkan tarifnya secara selektif, maka hal ini akan mengakibatkan harga mobil tersebut menjadi lebih murah. Antusiasme masyarakat terhadap mobil ramah lingkungan atau *green car* ini pun akan semakin bertambah.

1.2 Pokok Permasalahan

Sektor industri merupakan komponen utama pembangunan ekonomi nasional sebagaimana dijelaskan pada Peraturan Presiden Nomor 28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri Nasional. Potensi yang dimiliki salah satunya mampu memberikan kontribusi ekonomi yang besar melalui nilai tambah, lapangan kerja dan devisa. Sektor industri pun mampu memberikan kontribusi yang besar dalam transformasi kultural bangsa ke arah modernisasi kehidupan masyarakat yang menunjang pembentukan daya saing nasional.

Industri otomotif termasuk didalam Industri Alat Angkut, (industri otomotif, perkapalan, kedirgantaraan, dan perkeretaapian): yang dijelaskan dalam Peraturan Presiden Nomor 28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri Nasional. Industri sektor otomotif (Industri Alat Angkut) merupakan industri

¹¹*Board of Investment Magazine*, Edisi 2007 hal 5

masa depan yang bisa membantu membawa Indonesia menjadi “sebuah negara industri tangguh di dunia” pada tahun 2025.

Dalam industri otomotif sekarang ini, sudah dikenal istilah *green car* atau mobil ramah lingkungan. *Green car* adalah mobil yang baik dalam proses produksinya dan penggunaannya ramah terhadap lingkungan. Bila ditelusuri lebih lanjut, memperluas pemakaian mobil ramah lingkungan bisa menjadi solusi menekan pemakaian bahan bakar serta mengurangi polusi yang berlebihan. Di berbagai negara di dunia, *green car* ini sudah mendapat perhatian oleh pemerintahnya. Sebagai contoh, Pemerintah Thailand yang sudah membuat *eco-car policy* yaitu memberikan insentif pajak untuk beberapa mobil ramah lingkungan yang memenuhi kriteria tertentu.¹²

Salah satu bentuk insentif yang bisa mendukung industri otomotif adalah dengan adanya alternatif kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan. Saat ini ketentuan mengenai pengenaan tarif PPnBM atas kendaraan bermotor diatur dalam Peraturan Pemerintah No 12 Tahun 2006 tentang Perubahan Ketujuh atas Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 dan peraturan turunan dari PP tersebut Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 355/KMK.03/2003. Pengenaan tarif PPnBM ini dinilai mempersulit pengembangan mobil ramah lingkungan di Indonesia. Dengan adanya alternatif kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan diharapkan dapat membantu pengembangan mobil ramah lingkungan serta menurunkan harga mobil ramah lingkungan sehingga mampu dijangkau daya beli masyarakat.

Oleh karena itu berdasarkan pokok permasalahan tersebut, pertanyaan penelitian yang dirumuskan adalah:

- 1) Bagaimana dasar pemikiran alternatif kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan?
- 2) Bagaimana implikasi alternatif kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan apabila diberlakukan Indonesia?

¹²*Board of Investment magazine*, Edisi 2007, hal 4

- 3) Bagaimana perlakuan kebijakan perpajakan atas mobil ramah lingkungan di negara Thailand?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak diketahui dari penelitian ini adalah untuk:

- 1) Mendeskripsikan dasar pemikiran alternatif kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan.
- 2) Menganalisis implikasi alternatif kebijakan perpajakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan bila diberlakukan di Indonesia.
- 3) mengetahui perlakuan kebijakan perpajakan atas mobil ramah lingkungan di negara lain yaitu Thailand.

1.4 Signifikansi Penelitian

- 1) Signifikansi akademis
Penelitian ini diharapkan dapat melengkapi penelitian-penelitian yang sejenis sebelumnya, terutama yang terkait dengan kebijakan penurunan tarif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah atas mobil ramah lingkungan (*green car*). Selain itu juga penelitian ini dapat digunakan sebagai literatur yang dapat memperkaya kajian ilmu pengetahuan di bidang fiskal sekaligus dapat menjadi acuan dalam penelitian-penelitian berikutnya yang sejenis.
- 2) Signifikansi praktis
Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah Indonesia, khususnya otoritas perumusan kebijakan perpajakan yaitu Badan Kebijakan Fiskal. Selain itu, bisa membari masukkan kepada pihak industri terkait yaitu industri otomotif.

1.5 Sistematika Penulisan

Pembahasan penelitian ini dibagi ke dalam beberapa bagian pembahasan dengan sistematika penyajian sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah, permasalahan yang menjadi rumusan pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, signifikansi penelitian baik bagi kalangan akademisi maupun praktisi, serta sistematika penulisan penelitian.

BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN

Bab ini merupakan uraian atas dasar-dasar teoritis mengenai permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini, yaitu kerangka pemikiran mengenai kebijakan publik, kebijakan fiskal, kebijakan pajak, konsep Pajak Penjualan atas Barang Mewah, konsep *excise tax*, konsep insentif pajak dan konsep eksternalitas.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Bab ini juga membahas metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini seperti pendekatan penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, hipotesis kerja, informan, proses penelitian, dan penentuan site penelitian.

BAB 4 GAMBARAN UMUM INDUSTRI OTOMOTIF INDONESIA DAN PERATURAN SERTA PERLAKUAN PERPAJAKAN TERHADAP MOBIL RAMAH LINGKUNGAN.

Bab ini menjelaskan secara umum bagaimana keadaan industri otomotif di Indonesia dan bagaimana pemerintah mengatur tentang peraturan serta perlakuan pemajakan terhadap produk – produk industri otomotif di Indonesia, khususnya untuk mobil ramah lingkungan.

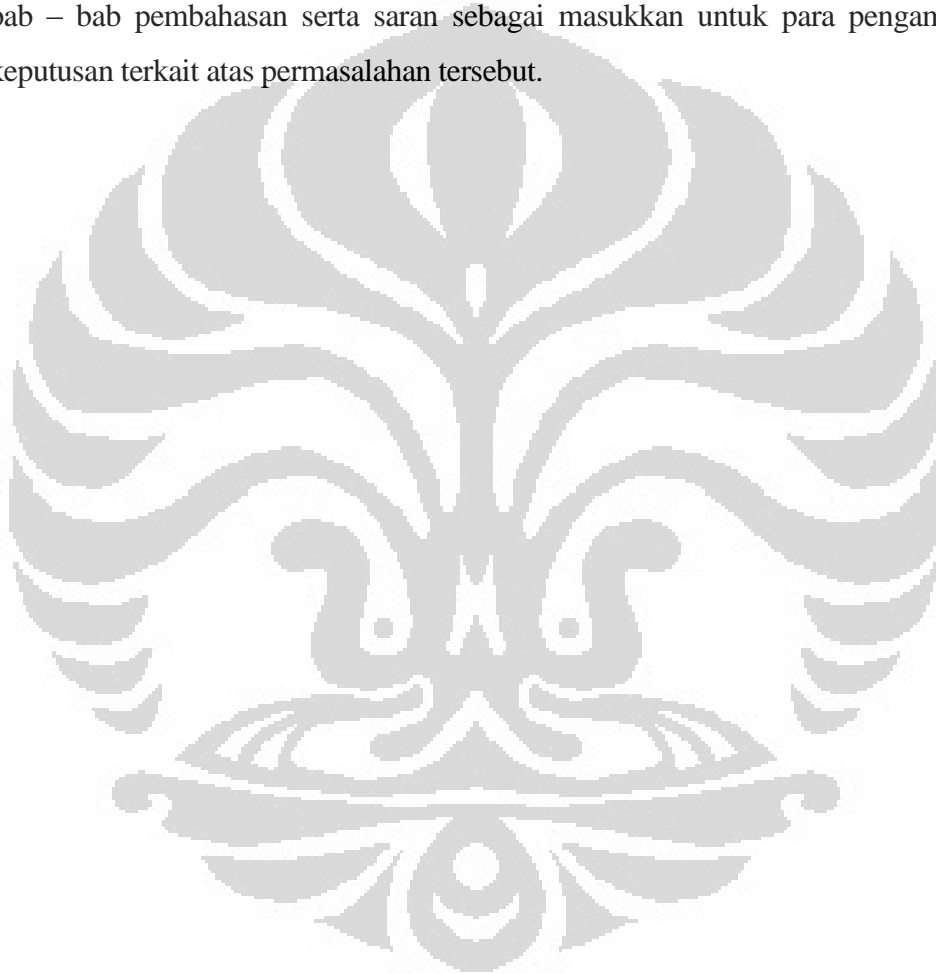
BAB 5 ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH ATAS MOBIL RAMAH LINGKUNGAN

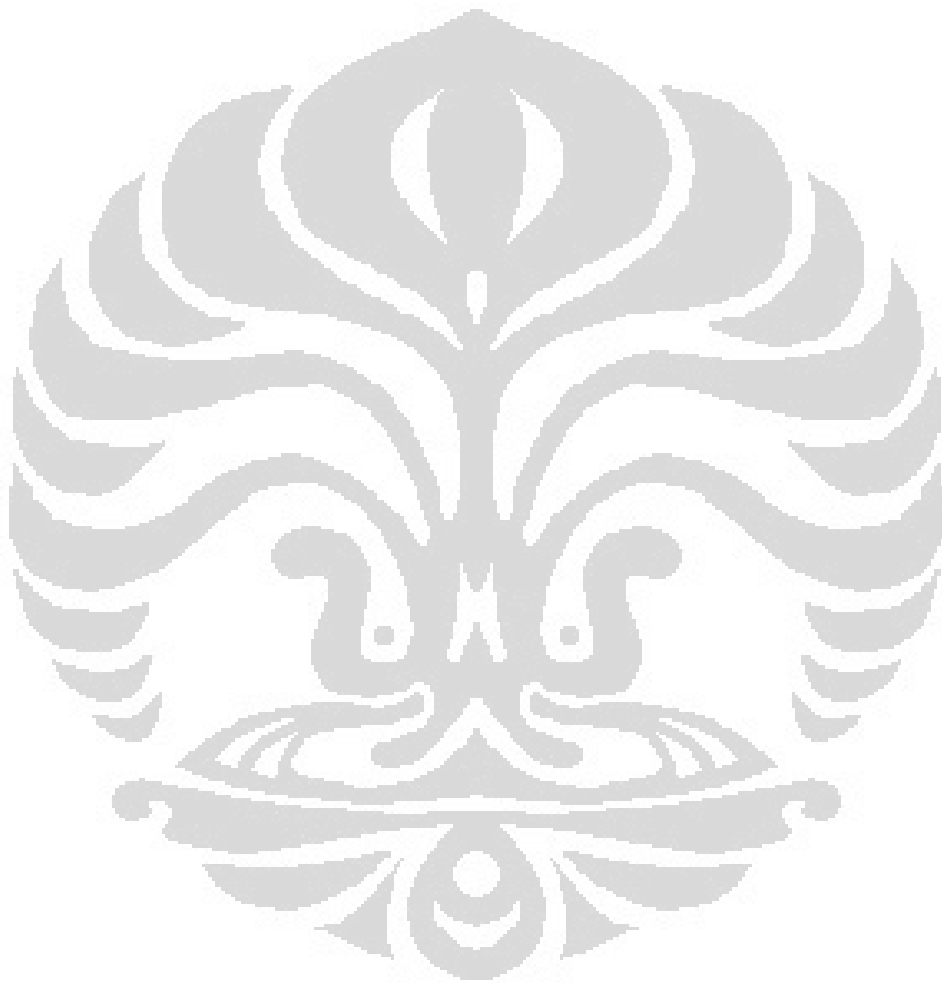
Bab ini berisi analisis kajian mengenai dasar pemikiran adanya alternatif kebijakan mengenai penurunan tarif pajak penjualan atas barang mewah atas

mobil ramah lingkungan, implikasi yang ada apabila kebijakan tersebut diimplementasikan di Indonesia serta menjelaskan perlakuan kebijakan perpajakan terhadap mobil ramah lingkungan di negara lain yaitu Thailand.

BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini menguraikan kesimpulan hasil analisis permasalahan penelitian pada bab – bab pembahasan serta saran sebagai masukan untuk para pengambil keputusan terkait atas permasalahan tersebut.





BAB 2

KERANGKA PEMIKIRAN

2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam melakukan penelitian yang berjudul Kebijakan Penurunan Tarif Pajak Penjualan Atas Barang Mewah atas mobil ramah lingkungan ini, peneliti mengacu pada tema penelitian dalam bentuk jurnal yang hampir sama yang sebelumnya pernah dilakukan oleh peneliti lain. Berikut akan dijelaskan penelitian –penelitian yang menjadi dasar pemikiran peneliti dalam penelitian ini.

Adapun penelitian tersebut berjudul "*The Impact of Government Incentive for Hybrid-electric vehicles, evidence from US States*"¹³ Penelitian yang dilakukan oleh David Diamond, pada tahun 2008 ini bertujuan untuk menganalisis implikasi kebijakan insentif pajak pada industri mobil berteknologi *hybrid* di Amerika Serikat. Penulis ingin membahas tentang kaitannya tingkat penjualan mobil *hybrid* dengan beberapa faktor seperti harga bahan bakar, kebijakan insentif atau kejadian lainnya. Penulis menggunakan literatur – literatur yang membahas tentang mobil *hybrid* dilihat dari sisi ekonomi, sisi lingkungan serta dampak dari insentif yang diberikan. Berdasarkan hasil pembahasan dapat disimpulkan bahwa dengan diberlakukannya kebijakan insentif pajak pada mobil *hybrid* di beberapa negara bagian tertentu dapat meningkatkan penjualan. Sebagai contoh, negara bagian Connecticut yang memberlakukan *sales tax exemption*, hasilnya meningkatkan penjualan mobil *hybrid* dari -9% menjadi 13%. Selain itu didapat kesimpulan bahwa insentif berupa keringanan pada *sales tax* atau *excise tax* lebih memberikan dampak dibandingkan insentif berupa *rebates* atau kredit pajak. ini dikarenakan keringanan pada *sales tax* dan *excise tax* langsung dirasakan konsumen saat membeli kendaraan. Sedangkan untuk insentif berupa *rebates* atau kredit

¹³David Diamond, "*The Impact of Government Incentive for Hybrid-electric vehicles, evidence from US States*", (LMI Research Institute:2009)

pajak membutuhkan waktu untuk dirasakan oleh pembeli.

Sedangkan pada penelitian kedua, penelitian tersebut berjudul "Desain Kebijakan Insentif Pajak Untuk Mendorong Industri Mobil Berteknologi *Hybrid* Di Indonesia"¹⁴ Penelitian yang dilakukan oleh Nindita Nareswari, mahasiswa Administrasi Fiskal UI, pada tahun 2009 ini bertujuan untuk menganalisis implikasi kebijakan insentif pajak pada industri mobil berteknologi *hybrid* di Indonesia. Penelitian yang dilakukan dalam skripsi ini bersifat penelitian kepustakaan dan wawancara mendalam. Wawancara mendalam dilakukan dengan mewawancarai pengurus asosiasi industri otomotif, pihak Direktorat Jendral Pajak dan kelompok lingkungan hidup. Penelitian kepustakaan dilakukan dengan mempelajari buku yang berhubungan dengan Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM) dan menggunakan data-data sekunder dari majalah-majalah serta sumber lain yang menurut peneliti dianggap relevan. Berdasarkan hasil pembahasan dapat disimpulkan bahwa dengan diberlakukannya kebijakan insentif pajak berupa pengurangan PPnBM serta Bea Masuk pada mobil *hybrid* dapat mengurangi harga mobil tersebut sampai 39%.

Dari hasil penelitian diatas, yang menjadi perbedaan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya adalah selain bertujuan untuk mengetahui latar belakang kebijakan tentang penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan (*green car*) tidak hanya yang berteknologi *hybrid* saja, melainkan terhadap semua kendaraan yang tergolong ramah lingkungan. Peneliti juga akan menganalisis implikasi penurunan tarif PPnBM di Indonesia dan bagaimana perlakuan kebijakan perpajakan yang dilakukan negara lain untuk mobil ramah lingkungan. Penelitian yang akan dilakukan peneliti difokuskan pada adanya usulan melakukan penurunan tarif PPnBM pada mobil ramah lingkungan yang diatur dalam KMK Nomor 355/KMK.03/2003. Batasan penelitian yang akan dilakukan hanya terbatas pada kendaraan – kendaraan yang memenuhi standar mobil ramah lingkungan yang ditetapkan oleh EPA.

¹⁴Nindita Nareswari, "*Desain Kebijakan Insentif Pajak Untuk Mendorong Industri Mobil Berteknologi Hybrid Di Indonesia*" Skripsi FISIP UI, tidak diterbitkan

Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian yang Relevan

No.	Kriteria	Peneliti Pertama	Peneliti Kedua
1.	Nama Peneliti	David Diamond	Nindita Nareswari
2.	Judul	<i>The Impact of government incentives for hybrid-electric vehicles: evidence from US States.</i>	Desain Kebijakan Insentif Pajak Untuk Mendorong Industri Mobil Berteknologi Hybrid di Indonesia
3.	Pokok Masalah	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana signifikansi dan kekuatan pada insentif yang diberikan oleh pemerintah terhadap promosi mobil hybrid? 2. Bagaimana dampak kebijakan insentif terhadap faktor sosial ekonomi? 3. Bagaimana implikasinya terhadap pembuat kebijakan? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengapa kendaraan berteknologi hybrid perlu diberi insentif pajak? 2. Bagaimana perlakuan kebijakan pemerintah lain terhadap kendaraan berteknologi hybrid? 3. Apa manfaat-manfaat yang akan diperoleh jika pemerintah memberikan insentif pajak pada kendaraan berteknologi hybrid?

4.	Tujuan Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menganalisis hubungan antara insentif yang diberikan pemerintah terhadap mobil hybrid 2. Untuk mengetahui dampak yang dihasilkan oleh kebijakan insentif pada faktor sosial ekonomi 3. Untuk mengetahui implikasi yang dihasilkan terhadap pembuat kebijakan tersebut. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk menganalisis hal-hal penting yang menjadi dasar pemberian insentif pajak untuk kendaraan berteknologi hybrid 2. Untuk membandingkan perlakuan perpajakan terhadap produksi kendaraan berteknologi hybrid di negara lain. 3. Untuk mengetahui manfaat yang akan diperoleh jika pemerintah memberikan insentif pajak pada kendaraan berteknologi hybrid.
5.	Pendekatan Penelitian	Kuantitatif	Kualitatif
6.	Jenis Penelitian	<i>Content Analysis</i>	Eksploratif
7.	Teknik Pengumpulan Data	Studi lapangan	Studi lapangan dan Studi literatur
8.	Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hubungan yang didapat antara insentif dengan promosi mobil hybrid adalah memiliki hubungan langsung terhadap promosi mobil hybrid. Diketahui bahwa dengan adanya insentif pajak tersebut, meningkatkan penjualan mobil hybrid di US. 2. Dampak yang akan timbul dengan adanya insentif dengan faktor sosial ekonomi adalah 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kendaraan berteknologi hybrid perlu diberikan insentif demi lingkungan. Hal ini dikarenakan mobil berteknologi hybrid adalah solusi untuk mengurangi produksi polusi dan menghemat pemakaian BBM 2. Kebijakan insentif untuk mobil hybrid sudah

		<p>adanya hubungan positif antara pendapatan seseorang dengan mobil hybrid. Insentif ini memberikan subsidi terhadap konsumen berpenghasilan tinggi dalam memiliki mobil hybrid.</p> <p>3. Implikasi yang dihasilkan untuk para pembuat kebijakan adalah diketahuinya tipe insentif yang tepat untuk mobil hybrid. Dari studi lapangan diketahui bahwa pengurangan pajak penjualan lebih efektif dibandingkan kredit pajak atau rebate</p>	<p>dilakukan oleh negara lain. Amerika Serikat memberikan kebijakan ini untuk mengurangi produksi emisi di negaranya.</p> <p>3. Pemberian insentif terhadap kendaraan berteknologi hybrid menimbulkan eksternalitas negatif dan positif.</p>
--	--	--	--

Sumber : olahan peneliti

2.2. Kerangka Teori

2.2.1 Kebijakan Publik

Dari berbagai kepustakaan dapat diungkapkan bahwa kebijakan publik dalam kepustakaan Internasional disebut sebagai *public policy*, yaitu suatu aturan yang mengatur kehidupan bersama yang harus ditaati dan berlaku mengikat seluruh warganya. Setiap pelanggaran akan diberi sanksi sesuai dengan bobot pelanggarannya yang dilakukan dan sanksi dijatuhkan didepan masyarakat oleh lembaga yang mempunyai tugas menjatuhkan sanksi.

Kebijakan publik menurut Dye, *Public Policy is whatever governments choose to do or not to do.*¹⁵ Yaitu suatu upaya untuk mengetahui apa sesungguhnya yang dilakukan oleh pemerintah, mengapa mereka melakukan hal itu, dan apa yang menyebabkan

¹⁵Thomas R. Dye, *Public Policy and Social Science Knowledge and Action dalam Understanding Public Policy*, (Englewood Cliffs N.J: Prentice Hall. Inc.1985), hal. 3.

mereka melakukannya. Kebijakan publik adalah hal-hal yang diputuskan pemerintah untuk dikerjakan atau tidak dikerjakan. Menurut William Dunn, kebijakan publik adalah kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh pemerintah sebagai pembuat kebijakan untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu di masyarakat di mana dalam penyusunannya melalui berbagai tahapan.¹⁶

Suatu kebijakan yang baik harus terlebih dahulu melalui proses perumusan sehingga terhindar dari gugatan atau tantangan pihak lain dikemudian hari. Menurut Bauer dikutip dari Dunn¹⁷ menyatakan perumusan kebijakan adalah proses sosial dimana proses intelektual melekat didalamnya tidak berarti bahwa efektifitas relatif dari proses intelektual tidak dapat ditingkatkan, atau bahwa proses sosial dapat diperbaiki.

2.2.2 Kebijakan Fiskal

Berawal dari pengamatan dan pemikiran tentang peran pemerintah dalam perekonomian dan pembangunan ekonomi, para ahli ekonomi merumuskan teori kebijakan fiskal. Secara ringkas Mankiw mendefinisikan kebijakan fiskal sebagai, “*the government’s choice regarding levels of spending and taxation*”¹⁸ Pilihan yang diambil pemerintah mengenai pembiayaan atau perpajakan.

Sedangkan menurut Nazier¹⁹, Kebijakan fiskal itu sendiri adalah kebijakan yang dilakukan pemerintah berkaitan dengan penerimaan (pendapatan), pengeluaran (belanja) dan pembiayaan negara. Kebijakan fiskal pada suatu Negara memiliki peran yang

¹⁶William Dunn. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, 1998, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press. Hal: 24

¹⁷ William Dunn, *Public Policy Analysis: An Introduction Second Edition* (Terjemahan), (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 2003), hal. 1.

¹⁸N Gregory Mankiw and Mark P Taylor, *Microeconomics*, (USA: Cengage Learning EMEA, 2006) hal

¹⁹Daeng M Nazier, *Kebijakan Fiskal Pemikiran, Konsep, dan Implementasi dalam Teknologi Menunjang Penetapan Kebijakan Fiskal*, (Jakarta: PT Kompas Media Nusantara, 2004), hal 504.

sangat strategis untuk mendorong pertumbuhan perekonomian negara. Oleh karena itu penetapan kebijakan fiskal harus melalui proses yang dibuat secara hati-hati. Informasi yang valid dan akurat sangat berperan sebagai alat pertimbangan untuk penetapan kebijakan fiskal.

Menurut Mansury, kebijakan fiskal adalah kebijakan untuk mempengaruhi jumlah total pengeluaran masyarakat, pertumbuhan ekonomi dan jumlah seluruh produksi masyarakat, banyaknya kesempatan kerja dan pengangguran, tingkat harga umum dan inflasi.²⁰ Maksudnya kebijakan fiskal juga harus dirancang guna memantapkan pertumbuhan pendapatan dari waktu ke waktu, memperluas kesempatan kerja serta meningkatkan keadilan pendapatan dan kekayaan.

Pengertian lain dari kebijakan fiskal (*fiscal policy*) yaitu kebijaksanaan atau pemilihan instrumen yang digunakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam bidang penerimaan serta pengeluaran pemerintah.²¹ Berkaitan dengan hal tersebut Sicat dan Arndt, menyatakan bahwa kebijakan fiskal aktif dirancang untuk membantu meredakan guncangan liar siklus usaha (*business cycle*) agar perekonomian menjadi stabil.²² Subjek kebijakan fiskal adalah penerimaan dan pengeluaran pemerintah dalam segala aspeknya termasuk didalamnya aspek hukum, aspek politik dan lain – lain. Musgrave dan Musgrave menyebutkan ada fungsi – fungsi dalam kebijakan fiskal yang disebut *fiscal function*²³. Secara rinci fungsi kebijakan fiskal yang dijalankan oleh pemerintah adalah sebagai

²⁰R.Mansury, *Kebijakan Fiskal*. (Jakarta: Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan, 1999), hlm 1.

²¹Soepangat *et.al*, *Pengantar Ilmu Keuangan Negara*. (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1991), hlm 27

²²Gerardo P. Sicat dan H. W. Arndt, *Economics atau Ilmu ekonomi untuk Konteks Indonesia*, terjemahan Nirwono (Jakarta: Lembaga Penelitian Pendidikan dan Penerangan, 1997), hlm. 506

²³Richard A Musgrave dan Peggy B Musgrave, *Keuangan Negara dalam Teori dan Praktek Edisi Kelima*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 1993), hal 6

berikut:

1) Fungsi alokasi

Peran yang dijalankan oleh pemerintah adalah sebagai alokator. Pemerintah mengalokasikan faktor produksi, barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

2) Fungsi distribusi

Peran yang dijalankan oleh pemerintah sebagai distributor. Pemerintah mengadakan distribusi pendapatan dan kesejahteraan kepada masyarakat. Fungsi ini tidak dapat diserahkan sepenuhnya kepada mekanisme pasar.

3) Fungsi stabilisasi

Pemerintah sebagai stabilisator melakukan kegiatan untuk menstabilkan perekonomian negara. Kegiatan ini dapat dilakukan pemerintah melalui kebijakan fiskal, kebijakan moneter dan kebijakan lainnya.

4) Fungsi regulasi

Pemerintah sebagai regulator berfungsi untuk mengatur perekonomian guna mencapai pertumbuhan ekonomi yang lebih baik, mengadakan retribusi pendapatan serta stabilitas ekonomi. Pemerintah dapat menjalankan fungsi regulasi melalui pemungutan pajak.

Menurut Musgrave dan Musgrave, sistem fiskal memainkan peran berlipat ganda dalam proses pembangunan ekonomi, yaitu²⁴:

1) Tingkat pengenaan pajak mempengaruhi tingkat tabungan pemerintah dan juga volume sumber daya yang tersedia untuk penyediaan modal pembangunan.

2) Baik tingkat investasi maupun struktur perpajakan mempengaruhi tingkat tabungan swasta.

3) Investasi pemerintah diperlukan untuk menyiapkan prasarana

²⁴Richard A Musgrave dan Peggy B Musgrave, *Keuangan Negara dalam Teori dan Praktek Edisi Kelima*, (Jakarta: Penerbit Erlangga, 1993), hal 567

berupa infrastruktur.

- 4) Sistem insentif dan hukuman (denda) perpajakan bisa dirancang untuk mempengaruhi efisiensi menggunakan sumber daya alam.
- 5) Distribusi beban pajak (bersama-sama dengan distribusi manfaat yang diterima dari pengeluaran pemerintah) memainkan peran penting dalam mempromosikan pemerataan atas hasil pembangunan.
- 6) Perlakuan pajak terhadap investasi dari luar negeri bisa mempengaruhi volume arus modal asing dan tingkat reinvestasi terhadap laba yang dihasilkannya.
- 7) Pola perpajakan ekspor impor dalam kaitannya dengan produksi domestik akan mempengaruhi neraca perdagangan luar negeri.

2.2.3 Kebijakan Pajak

Kebijakan pajak merupakan arti sempit dari kebijakan fiskal. Kebijakan fiskal dalam arti yang luas adalah kebijakan untuk mempengaruhi produksi masyarakat, kesempatan kerja dan inflasi, dengan menggunakan instrumen pemungutan pajak dan pengeluaran belanja negara. Kebijakan penurunan tarif maupun kebijakan pemerintah dalam menanggung pajak penghasilan (PPh) atas penghasilan pekerja sampai dengan sebesar upah minimum regional (UMR) adalah contoh dari kebijakan fiskal dalam arti luas. Sedangkan contoh dari kebijakan fiskal dalam arti sempit misalnya mengenai diperbolehkannya penggunaan norma penghitungan penghasilan netto atau yang dalam literatur disebut *presumptive tax* atau *deemed profit*.

Kebijakan pajak adalah kebijakan yang berhubungan dengan penentuan apa yang akan dijadikan sebagai *tax base*, siapa yang dikenakan pajak, siapa yang dikecualikan, bagaimana menentukan besarnya pajak terutang dan bagaimana menentukan prosedur

pelaksanaan pajak terutang.²⁵ Menurut Mansury, tujuan kebijakan perpajakan yaitu meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran serta distribusi penghasilan yang lebih adil dan stabil.²⁶

Kebijakan perpajakan (*tax policy*) adalah alternatif dari berbagai sasaran yang hendak dituju dalam sistem perpajakan. Selain itu, kebijakan perpajakan merupakan salah satu unsur penting dan menentukan apakah perpajakan di satu negara cukup kondusif bagi masyarakat terutama iklim yang sehat bagi dunia usaha dan dapat berjalan baik. Kebijakan perpajakan haruslah konsisten dan berkesinambungan dengan tetap memperhatikan prinsip-prinsip perpajakan yang baik dan *good governance*.

Kebijakan pajak dibuat untuk tujuan agar pemerintah dapat memperhatikan kesesuaiannya dengan sektor-sektor terkait. Tujuannya agar sektor-sektor ada yang dirugikan atau dikorbankan kepentingannya akibat kebijakan tersebut. Isu – isu penting dalam kebijakan pajak antara lain tentang dasar pengenaan pajak dan tentang kebijakan tarif pajak.

Kebijakan *supply side policies* merupakan kebijakan pajak yang bertujuan untuk meningkatkan kinerja pasar dengan cara meningkatkan kapasitas ekonomi untuk memproduksi sehingga kurva penawaran naik. *Supply side policies* bertujuan agar dapat meningkatkan kapasitas produksi sehingga bisa membuka kesempatan tenaga kerja. Apabila seseorang memiliki penghasilan dan atas penghasilan tersebut ia bisa mengkonsumsi barang dan jasa. Dengan demikian daya beli masyarakat akan meningkat.

Supply-side policies can be used to reduce market imperfections. This should have the effect of increasing the capacity of the economy to produce. If the level of aggregate supply increases then Say's Law predicts that

²⁵Haula Rosdiana & Rasin Tarigan, *Perpajakan Teori dan Aplikasi*. (Jakarta: PT Raja Grafindo Perkasa, 2005), hlm. 40

²⁶ R.Mansury, *kebijakan Perpajakan*.(Jakarta:Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan, 2000). hlm 33

*demand will also increase. This will be the only non-inflationary way to get increases in output.*²⁷

Dalam *supply side policies* sendiri penawaran menjadi pangkal tolak kebijakan dengan teori yang dikenal sebagai hukum Say (*Say's Law*) – bahwa setiap penawaran akan sendirinya menciptakan permintaan. Jika penawaran naik, maka permintaan juga akan ikut naik. Secara umum, cakupan kebijakan *supply side* menekankan pada:

- 1) Kebijakan yang dapat meminimalisir distorsi dalam pasar yang diakibatkan oleh pengaruh regulasi pemerintah terhadap harga, subsidi dan tingginya pajak penghasilan.
- 2) Kebijakan untuk mengurangi distorsi pada poin 1, akan mendorong investasi dan produksi dengan cara membuat bekerjanya insentif ekonomi pasar bebas.

Kebijakan *tax cut* atau penurunan beban pajak merupakan salah satu bentuk dari *supply side policies*. Istilah *tax cut* ini terbukti efektif setelah ERTA (*Economic Recovery The Act of 1981*) mengimplementasikannya untuk memulihkan kondisi perekonomian di Amerika Serikat.²⁸

Para ekonom percaya ada hubungan antara pajak penghasilan terhadap *work effort* seseorang. Pengaruh pajak penghasilan terhadap *work effort* menjadi perhatian dari *supply side policies*. Jika pemerintah tidak memungut pajak atas penghasilan, maka pekerja akan mendapat 100% penghasilannya dan tidak ada penerimaan pajak yang diperoleh pemerintah. Apabila pemerintah memungut pajak dengan menetapkan tarif sebesar 100%, maka atas semua penghasilan yang didapat oleh seseorang akan menjadi nihil. Dengan demikian, tidak akan ada orang yang mau bekerja karena tidak ada orang yang mau bekerja tanpa imbalan.

²⁷ Virtual Economy Glossary “Classical Theory”
<http://www.bized.co.uk/virtual/economy/library/glossary/classical4.htm>

²⁸Haula Rosdiana dan Edi Slamet Irianto, *Pengantar Ilmu Pajak; Kebijakan dan Implementasi di Indonesia*. (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2012)

Untuk mempengaruhi *work effort*, instrumen yang digunakan bukan hanya pajak penghasilan, tetapi juga pajak penjualan. Karena pajak penjualan juga mengurangi *the real wage rate*²⁹ kebijakan penurunan dan penghapusan tarif PPnBM yang dilakukan oleh pemerintah pada tahun 2000 dapat juga dianggap sebagai kebijakan *supply-side*. Dengan adanya kebijakan ini, harga barang – barang menjadi turun. Dengan turunnya harga, maka pengusaha akan meningkatkan produksinya yang berarti penawarannya meningkat. Masyarakat akan merespons dengan membeli barang – barang karena dengan harga nya yang lebih murah, lebih banyak masyarakat yang mampu membeli karena harganya lebih terjangkau.

2.2.4 Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM)

1) Latar Belakang Pengenaan PPnBM

Pajak Penjualan merupakan salah satu pajak atas konsumsi yang paling umum dan terbesar. Jenis pajak ini menjadi salah satu sumber penerimaan yang signifikan baik di Indonesia maupun negara lainnya. *Legal character* dari Pajak Penjualan (*sales tax*) dapat dideskripsikan sebagai pajak tidak langsung atas konsumsi yang bersifat umum (*general indirect tax on consumption*)³⁰. Pajak Penjualan memiliki ciri – ciri sebagai berikut :

1) *General*

Pajak Penjualan merupakan pajak atas konsumsi yang bersifat umum. Hal ini ditegaskan oleh Terra, “*a sales tax is a general tax on consumption*” yang berarti pajak penjualan adalah pajak atas konsumsi yang dikenakan pada semua pengeluaran privat (*private expenditure*) dan tidak boleh ada diskriminasi. Jadi atas semua konsumsi baik berupa barang atau jasa dikenakan pajak

²⁹ R.Mansury, *kebijakan Perpajakan*.(Jakarta:Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan, 2000).hlm 33

³⁰Ben Terra. *Sales Taxation: The Case of Value Added Tax in The European Community*. (Deventer-Boston-Kluwer Law And Taxation Publisher, 1988) hlm. 7

penjualan. Dalam konsumsi yang bersifat umum tidak ada perbedaan antara konsumsi barang atau jasa. Kata *general* (umum) yang membedakan dengan jenis pajak lainnya, yaitu *excise* (di Indonesia disebut dengan cukai).

Pajak penjualan memiliki sifat *regressive*, yaitu dimana biaya pajak yang dikenakan terhadap konsumen yang memiliki tingkat kemampuan yang tinggi sama dengan konsumen yang memiliki tingkat kemampuan yang rendah. Dengan demikian semakin tinggi kemampuan konsumen semakin ringan beban pajak yang timbul, sedangkan semakin rendah kemampuan konsumen semakin berat beban pajak yang dipikul.

2) *Indirect tax*

Setiap pajak yang dipungut memiliki ciri – ciri tersendiri. Jenis pajak dapat diklasifikasikanke dalam pajak langsung (*direct tax*) dan pajak tidak langsung (*indirect tax*). Pembeda pajak langsung dan pajak tidak langsung, yaitu : dasar penentuan beban pajak, pengalihan beban pajak, sistem pelaporan dan periodisasi penghitungan, pembayaran dan pelaporan pajak terutang.

Mekanisme pajak tidak langsung dapat dilakukan dengan 2 cara, yaitu ke depan dengan mengarah kan ke konsumen (*forward shifting*) atau ke belakang dengan mengarah ke faktor – faktor produksi yang ada (*backward shifting*). Seperti yang dikemukakan oleh Newman:

“Shifting may be either forward or backward. The reference here is to the direction of movement from point of impact. If shifting is toward the consumer, it is paid to be forward; If toward the factors of production or their owners, it is said to be backward. Forward shifting means that price is lowered below what it would otherwise be. Suppose for example, that a tax is levied on a manufacturer of a consumer good; the tax may be shifted forward toward the consumer in a higher price of the good in question, or it may be shifted backward in (say) lower wages. It is, of course possible that in a given case a tax

may be shifted partly forward and partly backward".³¹

Forward shifting disatu sisi dapat merugikan konsumen karena dalam menekan biaya produksi sering kali produsen menurunkan mutu produknya. Sedangkan disisi lain, penekanan biaya produksi membantu produsen mengurangi harga pokok penjualan. Sedangkan pada *backward shifting*, produsen menekan biaya produksi dari harga beli bahan mentahnya. Yang kemudian pembebanannya disatukan dengan harga jual produk tersebut sejumlah nilai pajak yang dibayarkan. Pajak tidak langsung memiliki ciri – ciri sebagai berikut:

- a) Dibebankan tanpa memperhatikan kondisi wajib pajak. contoh : cukai rokok dikenakan kepada setiap orang yang mengkonsumsi rokok.
- b) Beban pajak dapat dialihkan baik seluruhnya atau pun sebagian kepada pihak lain. Metode pengalihan beban pajak ini adalah *forward shifting* atau *backward shifting*.
- c) Meskipun yang menanggung pajak adalah konsumen (apabila *forward shifting*) yang memungut, menyetor dan melaporkan pajak yang terutang adalah Pengusaha Kena Pajak.
- d) Tidak ada periode tertentu dalam terutangnya pajak tidak langsung. Contoh : pembeli BKP di supermarket harus membayar PPN saat ia membeli barang.

Pajak tidak langsung memiliki beberapa kelebihan, sebagaimana yang diuraikan oleh Suparmoko³², yakni :

- a) Untuk anggaran penerimaan negara dapat dikatakan bahwa hasilnya lebih stabil jika dibandingkan dengan hasil dari pemungutan pajak langsung;

³¹Herbert E Newman. *An Introduction Into Public Finance* . (New York: John wiley and Sons Inc, 1968), hlm 261

³² M.Suparmoko, *Keuangan Negara Dalam Teori dan Praktek*, (Yogyakarta:BPFE,2000), hlm. 150-151.

- b) Orang – orang yang penghasilannya kecil sukar untuk dikenai pajak penghasilan, dapat diikut 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.

3) *On Consumption*

Pajak Penjualan dipungut atas sejumlah uang yang ada pada setiap penjualan barang dan jasa, dimana merupakan komponen dari biaya – biaya untuk produksi barang atau jasa. Pengertian konsumsi dalam hal ini lebih diartikan pada pengeluaran yang digunakan seseorang untuk membeli barang atau jasa termasuk barang yang akan diolah kembali.

Pajak Penjualan pada hakikatnya dibebankan kepada konsumen. Apabila konsumen tersebut menjual kepada konsumen lain, dia akan mengenakan pajak karena bukan bagian dari yang dia konsumsi, sehingga menimbulkan pajak yang kumulatif. Untuk menghindari diskriminasi pengenaan pajak, maka pajak penjualan harus dikenakan juga terhadap semua barang baik bergerak dan tidak bergerak, termasuk barang tidak berwujud.

Dapat dikatakan bahwa pajak penjualan merupakan pungutan pada pengeluaran untuk mengkonsumsi semua macam barang termasuk jasa, yang didistribusikan menurut jumlah konsumsi, berdasarkan presentase tertentu dengan asumsi akan ditambahkan ke dalam harga-harga barang atau jasa yang dibeli.³³ Sebagai penjual yang merupakan penanggung Pajak Penjualan dapat

³³ Haula Rosdiana *et al*, *Teori Pajak Pertambahan Nilai, Kebijakan dan Implementasinya di Indonesia* (Bogor, Penerbit Ghalia Indonesia, 2011) hlm 51

melimpahkan beban pajaknya kepada konsumen. Konsumen disini sebagai pihak yang memikul beban pajak dari barang dan jasa yang dikonsumsinya.

Dari karakteristik tersebut, dapat didefinisikan PPnBM adalah pengenaan pajak tambahan disamping pengenaan PPN terhadap penyerahan suatu barang tertentu yang tergolong mewah didalam negeri yang dikenakan satu kali sebesar tarif tertentu atas harga jual barang tersebut. Pengertian satu kali hanya berlaku untuk barang yang belum berubah bentuk dan fungsinya. Sehingga apabila ada suatu barang mewah yang diproses menjadi barang mewah lain, maka atas penyerahan barang mewah pertama dipungut PPnBM serta atas penyerahan barang mewah hasil proses berikutnya juga dipungut PPnBM.

Adapun pertimbangan dikenakannya PPnBM disamping PPN didasarkan pada 4 pertimbangan, yaitu:³⁴

- a) Perlu keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen yang berpenghasilan rendah dengan konsumen 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 untuk mengamankan penerimaan negara.

PPN dengan tarif tunggalnya tidak melakukan pembedaan dalam hal tingkat kemampuan konsumennya. Akibatnya, kewajiban pajak ditentukan oleh adanya objek pajak sedangkan kondisi subjektif pajak tidak menentukan. Konsumen yang tingkat kemampuan membayar lebih tinggi mendapatkan perlakuan yang sama dengan konsumen yang memiliki tingkat *ability to*

³⁴Haula Rosdiana, *Pajak Pertambahan Nilai Teori dan Aplikasi*, (Jakarta: Divisi Administrasi Fiskal Pusat Kajian Ilmu Administrasi FISIP UI, 2004), hal 137.

pay(kemampuan membayar) 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 ditanggung.

Oleh karena itu, untuk mengurangi dampak regresif PPN salah satunya, melakukan pembebasan pajak atau penurunan tarif. Selain itu, dapat menerapkan tarif pajak yang tinggi pada suatu barang. Tarif pajak yang tinggi ini diterapkan untuk barang-barang yang tergolong mewah (*luxury goods*) yang dikenal dengan nama PPnBM di Indonesia. Berkaitan dengan hal itu, Terra 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."*³⁵

Dengan dapat dikatakan bahwa pengenaan PPnBM di Indonesia merupakan salah satu langkah untuk mengurangi dampak regresivitas yang ditimbulkan oleh PPN.

2) Sistem Pemungutan Pajak Penjualan

Pajak Penjualan adalah pajak yang dikenakan terhadap semua macam barang termasuk jasa. Dalam hal ini ada 2 (dua) sistem pemungutan yang dapat diterapkan, yaitu *single-stage levies* dan *multiple-stage levies*.³⁶

1) *Single-Stage Levies*

Pajak Penjualan yang pengenaannya hanya pada salah satu

³⁵Ben Terra. *Sales Taxation: The Case of Value Added Tax in The European Community*. (Deventer-Boston-Kluwer Law And Taxation Publisher, 1988) hlm. 42

³⁶*ibid*, hlm. 21

mata rantai jalur produksi atau distribusi. Pajak ini terbagi menjadi 3 (tingkat) yaitu:

- a) *A single stage levy at the manufacturer's level (manufacturer's tax)*

Pajak Penjualan yang pengenaannya dilakukan pada tingkat pabrikan. Dalam hal ini yaitu produsen pada jalur produksi atau pada produk terakhir. Kelebihannya adalah jumlah Wajib Pajak sedikit dan fiskus lebih mudah untuk melakukan pengawasan dan pembinaan serta biaya pemungutannya relatif murah.

Sementara itu kelemahan-kelemahannya, antara lain karena suatu produksi biasa terkait erat dengan produksi lainnya. Jika setiap tingkat pabrikan dikenakan pajak penjualan, sehingga beban pajak akan terakumulasi, dan akhirnya akan menimbulkan *cascade effect* dimana harga akhir yang dibayarkan oleh konsumen akan melambung³⁷. Contohnya dalam kasus Pajak Penjualan atas roti yang menggunakan sistem ini, akan terjadi pajak berganda karena sebelumnya Pajak Penjualan juga dikenakan atas pabrik gula, pabrik mentega, pabrik coklat, pabrik terigu dan pabrik-pabrik lainnya yang terkait dengan pembuatan roti.

- b) *A single stage levy at the wholesale's level (a wholesale's tax)*

Pajak Penjualan yang dikenakan pada tingkat pedagang besar (*wholesale*). Pedagang besar ini dapat berupa pedagang grosiran, penyalur maupun importir. Pengusaha yang melakukan kegiatan ditingkat penyalur adalah pengusaha yang menyerahkan ke para pengecer atau ke konsumen secara langsung. Salah satu kelemahan yang

³⁷ Haula Rosdiana *et al*, *Teori Pajak Pertambahan Nilai, Kebijakan dan Implementasinya di Indonesia* (Bogor, Penerbit Ghalia Indonesia, 2011) hlm 53

mungkin timbul dalam pengenaan pajak model ini adalah lebih sulit untuk mengintegrasikan jasa yang dikenakan pajak untuk menghindari penyerahan yang kumulatif dan pembebasan jasa untuk tidak dikenakan pajak.

c) *A single stage levy at the retail's level (a retail's tax)*

Retail's tax tidak hanya mengenakan pajak atas penyerahan barang yang dilakukan oleh pedagang eceran, tetapi mencakup juga penyerahan yang dilakukan oleh setiap pengusaha baik tingkat pabrik atau penyalur, yang berhubungan langsung kepada konsumen.

Dalam menggunakan *Single Stage Levies*, prinsipnya adalah pengenaan pajak penjualan pada tiap-tiap jalur produksi dan distribusi. Sistem ini biasanya tidak dapat mengkreditkan pajak yang telah dibayar pada jalur sebelumnya. Pengenaan *single stage tax* ini akan menimbulkan masalah bila pengenaan pajak sampai ke tingkat retailer/pengecer, sehingga *cascading effect* akan menjadi besar.

2) *Multiple-Stage Levies (Multi-Stage Tax)*

Pengertian dari *Multi Stage Levy* adalah bahwa Pajak Penjualan (PPn) dikenakan pada setiap mata rantai jalur distribusi dan produksi Barang Kena Pajak dan Jasa Kena Pajak. Setiap penyerahan barang atau jasa yang menjadi objek Pajak Pertambahan Nilai mulai dari tingkat pabrikan (*manufacturer*) kemudian ditingkat pedagang besar (*wholesaler*) dalam berbagai bentuk dan nama sampai dengan tingkat pedagang eceran (*retailer*).

Sebagai contoh: pada produksi baju jadi, membutuhkan industri benang dan industri kain. Dimana pada saat industri baju jadi tersebut membeli benang dan kain dikenakan PPN. Oleh industri baju jadi tersebut, baju dijual kepada pedagang besar yang atas penyerahan tersebut dikenakan PPN. Lalu pedagang besar

tersebut menjual baju tersebut kepada konsumen dikenakan PPN kembali. *Multi-Stage Tax* ini terbagi ke dalam 2 (dua) jenis yaitu:

a) *An all-stage tax*

Pajak Penjualan dikenakan pada semua tingkat produksi dan distribusi.

b) *Dual-stage tax*

Pajak Penjualan dapat dikenakan pada tingkat pabrikan dan pedagang besar, atau pedagang besar dengan pedagang eceran, atau dapat juga pabrikan dengan pedagang eceran.

Metode penghitungan Pajak Penjualan berdasarkan *Multiple - Stage Levies* terbagi menjadi 2 (dua) cara, yaitu:

a) *Cumulative Cascade System*

Pajak dipungut pada tingkat peredaran barang dan pada jalur produksi dan distribusi tanpa adanya kredit pajak terhadap pajak yang telah dibayar pada jalur sebelumnya. Hal ini menyebabkan beban pajak menjadi berlipat ganda (kumulatif) melebihi tarif yang sebenarnya berlaku untuk peredaran barang tersebut.

b) *Non Cumulative Systems (Value Added Tax)*

Pajak nilai tambah yang muncul karena dipakainya faktor produksi pada setiap jalur peredaran suatu barang atau jasa. Dalam hal ini termasuk semua biaya untuk mendapatkan laba, bunga, sewa, dan upah kerja. Pertambahan nilai ini umumnya merupakan selisih antara harga penjualan dengan pembelian.

2.2.5 Excise Tax

PPnBM memiliki beberapa karakteristik yang hampir sama dengan cukai (*excises*). *Excises* adalah pajak yang dikenakan terhadap barang-barang tertentu. Cukai merupakan salah satu jenis pajak tertua. Hancock mengatakan bahwa cukai pertama kali diperkenalkan

pada masa dinasti Han yakni cukai pada teh, alkohol dan ikan.³⁸ Dapat dikatakan bahwa cukai merupakan pajak untuk konsumsi barang tertentu seperti minuman beralkohol, hasil tembakau dan hasil minyak.

Tujuan pemungutan cukai ini lebih menitikberatkan pada fungsi regulerend. Pendapat Cnossen berikut ini:

“...many instances excises may be more effective as a tax and a tool of social and economic development policies than many other taxes that are comprehensive in design but turn out to be incomprehensible and capriciously applied in practice.”³⁹

Cukai dapat dikatakan lebih efektif sebagai pajak dan alat kebijakan ekonomi dan sosial dibandingkan dengan pajak yang lain dimana komprehensif dalam designnya tetapi tidak dapat dimengerti dan sulit diterapkan dalam prakteknya.

Berdasarkan Tanzi, alasan dari pengenaan excise sebagai berikut :

“Three important reasons for excise taxes are: to discourage the consumption of particular products; to give more equity to the taxation of consumption; and to make the consumers of some products pay for cost associated with their provisions or their use but not normally incorporated in the price of the product”⁴⁰

Tiga alasan penting cukai adalah: untuk mencegah konsumsi barang-barang tertentu; untuk memberikan keadilan dalam pajak atas konsumsi; dan untuk membuat konsumen barang tertentu untuk membayar lebih atas barang tersebut, namun tidak dimasukkan ke dalam harga barang tersebut.

³⁸Dora Hancock, *Taxation: Policy & Practice*, (UK:Thomson Business Press, 1997) hlm 1

³⁹Haula Rosdiana dan Edi Slamet Irianto, *Pengantar Ilmu Pajak; Kebijakan dan Implementasi di Indonesia*. (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2012) hlm 66 sebagaimana dikutip dari Sijbren Cnossen (1997)

⁴⁰Vito Tanzi, *Public Finance in Developing Countries*. (Vermont: Edward Elgar Publishing Company, 1991), hlm. 166.

Cukai memiliki *legal character* khusus dan tidak dimiliki oleh jenis pajak lainnya. *Legal character* cukai menurut Cnossen dikutip dari Rosdiana⁴¹ adalah : *selectivity in coverage, discrimination in intent and some form of quantitative measurement.*

1. *Selective in Coverage* (peneanaan yang bersifat selektif)

Cukai dikenakan terhadap barang yang bersifat selektif. Berbeda dengan pajak penjualan yang bersifat general (umum) yang artinya objek pajak penjualan meliputi semua barang dan jasa. Cukai hanya mencakup objek tertentu (*selectivity in coverage*). Karena sifatnya selektif dan terbatas, setiap barang yang akan dikenakan cukai harus terlebih dahulu disebutkan dalam undang-undang.

Oleh karena cukai hanya dikenakan terhadap barang yang sifatnya selektif, maka akan ada perbedaan tarif antara barang yang satu dengan yang lainnya. Berbeda dengan pajak penjualan yang mengenakan *flat rate* atas semua jenis barang dan jasa. Terdapat tiga macam tarif cukai, yaitu tarif *advalorem*, tarif spesifik dan tarif *compound*⁴².

- a) Tarif *advalorem* adalah tarif yang pembebanan pungutan cukai dihitung dari dasar presentase tertentu terhadap harga pasar. Harga dasar yang digunakan untuk penghitungan cukai adalah harga jual pabrik dan harga eceran.
- b) Tarif spesifik yaitu tarif pembebanan pungutan cukai dihitung dari dasar satuan atau ukuran fisik tertentu dari barang tersebut. Contoh: Rp.../batang

⁴¹Haula Rosdiana dan Edi Slamet Irianto, *Pengantar Ilmu Pajak; Kebijakan dan Implementasi di Indonesia*. (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2012) hlm 67 sebagaimana dikutip dari Sijbren Cnossen (1997)

⁴²Tulus Tambunan, *Perdagangan Internasional dan Neraca Pembayaran: Teori dan Empiris*. (Jakarta: Pustaka LP3ES, 2001) hlm 162

c) Tarif *compound* adalah tarif spesifik advalorem dimana merupakan kombinasi antara tarif advalorem dengan tarif spesifik yang dihitung sehingga mendapatkan satu tarif.

Perbedaan mendasar antara tarif advalorem dan tarif spesifik adalah bahwa tarif advalorem sifatnya proporsional yang artinya jumlah cukai yang dibayar akan meningkat secara proporsional dengan peningkatan jumlah barang. Tarif spesifik bersifat regresif, artinya jumlah cukai yang dibayar relatif lebih kecil apabila jumlah barang semakin besar.

2. *Discrimination in Intent* (Tujuan pemungutannya)

Cukai tidak hanya semata – mata digunakan untuk dijadikan sebagai sumber penerimaan negara, tetapi juga untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu yang telah ditetapkan oleh negara. Ada beberapa alasan mengapa suatu barang atau jasa dijadikan objek cukai, antara lain:

- a) Cukai dijadikan justifikasi untuk mengawasi konsumsi barang dan jasa yang dianggap merusak moral dan tidak sehat. Contoh: cukai pada rokok, cukai pada minuman beralkohol.dsb
- b) Cukai dikenakan terhadap barang dan jasa yang bukan merupakan kebutuhan pokok atau dianggap sebagai barang mewah. Contoh: parfum, perhiasan,dsb

3. *Quantitative Measurement* (Alat Pengawasan Kuantitatif)

Pemungutan cukai pada umumnya berimplikasi pada pengawasan secara fisik oleh otoritas cukai untuk memastikan bahwa peraturan cukai ditaati. Dibeberapa negara maju, pengawasan dilakukan dengan memeriksa pembukuan (khususnya untuk produsen dan importir). Pengawasan secara fisik masih diperlukan karena agar setiap pihak mengetahui apakah barang tersebut sudah membayar cukai atau belum. Misalnya rokok

dilekatkan pita cukai yang berarti telah membayar cukai, apabila tidak dilekatkan berarti belum membayar cukai.

Cukai tidak dikenakan terhadap semua jenis barang tetapi hanya dikenakan atas konsumsi barang-barang tertentu (*selected goods*). *Excise tax* atau cukai dibagi menjadi tiga jenis yaitu : *luxury excises*, *sumptuary excises* dan *benefit-based excises*.⁴³

Dalam hal ini, *luxury excise* adalah cukai diberikan terhadap barang yang mencerminkan kemampuan membayar pajak (*ability to pay*) yang lebih tinggi atas konsumsi barang mewah. Contohnya mobil mewah, perhiasan. Selanjutnya *sumptuary excise* dapat diartikan cukai dikenakan terhadap barang – barang yang tidak sensitif terhadap harga sehingga pengenaan pajak tersebut tidak akan terlalu berpengaruh pada konsumsi. Contohnya alkohol dan rokok. Yang terakhir, *benefit-based excise* contohnya adalah pajak bahan bakar kendaraan bermotor. Pengenaan cukai terhadap bahan bakar kendaraan bermotor lebih ekonomis dibandingkan sistem *user charges* seperti jalan toll untuk mengurangi jumlah kendaraan bermotor.

2.2.6 Insentif Pajak

Salah satu bentuk kebijakan pajak dalam usaha untuk menciptakan kondisi ekonomi yang kondusif dan stabil dengan memberlakukan kebijakan insentif pajak. Insentif pajak adalah suatu pemberian fasilitas perpajakan yang diberikan kepada investor luar negeri untuk aktifitas tertentu atau untuk suatu wilayah tertentu (misalnya Kawasan Indonesia Bagian Timur). Secara teori insentif pajak menimbulkan distorsi karena keputusan untuk melakukan investasi bergantung pada insentif pajak. Kebijakan insentif pajak

⁴³Robert D. Lee *et al*, *Public Budgeting Systems* (Jones and Bartlett Publishers, 2008), hlm 111- 115

dapat mempengaruhi keputusan masyarakat. Mankiw⁴⁴ berpendapat

“...people make decision by comparing costs and benefits, their behavior change when the cost or benefit change. That is, people respond to incentives.”

Orang – orang membuat keputusan dengan membandingkan biaya dengan keuntungan, sikap ini akan berubah apabila biaya dan keuntungan yang didapat berubah. Seperti itu, cara orang merespons sebuah insentif.

Pada umumnya terdapat 4 (empat) macam bentuk insentif pajak menurut Barry Spitz dikutip oleh Erly Suandy, yaitu⁴⁵:

- 1) Pengecualian dari pengenaan pajak (*tax exemption*)
- 2) Pengurangan dasar pengenaan pajak (*deduction from the rate of taxable base*)
- 3) Pengurangan tarif pajak (*reduction in the rate of taxes*)
- 4) Penangguhan pajak (*tax deferment*)

Pengecualian dari pengenaan pajak (*tax exemption*) merupakan bentuk insentif yang paling banyak digunakan. Namun harus dilakukan pengawasan yang ketat dalam pelaksanaannya. Contohnya, berapa lama waktu pembebasan pajak (*tax holiday*) yang diberlakukan. Paling penting adalah apakah ada jaminan keamanan atas aset wajib pajak apabila ada penyitaan/pengalihan oleh negara.

Pengurangan dasar pengenaan pajak (*deduction from the taxablebase*) biasanya diberikan dalam bentuk berbagai macam biaya yang dapat dikurangkan dari pendapatan kena pajak (*taxable income*). Penyusutan yang dipercepat (*initial allowance*), biaya yang dapat langsung dikurangkan (*investment allowance*) atau pengurangan secara berkala yang dapat dikurangkan sampai sebuah asset menjadi rusak (*annual allowance*) adalah bentuk umum yang digunakan

⁴⁴N Gregory Mankiw, *Principles of Microeconomics* (USA: Thomson South Western, 2004), hal 7

⁴⁵Erly Suandy, *Perencanaan Pajak*. (Jakarta: Salemba Empat, 2001), hlm. 18, sebagaimana dikutip dari Barry Spitz (1983)

pengurangan dasar pengenaan pajak.

Insentif dapat juga diberikan berupa kompensasi yang dapat dilakukan pada tahun berikutnya (*loss carry forward*) atau pada tahun sebelumnya (*loss carry backward*). Sedangkan untuk pengurangan tarif pajak (*reduction in the rate of taxes*) biasanya diberikan khusus untuk industri tertentu atau untuk kegiatan tertentu. Penangguhan pajak (*tax deferral*) biasanya diberikan dalam kasus – kasus tertentu, sehingga wajib pajak dapat menunda pembayaran pajak hingga suatu tahun tertentu.

Kebijakan insentif pajak seringkali dijadikan sebagai alternatif yang cukup signifikan untuk memulihkan atau mendorong perekonomian suatu negara. Mansury berpendapat, dengan pengenaan pajak atas konsumsi yang terlalu tinggi akan menyebabkan pengurangan konsumsi yang berarti, sehingga mengurangi kesejahteraan masyarakat dan mengurangi dorongan untuk memproduksi dan investasi. Jika pajak atas konsumsi yang dikurangi, maka konsumsi akan naik dan meningkatkan '*economic incentives*' bagi usahawan yang akan mendorong investasi.⁴⁶

2.2.7 Elastisitas

Secara umum eksternalitas didefinisikan sebagai dampak (positif atau negatif), atau dalam bahasa normal ekonomi sebagai *net cost* atau *benefit*, dari tindakan satu pihak terhadap pihak lain. Pengertian eksternalitas menurut Mankiw,

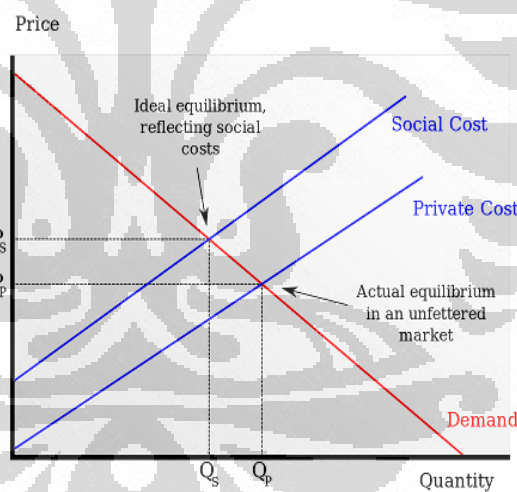
*“An externalities arise when a person engages in an activity that influences the well-being of a bystander and yet neither pays nor receives any compensation for that effect.”*⁴⁷

⁴⁶ R.Mansury, *kebijakan Perpajakan*.(Jakarta:Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan, 2000), hal 28

⁴⁷ N Gregory Mankiw and Mark P Taylor, *Microeconomics*, (USA: CengageLearning EMEA, 2006), hal 189

Suatu eksternalitas muncul ketika seseorang atau suatu pihak memulai pekerjaan atau aktivitas dimana pekerjaan atau aktivitas tersebut mempengaruhi orang disekitarnya. Jika dampaknya merugikan, maka hal ini disebut eksternalitas negatif (*negative externality*). Sebaliknya jika dampaknya menguntungkan disebut eksternalitas positif (*positive externality*). Dalam pandangan ekonomi, eksternalitas dan ketidakefisienan timbul karena salah satu atau lebih dari prinsip-prinsip alokasi sumber daya yang efisien tidak terpenuhi. Campur tangan pemerintah diperlukan untuk menangani masalah eksternalitas negatif. Hal ini dikarenakan eksternalitas negatif tidak diperhitungkan dalam biaya produksi suatu barang. Grafik dibawah ini menunjukkan dampak dari eksternalitas negatif.

Grafik 2.1 Eksternalitas Negatif (*Eksternal Cost*)

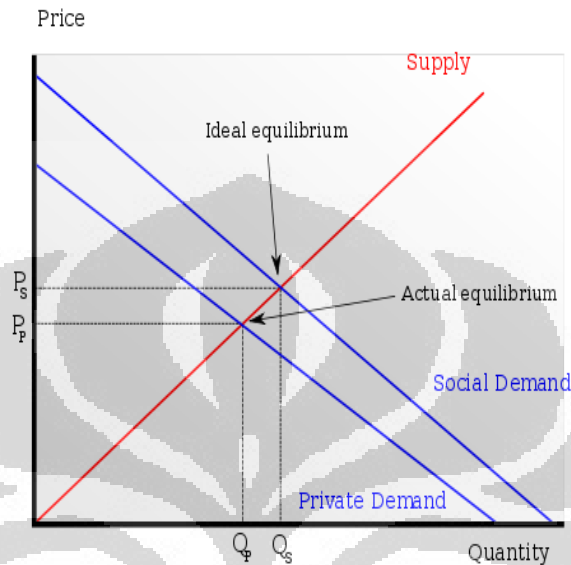


Sumber: Public Finance: A contemporary Application of Theory to policy, Chapter 3: externalities and public policy

Dilihat dari grafik diatas, jika konsumen hanya menggunakan *private cost*, konsumen akan dikenakan harga sebesar P_p dengan jumlah barang Q_p . Namun harga yang efisien terletak pada harga P_s dengan jumlah barang Q_s . *Social benefit* lebih sedikit dibandingkan

social cost, sehingga akan lebih baik barang antara Q_p dan Q_s tidak diproduksi.⁴⁸ Berikut adalah grafik eksternalitas positif:

Grafik 2.2 Eksternalitas Positif (*Positive Externality*)



Sumber: *Principles of Microeconomics*

Grafik menunjukkan kurva permintaan menggambarkan nilai sosial (*social value*) lebih besar dibandingkan nilai privat (*private value*). Kurva nilai sosial (*social demand*) berada di atas kurva permintaan (*private demand*). Jumlah optimum yang dapat dihasilkan adalah pada titik potong antara kurva nilai sosial dengan kurva penawaran (*supply curve*). Oleh karena itu, *the socially optimal quantity* lebih besar dibandingkan dengan jumlah dari *privat market*.

Menurut Rosen, terdapat empat karakteristik dari eksternalitas yaitu sebagai berikut (Rosen, 1988)⁴⁹:

- 1) Dapat dihasilkan oleh konsumen sama dengan perusahaan.
Contoh: orang merokok pada ruangan ramai dapat mengurangi kesejahteraan orang lain untuk mendapat udara segar.

⁴⁸David N. Hyman, *Public Finance: A contemporary Application of Theory to Policy* (U(Mankiw, *Principles of Microeconomics*, 2004)(Lee, 2008)(Rosdiana & Irianto, 2012)(Tambunan, 2001)SA, Thomson Learning Inc., 2002) chapter 3

⁴⁹Harvey S. Rosen, *Public Finance (2nd Ed)*, (Illionis: Richard D. Irwin. Inc., 1988) hlm 126

- 2) Eksternalitas berhubungan dengan aspek timbal balik. Contoh: polusi yang merusak sungai dengan nelayan mengurangi kemampuan menangkap ikan.
- 3) Eksternalitas dapat positif dan dapat negatif. Contoh: tanaman diberikan pembasmi hama, orang-orang dapat langsung merasakan manfaatnya.

Pada dasarnya eksternalitas timbul karena aktifitas manusia yang tidak mengikuti prinsip-prinsip ekonomi yang berwawasan lingkungan.⁵⁰ Jenis – jenis eksternalitas berdasarkan interaksi ekonomi dapat dikelompokkan sebagai berikut:⁵¹

- 1) Efek atau dampak satu produsen terhadap produsen lain
Suatu kegiatan produksi dikatakan mempunyai dampak eksternal terhadap produsen lain jika kegiatan itu mengakibatkan terjadinya perubahan atau pergeseran fungsi produksi dari produsen lain. Misalnya perusahaan menghasilkan limbah produk sisa yang beracun masuk ke dalam sungai, danau atau semacamnya, sehingga produksi ikan terganggu dan akhirnya merugikan produsen lain yakni para nelayan.
- 2) Efek atau dampak samping kegiatan produsen terhadap konsumen
Suatu produsen dikatakan mempunyai eksternal efek terhadap konsumen, jika aktifitasnya merubah atau menggeser fungsi utilitas konsumen. Efek atau dampak yang populer dari kategori ini adalah pencemaran atau polusi.
- 3) Efek atau dampak dari suatu konsumen terhadap konsumen lain.
Dampak konsumen terhadap konsumen yang lain terjadi jika aktifitas seseorang atau kelompok yang mempengaruhi atau mengganggu fungsi utilitas konsumen lain. Misalnya, bisingnya

⁵⁰Rahmanta Ginting , *Kebijakan Publik dalam eksternalitas*, (Makalah Falsafah Sains, 2001).hlm 45

⁵¹*Ibid*, .hlm 45-48

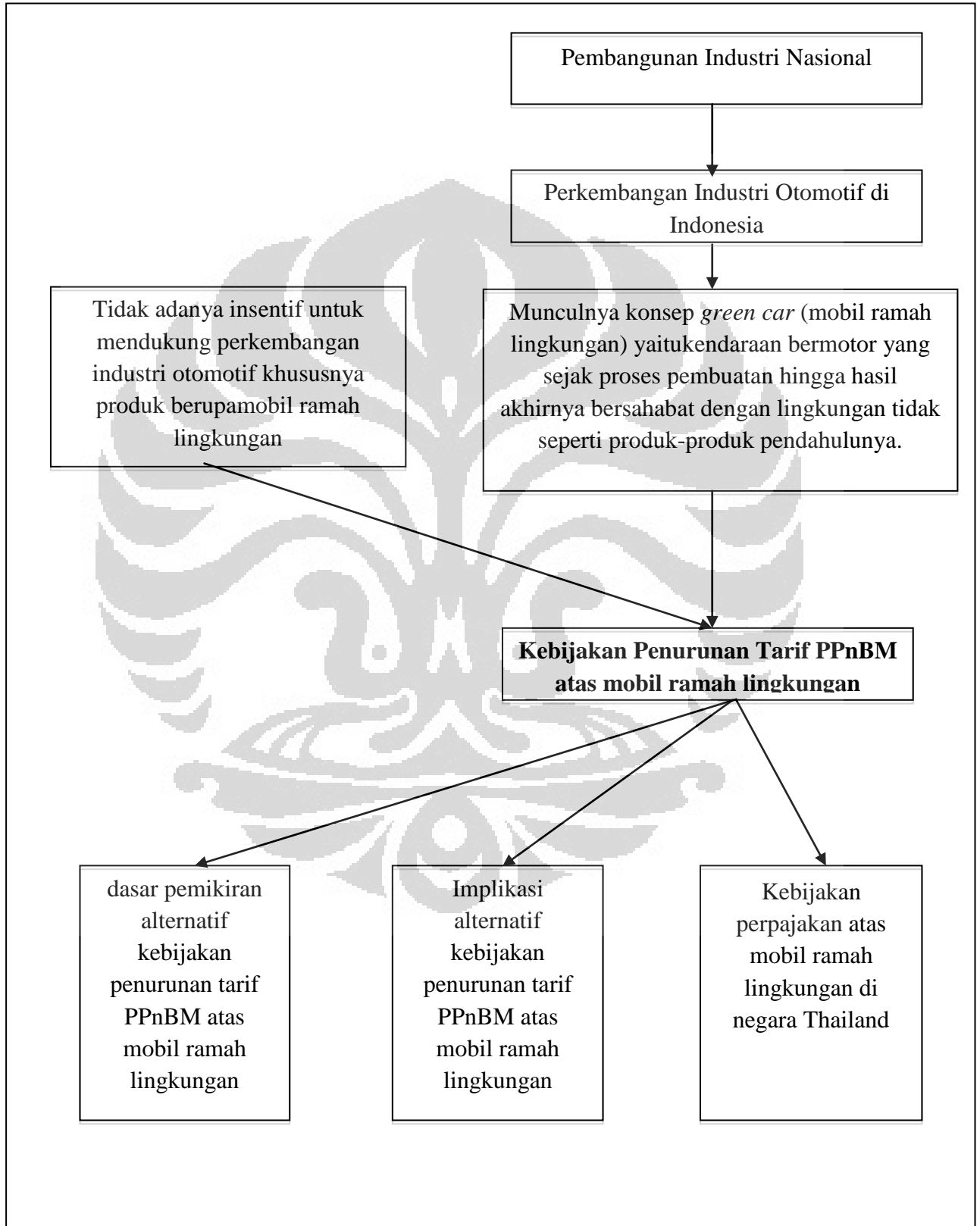
bunyi radio atau musik dari tetangga atau asap rokok seseorang terhadap orang disekitarnya.

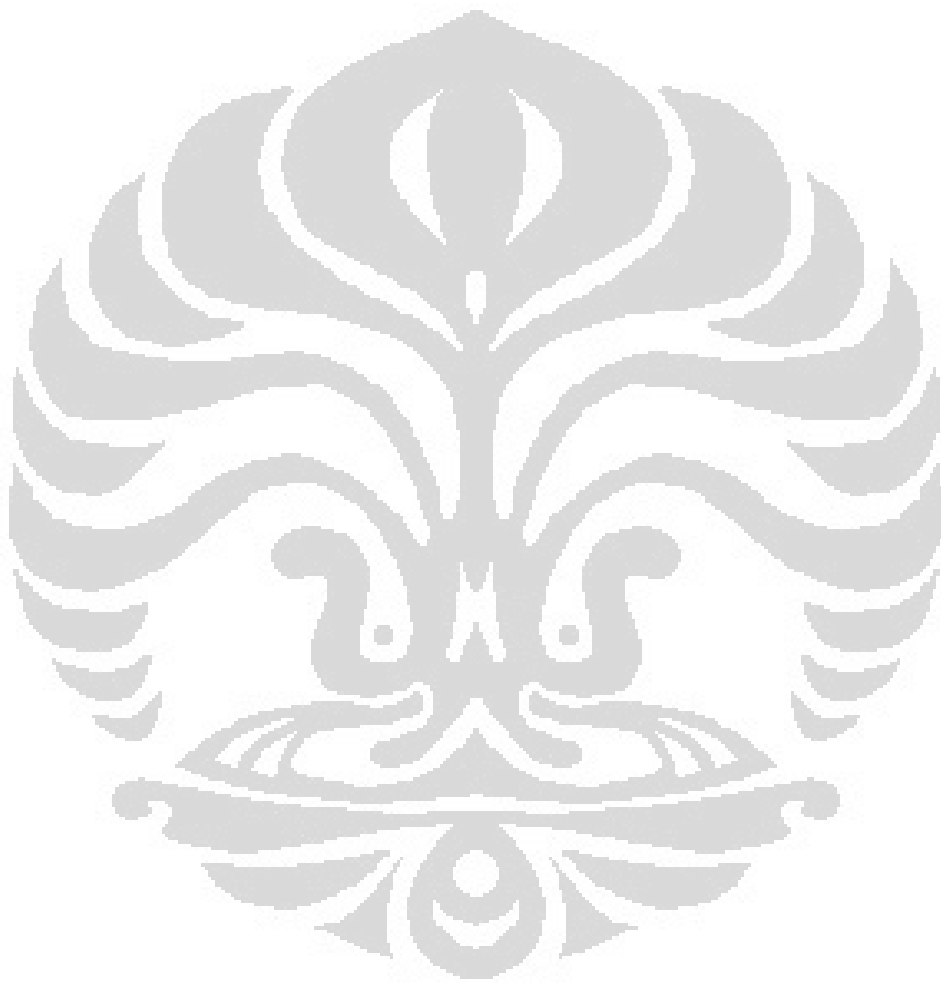
- 4) Efek atau dampak dari suatu konsumen terhadap produsen
Dampak konsumen terhadap produsen lain terjadi jika aktifitas konsumen mengganggu fungsi produksi yang dilakukan oleh produsen atau kelompok tertentu. Misalnya, limbah rumah tangga yang dibuang ke sungai sehingga mengganggu para nelayan dalam menangkap ikan.

2.2.8 Kerangka Pemikiran

Dalam melakukan penelitian ini peneliti membuat alur berpikir untuk mencari jawaban atas permasalahan yang dikemukakan. Berawal dari adanya Kebijakan Industri Nasional sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 28 tahun 2008 dimana menjadikan Indonesia sebagai negara Industri pada tahun 2025. Industri otomotif yang di Indonesia membutuhkan bantuan dari pemerintah agar bisa berkembang lebih luas lagi. Sekarang ini, industri otomotif sudah mengenal konsep mobil ramah lingkungan (*green car*) yaitu kendaraan bermotor yang sejak proses pembuatan hingga hasil akhirnya bersahabat dengan lingkungan tidak seperti produk-produk pendahulunya. Namun, pemerintah Indonesia belum menerapkan kebijakan perpajakan untuk mobil ramah lingkungan tersebut. Berikut ini akan diuraikan mengenai kerangka pemikiran dari penelitian yang dilakukan dan ditampilkan dalam bentuk gambar.

Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran Skripsi





BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian dengan pendekatan kualitatif menurut Cresswell:

“designed to be consistent with the assumptions of qualitative paradigm. This study is defined as an inquiry process of understanding a social or human problem, based on building a complex, holistic picture, formed with words, reporting detailed views of informants and conducted in a natural setting.”⁵²

Penelitian ini memiliki pendekatan kualitatif dimana teori tidak berposisi sebagai panduan bagi peneliti dalam melakukan analisis penelitian. Cresswell menyatakan bahwa di dalam penelitian kualitatif, permasalahan penelitian perlu dieksplorasi karena ketersediaan informasi yang sedikit tentang topik yang diangkat didalam penelitian.. Peneliti menggunakan pendekatan kualitatif karena ditujukan untuk mencoba menemukan suatu pemahaman terhadap pemberian insentif pajak berupa penurunan tarif PPnBM untuk mobil ramah lingkungan.

3.2 Jenis Penelitian Berdasarkan Tujuan

Berdasarkan tujuan, penelitian ini merupakan penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif biasanya dipakai untuk menggambarkan suatu fenomena baru yang menjadi sorotan masyarakat. Penelitian deskriptif dilakukan untuk memberikan gambaran yang jelas tentang upaya dari Kementerian Perindustrian untuk membuat kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan. Berkaitan dengan hal tersebut, Nawawi mengatakan bahwa ciri pokok dari penelitian deskriptif adalah pertama,

⁵²John W. Cresswell. *Research Design: Qualitative and Quantitative Approaches*. (New Delhi: Sage Publication, 1994) hlm 1 -2

memusatkan perhatian pada masalah yang ada pada saat penelitian dilakukan atau masalah-masalah yang bersifat aktual, dan kedua menggambarkan fakta-fakta mengenai masalah yang diselidiki sebagaimana adanya dirinya dengan interpretasi rasional yang cukup.⁵³

3.3 Jenis Penelitian Berdasarkan Manfaat

Berdasarkan manfaat, penelitian ini termasuk dalam penelitian murni, artinya pada penelitian ini manfaat dari hasil penelitian untuk pengembangan akademis. Karakteristik penelitian murni menurut Cresswell⁵⁴ yaitu:

- 1) *Research problems and subjects are selected with a great deal of freedom;*
- 2) *Research is judged by absolute norm of scientific rigor, and the highest standards of scholarship are sought;*
- 3) *The driving goal is to contribute to basic, theoretical knowledge.*

Penelitian murni menjelaskan pengetahuan yang mendasar mengenai dunia sosial. Oleh karena itu penelitian murni menjadi sumber dari gagasan dan pemikiran tentang dunia sosial.

3.4 Jenis Penelitian Berdasarkan Waktu

Berdasarkan dimensi waktu, penelitian ini tergolong penelitian *cross sectional* karena penelitian dilakukan dalam waktu tertentu dan hanya dilakukan dalam sekali waktu dan tidak akan melakukan penelitian lain di waktu yang berbeda untuk dijadikan perbandingan. Sebagaimana dikemukakan oleh bailey mengenai penelitian *cross sectional* yaitu:

⁵³Hadari Nawawi. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. (Yogyakarta; Gajahmada University Press, 2003), hlm. 45

⁵⁴John W. Cresswell. *Research Design: Qualitative and Quantitative Approaches*. (New Delhi: Sage Publication, 1994) hlm 21

“One that studies across-section of the population at a single point in time. Research observe at one point in the time.”⁵⁵

Sedangkan menurut Babbie definisi penelitian *cross sectional* adalah sebagai berikut:

“many research projects are designed to study some phenomenon by taking a cross section of fit at one time and analyzing that cross section carefully”⁵⁶

Berdasarkan kedua definisi tersebut, maka penelitian ini termasuk penelitian *cross sectional*.

3.5 Jenis Penelitian Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan teknik pengumpulan data yang bertujuan untuk mencari informasi yang sesuai dengan permasalahan penelitian, maka penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data:

1) Wawancara Mendalam

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data dengan wawancara mendalam (*depth-in interview*). Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu.

Wawancara dapat menggunakan pedoman yang sangat terstruktur sehingga peneliti melakukan wawancara hanya berdasarkan pertanyaan sebagai pedoman wawancara yang sudah dipersiapkan dan membacakan pertanyaan yang telah disiapkan tersebut kepada informan. Namun, wawancara juga dapat dilakukan dengan wawancara terbuka sehingga informan dapat menjawab pertanyaan dengan dengan tepat sesuai dengan pengetahuannya. Hal ini dikemukakan oleh Adams dan Schvaneveldt berikut:

⁵⁵Kenneth D. Bailey, *Methods of Social Research*, (New York: The Free Press, 1994), hal 36

⁵⁶Earl Babbie, *The Practical of Social Research 8th Edition* (Belmont, California: Wadsworth 1995). hlm 100

“The interview can be very structured, so that all questions are read verbatim, always in the same order using strict standarization, or the interview can be very permissive, amounting to a free flowing conversation between the interviewer and the respondent.”⁵⁷

Jenis pertanyaan yang diajukan kepada informan yaitu pertanyaan terbuka. Pada pertanyaan terbuka, informan menjawab menggunakan kata-kata sendiri tentang suatu situasi tertentu. Peneliti sebagai pewawancara memiliki tanggung jawab mengajukan pertanyaan penyelidikan sampai informan selesai memberikan informasi yang relevan, dan merekam rincian jawaban dengan cermat dan lengkap.

2) Studi kepustakaan (*library research*)

Studi kepustakaan merupakan penelitian dimana peneliti mengumpulkan data dan informasi melalui sumber-sumber kepustakaan atau literatur yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Data – data diperoleh diantaranya melalui buku – buku, undang – undang, jurnal ilmiah, dan penelusuran di internet guna mendapat data sekunder.

3.6 Hipotesis Kerja

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang telah diuraikan, maka hipotesis kerja sementara pada penelitian ini adalah kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan akan memberikan implikasi positif terhadap perkembangan mobil ramah lingkungan di Indonesia. Selain itu, pengembangan mobil ramah lingkungan juga akan membantu industri – industri sekunder yang menyediakan komponen untuk industri otomotif di Indonesia.

⁵⁷Gerald R. Adams and J.D. Schvaneveldt. *Understanding Research Method*, (New York: Longman Publishing Group, 1991) hlm. 214

3.7 Informan

Pemilihan narasumber atau informan harus sesuai dengan masalah yang akan diteliti. Pada penelitian ini wawancara mendalam (*depth-in interview*) dilakukan dengan beberapa informan yaitu:

1) Pihak Direktorat Jendral Pajak

Wawancara dilakukan terhadap Ardiyanto Basuki, Direktorat Peraturan Perpajakan I yaitu kepala seksi Peraturan PPN Industri II untuk mengetahui bagaimana pengenaan tarif PPnBM terhadap otomotif khususnya mobil ramah lingkungan.

2) Pihak Badan Kebijakan Fiskal

Wawancara dilakukan terhadap I Nyoman Widia, Kepala Subbidang KUP dan PPSP, sebagai narasumber untuk mengetahui penjelasan mengenai bagaimana pengenaan PPnBM terhadap kendaraan bermotor di Indonesia serta akan adanya kebijakan khusus mengenai mobil ramah lingkungan.

3) Pengusaha

Wawancara terhadap pengusaha dilakukan dengan pihak GAIKINDO. GAIKINDO adalah asosiasi Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia. Wawancara dilakukan dengan Noegardjito selaku staf ahli dari GAIKINDO, untuk mengetahui pendapat dari sisi pengusaha mengenai kebijakan pada bidang otomotif khususnya dibidang perpajakan dan mengenai kebijakan mobil ramah lingkungan yang akan digulirkan oleh pemerintah.

3.8 Proses Penelitian

Penelitian ini diawali dengan adanya minat dari peneliti terhadap mobil ramah lingkungan. Pengguna kendaraan bermotor khususnya roda empat yang meningkat mengakibatkan konsumsi bahan bakar minyak menjadi tinggi dan polusi yang dihasilkan makin memperparah kualitas udara yang ada. Atas masalah tersebut, masyarakat global pun menginginkan mobil yang hemat bahan bakar, ramah lingkungan dan harga

terjangkau. Konsep *green car* atau mobil ramah lingkungan pun muncul pada tahun 2007 untuk menjawab keinginan pasar tersebut. Mobil ramah lingkungan diharapkan dapat menjadi salah satu solusi untuk masalah polusi udara dan borosnya pemakaian energi.

Di saat negara – negara lain sudah memberikan kebijakan perpajakan untuk produksi kendaraan tersebut, pemerintah Indonesia belum membuat kebijakan untuk mendukung produksi kendaraan tersebut. Masyarakat yang ingin membeli pun terhambat karena harga nya yang tinggi. Pemerintah melalui Kementerian Perindustrian mencanangkan program *Low Cost Green Car* yaitu kendaraan bermotor (KBM) roda empat yang hemat energi, ramah lingkungan dan harga terjangkau. Salah satu insentif yang diberikan apabila ada produsen otomotif yang mengikuti program tersebut salah satunya adalah penurunan tarif PPnBM pada produk yang diproduksi sesuai dengan parameter yang ditetapkan oleh pemerintah.

Dengan dasar tersebut, Peneliti ingin melakukan analisa terhadap program tersebut dengan melakukan analisis data dan wawancara mendalam kepada pihak terkait. Pihak pertama yang peneliti hubungi adalah pihak Kementerian Perindustrian dimana program *Low Cost Green Car* (mobil hemat energi, ramah lingkungan dengan harga terjangkau) dibuat. Dari pihak Kemenperin, peneliti melanjutkan penelitian ke instansi pemerintah terkait yaitu Badan Kebijakan Fiskal sebagai perumus insentif fiskal yang akan diberikan dalam program tersebut serta Direktorat Jendral Pajak sebagai pelaksana tersebut.

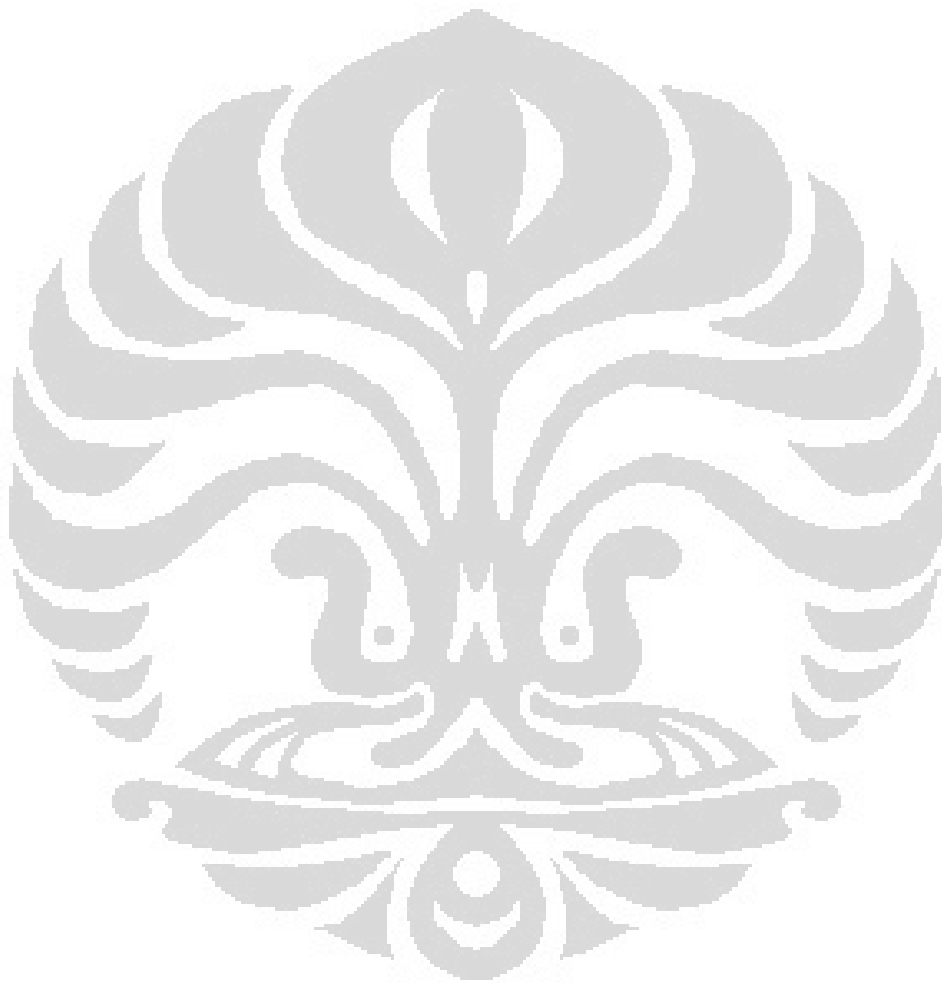
Selanjutnya, peneliti melakukan penelitian di lingkungan pengusaha yang akan ikut serta pada program mobil ramah lingkungan tersebut. Pihak yang peneliti datangi adalah GAIKINDO sebagai asosiasi dimana para industri kendaraan bermotor bergabung serta salah satu perusahaan otomotif yang berminat mengikuti kebijakan tersebut. Peneliti juga mengumpulkan berbagai literatur – literatur yang ada untuk dijadikan acuan dalam penelitian ini.

3.9 Penentuan Site Penelitian

Site penelitian dari peneliti adalah Kementerian Perindustrian serta Badan Kebijakan Fiskal, Direktorat Jendral Pajak serta GAIKINDO. Alasannya adalah Kementerian Perindustrian merupakan pihak yang mencanangkan program mobil ramah lingkungan dan harga terjangkau, sedangkan Badan Kebijakan Fiskal merupakan pihak yang mengetahui serta mengerti dengan baik tentang insentif program tersebut yaitu penurunan tarif PPnBM terhadap industri otomotif khususnya produk mobil ramah lingkungan. GAIKINDO dipilih karena mewakili pengusaha dari industri otomotif yang akan menjadi objek dari kebijakan tersebut.

3.10 Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan penelitian dalam penelitian ini adalah kurangnya data – data yang dapat mendukung penelitian ini. Hal ini mungkin disebabkan karena program *Low Cost Green Car* ini belum dibuat regulasi nya secara jelas sehingga data – data yang didapat pun terbatas. Selain itu, sulitnya birokrasi serta keenganan beberapa pihak untuk menjadi informan mengakibatkan sebagian data sulit untuk didapatkan.



BAB 4

GAMBARAN UMUM INDUSTRI OTOMOTIF INDONESIA DAN PERATURAN SERTA PERLAKUAN PERPAJAKAN TERHADAP MOBIL RAMAH LINGKUNGAN

4.1 Gambaran Umum Industri Otomotif Indonesia

Industri otomotif di Indonesia merupakan industri yang cukup besar serta merupakan industri padat teknologi dimana teknologi produk cepat berkembang serta memiliki umur (*life cycle*) yang cukup singkat/pendek, padat modal dan padat tenaga kerja. Sebelum masa krisis, industri otomotif mengalami perkembangan yang mengesankan terutama terlihat dari pertumbuhan serta peningkatan teknologinya. Sektor otomotif memegang peranan penting dalam perekonomian Indonesia. Saat krisis global melanda pada 2008-2009, industri otomotif dan komponennya tumbuh positif di saat beberapa industri manufaktur melambat.

Industri otomotif termasuk didalam Industri Alat Angkut, (industri otomotif, perkapalan, kedirgantaraan, dan perkeretaapian): yang dijelaskan dalam Peraturan Presiden Nomor 28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri Nasional. Industri sektor otomotif (Industri Alat Angkut) merupakan industri masa depan yang bisa membantu membawa Indonesia menjadi “sebuah negara industri tangguh di dunia” pada tahun 2025.

Sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) serta Pengembangan Klaster Industri Prioritas Industri Alat Angkut tahun 2010-2014, industri otomotif/alat angkut merupakan salah satu industri yang diprioritaskan pengembangannya. Pencapaian yang diperlukan adalah dengan membuat iklim usaha yang kondusif sehingga investasi dari dalam dan luar negeri di bidang otomotif dapat terus meningkat.

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 cukup baik, dikarenakan beberapa hal seperti:

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

Berdasarkan KBLI, lingkup industri otomotif meliputi:

Tabel 4.1 Lingkup Industri Otomotif

KBLI	URAIAN
34100	Industri kendaraan bermotor roda empat atau lebih
34200	Industri karoseri kendaraan bermotor roda empat atau lebih
34300	Industri komponen dan perlengkapan kendaraan bermotor roda empat atau lebih
35911	Industri sepeda motor dan sejenisnya
35912	Industri komponen dan perlengkapan sepeda motor dan sejenisnya

Sumber ; Peta Panduan Pengembangan Klaster Industri Prioritas Industri Alat Angkut Tahun 2010 s/d 2014

Industri Kendaraan Bermotor dibagi menjadi tiga kelompok industri yaitu :

- 1) Kelompok Industri Hulu

Kelompok industri hulu otomotif adalah industri bahan baku, baik bahan baku utama maupun penolong. Industri bahan baku utama terdiri dari industri bahan baku berbasis baja, karet dan plastik. Disamping itu melibatkan industri hulu otomotif juga melibatkan industri tekstil, industri cat.

- 2) Kelompok Industri Antara

Produk antara industri otomotif terdiri dari produk produk komponen atau sub komponen setengah jadi yang siap diproses atau dirakit menjadi produk jadi / komponen.

3) Kelompok Industri Hilir

Kendaraan bermotor utuh (CBU) merupakan produk hilir, yang dihasilkan dari industri perakitan kendaraan bermotor (Assembler). Industri hilir dari otomotif adalah industri transportasi.

Mengacu kepada Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI Nomor : 275/MPP/Kep/6/1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor, kendaraan bermotor di Industri otomotif terbagi menjadi :

- 1) Kendaraan bermotor roda empat atau lebih adalah kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Sub Pos HS 8701.20, HS 8702, 8703, 8704 dan 8705.
- 2) Kendaraan bermotor roda dua dan tiga adalah kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pos HS 8711 dan HS 8703.

Serta berdasarkan kegiatannya industri otomotif dibagi menjadi :

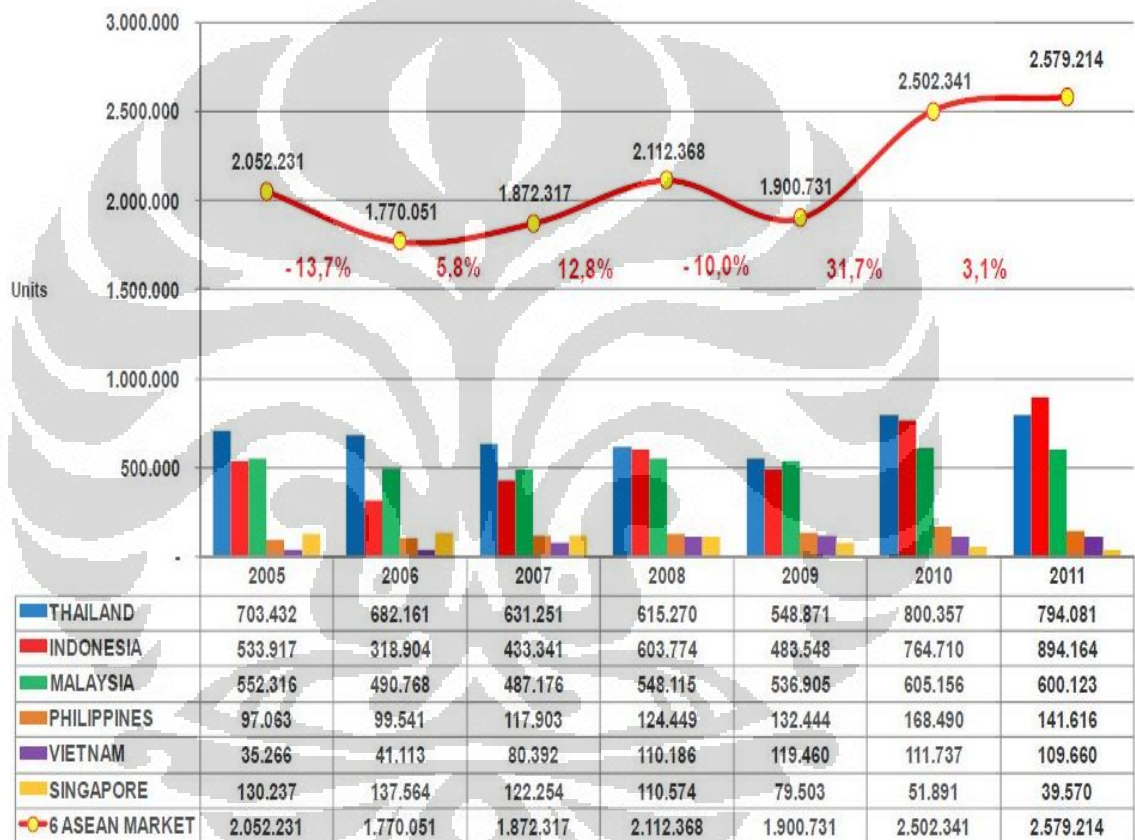
- 1) Perusahaan industri perakitan kendaraan bermotor : merupakan perusahaan yang memiliki ijin usaha industri dan sekurang-kurangnya melakukan kegiatan pengelasan, pengecatan, perakitan komponen utama kendaraan bermotor sehingga menjadi unit kendaraan yang utuh serta melakukan pengujian dan pengendalian mutu.
- 2) Perusahaan industri komponen yaitu perusahaan yang memiliki ijin usaha industri dan memiliki peralatan yang memadai untuk membuat komponen sesuai dengan jenis komponen yang akan dibuat.

Secara umum, industri otomotif di Indonesia hanyalah merupakan industri yang bergerak dalam *Completely Knock Down* (CKD), belum ada yang sepenuhnya mengolah bahan mentah menjadi kendaraan. Sedangkan bahan baku untuk CKD, sebagian besar masih merupakan produk impor bahkan bisa dikatakan sangat tergantung akan impor. Sebagai contoh: body mobil belum bisa diproduksi dalam negeri karena tidak ada yang memiliki teknologinya bahkan PT Krakatau Steel.

Indonesia memiliki pangsa pasar otomotif yang sangat besar. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat pertumbuhan industri kendaraan bermotor

mengalami kenaikan hingga 29,76%.⁵⁸ Hal itu terbukti dari nilai penjualan kendaraan bermotor roda empat pada tahun 2011 mencapai kurang lebih 900.000 unit.⁵⁹ Perkembangan dan kemajuan industri otomotif Indonesia dalam beberapa tahun ke depan akan menjadi yang terbesar di Asia Tenggara. Berikut data penjualan mobil di 6 negara ASEAN pada tahun 2011:

Grafik 4.1 Penjualan Domestik 6 Negara ASEAN tahun 2011



Sumber ; GAIKINDO

Di tingkat ASEAN, penjualan domestik Indonesia pada 2011 berada pada posisi ke-1, yaitu sebesar 894.164 unit. Posisi ke-2 ditempati Thailand dengan penjualan mencapai 794.081 unit dan posisi ke-3 yaitu Malaysia dengan penjualan sebesar 600.123 unit.

⁵⁸ www.bps.go.id diunduh tanggal 24 Maret 2012

⁵⁹ Gaikindo.or.id diakses tanggal 21 April 2012

Visi pengembangan industri otomotif di Indonesia adalah menjadikan Indonesia menjadi basis produksi industri otomotif dan komponen kelas dunia. Pertumbuhan industri otomotif harus sejalan dengan pertumbuhan industri komponen dalam negeri. Oleh karena itu, misi dari pengembangan industri otomotif adalah memperkuat struktur industri otomotif dengan cara meningkatkan kemampuan industri komponen dalam negeri. Dengan industri komponen yang kuat, maka tingkat kandungan lokal industri otomotif Indonesia akan bisa makin tinggi.

Pengembangan industri otomotif ke depan akan diarahkan pada pengembangan kendaraan sedan kecil, kendaraan niaga, sepeda motor dan komponen kendaraan bermotor dengan penekanan pada kendaraan ramah lingkungan dan hemat energi. Dalam rangka mencapai sasaran tersebut, maka telah ditetapkan strategi yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

- 1) Memperkuat basis produksi kendaraan niaga, kendaraan penumpang kecil, dan sepeda motor.
- 2) Meningkatkan kemampuan teknologi produk dan manufaktur industri komponen kendaraan bermotor.
- 3) Memperkuat struktur industri pada semua rantai nilai melalui pengembangan kluster otomotif.
- 4) Pengembangan keterkaitan rantai supply melalui kluster.
- 5) Pengembangan desain *engineering* pengembangan produk komponen otomotif,
- 6) manufakturing penuh sepeda motor utuh.

Dengan melakukan hal – hal tersebut, diharapkan industri otomotif kedepannya akan tercapai.⁶⁰

- 1) Menjadi basis produksi kendaraan bermotor dengan nilai produksi mencapai Rp. 225.400 milyar pada tahun 2015.
- 2) Penggunaan komponen lokal sebesar 80 persen pada tiap kendaraan bermotor yang akan diproduksi.

⁶⁰Kementerian Perindustrian. Pengembangan Kluster Industri Prioritas Industri Alat Angkut tahun 2010-2014 Jakarta. Kementerian Perindustrian 2009 hal 15

- 3) Memproduksi komponen kendaraan bermotor untuk kualitas *luxury car*.

4.2 Sejarah Industri Otomotif di Indonesia

Industri otomotif di Indonesia mulai berkembang pada tahun 1970, ketika itu Pemerintah Indonesia mengeluarkan beberapa kebijakan untuk mendukung industri otomotif di Indonesia seperti SK Menteri Perindustrian No.307/M/SK/8/76, SK Menteri Perindustrian No.231/M/SK/11/78 dan SK Menteri Perindustrian No.168/M/SK/9/79. Selain itu Pemerintah juga mengeluarkan serangkaian peraturan yang dikenal dengan sebutan Program Penanggalan. Dasar pemikiran dari program ini adalah untuk mendorong produsen mobil lokal untuk menggunakan komponen lokal dan memberikan kesempatan bagi industri komponen untuk berkembang. Produsen domestik diharuskan untuk meningkatkan penggunaan komponen lokal secara bertahap. Kebijakan ini menerapkan bea masuk yang tinggi terhadap kendaraan – kendaraan yang tidak menggunakan stamping parts yang diproduksi dalam negeri. Pada masa itu Pemerintah lebih memfokuskan pada kendaraan – kendaraan minibus dan komersial salah satunya dengan pemberian keringanan pajak dan memberikan pajak yang tinggi terhadap kendaraan – kendaraan seperti sedan.

Memasuki era 1980-an perkembangan industri otomotif mengalami pasang surut karena dikarenakan beberapa kendala seperti adanya devaluasi Rupiah pada tahun 1983 (27,5%) dan pada tahun 1986 (31,0%). Selain itu juga ditambah dengan adanya kebijakan uang ketat pada tahun 1987. Penjualan kendaraan bermotor yang pada akhir tahun 1981 berada di kisaran 208.000 unit, menurun antara 150.000 dan 170.000 unit pada tahun – tahun berikutnya.

Pada era 1990-an Pemerintah mengganti Program Penanggalan dengan Program Insentif yang dikenal dengan Paket Kebijakan Otomotif 1993. Produsen mobil diperbolehkan memilih sendiri komponen mana yang akan menggunakan produk lokal dan akan mendapatkan potongan bea

masuk, atau bahkan dibebaskan dari bea masuk, jika berhasil mencapai tingkat kandungan lokal tertentu.

Di tahun 1996 Pemerintah memutuskan untuk mempercepat Program Insentif dan memperkenalkan Program Mobil Nasional. Tujuan program ini dimaksudkan untuk mempercepat kepemilikan mobil nasional. Insentif khusus diberikan kepada penyelenggara mobil nasional ini. Diantaranya adalah tiga tahun bebas bea masuk serta PPnBM, perusahaan yang menerima insentif ini diharuskan mencapai target kandungan lokal sebesar 20%, 40% dan 60% disetiap akhir tahun. Surat Instruksi Presiden (Inpres) No.2/1996 tentang Program Mobil Nasional, dikeluarkan untuk memperbaiki sistem deregulasi untuk menyambut adanya pasar bebas tahun 2003.

Memasuki era tahun 2000, Pemerintah mengeluarkan Paket Kebijakan Otomotif 1999 yang bertujuan untuk mendorong ekspor produk otomotif, menggerakkan pasar domestik dan memperkuat struktur sektor otomotif dengan mengembangkan industri pembuatan komponen. Paket Kebijakan Otomotif 1999 yang bertujuan untuk mendorong ekspor produk otomotif, menggerakkan pasar domestik pasca krisis dan memperkuat struktur sektor otomotif dengan mengembangkan industri pembuatan komponen. Program Insentif ditinggalkan dan bea masuk rata – rata diturunkan sampai setengahnya. Adapun Paket Kebijakan Otomotif 1999 mempunyai tujuan yaitu Industri otomotif dengan efisiensi yang tinggi dan kompetitif.

Dengan adanya Paket Kebijakan Otomotif 1999, keran untuk mengimpor kendaraan *Completely Built Up*(CBU) dibuka lagi, tidak seperti tahun – tahun sebelumnya dimana sangat sulit sekali untuk mengimpor kendaraan CBU. Adapun tujuannya dibukanya keran impor kendaraan CBU selain karena saat ini sudah masuk ke era pasar bebas, juga diharapkan agar *Completely Knock Down* (CKD) termotivasi untuk meningkatkan kualitas kendaraannya guna menghadapi serbuan kendaraan CBU. Para pemain lokal tidak hanya berlomba – lomba meningkatkan kualitas tetapi juga menekan

harga dengan cara memperbanyak jumlah komponen lokal yang terkandung di dalam kendaraan tersebut.

4.3 Sejarah Mobil Ramah Lingkungan

Seiring dengan pertumbuhan kebutuhan transportasi, kemajuan teknologi dan membengkaknya populasi, kebutuhan terhadap kendaraan bermotor juga meningkat. Banyaknya kendaraan bermotor mengakibatkan meningkatnya konsumsi bahan bakar, emisi gas buang dan komponen-komponen turunan lainnya dari industri otomotif sehingga industri ini juga ikut berperan serta di dalam pencemaran lingkungan hidup.

Adanya suasana kenaikan harga minyak yang tidak masuk akal dan semakin meningkatnya kepedulian terhadap lingkungan hidup, menjadi kekuatan utama penggerak pasar. Cepat atau lambat, mobil – mobil dengan teknologi – teknologi yang ramah lingkungan akan menjadi faktor utama yang menentukan keberhasilan dan ketahanan hidup dalam dunia otomotif.

Industri otomotif mulai semakin serius mengembangkan mobil-mobil masa depan yang ramah lingkungan ketika isu tentang *global warming* (pemanasan global) mengemuka dan industri otomotif adalah salah satu industri yang dituding sebagai pihak yang ikut menyumbang pencemaran lingkungan hidup. Industri otomotif pun mengambil sikap karena pelestarian lingkungan hidup adalah langkah yang harus didukung oleh semua pihak, dan seluruh industri di muka bumi ini berkepentingan dengan kondisi Bumi yang lebih hijau.

Pabrikan kendaraan bermotor pun mencanangkan produk mobil ramah lingkungan atau di sebut sebagai *green car*: yakni kendaraan bermotor yang sejak proses pembuatan hingga hasil akhirnya bersahabat dengan lingkungan tidak seperti produk-produk pendahulunya. Dalam artian sederhananya, produk kendaraan bermotor yang irit dalam konsumsi bahan bakar, rendah emisi gas buang (CO₂) dan mudah untuk didaur ulang. Melalui teknologi inovatif, mobil berbahan bakar konvensional bensin atau solar (diesel), *hybrid*, mobil listrik atau kendaraan yang menggunakan bahan

bakar nabati dapat disebut 'mobil ramah lingkungan'. Berikut beberapa jenis mobil ramah lingkungan baik sisi positif maupun sisi negatifnya.

1) Mobil berbahan bensin konvensional yang ditingkatkan kinerjanya.

Para produsen mobil telah berupaya keras untuk membuat kendaraan bensin konvensional menjadi lebih hemat BBM daripada sebelumnya. Pabrikan otomotif membuat body mobil menjadi lebih ringan dan menggunakan teknologi seperti *turbocharging* untuk memberikan tenaga yang sama walaupun menggunakan jumlah silinder yang lebih sedikit. Positifnya, kendaraan tersebut banyak tersedia, harganya terjangkau dan hemat bahan bakar. Negatifnya, mesin bensin umumnya mengeluarkan karbon dioksida sekitar 10 persen lebih banyak daripada diesel.

2) Diesel modern

Mesin diesel sekarang ini telah menjadi modern yang dilengkapi dengan penangkap partikel untuk membantu mencegah emisi yang berlebih. Mesin diesel lebih banyak dipergunakan di negara Eropa karena dinilai lebih ekonomis daripada mesin bensin. Itulah sebabnya mengapa mesin diesel lebih sedikit mengeluarkan karbon dioksida. Sisi positif dari mobil bermesin diesel, seperti halnya di beberapa negara, harga bahan bakar (Solar) lebih murah daripada bensin (*Gasoline*) dan lebih irit konsumsinya. Namun negatifnya, harga mobil versi diesel biasanya lebih mahal daripada versi bensin untuk model yang sama serta biaya pemeliharaan mobil diesel pun lebih mahal.

3) Bahan bakar fleksibel

Kendaraan berbahan bakar fleksibel (*flex-fuel vehicle/FFV*) dirancang untuk menggunakan bensin konvensional ataupun bensin yang dicampur dengan bahan bakar nabati, misalnya *bio-ethanol*. Adanya insentif pajak yang diberlakukan di beberapa negara, membuat harga bahan bakar alternatif lebih murah daripada bensin. Sedangkan sisi negatifnya, *ethanol* mengandung energi yang lebih sedikit daripada bensin.

4) Hybrid listrik-bensin

Kendaraan listrik hybrid (*hybrid electric vehicle/HEV*) adalah kendaraan yang menggunakan kombinasi mesin bensin konvensional dan motor listrik. Dengan teknologi tersebut, mesin hybrid dapat meningkatkan nilai efisiensi bahan bakar, sekaligus penurunan besar dalam emisi CO₂. Namun, HEV hanya benar-benar mencapai manfaat penghematan maksimal di area perkotaan saat kendaraan ini berjalan. Secara positif, HEV hemat biaya operasional setara dua pertiga daripada mobil bensin. Sementara sisi negatifnya, harga beli yang sangat tinggi mengakibatkan hanya kalangan tertentu yang dapat membelinya.

5) Kendaraan listrik baterai

Battery-electric vehicle atau BEV menggunakan motor baterai dan listrik untuk menjalankan mobil, sehingga kendaraan ini tidak mengeluarkan emisi saat digunakan. Kapasitas baterai yang terbatas membuat jarak tempuh kendaraan ini terbatas sampai kurang dari 100 km untuk sekali pengisian. Sisi positifnya, tidak ada emisi yang dikeluarkan, sedangkan sisi negatifnya jarak tempuh yang terbatas serta kurangnya infrastruktur publik untuk pengisian.

6) *Plug-in hybrid*

Plug-in hybrid adalah digabungkannya teknologi antara HEV dan BEV, maka akan didapatkan PHEV atau *plug-in hybrid electric vehicle*. Mobil tersebut merupakan kendaraan listrik hibrida konvensional yang mampu mengisi ulang baterainya dengan menggabungkannya ke soket listrik. Kendaraan *plug-in* menggunakan simpanan energi pada baterai untuk mengemudi sehari-hari, dan ketika energi pada baterai habis digunakan, mobil secara otomatis tetap berjalan menggunakan bahan bakar dalam tangki. Orang yang sehari-hari menempuh jarak mengemudi lebih pendek dari jangkauan mobil listrik tidak akan pernah menggunakan bahan bakar dalam tangki. Pada saat yang sama, mesin bensin adalah jaminan keamanan bagi mereka yang cemas atas

kurangnya stasiun pengisian pada perjalanan panjang. Harga yang mahal melebihi harga HEV merupakan sisi negatif dari kendaraan model ini.

Di Indonesia, mobil ramah lingkungan yang populer adalah mobil bensin konvensional yang sudah ditingkatkan kinerjanya agar lebih hemat BBM serta polusi yang dikeluarkan lebih rendah dibandingkan mobil bensin konvensional biasa. Pabrikan otomotif membuat body mobil menjadi lebih ringan dan dapat didaur ulang. Teknologi *turbocharging* membuat mobil mempunyai tenaga lebih walaupun menggunakan jumlah silinder yang lebih sedikit. Penggunaan silinder yang lebih sedikit serta body mobil yang diperingan mengakibatkan harga mobil tersebut dapat ditekan. Mobil – mobil yang termasuk tipe ini antara lain seperti smart (Mercedes Benz), March (Nissan), dll. Kedua mobil tersebut merupakan mobil ramah lingkungan yang sudah beredar di Indonesia.

4.4 Pengenaan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Kendaraan Bermotor

Berdasarkan penjelasan pada Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang PPN Nomor 42 Tahun 2009 disebutkan penyerahan Barang Kena Pajak yang tergolong Mewah⁶¹ oleh produsen atau impor Barang Kena Pajak yang Terbilang Mewah, selain dikenakan PPN juga dikenakan PPnBM. PPnBM dikenakan terhadap barang tersebut dengan pertimbangan:

- a) perlu keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen yang berpenghasilan rendah dengan konsumen yang berpenghasilan tinggi,
- b) perlu adanya pengendalian pola konsumsi atas Barang Kena Pajak yang Terbilang Mewah,
- c) perlu adanya perlindungan terhadap produsen kecil atau tradisional,

⁶¹Barang Kena Pajak yang Terbilang Mewah, yaitu: barang tersebut bukan barang kebutuhan pokok; atau dikonsumsi oleh masyarakat tertentu; atau dikonsumsi oleh masyarakat berpenghasilan tinggi; atau dikonsumsi untuk menunjukkan status; atau apabila dikonsumsi dapat merusak kesehatan dan moral masyarakat, serta mengganggu ketertiban masyarakat, seperti minuman beralkohol.

d) perlu untuk mengamankan penerimaan negara.

Jenis atau kategori barang yang dikenakan PPnBM beserta besarnya tarif diatur lebih terperinci dalam Peraturan Pemerintah dan Keputusan Menteri Keuangan. Sedangkan Dasar Pengenaan Pajak (*tax base*) adalah dasar yang dipakai untuk menghitung pajak yang terutang, yaitu: Jumlah harga jual, penggantian, Nilai impor, Nilai ekspor, atau nilai lain yang ditetapkan oleh Keputusan Menteri Keuangan.

Industri otomotif merupakan industri yang istimewa sehingga untuk pengenaan PPnBM nya diatur oleh peraturan lanjutan. Oleh karena itu dikeluarkan Peraturan Pemerintah nomor 22 tahun 1985. Peraturan tersebut merupakan peraturan pertama yang mengatur bahwa kendaraan bermotor merupakan barang mewah yang dikenakan tarif PPnBM sebesar 10% untuk jenis kombi dan minibus serta 20% untuk sedan, jeep, stasion wagon, mobil balap dan van. Kendaraan yang dikecualikan dari pengenaan PPnBM dalam aturan ini adalah angkutan barang serta angkutan umum. Pengenaan PPnBM dalam aturan ini merata tanpa membedakan harga ataupun kapasitas mesin kendaraan.

Mengingat sangat beragam produk dari industri otomotif ini, maka sejak 1991 dikeluarkan peraturan yang khusus mengenai pengenaan PPnBM serta tarifnya atas produk otomotif. Pada perjalanannya, keputusan mengenai berapa besar tarif PPnBM untuk kendaraan bermotor banyak mengalami perubahan. Sekarang, peraturan yang dipakai sebagai dasar pengenaan PPnBM pada Barang Kena Pajak yang tergolong mewah Peraturan Pemerintah No 12 Tahun 2006 tentang Perubahan Ketujuh atas Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 dan lebih lanjut diatur pada Keputusan Menteri Keuangan 355/KMK.03/2003 tanggal 11 Agustus 2003. Dalam keputusan tersebut diatur kendaraan bermotor merupakan barang mewah dikenakan tarif dengan rentang antara 10% sampai dengan 75%. Kendaraan yang dibebaskan dari pengenaan PPnBM dalam aturan ini adalah:

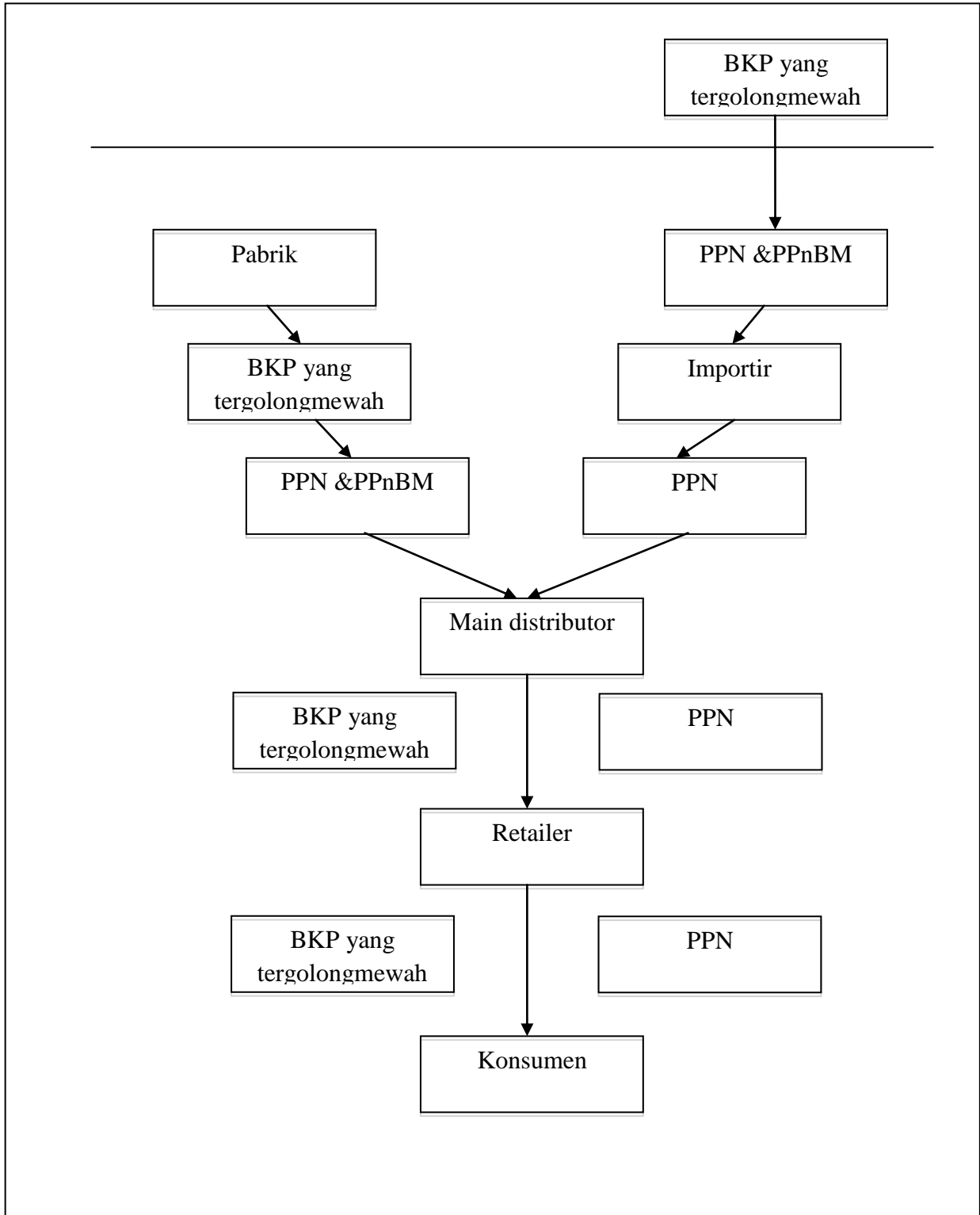
- a) semua jenis kendaraan bermotor untuk dinas ABRI, POLRI dan Protokoler kenegaraan sepanjang dananya dari APBN/APBD,
- b) kendaraan bermotor jenis jeep, kombi, minibus, van, pick up, sedan, bus dan sedan yang digunakan untuk kendaraan tahanan, kendaraan pemadam kebakaran, kendaraan jenazah dan kendaraan angkutan umum
- c) Kendaraan bermotor jenis van dan pick up yang digunakan untuk kendaraan angkutan barang

4.5 Mekanisme Pengenaan PPnBM atas Kendaraan Bermotor

Berdasarkan prinsip pemungutan PPnBM seperti yang telah dijelaskan pada bab 2, maka dalam penyerahan Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah -dalam hal ini mobil ramah lingkungan- produsen akan melakukan penggeseran beban PPnBM tersebut ke depan (*forward shifting*) yaitu dikenakan kepada pihak dealer/distributor. PPnBM ini kemudian akan dibebankan sebagai biaya oleh dealer/distributor tersebut. Sehingga yang akan menanggung beban PPnBM yang didapat oleh produsen akan ditanggung oleh konsumen.

Pembebanan atas PPnBM sebagai biaya ini disebabkan oleh pengenaannya yang hanya dilakukan sekali (*single-stage*). Konsep PPnBM yang tidak mengenal sistem Pajak Masukan dan Pajak Keluaran menyebabkan PPnBM yang telah dibayarkan tidak dapat dikreditkan dengan pajak lain (misalnya, PPN). Hal itu menjadikan PPnBM sebagai salah satu komponen pembentuk harga. Hal ini tentu saja akan berpengaruh terhadap harga jual. Berikut adalah ilustrasi alur pengenaan PPnBM di Indonesia untuk produk – produk yang tergolong Barang Mewah:

Gambar 4.2
Penyerahan Barang Tergolong Mewah



penyerahan oleh pabrikan kepada distributor, maka pada saat distributor tersebut menjual kembali mobil tersebut, PPnBM tidak lagi dikenakan. Dalam hal ini PPnBM oleh distributor dapat diperhitungkan sebagai bagian dari Harga Pokok Penjualan (HPP). Pengenaan PPnBM atas produk mobil ramah lingkungan mengakibatkan tambahan biaya sebesar 10% sehingga mempengaruhi harga jual produk ini ke tangan konsumen.

BAB 5

ANALISIS KEBIJAKAN PENURUNAN TARIF PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH ATAS MOBIL RAMAH LINGKUNGAN

5.1 Kebijakan Penurunan PPnBM atas Mobil Ramah Lingkungan

Semakin membaiknya perekonomian Indonesia serta kondisi paska krisis ekonomi menjadi faktor pendukung pertumbuhan sektor industri dalam negeri. Upaya mempercepat pembangunan, kemajuan pada bidang ekonomi dan pemerataan hasil pembangunan ke daerah – daerah sudah dilakukan pemerintah melalui kepala daerah. Isu – isu globalisasi dan liberalisasi ekonomi dunia terkait dengan sektor industri telah bergerak dengan cepat. Negara – negara maju lebih cepat untuk memanfaatkan suatu kesempatan dibandingkan negara – negara berkembang. Persaingan global yang terjadi membuat Indonesia harus bekerja lebih keras dalam mempertahankan Visi Kemandirian Indonesia tahun 2025.⁶². Kondisi ini dapat diibaratkan sebagai pisau bermata dua, pada satu sisi berpeluang mendatangkan keuntungan berlipat bagi perekonomian bangsa, di sisi lain memberikan ancaman bagi perindustrian lokal yang akan menjalani persaingan dengan produk-produk impor. Dengan demikian, tidak ada pilihan selain melakukan persiapan yang matang untuk menghadapinya. Salah satunya dengan memperkuat sektor perindustrian Indonesia.

Kemajuan sektor industri di Indonesia meningkat dari tahun ke tahun, peningkatan ini sejalan dengan peningkatan taraf ekonomi negara. Dengan majunya industri maka terbukalah lapangan kerja buat masyarakat yang dapat meningkatkan taraf ekonomi dan sosial masyarakat. Pertumbuhan sektor aneka industri didorong oleh industri otomotif dan komponen pendukungnya karena permintaan kendaraan bermotor nasional yang terus menanjak yang membuat permintaan terhadap komponen pun ikut merangkak naik.

⁶²Media Industri, Edisi 03.2011 Jakarta, Kementerian Perindustrian, hal 5

Industri otomotif merupakan salah satu industri yang selalu mengalami perkembangan setiap tahunnya. Seiring dengan pertumbuhan kebutuhan transportasi, kemajuan teknologi dan membengkaknya populasi, kebutuhan terhadap kendaraan bermotor juga meningkat. Di Indonesia sendiri, industri otomotif telah memberikan sumbangan bagi perkembangan ekonomi Nasional. Berdasarkan data GAIKINDO (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia), dalam periode Januari s/d Maret 2012, penjualan mobil nasional mencapai 250.533 unit.⁶³ Produsen mobil beramai-ramai berinvestasi membangun pabrik baru dan menambah kapasitas produksi di Indonesia pada tahun ini. Beberapa perusahaan diantaranya PT Nissan Motor Indonesia akan merealisasikan investasinya sebesar USD 200 juta (Rp 1,8 triliun), Toyota Motor Manufacturing Indonesia Rp 4,3 triliun, Suzuki Motor Corp Rp 7 triliun, PT Astra Daihatsu Motor Rp 2,8 triliun, dan PT Honda Prospect Motor Rp 3 triliun.⁶⁴

Perkembangan industri otomotif tersebut tidak selamanya berjalan dengan lancar. Sekarang ini, sumber alam berupa minyak bumi semakin lama semakin menipis, sehingga membuat industri otomotif mulai memikirkan alternatif lain pengganti minyak bumi yang bisa untuk menjalankan mobil. Disamping cadangan minyak bumi yang semakin lama semakin menipis, pelaku industri harus mulai memikirkan polusi yang ditimbulkannya.

Kendaraan bermotor yang ada di Indonesia mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Jumlah kendaraan yang semakin meningkat tersebut menjadi salah satu alasan dari buruknya kualitas udara karena mengeluarkan polusi. Penggunaan bahan bakar minyak yang kurang berkualitas dan tidak adanya peraturan peremajaan mobil membuat tingkat polusi yang dihasilkan menjadi meningkat. Oleh karena itu, saat ini dibutuhkan sebuah kendaraan dimana hemat bahan bakar serta ramah terhadap lingkungan.

⁶³Gaikindo.or.id diakses tanggal 30 Maret 2012

⁶⁴Koran Tempo edisi 15 Maret 2012

Pabrikan kendaraan bermotor pun membuat sebuah produk mobil ramah lingkungan atau di sebut sebagai mobil hijau (*green car*) yakni kendaraan bermotor yang sejak proses pembuatan hingga hasil akhirnya bersahabat dengan lingkungan tidak seperti produk-produk pendahulunya. Dalam artian sederhananya, produk kendaraan bermotor tersebut irit dalam konsumsi bahan bakar, rendah emisi gas buang (CO₂) dan mudah untuk didaur ulang. Dengan adanya mobil ramah lingkungan bisa menjadi salah satu solusi masalah polusi udara yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor serta mengurangi konsumsi bahan bakar minyak yang terus naik dari tahun ke tahun.

Di Indonesia, mobil – mobil ramah lingkungan sudah dapat ditemui dan dibeli oleh masyarakat. Mobil – mobil ramah lingkungan yang beredar di Indonesia merupakan mobil berbahan bakar bensin namun yang sudah ditingkatkan kinerjanya. Namun yang masih menjadi kendala adalah harga mobil yang menggunakan konsep *green car* ini masih lebih mahal dibandingkan dengan mobil konvensional sekelasnya..

Di berbagai negara, mobil – mobil ramah lingkungan sudah mendapat insentif fiskal dari pemerintahnya. Pemerintah Indonesia belum menerapkan insentif fiskal khusus untuk investor yang ingin mengembangkan kendaraan hemat energi, ramah lingkungan dan harga terjangkau. Investor beranggapan beban pajak merupakan salah satu penghambat untuk pengembangan mobil tersebut. Beban pajak yang ada pada harga jual mobil mencapai sebesar 40% setiap mobilnya. Beban pajak tersebut terbagi menjadi Bea masuk, PPN dan PPnBM yang masuk dalam harga jual kendaraan akan mengalir ke kantung pemerintah pusat, sedangkan Bea Balik Nama dan Pajak Kendaraan Bermotor masuk ke kantung pemerintah daerah. Jadi apabila harga jual sebuah mobil itu Rp. 150 juta, maka sekitar Rp. 60 juta (40%) masuk ke kantung pemerintah, sementara sisanya sebesar Rp. 90 juta (60%) mengalir ke ATPM. Bila pemerintah mau menurunkan tarif pajak, akan mengakibatkan harga jual mobil turun. Secara ringkas

pengenaan tarif PPnBM yang dikenakan pada kendaraan bermotor saat ini adalah sebagai berikut:

Tabel 5.1
Tabel Tarif PPnBM Menurut KMK NO. 355/KMK.03/2003

JENIS	SISTEM GANDAR PENGGERAK	SISTEM MOTOR	KAPASITAS CC	TARIF PADA KMK NO.355/KMK.03/2003
Angkutan penumpang kurang dari 10 orang				
Sedan / station wagon		Cetus api	= 1500	30%
			1500 s/d 3000	40%
			3000	75%
		Bakar nyala kompresi	= 1500	30%
			1500 s/d 3000	40%
			3000	75%
Selain Sedan / station wagon	Satu gandar penggerak 4x2	Cetus api	= 1500	10%
			1500 s/d 2500	20%
			2500 s/d 3000	40%
			3000	75%
		Bakar nyala kompresi	= 1500	10%
			1500 s/d 2500	20%
			2500	75%
	dua gandar penggerak 4x2	Cetus api	= 1500	10%
			1500 s/d 3000	40%
			3000	75%
		Bakar nyala kompresi	= 1500	30%
			1500 s/d 2500	40%
			2500	75%
Angkutan penumpang 10 orang s/d 15 orang	Semua jenis	Semua jenis	Semua kapasitas	10%
Kendaraan double cabin	Semua jenis	Semua jenis	Semua kapasitas	20%
Kendaraan khusus	Semua jenis kendaraan khusus yang dibuat untuk golf			50%
	Diatas salju, pantai, gunung dan semacamnya			60%
	Trailer atau semi-trailer dari tipe caravan untuk perumahan atau kemah			75%

Sumber :olahan peneliti

Kalangan produsen otomotif menilai pengenaan tarif PPnBM atas produk otomotif saat ini dinilai tidak mengakomodir produk mobil ramah lingkungan. Hal itu dikarenakan pengenaan PPnBM pada produk otomotif

hanya berdasarkan kapasitas mesin (*cc*). Sehingga pada saat ini, mobil ramah lingkungan dikenakan tarif PPnBM yang sama dengan mobil konvensional biasa. Kriteria suatu barang dikenakan PPnBM terdapat dalam Undang-Undang Pajak Pertambahan Nilai penjelasan pasal 5, yaitu:

- 1) Barang tersebut bukan merupakan barang kebutuhan pokok; atau
- 2) Barang tersebut dikonsumsi masyarakat tertentu; atau
- 3) Pada umumnya barang tersebut dikonsumsi oleh masyarakat berpenghasilan tinggi; atau
- 4) Barang tersebut dikonsumsi untuk menunjukkan status; atau
- 5) Apabila dikonsumsi dapat merusak kesehatan dan moral masyarakat, seperti minuman beralkohol.

Kriteria ini tidak bersifat kumulatif. Salah satu kriteria dipenuhi sudah dapat digolongkan menjadi barang mewah. Kendaraan bermotor bukan merupakan kebutuhan pokok sehingga perlu dikenakan PPnBM. Pertimbangan pengenaan PPnBM antara lain:

- 1) Perlu keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen penghasilan rendah dengan konsumen penghasilan tinggi.
- 2) Perlu adanya pengendalian pola konsumsi atas BKP yang tergolong mewah.
- 3) Perlu adanya perlindungan atas produsen kecil/tradisional.
- 4) Perlu untuk mengamankan penerimaan negara.

Bila dilihat dari tujuan pertama, pengenaan PPnBM adalah usaha pemerintah untuk meratakan kesejahteraan masyarakat. Pemerintah merancang kebijakan tersebut untuk distribusi kekayaan. PPnBM dibutuhkan agar suatu barang mewah dikenakan pajak tambah yang tidak bersifat regresif, artinya makin tinggi kemampuan konsumen, maka tarifnya akan semakin besar.

Jadi penghasilan orang yang mampu melalui mekanisme PPnBM bisa menyumbang ke orang berpenghasilan rendah. Penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan diajukan karena berdasarkan berbagai latar belakang pertimbangan, salah satunya adalah untuk perkembangan mobil

ramah lingkungan karena dapat mengurangi jumlah polusi udara serta penggunaan BBM yang terus meningkat. Pada sub bab berikut akan dijelaskan pertimbangan mengapa penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan bisa dilakukan.

5.1.1 Penyesuaian Tarif Pajak Penjualan atas Barang Mewah untuk Mobil Ramah Lingkungan

Seiring dengan kemajuan zaman dan semakin pesatnya perkembangan dunia teknologi, kebutuhan masyarakat pun semakin beragam. Hal ini diakibatkan adanya pergeseran antara kebutuhan primer, sekunder dan tersier di masyarakat. Kebutuhan akan transportasi mengakibatkan permintaan akan kendaraan naik karena pemerintah tidak dapat menyediakan transportasi yang murah dan nyaman bagi masyarakat.

Permintaan kendaraan yang semakin meningkat membuat penggunaan bahan bakar minyak ikut naik. Penggunaan bahan bakar minyak semakin meningkat, sehingga terjadi pemborosan energi. Pemakaian bahan bakar minyak yang tidak berkualitas (*Premium*) membuat polutan yang dikeluarkan memperburuk kualitas udara.

Seiring dengan kemajuan teknologi, masyarakat meminta kendaraan yang irit dalam penggunaan bahan bakar, ramah lingkungan serta harga terjangkau. Masyarakat sekarang ini sudah lebih peduli terhadap lingkungan yang mereka tinggali. Salah satu cara yang dapat mengurangi polusi yang dapat merusak lingkungan adalah dengan menggunakan kendaraan yang ramah lingkungan.

Para produsen otomotif di Indonesia pun berkeinginan untuk mengembangkan kendaraan yang hemat energi, ramah lingkungan dan harga terjangkau. Salah satu kendala dalam melakukan pengembangan kendaraan ramah lingkungan adalah beban pajak yang tinggi. Diperlukan langkah dari pemerintah untuk melakukan pengkategorian kembali tarif pajak terhadap kendaraan bermotor. Pemerintah perlu melakukan evaluasi

untuk menyesuaikan jenis kendaraan bermotor mana yang layak untuk diberikan pemberian penurunan tarif pajak.

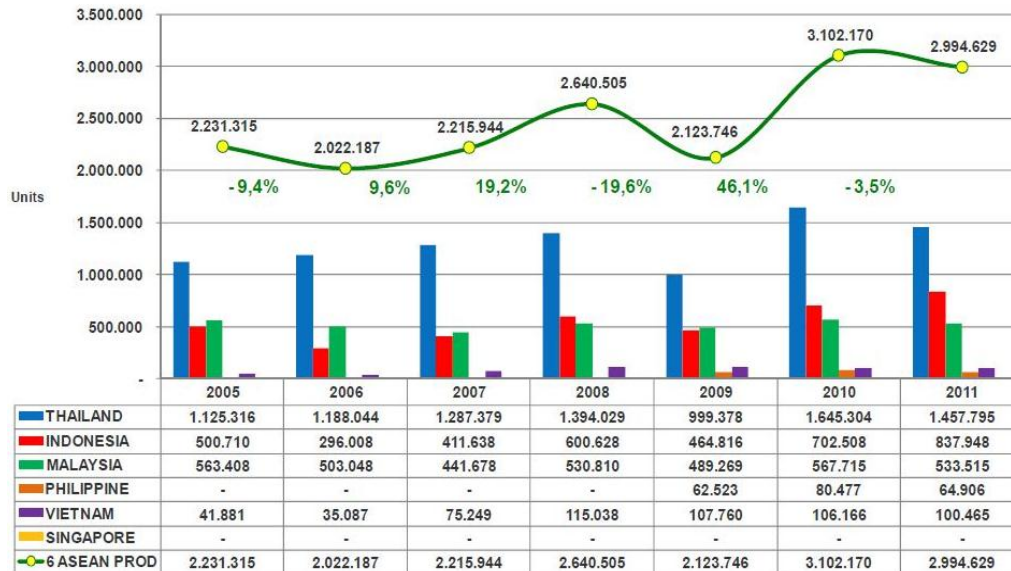
Pemerintah melalui Kementerian Perindustrian pun mencanangkan Program Pengembangan Industri Kendaraan Bermotor (KBM) Roda 4 Hemat Energi, Ramah Lingkungan dan Harga Terjangkau (*Low Cost & Green Car*) dimana kendaraan – kendaraan ramah lingkungan yang memenuhi spesifikasi dari pemerintah akan mendapat insentif fiskal. Program ini dibuat untuk meningkat atau perbaikan kebijakan baik pajak dan non pajak terhadap kendaraan bermotor. Dengan adanya program tersebut, Kementerian Perindustrian mengharapkan target pada Pengembangan Klaster Industri Prioritas Industri Alat Angkut tahun 2010 - 2014 akan tercapai.⁶⁵

Program *Low Cost Green Car* ini merupakan program yang dicanangkan oleh pemerintah untuk pengembangan pasar domestik dimana permintaan terhadap kendaraan bermotor roda empat terus meningkat. Dengan adanya program *Low Cost Green Car* ini, industri komponen pun akan ikut meningkat seiring dengan permintaan terhadap kendaraan bermotor.

Program tersebut juga diharapkan menjadikan Indonesia sebagai basis manufaktur kendaraan bermotor terbesar di ASEAN melewati Thailand. Thailand merupakan negara ASEAN yang memperkenalkan kebijakan untuk mobil ramah lingkungan dengan harga terjangkau. Dengan kebijakan *eco-car policy* nya, Thailand menjadi basis manufaktur beberapa prinsipal otomotif di dunia. Berikut data produksi kendaraan bermotor dalam negeri 6 negara ASEAN pada tahun 2011:

⁶⁵Kementerian Perindustrian. Pengembangan Klaster Industri rioritas Industri Alat Angkut tahun 2010-2014 Jakarta. Kementerian Perindustrian 2009

Grafik 5.1
Produksi Kendaraan Bermotor 6 negara ASEAN tahun 2011



Sumber ; GAIKINDO

Indonesia pada tahun 2011 memproduksi 837.948 unit yang menghasilkan tempat ke-2. Sedangkan Thailand tetap mendominasi produksi mobil di ASEAN dengan tingkat produksi sebesar 1.457.795 unit walaupun terkena bencana alam pada tahun 2011. Bencana alam berupa banjir yang melanda Thailand membuat total produksi di Thailand menurun karena banyak pabrik manufaktur mobil terkena oleh banjir.

Program *eco-car policy* yang dibuat oleh pemerintah Thailand memiliki berbagai parameter yang harus dipenuhi oleh produsen otomotif apabila ingin mendapatkan insentif fiskal. Pemerintah Indonesia membuat kriteria – kriteria untuk mengatur spesifikasi minimum yang termasuk ke dalam *low cost green car*. Berikut kriteria program *Low Cost Green Car* sesuai dengan data dari Kemenperin sebagai berikut:

Tabel 5.2
Parameter Program *Low Cost Green Car Indonesia*

NO	PARAMETER	UKURAN
1	Kapasitas <i>engine</i> dan konsumsi bahan bakar	Bensin 1.0 L – konsumsi bahan bakar kurang lebih 22 km/liter (gandar penggerak 4x2 atau sedan)
		Bensin 1.2 L – konsumsi bahan bakar kurang lebih 20 km/liter(gandar penggerak 4x2 atau sedan)
2	Emisi gas buang	EURO III (mengikuti peraturan emisi yang berlaku)
3	Harga <i>off the road</i>	Mobil dengan spesifikasi standar maksimum seharga Rp. 100 juta-an
4	Produksi per tahun	Tahun ke 1 20.000 unit/tahun
		Tahun ke 3 100.000 unit/tahun
5	Kandungan komponen lokal (<i>local component</i>)	<p>Diproduksi didalam negeri <i>body</i> lengkap dan sistem penggerak (<i>power train</i>)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada tahun pertama, komponen kurang lebih 40% termasuk <i>cylinder head, cylinder block</i> dan 2 komponen dari <i>engine parts*</i> dan <i>transaxle**</i> 2. Pada tahun ketiga, komponen lokal kurang lebih 80% termasuk semua komponen dari <i>engine parts*</i> dan <i>transaxle**</i> <p>* <i>engine parts (crankshaft, camshaft, connecting rod, piston, timing chain cover)</i> ** <i>transaxle (transaxle case, transmission case)</i></p>

Sumber : Kemenperin, 2012

Dilihat dari kriteria yang ada, pemerintah ingin produsen otomotif mengembangkan produk mobil ramah lingkungan di Indonesia dengan menggunakan komponen – komponen yang dibuat di dalam negeri. Kandungan lokal yang mencapai 80% pada tahun ketiga, menunjukkan keinginan pemerintah untuk menguatkan industri komponen dalam negeri. Program *Low Cost Green Car* memiliki beberapa tujuan yaitu sebagai berikut:⁶⁶

- 1) Mendukung perekonomian nasional secara keseluruhan yang salah satunya dengan mendukung industri otomotif agar dapat menghasilkan kendaraan – kendaraan yang hemat energi dan ramah lingkungan.
- 2) Dapat menumbuhkan dan memperkuat struktur industri otomotif, karena tumbuhnya industri komponen *Original Equipment Manufacture* (OEM) Tier 1, industri sub komponen OEM Tier 2, industri bahan baku komponen otomotif, *dealers, subdealers & after sales services*, industri komponen *after market* dan perbengkelan. Selain itu menumbuhkan aktifitas ekonomi lembaga finansial kredit otomotif, asuransi produk otomotif dan lain-lain.
- 3) Potensi pasar KBM Roda 4 Hemat Energi, Ramah Lingkungan dan Terjangkau / *Low Cost & Green Car* sebesar 300 – 600 ribu unit/thn terbagi dalam pasar domestik maupun pasar global.
- 4) Segmen pasar ini diperkirakan dapat menggeser pasar kendaraan bermotor roda empat tua dan transisi kendaraan bermotor roda dua ke kendaraan bermotor roda empat.

Pemerintah Indonesia memiliki banyak harapan terhadap program *Low Cost Green Car* ini sebagaimana terlampir pada data dari Kemenperin⁶⁷ antara lain:

- 1) *Research and Development* akan melibatkan putra – putri Indonesia.

⁶⁶Kementerian Perindustrian, Pusat Komunikasi Publik Kementerian Perindustrian, Program Pengembangan Industri KBM Roda 4 Hemat Energi, Ramah Lingkungan dan Harga Terjangkau (*Low Cost & Green Car*)

⁶⁷Kementerian Perindustrian diunduh tanggal 8 Mei 2012

- 2) Dengan penggunaan komponen lokal mencapai 80%, akan menggerakkan investasi dan produksi di level industri komponen Tier 1 dan Industri sub-komponen Tier 2.
- 3) Pengusaha dan pemodal dari Indonesia turut berpartisipasi dalam kepemilikan produksi dan distribusi mobil ramah lingkungan dan harga terjangkau tersebut

Program *Low Cost Green Car* dilakukan sebagai salah satu strategi untuk merespons langkah Thailand yang telah lebih dahulu menjalankan proyek yang sama. Program *eco-car policy* yang dijalankan oleh Thailand mulai dari tahun 2009 tersebut sudah memberikan dampak yang positif terhadap perekonomian di Thailand. Padahal Industri otomotif Indonesia memiliki kemampuan teknologi dan sumber daya manusia yang sepadan dengan Thailand.

Belum tersedianya ketentuan insentif dan fasilitas fiskal bagi investor yang akan mengembangkan kendaraan hemat energi, ramah lingkungan dan harga terjangkau merupakan salah satu alasan dibuatnya program ini. Program *Low Cost Green Car* juga bisa meningkatkan nilai investasi lebih besar pada industri komponen otomotif, sehingga pada akhirnya Indonesia tidak hanya menjadi pasar yang sangat potensial tetapi juga sebagai basis produksi. Program *Low Cost Green Car* ini terbukti memberikan keuntungan terhadap negara seperti yang dialami oleh Thailand.

Sebagaimana dijelaskan pada bab 2, kebijakan fiskal pada suatu Negara memiliki peran yang sangat strategis untuk mendorong pertumbuhan perekonomian negara. Dengan memberikan kebijakan fiskal untuk mobil ramah lingkungan, keinginan pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai basis pengembangan produksi mobil ramah lingkungan. Selain itu, diharapkan dalam periode tertentu kendaraan tersebut dapat diproduksi oleh industri otomotif dalam negeri.

Kemajuan ekonomi yang dialami oleh Indonesia dalam beberapa tahun terakhir ini, mengakibatkan meningkatnya daya beli dari kelas menengah di Indonesia. Dengan meningkatnya daya beli masyarakat, akan

meningkat permintaan akan kendaraan terutama pada kelas *light vehicle*. Berikut data penjualan kendaraan roda empat pada kuartal I 2012:

Tabel 5.3 Penjualan Kuartal I 2012, Indonesia, Thailand dan Malaysia

Negara	Januari	Februari	Maret	April	Total 2012
Indonesia	76.406	86.443	87.863	87.079	337.791
Thailand	77.019	91.325	110.977	87.788	367.109
Malaysia	40.948	44.013	53.583	47.736	186.280

Sumber: kompas.com (GAIKINDO)

Tercatat dari total penjualan 337.791 unit di Indonesia, sebanyak 52% atau sekitar 174.049 unit merupakan penjualan mobil jenis *light vehicle*.⁶⁸ Mobil *light vehicles* yaitu mobil ber-cc rendah (<1500 cc) dan dengan gandar penggerak 4x2 merupakan mobil yang akan dikembangkan dalam program *Low Cost Green Car* (lihat tabel 5.2). Pemilihan mobil jenis *light vehicles* karena biaya yang dibutuhkan untuk membuat mobil jenis ini berkisar pada rentang harga Rp. 100 juta (*low cost*).

Pengembangan mobil ramah lingkungan ini tidak dapat berkembang tanpa kebijakan fiskal yang tepat. Dari berbagai alternatif insentif pajak, yang terpilih adalah penurunan tarif PPnBM. Menteri Keuangan (Menkeu) Agus Martowardojo mengajukan pembebasan atau penurunan Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM) untuk pengembangan mobil murah dan ramah lingkungan atau *low cost and green car/LCGC*.⁶⁹

Mobil – mobil yang termasuk kriteria program *Low Cost Green Car* akan mendapat insentif fiskal salah satunya menggunakan instrumen PPnBM. PPnBM tersebut merupakan pilihan dari berbagai alternatif instrumen pajak lain. Salah satu alternatif lain adalah penggunaan cukai untuk menggantikan peran PPnBM pada mobil ramah lingkungan. Pengenaan cukai tersebut tidak jadi digunakan sebagai insentif pajak untuk mobil ramah lingkungan karena membutuhkan waktu yang lama dalam

⁶⁸Gaikindo.or.id, Domestic Market volume JAN – APR 2012

⁶⁹Kompas.com diunduh tanggal 8 Mei 2012

menerapkannya. Hal itu dikarenakan cukai membutuhkan undang – undang tersendiri dalam penetapannya. Selain itu, cukai tersebut akan dikenakan terhadap barang yang memiliki dampak negatif terhadap seseorang. Apabila cukai tersebut digunakan, maka terhadap kendaraan bermotor yang lain baik berupa mobil dan motor akan dikenakan cukai karena tidak ramah lingkungan.

PPnBM sendiri dikenal istilah tidak dikenakan PPnBM dan dibebaskan PPnBM. PPnBM tidak dikenakan atas impor atau penyerahan :

- a) Kendaraan CKD;
- b) Kendaraan sasis;
- c) Kendaraan pengangkutan barang;
- d) Kendaraan beroda dua dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 250 CC;
- e) Kendaraan bermotor untuk pengangkutan 16 (enam belas) orang atau lebih termasuk pengemudi.

Sedangkan kendaraan bermotor yang dibebaskan dari pengenaan PPnBM adalah:

- a) semua jenis kendaraan bermotor untuk dinas ABRI, POLRI dan Protokoler kenegaraan sepanjang dananya dari APBN/APBD,
- b) kendaraan bermotor jenis jeep, kombi, minibus, van, pick up, sedan, bus dan sedan yang digunakan untuk kendaraan tahanan, kendaraan pemadam kebakaran, kendaraan jenazah dan kendaraan angkutan umum
- c) Kendaraan bermotor jenis van dan pick up yang digunakan untuk kendaraan angkutan barang

Dalam memberikan insentif dalam bentuk PPnBM dapat berupa penurunan tarif atas PPnBM. Penurunan tarif PPnBM dipilih karena tidak mengurangi pendapatan negara dari sektor PPnBM secara signifikan dibandingkan dengan pembebasan pengenaan PPnBM. Oleh karena itu, besaran penurunan tarif PPnBM harus dilakukan pengkajian secara tepat

agar tidak menganggu pendapatana negara serta tujuan yang diinginkan dengan adanya penurunan tarif atas PPnBM tersebut dapat tercapai.

Penurunan tarif PPnBM untuk kendaraan dengan gandar penggerak 4x2 kategori 1000 cc menjadi 0% dan kategori 1200 cc diturunkan menjadi 5%.Beban pajak pada produk otomotif yang mencapai 40% dari total harga mobil membuat harga jualnya menjadi tinggi. PPnBM merupakan salah satu komponen pajak yang membuat harga dasar pengenaan pajak suatu mobil naik. Hal itu dikarenakan PPnBM tidak mengenal sistem pengkreditan seperti yang ada pada PPN sehingga dibebankan menjadi biaya oleh produsen otomotif. PPnBM tersebut akan menaikkan harga jual mobil dan manambah harga dasar pengenaan pajak – pajak yang lain seperti PPN, BBNKB dan PKB.

Pengenaan PPnBM memiliki dasar pertimbangan untuk mencegah konsumsi suatu barang secara berlebihan. Sebaliknya PPnBM dapat digunakan untuk mendorong konsumsi suatu barang mewah.Mobil ramah lingkungan dapat memberi kontribusi terhadap pengurangan polusi di udara serta hemat dalam konsumsi bahan bakar. Penurunan tarif PPnBM dipilih karena PPnBM mobil ramah lingkungan berdampak langsung terhadap harga jualnya.Harga mobil khususnya mobil jenis *light vehicle* yang dikembangkan untuk program *Low Cost Green Car* akan berkisar pada rentang harga Rp. 100 juta s/d Rp. 110 juta per unit nya.Sehingga apabila penurunan tarif PPnBM dilakukan terhadap mobil ramah lingkungan, harganya akan turun dan menjadi semakin kompetitif dibandingkan dengan produk lain yang ada dikelasnya

Dengan adanya penurunan tarif PPnBM tersebut, diharapkan harga jual mobil ramah lingkungan akan turun dan dapat dijangkau oleh masyarakat. selain itu insentif tersebut digunakan sebagai daya tarik terhadap produsen otomotif agar merakit mobil ramah lingkungan di Indonesia. Kebijakan penurunan tarif PPnBM yang dilakukan oleh pemerintah dapat juga dianggap sebagai kebijakan *supply-side*. Dengan adanya kebijakan ini, harga barang – barang menjadi turun. Dengan

turunnya harga, maka pengusaha akan meningkatkan produksinya yang berarti penawarannya meningkat. Masyarakat akan merespons dengan membeli barang – barang karena dengan harga nya yang lebih murah, lebih banyak masyarakat yang mampu membeli karena harganya lebih terjangkau.

5.2 Implikasi Kebijakan Penurunan Tarif PPnBM atas Mobil Ramah Lingkungan

Di Indonesia, pajak yang dikenakan pada mobil ramah lingkungan sama dengan pajak pada mobil konvensional biasa. Baik mobil ramah lingkungan dan mobil konvensional sama – sama dikenakan PPnBM. PPnBM di Indonesia hanya diatur berdasarkan *cc*. Jadi apabila suatu mobil mempunyai *cc* yang sama akan dikenakan tarif PPnBM yang sama tanpa melihat faktor yang lain.

Kementerian Perindustrian pun mencanangkan program *Low Cost Green Car* dimana mobil ramah lingkungan akan mendapat insentif fiskal. Namun tidak semua mobil ramah lingkungan yang diberikan insentif, hanya beberapa kategori mobil tertentu yang memenuhi klasifikasi mobil ramah lingkungan. Dalam program tersebut dijelaskan bahwa mobil – mobil yang menggunakan *cc* rendah (1000 s/d 1200 *cc*) akan mendapat insentif fiskal. Salah satu insentif yang diberikan adalah berupa penurunan tarif PPnBM atas mobil tersebut.

Program *Low Cost Green Car* merupakan kebijakan pajak karena menggunakan instrumen perpajakan untuk meningkatkan produksi masyarakat. Pajak yang dikenakan pada mobil ramah lingkungan berdampak pada harga mobil tersebut. tidak hanya itu pajak juga dapat menambahkan nilai dasar pengenaan pajak sehingga harga jual mobil tersebut. Salah satu pajak yang menaikkan nilai dasar pengenaan pajak adalah PPnBM. Apabila tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan diturunkan, akan berdampak pada harga jual mobil yang akan turun.

Salah satu mobil ramah lingkungan yang sudah beredar di Indonesia adalah Nissan March. Nissan March (di Thailand dan negara lain

dinamakan Nissan Micra) merupakan mobil ramah lingkungan yang diproduksi sesuai dengan kebijakan mobil ramah lingkungan (*eco-car policy*) di Thailand. Kriteria yang digunakan oleh pemerintah Thailand tidak jauh berbeda dengan kriteria program *Low Cost Green Car* di Indonesia. Berikut spesifikasi dari Nissan March:

Tabel 5.4
Spesifikasi Nissan March

	Nissan March M/T
Tipe Mesin	3 silinder, DOHC
Kapasitas silinder	1198 <i>cubic centimetre</i> (1200 cc)
Kapasitas tangki	41 litres
Konsumsi Bahan Bakar	5,9 L/100km (kombinasi)*
Harga	Rp 143.100.000
Emisi gas buang	EURO 4*

Sumber : Nissan.co.id, *greenvehicle-guide.gov.au

Dilihat dari spesifikasinya, Nissan March termasuk didalam kriteria atau parameter program *Low Cost Green Car* yang diusung pemerintah dimana yang sudah dijelaskan pada sub bab sebelumnya. Berikut ini akan diberikan ilustrasi formulasi penghitungan pengenaan pajak yang terjadi atas mobil ramah lingkungan yaitu Nissan March:

Harga Jual	Rp. 143.100.000*
Ex PKB, BBNKB dan PPN (143.100.000*100/121,5)	Rp. 117.777.778
Ex margin Dealer (117.777.778*100/105)	Rp. 112.169.312
Ex margin Distributor (112.169.312*100/110)	Rp. 101.972.102
Ex. PPN, PPh 22 dan PPnBM (101.972.102*100/110)	Rp. 92.701.911
*Berdasarkan tabel 5.3	

Berdasarkan alur diatas, dapat diketahui bahwa harga *off the road* adalah harga dimana saat dealer melakukan pembelian dari pihak distributor. sedangkan harga *on the road* adalah harga *off the road*

ditambahkan unsur PPN, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor dan Pajak Kendaraan Bermotor. Berikut ini adalah penjabaran pengenaan pajak pada kendaraan bermotor di Indonesia dengan menggunakan contoh Nissan March:

Harga Jual dari Pabrik	Rp. 92.701.911
PPn (10%)	Rp. 9.270.191
PPnBM (10%)	Rp. 9.270.191
PPh 22 Otomotif (0.45%)	<u>Rp. 417.159</u>
Total yang dibayar Distributor	Rp. 111.659.452
Harga Perolehan	Rp. 92.701.911
PPnBM sebagai biaya (10%)	<u>Rp. 9.270.191</u>
Total harga	Rp. 101.972.102
Margin (10%)	<u>Rp. 10.197.210</u>
Harga sebelum pajak	Rp. 112.169.312
PPN (10%)	<u>Rp. 11.216.931</u>
Total yang dibayar Dealer	Rp. 123.386.243
Harga Perolehan	Rp. 112.169.312
Margin (5%)	<u>Rp. 5.608.466</u>
Harga <i>off the road</i>	Rp. 117.777.778
PPn (10%)	Rp. 11.777.778
BBNKB (10%)	Rp. 11.777.778
PKB (1.5%)	<u>Rp. 1.766.667</u>
Harga <i>on the road</i> *	Rp. 143.100.000

*harga *on the road* berdasarkan nissan.co.id

Dapat dilihat pada alur perhitungan pengenaan pajak diatas, penambahan nilai pada mobil ramah lingkungan diakibatkan oleh pajak. PPnBM yang dikenakan menambah harga dan dasar pengenaan pajak. Instrumen -instrumen perpajakan tersebut yang membuat harga mobil ramah lingkungan menjadi naik. Di Indonesia, pengenaan PPnBM terhadap

kendaraan bermotor hanya dibedakan sesuai dengan cc-nya (tabel 5.1). Jadi apabila sebuah mobil mempunyai cc yang sama dengan suatu jenis mobil lain, akan dikenakan tarif PPnBM yang sama.

Program *Low Cost Green Car* adalah program untuk pengembangan kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi, ramah lingkungan dan harga terjangkau. Program ini memberikan insentif fiskal dimana salah satunya adalah penurunan tarif PPnBM terhadap mobil ramah lingkungan. Kebijakan ini dapat dikatakan sebagai kebijakan publik karena tujuan diberikan insentif ini untuk pemenuhan kepentingan publik dimana menginginkan kendaraan yang hemat energi, ramah lingkungan serta harga terjangkau. Pemberian kebijakan insentif ini adalah tindakan pemerintah dalam bidang perpajakan untuk tujuan tertentu yang diorientasikan terhadap kepentingan publik. Pemerintah dalam merumuskan kebijakan pemberian penurunan tarif PPnBM ini harus mempertimbangkan manfaat yang akan dirasakan oleh masyarakat.

Di beberapa negara maju, seperti China, India serta Thailand, mobil – mobil ramah lingkungan mendapat perlakuan khusus terutama dalam pemajakannya. Negara – negara tersebut sudah memberikan insentif khusus untuk mobil – mobil ramah lingkungan karena memberikan kontribusi pada pengurangan polusi serta mengurangi penggunaan BBM. Sebagai contoh di Thailand yang sudah menurunkan tarif cukai (*excise*) terhadap mobil ramah lingkungan menjadi 17%.⁷⁰

Mobil ramah lingkungan dapat memberikan kontribusi baik untuk lingkungan maupun pendapatan negara. Apabila PPnBM atas produk mobil ramah lingkungan diturunkan tarifnya secara selektif, maka hal ini akan mengakibatkan penurunan harga jual atas produk tersebut sehingga menjadi lebih murah di tangan konsumen. Bapak Noegardjito, staf ahli GAIKINDO menyatakan :

“sebenarnya dari pihak industri otomotif menginginkan penurunan tarif PPnBM karena dengan adanya perubahan tarif

⁷⁰*Board of Investment Magazine*, Edisi 2007 hal 3

PPnBM akan mempengaruhi harga jual kepada konsumen. Saat ini, buying power di Indonesia sedang tinggi, sehingga dengan penurunan tarif PPnBM ini dapat meningkatkan penjualan.”⁷¹

Pemberian insentif berupa penurunan tarif PPnBM ini mendapat berbagai reaksi dari berbagai pihak. Berbagai pandangan bermunculan terkait dengan implikasinya pada penerimaan negara jika disetujui oleh pemerintah dan kemudian dituangkan dalam suatu kebijakan pajak. Apabila tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan diturunkan menjadi 0%, akan memunculkan *potensial loss* dari sektor PPnBM. Tercatat penerimaan PPnBM dari sektor otomotif pada tahun 2010 sebesar Rp. 2.795 Milyar.⁷² Beberapa pihak memberikan pendapat apabila tarif PPnBM akan diturunkan, tarifnya diatur agar tidak mencapai 0%. Ardiyanto Basuki selaku Kepala Seksi Peraturan Industri mengatakan:

“...apabila diturunkan jangan mencapai 0% karena pada beberapa barang elektronik seperti kulkas besar masih dikenakan PPnBM”⁷³

Beberapa barang elektronik di Indonesia sampai saat ini ada yang tetap terkena PPnBM. Apabila produk mobil ramah lingkungan mendapat tarif PPnBM sebesar 0%, maka pihak industri lain akan meminta penurunan tarif PPnBM pada produk yang dihasilkannya. Salah satu tujuan dari pengenaan PPnBM adalah pengendalian pola konsumsi atas Barang Kena Pajak Yang Tergolong Mewah. Apabila pada mobil ramah lingkungan dikenakan tarif 0%, maka mobil ramah lingkungan tidak lagi dianggap sebagai suatu barang mewah. Hal senada diungkapkan Bapak I Nyoman Widia, Kepala Subbidang KUP dan PPSP:

“..... salah satu tugasnya PPnBM itu adalah mencitrakan bahwa barang itu mewah. Nanti kalo diturunin menjadi 0% dibilang kurang mewah lagi.”⁷⁴

⁷¹ Wawancara dengan Noegardjito, GAIKINDO (kantor GAIKINDO lantai 1) Selasa, 22 Mei 2012 pukul 09.00 s/d 10.00

⁷² Direktorat Jenderal Pajak, Pusat Data Direktorat Jenderal Pajak, Penerimaan PPN dan PPnBM sector otomotif 2010 s/d 2011

⁷³ Wawancara dengan Ardiyanto Basuki, Direktorat Jenderal Pajak (Gedung DJP lantai 11) Selasa, 22 Mei 2012 pukul 07.30 s/d 08.00

Sebagaimana yang telah dijelaskan pada sub-bab sebelumnya, penerapan tarif PPnBM di Indonesia adalah 10% sampai dengan 75%. Oleh karena itu, tarif terendah yang bisa dikenakan terhadap mobil ramah lingkungan adalah sebesar 5%. Noegardjito sebagai staf ahli GAIKINDO mengatakan:

“PPnBM di Indonesia kan kelipatan 5 contohnya 10%, 30%, 75%. Jadi penurunan tarif PPnBM sebesar 5% masi bisa dilakukan.”⁷⁵

Sementara itu kalangan produsen otomotif menyatakan bahwa *potensial loss* tersebut kelak dapat digantikan melalui peningkatan dari jenis pajak yang lain seperti PPh Badan dan PPN (yang akan dijelaskan pada halaman selanjutnya) seiring peningkatan penjualan.Noegardjito mengatakan:

“Penurunan tarif PPnBM akan menimbulkan potensial loss. namun pemerintah akan mendapat tambahan penerimaan dari sektor PPN dan PPh Badan seiring dengan peningkatan penjualan”⁷⁶

Hal senada diungkapkan oleh I Nyoman Widia:

“ya bisa saja. Dengan perluasan pasar yang meningkat itu kan, PPN nya akan meningkat, terus PPh nya dan keuntungan lainnya akan meningkat juga.”⁷⁷

Sebagaimana diketahui bahwa PPnBM menaikkan harga jual sebuah mobil. Apabila tarif PPnBM atas produk mobil ramah lingkungan diturunkan maka hal ini akan mengakibatkan penurunan harga jual atas mobil tersebut. harga yang dibayarkan oleh konsumen pun akan lebih murah. Berikut adalah contoh perbandingan perhitungan total harga yang

⁷⁴Wawancara dengan I Nyoman Widia, Badan Kebijakan Fiskal (Gedung R.M. Notohamiprodjo lantai 6) Selasa, 5 Juni 2012 pukul 08.00 s/d 09.00

⁷⁵Wawancara dengan Noegardjito, GAIKINDO (kantor GAIKINDO lantai 1) Selasa, 22 Mei 2012 pukul 09.00 s/d 10.00

⁷⁶Wawancara dengan Noegardjito, GAIKINDO (kantor GAIKINDO lantai 1) Selasa, 22 Mei 2012 pukul 09.00 s/d 10.00

⁷⁷Wawancara dengan I Nyoman Widia, Badan Kebijakan Fiskal (Gedung R.M. Notohamiprodjo lantai 6) Selasa, 5 Juni 2012 pukul 08.00 s/d 09.00

dibayar oleh pihak distributor, dealer dan konsumen atas penyerahan mobil ramah lingkungan.

Tabel 5.5
Perbandingan Total Harga yang dibayar Konsumen atas Penyerahan Mobil
Ramah Lingkungan

	Tidak ada Penurunan Tarif PPnBM (10%)	Ada Penurunan Tarif PPnBM (5%)
Pabrikan		
Harga Jual	92.701.911	92.701.911
PPn (10%)	9.270.191	9.270.191
PPnBM	9.270.191	4.635.096
PPh 22 Otomotif (0.45%)	<u>417.159</u>	<u>417.159</u>
Total Dibayar Distributor	111.659.452	107.024.356
Distributor:		
Harga Perolehan	92.701.911	92.701.911
PPnBM (biaya)	<u>9.270.191</u>	<u>4.635.096</u>
Harga sebelum margin	101.972.102	97.337.006
Margin (10%)	<u>10.197.210</u>	<u>9.733.701</u>
DPP PPN	112.169.312	107.070.707
PPN (10%)	<u>11.216.931</u>	<u>10.707.071</u>
Total dibayar Dealer	123.386.243	117.777.778
Dealer:		
Harga Perolehan	112.169.312	107.070.707
Margin (5%)	<u>5.608.466</u>	<u>5.353.535</u>
DPP PPN	117.777.778	112.424.242
PPN (10%)	11.777.778	11.242.424
BBNKB (10%)	11.777.778	11.242.424
PKB (1.5%)	<u>1.766.667</u>	<u>1.686.364</u>
Harga off the road	143.100.000	136.595.455

Sumber : diolah peneliti

Dilihat dari perhitungan tersebut, penurunan tarif PPnBM hingga 5%, *potensial loss* dari PPnBM sebesar Rp. 4.635.096,-. Harga jual mobil menjadi Rp 136.595.455 turun 5% dari harga awal sebesar Rp.

143.100.000,- . Penurunan tarif PPnBM sebesar 5% ini tetap memberikan pengurangan harga jual namun tidak memberikan *potensial loss* sebesar penurunan tarif PPnBM sampai 0%. Namun *potensial loss* tersebut semakin lama akan menghilang seiring dengan peningkatan penjualan. Peningkatan penjualan mobil ramah lingkungan akan meningkatkan penerimaan negara dari sektor PPN dan sektor PPh Badan.

Pada bab 2 dijelaskan bahwa seseorang dalam membuat keputusan dengan mempertimbangkan biaya dan keuntungan. Karena itu, mereka merespon adanya insentif. Sesuai dengan Hukum Permintaan⁷⁸, dimana apabila terjadi penurunan harga suatu produk tertentu akan meningkatkan permintaan terhadap produk tersebut. Hal ini berlaku juga pada mobil ramah lingkungan. Dengan semakin terjangkaunya harga produk mobil ramah lingkungan, maka akan meningkatkan permintaan akan mobil tersebut. Daya beli masyarakat Indonesia yang sedang meningkat, semakin menambah permintaan terhadap mobil ramah lingkungan dengan harga terjangkau tersebut.

5.2.1. Implikasi Positif Kebijakan Penurunan Tarif PPnBM atas Mobil Ramah Lingkungan

Kebijakan insentif berupa penurunan tarif PPnBM terhadap mobil ramah lingkungan ini akan menimbulkan *trickle down effect*.⁷⁹ Pada awalnya efek tersebut akan dirasakan oleh para pengusaha/ pelaku industri otomotif mendapatkan kelebihan pendapatan yang diterima karena kebijakan penurunan tarif PPnBM ini. adanya kelebihan pendapatan

⁷⁸Hukum permintaan adalah hukum yang menjelaskan tentang adanya hubungan yang bersifat negatif antara tingkat harga dengan jumlah barang yang diminta. Apabila harga naik jumlah barang yang diminta sedikit dan apabila harga rendah jumlah barang yang diminta meningkat. Dengan demikian hukum permintaan berbunyi: “Semakin turun tingkat harga, maka semakin banyak jumlah barang yang tersedia diminta, dan sebaliknya semakin naik tingkat harga semakin sedikit jumlah barang yang bersedia diminta.” Pada hukum permintaan berlaku asumsi *ceteris paribus*. Artinya hukum permintaan tersebut berlaku jika keadaan atau faktor-faktor selain harga tidak berubah (dianggap tetap).

⁷⁹*Trickle down effect* adalah suatu efek “turun”. turun yang dimaksud disini adalah ada satu sasaran atas suatu kebijakan umum yang dampaknya tidak berhenti pada satu posisi tapi terus menurun ke posisi yang lain

tersebut dapat diinvestasikan kembali seperti meningkat jumlah produksi. dengan adanya peningkatan dalam produksi dan permintaan akan mobil ramah lingkungan dengan harga terjangkau yang cenderung meningkat, harga mobil tersebut dapat ditekan turun. penurunan harga inilah yang kemudian dinikmati oleh konsumen.

Selanjutnya jika *trickle down effect* ini dilanjutkan, penurunan harga tersebut akan merangsang permintaan konsumen baik dari dalam negeri maupun luar negeri. Program *Low Cost Green Car* yang mengandung insentif berupa penurunan tarif PPnBM ini tidak hanya menjadi insentif investor lama, tapi menambah minat investor baru untuk menginvestasikan modalnya di Indonesia. Terlebih lagi Indonesia saat ini sedang bersaing dengan Thailand dalam industri otomotif.

Adanya peningkatan nilai investasi tersebut, kemudian dapat membuka lapangan kerja baru melalui pertumbuhan industri – industri lain seperti industri komponen OEM Tier 1 dan OEM Tier 2⁸⁰ sehingga dapat memperluas kesempatan kerja yang efeknya kemudian dapat mengurangi jumlah pengangguran. Lebih jauh lagi, dengan banyaknya pekerja baru, juga akan meningkatkan pendapatan negara dari sektor pajak, seperti PPh Pasa 21 (pekerja baru), PPh Badan maupun PPN.

5.2.2. Implikasi Negatif Kebijakan Penurunan Tarif PPnBM atas Mobil Ramah Lingkungan

Pada dasarnya pemberian insentif bertujuan memberikan keringanan terhadap pihak tertentu dalam pembayaran pajak. Namun atas insentif tersebut harus ada hasil yang bermanfaat bagi pihak pemberi insentif itu sendiri yang dalam hal ini pemerintah. Insentif penurunan tarif PPnBM ini harus mempertimbangkan penerimaan negara karena akan adanya *potensial loss* dari penerimaan PPnBM. Pemerintah perlu memperhatikan besaran

⁸⁰Kementerian Perindustrian, Pusat Komunikasi Publik Kementerian Perindustrian, Program Pengembangan Industri KBM Roda 4 Hemat Energi, Ramah Lingkungan dan Harga Terjangkau (*Low Cost & Green Car*)

perkiraan *potensial loss* dari PPnBM tersebut dapat tertutupi dengan adanya peningkatan pendapatan dari sektor pajak lain (PPH dan PPN) dan peningkatan tingkat konsumsi masyarakat terhadap mobil ramah lingkungan. Selain itu perlu dilihat efek – efek yang bisa diakibatkan dengan adanya kebijakan penurunan tarif PPnBM ini.

Program *Low Cost Green Car* ini memiliki target yang ingin dicapai adalah pengembangan mobil ramah lingkungan dengan harga terjangkau di Indonesia. Namun pemberian insentif penurunan tarif PPnBM pada mobil ramah lingkungan ini lebih bertujuan untuk memperluas pasar domestik di Indonesia. Pendapatan masyarakat kelas menengah yang naik seiring dengan membaiknya ekonomi dalam negeri, menjadi Indonesia pasar yang menarik bagi industri otomotif. Menurut pendapat I Nyoman:

“penurunan tarif PPnBM ini lebih bertujuan untuk memperluas pasar, untuk pengembangan mobil ramah lingkungan lebih baik berupa insentif pajak penghasilan seperti tax holiday atau investment allowance”⁸¹

Hal itu diperkuat adanya tujuan program *Low Cost Green Car* ini adalah dengan turunnya harga mobil khususnya mobil ramah lingkungan bisa menggeser pengguna kendaraan bermotor roda dua menjadi kendaraan bermotor roda empat. pergeseran tersebut akan mengakibatkan kendaraan bermotor yang ada dijalanan akan semakin meningkat, sedangkan jalan – jalan yang ada pertumbuhan pembangunannya tidak secepat pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor tersebut. Pendapat senada diungkapkan I Nyoman:

“penurunan tarif PPnBM pada mobil, akan mengakibatkan permintaan mobil meningkat karena harga turun. Nanti pengguna motor akan pindah ke mobil pribadi. Jumlah mobil dijalan akan naik sehingga butuh peraturan tambahan untuk mengaturnya..”⁸²

⁸¹Wawancara dengan I Nyoman Widia, Badan Kebijakan Fiskal (Gedung R.M .Notohamiprodo lantai 6) Selasa, 5 Juni 2012 pukul 08.00 s/d 09.00

⁸²Wawancara dengan I Nyoman Widia, Badan Kebijakan Fiskal (Gedung R.M. Notohamiprodo lantai 6) Selasa, 5 Juni 2012 pukul 08.00 s/d 09.00

Pemberlakuan program ini pun harus memperhatikan baik – baik peraturan - peraturan lain. Kebijakan penurunan tarif PPnBM selain mempertimbangkan penerimaan negara, harus memeberlakukan peraturan lain diluar pajak. Kebijakan seperti pembatasan usia kendaraan yang ada dijalan diperlukan untuk mengurangi jumlah kendaraan bermotor yang akan meningkat di jalan akibat pemeberlakuan program ini.

5.3 Kebijakan Perpajakan untuk Mobil Ramah Lingkungan di Thailand

Saat ini, produsen kendaraan bermotor mulai banyak memproduksi kendaraan – kendaraan dengan konsep *green car*. Dengan adanya mobil – mobil ramah lingkungan diharapkan menjadi salah satu solusi dalam mengurangi polusi udara yang ada. Berbagai negara di dunia sudah memberikan kebijakan insentif pajak terhadap mobil – mobil ramah lingkungan. kebijakan insentif pajak tersebut diharapkan membuat masyarakat tertarik untuk membeli dan menggunakan mobil ramah lingkungan dan produsen otomotif mau mengembangkan mobil ramah lingkungan.

Di beberapa negara maju di dunia sudah mulai memberikan kebijakan insentif terhadap mobil – mobil ramah lingkungan. Negara – negara seperti Amerika Serikat, Kanada, Jerman dan Jepang sudah memiliki peraturan perpajakan tersendiri untuk mobil ramah lingkungan. Di wilayah ASEAN, baru Thailand yang memiliki peraturan perpajakan mengenai mobil ramah lingkungan.

Thailand disebut juga sebagai “*detroit of the east*” karena kebijakan pemerintah yang konsisten untuk memajukan industri otomotif baik manufaktur dan perakitan di negaranya. Hampir setiap produsen mobil Jepang memiliki fasilitas manufaktur di Thailand, seperti halnya perusahaan besar otomotif AS seperti Ford dan General Motors, dan perusahaan otomotif Jerman Mercedes-Benz dan BMW. Dengan begitu banyak produsen mobil terkemuka di dunia membangun fasilitas manufaktur, dan didukung ekonomi yang kuat, industri otomotif Thailand akan terus

berkembang di tahun mendatang. Letak geografis juga merupakan salah satu keuntungan investasi di Thailand, dimana Thailand merupakan pintu gerbang ke Asia Tenggara yang memudahkan akses ke pasar regional.

Eco-Car policy merupakan kebijakan mengenai mobil ramah lingkungan yang dibuat oleh pemerintah Thailand. Pada awalnya Kementerian Industri Thailand dan *Board of Investment (BOI)* memiliki pemikiran bahwa Thailand harus memproduksi mobil ramah lingkungan yang dapat membantu mengurangi penggunaan energi dan polusi yang tinggi di kota Bangkok. Seiring berjalannya waktu, ide tersebut tidak dilanjutkan lagi.

Penggunaan bahan bakar minyak yang semakin tinggi dan efek global warming yang semakin nyata membuat pemerintah Thailand memikirkan kembali ide yang telah lama dipikirkan itu. Pada akhir tahun 2006, penjualan kendaraan berat yang biasanya mendominasi, mulai mengalami penurunan penjualan dibandingkan tahun – tahun sebelumnya.⁸³ Disisi lain, penjualan *passenger cars* (kendaraan kecil untuk sehari – hari) yang ber-cc rendah mengalami peningkatan tajam yaitu mengalami kenaikan sebesar 37% dari sebelumnya yang hanya 28%.⁸⁴ Berikut data produksi kendaraan bermotor roda empat di Thailand 2005/2010:

Tabel 5.6

Produksi kendaraan bermotor roda empat di Thailand 2005/2010

Type	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Change (%) 2005-2010
Passenger Car	277,603	298,819	329,223	399,435	313,442	554,267	100%
(excludes one-ton pick up)	24,846	22,592	23,556	17,791	15,202	24,278	-2%
One ton pick up	822,867	872,474	948,370	974,502	670,734	1,066,759	30%
Total	1,125,316	#####	1,301,149	1,391,728	999,378	1,645,304	46%
Y-o-Y Growth (%)		6%	9%	7%	-28%	65%	

Sumber ; *Thailand Automotive Institute*

⁸³www.boi.go.th diunduh tanggal 17 Mei 2012

⁸⁴www.thaiauto.go.th diunduh tanggal 18 Mei 2012

Dilihat dari data diatas, penjualan mobil tipe *passanger car* mengalami kenaikan paling signifikan dari tahun 2005 s/d 2010. Kenaikan jumlah produksi itu mencapai sebesar 100% dari total produksi pada tahun 2005. Pemerintah Thailand yakin bahwa permintaan terhadap mobil ber-ccrendah akan semakin tinggi dari tahun ke tahun karena irit penggunaan bahan bakar serta polusi yang dihasilkan rendah.

Pemerintah Thailand melalui BOI mulai mencanangkan program untuk mobil ramah lingkungan yang dinamakan *eco-car policy* pada tahun 2007. Kebijakan tentang mobil ramah lingkungan dimana yang memberikan insentif terhadap produsen otomotif yang membuat perakitan mobil ramah lingkungan di dalam negeri. Implementasi *eco-car policy* ini diharapkan oleh Pemerintah Thailand sendiri sebagai salah satu produk unggulan selain kendaraan berat yang biasanya selalu mendominasi di Thailand. *Eco-car policy* tidak diragukan lagi akan membantu ambisi Thailand menjadi salah satu negara manufaktur terbesar pada tahun 2012.

Eco-car policy yang dibuat oleh pemerintah Thailand memiliki tekanan yang berat karena menanggung ambisi pemerintah untuk mencapai produksi hingga 2 juta unit pada tahun 2012 dan negara manufaktur terbesar di ASEAN. Hal ini dikarenakan Permintaan terhadap kendaraan berat yang cenderung menurun, sehingga tidak bisa terlalu diharapkan untuk memenuhi ambisi tersebut.

Kebijakan *eco-car policy* ini memiliki kriteria/parameter yang harus dipenuhi oleh para produsen otomotif. Kriteria/parameter tersebut dibuat sebagai spesifikasi dasar yang harus dipenuhi para produsen otomotif untuk produk mobil ramah lingkungan yang akan mereka produksi. Selain itu, untuk menjaga kualitas dari mobil – mobil ramah lingkungan yang akan di produksi. Mobil – mobil ramah lingkungan tersebut tidak hanya dipasarkan pada pasar domestik, tetapi juga pasar global. Oleh karena itu, diperlukan spesifikasi yang dapat diterima dari pasar domestik dan pasar global. Berikut adalah kriteria/parameter yang dibuat oleh BOI selaku pembuat program *eco-car policy*:

Tabel 5.7Spesifikasi mobil dalam program *Eco-car policy*

<i>Energy Consumption</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Baik <i>gasoline/diesel</i> \leq 5 liter per 100 kilometer
<i>Environment Firendly</i>	<ul style="list-style-type: none"> • CO2 \leq 120g per 100 km • EURO 4 atau lebih
<i>Safety Standard</i>	<ul style="list-style-type: none"> • UNECE 94 & 95 standard

Sumber: *Board of Investment Thailand*

Spesifikasi yang ada tersebut digunakan untuk menjaga permintaan dari pasar terhadap mobil ramah lingkungan, hemat energi dan terjangkau, tanpa mengorbankan kenyamanan dan keamanan penggunaannya. Berikut adalah syarat program *eco-car policy*:

Tabel 5.8Syarat *Eco-car policy*

Kondisi yang harus dipenuhi:
<ol style="list-style-type: none"> 1) Produksi yang harus dicapai oleh setiap produsen otomotif yang mengikuti <i>eco-car policy</i> adalah 100.000 unit selama 5 tahun dengan nilai investasi sebesar 5 juta baht (diluar biaya tanah dan modal) 2) Spesifikasi standar <i>eco-car</i> diatas harus terpenuhi (<i>energy, emission dan safety</i>) 3) 4 dari 5 bagian ini: <i>Cylinder head, cylinder block, crankshaft, camshaft dan connecting rod</i> harus diproduksi didalam negeri.

Sumber: *Board of Investment of Thailand*

Kondisi yang harus dipenuhi merupakan syarat dari pemerintah Thailand untuk produsen otomotif guna mendapatkan insentif dalam program ini. Selain itu, *Eco-car policy* juga membagi tiga klasifikasi mobil ramah lingkungan seperti berikut:

1) Kategori A

Pada kategori A, semua minimum spesifikasi yang ada pada tabel 5. terpenuhi. estimasi harga yang ditetapkan oleh pemerintah adalah sekitar 350rb sampai dengan 450rb baht (setara dengan 100 juta sampai dengan 135 juta rupiah)

2) Kategori B

Pada kategori B, penggunaan teknologi sudah lebih tinggi baik pada semua sisi. Contoh penggunaan teknologi EURO 5, dll.

estimasi harga yang ditetapkan pemerintah adalah sekitar 500rb sampai dengan 600rb baht (setara dengan 150 juta sampai dengan 180 juta rupiah)

3) Kategori C

Pada kategori C, penggunaan teknologi hybrid, electric ataupun teknologi tinggi lainnya. estimasi harga oleh pemerintah adalah diatas 750rb baht (setara dengan 220 juta rupiah)

Dengan adanya kategori tersebut, produsen bisa memilih mana yang akan diproduksi serta memperhitungkan berapa keuntungan yang didapat apabila memproduksi kategori tersebut. Setiap produk yang diajukan untuk program ini, diharuskan mendapat persetujuan terlebih dahulu dari Kementerian Industri sebelum melakukan produksi atas produk tersebut. Berikut mobil – mobil ramah lingkungan yang termasuk ke dalam *eco-car policy* di Thailand.

Tabel 5.9 Mobil – Mobil *Eco-car policy*

<i>OEM</i>	<i>MODELS</i>	<i>TARGET DOMESTIC</i>	<i>TARGET GLOBAL</i>
HONDA	Honda Jazz, 3 silinder, 1.2 L	50% for domestic market	50% for export to ASEAN, Asia and Europe
MITSUBISHI	Mitsubishi Concept X 1.3 L	12% for domestic market	88% for export to ASEAN, Asia and Europe
TOYOTA	Toyota Passo 1.2 L ; 1.3 L	50% for domestic market	50% for export to ASEAN, Asia and Europe
TATA	Tata Nano 3 silinder 600 cc	42% for domestic market	58% for export to ASEAN, Asia and Europe
NISSAN	Nissan March/ Mirca, 1.2 L 3 silinder	10% - 15% for domestic market	85% - 90% for export to ASEAN, Asia and Europe
SUZUKI	Suzuki Cervo, 3 silinder, 660 cc	10% - 15% for domestic market	85% - 90% for export to ASEAN, Asia and Europe

Sumber : *thaiauto.go.th*

Setiap produsen otomotif yang siap memenuhi spesifikasi minimum dan kondisi yang diterapkan oleh pemerintah Thailand, akan mendapat insentif. bentuk insentif yang didapat oleh produsen otomotif antara lain:

- 1) mendapatkan pengecualian pengenaan pajak untuk impor mesin produksi yang dibutuhkan serta pajak penghasilan.
- 2) Penurunan tarif *excise tax* (cukai) sebesar 13% sehingga tinggal 17% pada mobil – mobil ramah lingkungan yang dihasilkan untuk menarik potensi pasar domestik.
- 3) Penurunan tarif bea masuk mencapai 90% untuk komponen – komponen yang dibutuhkan (tergantung dengan produk)

Insentif yang diberikan merupakan salah satu daya tarik untuk *eco-car policy*. Tarif cukai untuk *passanger cars* di luar *eco-car policy* di Thailand ada direntang 30% sampai dengan 50%. Berikut tabel tarif cukai yang dikenakan pada produk kendaraan bermotor roda empat atau lebih di Thailand:

Tabel 5.10
Tarif Cukai Kendaraan Bermotor Roda Empat atau lebih di Thailand

AUTOMOBILE TAX	Tariff
Passenger car	
<2000 cc ; <220 hp	30%
2000 cc s/d 2500 cc ; <220 hp	35%
2500 cc s/d 3000 cc ; <220 hp	40%
Higher than 3000 cc and higher than 220 hp	50%
Pickup passenger vehicles (PPV)	
<3250 cc	20%
Higher than 3250 cc	50%
Double cab vehicle with specifications as per specified by the Ministry of Finance	
<3250 cc	12%
Higher than 3250 cc	50%
Passenger car with specifications as per specified by the Ministry of Finance	
CKD, <3250 cc	3%
CKD, higher than 3250 cc	50%

Sumber : *Board Of Investment Thailand*

Passanger cars yang termasuk didalam program ini, maka hanya dikenakan cukai sebesar 17% untuk mesin 1300cc (*petrol engines*) dan 1400cc (*diesel engines*). Tarif cukai baru tersebut menurut Menteri Keuangan Thailand sama dengan menurunkan harga mobil ramah lingkungan setara dengan US\$ 2000.⁸⁵

Produksi mobil ramah lingkungan sendiri diharapkan dapat mencapai 700.000 unit pada tahun 2015.⁸⁶ beberapa pabrikan yang ada, mulai beroperasi penuh pada tahun 2012 sehingga dapat membantu mencapai target produksi sebesar 700.000 unit pada tahun 2015. Dari total produksi tersebut untuk di ekspor dalam keadaan utuh (CBU) sebesar 70%, ekspor dalam keadaan komponen (CKD) sebesar 20% dan sisanya untuk pasar domestik sebesar 10%.

Eco-car policy ini digunakan pemerintah Thailand untuk mengurangi penggunaan mobil – mobil tua. di dalam negeri. Harga mobil yang terus meningkat, menyebabkan orang enggan untuk mengganti mobil mereka. Mobil – mobil tua tersebut sistem pembakarannya sudah tidak bagus lagi, sehingga dapat menyebabkan gas buang yang berbahaya bagi kesehatan dan lingkungan.

Kunci sukses dari program *eco-car policy* ini antara lain adalah ketidakseimbangannya harga minyak dunia. Harga minyak yang tidak menentu tersebut mengakibatkan permintaan terhadap model kendaraan baru yang irit bahan bakar di dunia semakin bertambah. Potensi ekspor terhadap mobil ramah lingkungan ini dapat mencapai ribuan unit pertahunnya dengan pangsa pasar antara lain Australia, Asia, Amerika dan Eropa.

Pemerintah Thailand menginginkan menjadi leader dalam memproduksi mobil ramah lingkungan di ASEAN. Dengan adanya kebijakan *eco-car policy* ini, mobil ramah lingkungan dapat diharapkan menjadi produk unggulan kedua setelah produk kendaraan berat seperti truk,

⁸⁵*Board Of Investment magazines, Edisi 2007 hal 10*

⁸⁶*Prost and Sullivan, Eco-car policy outlook in Thailand, 2009*

light truk, dll. Industri otomotif Thailand tumbuh sebesar sekarang karena hasil dari perjuangan bertahun – tahun. Berawal dari negara pengimpor mobil, lalu menjadi penantang yang kemudian menjadi salah satu dari top ten negara manufaktur di dunia. Kebijakan *eco-car policy* ini adalah hasil dari respon pemerintah Thailand terhadap permintaan konsumen terhadap mobil ramah lingkungan. Hasil akhirnya adalah keberhasilan industri otomotif Thailand dan menjaga pangsa pasar pada abad 21.

BAB 6

SIMPULAN DAN SARAN

6.1. Simpulan

- 1) Dasar pemikiran adanya kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan ini adalah adanya upaya dari pemerintah melalui Kementerian Perindustrian untuk mencanangkan Program Pengembangan Industri Kendaraan Bermotor (KBM) Roda 4 Hemat Energi, Ramah Lingkungan dan Harga Terjangkau (*Low Cost & Green Car*). Salah satu insentif fiskal yang diberikan pada produsen otomotif yang mengikuti program ini adalah penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan. Pemilihan insentif fiskal berupa penurunan tarif PPnBM antara lain mendorong konsumsi atas mobil ramah lingkungan, menurunkan harga jual mobil ramah lingkungan menjadi lebih kompetitif.
- 2) Kebijakan penurunan tarif PPnBM pada mobil ramah lingkungan dalam program Low Cost Green Car memberikan implikasi positif dan negatif. Implikasi positifnya adalah meningkatkan nilai investasi pada industri otomotif, membuka lapangan pekerjaan baru, Sedangkan implikasi negatifnya adalah adanya peningkatan jumlah kendaraan yang ada di jalan akan mengakibatkan kemacetan yang semakin parah.
- 3) Kebijakan *eco-car policy* yang ada di Thailand merupakan kebijakan fiskal pada industri otomotif di Thailand yang memproduksi mobil ramah lingkungan. Insentif yang diberikan pada kebijakan *eco-car policy* tersebut adalah menurunkan tarif cukai pada mobil ramah lingkungan menjadi 17%. Tarif cukai baru tersebut sama dengan menurunkan harga mobil ramah lingkungan setara dengan US\$ 2000. Kebijakan *eco-car policy* tersebut berhasil membawa Thailand sebagai salah satu negara manufaktur otomotif terbesar di ASEAN.

6.2. Saran

- 1) Mobil ramah lingkungan adalah salah satu solusi dalam mengurangi produksi polusi serta menghemat penggunaan bahan bakar minyak. Jadi mobil ramah lingkungan perlu diberikan insentif demi lingkungan. Alternatif kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan pada program *Low Cost Green Car* menurut saya sudah tepat karena harga mobil akan turun namun penerimaan negara tidak akan berkurang karena akan ditutupi penerimaan dari sektor PPN dan PPh Badan.
- 2) Kebijakan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan akan menimbulkan implikasi positif dan negatif. Implikasi negatif berupa peningkatan jumlah kendaraan di jalan yang dapat diminimalisir dengan peraturan *non* pajak seperti mengatur jumlah kendaraan bermotor atau pemberlakuan pembatasan umur mobil yang beredar di jalan.
- 3) Banyak negara yang sudah mempunyai kebijakan mengenai mobil ramah lingkungan. Indonesia dapat mengambil contoh kebijakan dari negara – negara tersebut jika ingin membuat kebijakan khusus untuk mobil ramah lingkungan. Kebijakan *eco-car policy* di Thailand dapat menjadi contoh untuk pemerintah Indonesia dalam membuat kebijakan untuk mobil ramah lingkungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adams, G. R., & Schvaneveldt, J. (1991). *Understanding Research Method*. New York: Longman Publishing Group.
- Babbie, E. (1995). *The Practical of Social Research* (8 ed.). Belmont, California: Wadsworth.
- Bailey, K. D. (1994). *Methods of Social Research*. New York: The Free Press.
- Cresswell, J. W. (1994). *Research Design: Qualitative and Quantitative Approaches*. New Delhi: Sage Publication.
- Diamond, D. (2009). *The Impact of Government Incentive for Hybrid-electric Vehicle: Evidence from US States*. LMI Research Institute.
- Dunn, W. (2003). *Public Policy Analysis: An Introduction* (2 ed.). (-, Penerj.) Yogyakarta: Gajahmada University Press.
- Dye, T. R. (1985). *Public Policy and Social Science Knowledge*. Engelwood: Prentice Hall Inc.
- Ginting, R. (2001). Kebijakan Publik dalam Eksternalitas. *Makalah Falsafah Sains* , 45.
- Hancock, D. (1997). *Taxation: Policy & Practice*. UK: Thomson Business Press.
- Kurniawan, A. (2011, january 20). *Kompas*. Dipetik january 20, 2011, dari Kompas: kompas.com
- Lee, R. D. (2008). *Public Budgeting Sytems*. USA: Jones and Bartlett Publishers.
- Mankiw, N. G. (2004). *Principles of Microeconomics*. USA: Thomson South Western.
- Mankiw, N. G., & Taylor, M. P. (2006). *Microeconomics*. USA: Cengage Learning EMEA.
- Mansury, R. (1999). *Kebijakan Fiskal*. Jakarta: Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan.
- _____,(2000). *Kebijakan Perpajakan*. Jakarta: Yayasan Pengembangan dan Penyebaran Pengetahuan Perpajakan.
- Muhadjr, N. (1992). *Metode Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Rake Sarasin.
- Musgrave, R. A., & Musgrave, P. B. (1993). *Keuangan Negara dalam Teori dan Praktek Edisi Kelima*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

- Nareswari, N. *Desain Kebijakan Insentif Pajak Untuk Mendorong Industri Mobil Berteknologi Hybrid di Indonesia*. Universitas Indonesia, FISIP.
- Nawawi, H. (2003). *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajahmada University Press.
- Nazier, D. M. (2004). *Kebijakan Fiskal Pemikiran, Konsep dan Implementasi dalam Teknologi Menunjang Penetapan Kebijakan Fiskal*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara.
- Neuman, W. (2003). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches* (Vol. V). Boston: Allyn and Bacon.
- Newman, H. E. (1968). *An Introduction Into Public Finance*. New York: John Wiley and Sons Inc.
- Rosdiana, H. (2004). *Pajak Pertambahan Nilai: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Divisi Adm Fiskal Pusat Kajian Ilmu Administrasi FISIP UI.
- _____, & Irianto, E. S. (2012). *Pengantar Ilmu Pajak: Kebijakan dan Implementasi di Indonesia*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- _____, & Tarigan, R. (2005). *Perpajakan; Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Raja Grafindo Perkasa.
- _____, Irianto, E. S., & Putranti, T. M. (2011). *Teori Pajak Pertambahan Nilai: Kebijakan dan Implementasinya di Indonesia*. Bogor: Penerbit Ghalia Indonesia.
- Rosen, H. S. (1988). *Public Finance* (2 ed.). Illionis: Richard D. Irwin, Inc.
- Sicat, G. P., & Arndt, H. (1997). *Economics atau Ilmu Ekonomi untuk Konteks Indonesi*. (Nirwono, Penerj.) Jakarta: LP3ES.
- Soepangat. (1991). *Pengantar Ilmu Keuangan Negara*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Suandy, E. (2001). *Perencanaan Pajak*. Jakarta: Salemba Empat.
- Suparmoko, M. (2000). *Keuangan Negara dalam Teori dan Praktek*. Yogyakarta: BPFPE.
- Tambunan, T. (2001). *Perdagangan Internasional dan Neraca Pembayaran: Teori dan Empiris*. Jakarta: Pustaka LP3ES.
- Tanzi, V. (1991). *Public Finance in Developing Countries*. Vermont: Edward Elgar Publishing Company.
- Terra, B. (1988). *Sales Taxation: The Case of Value Added Tax in The European Community*. Deventer, Boston: Kluwer Law and Taxation Publisher.

Virtual Economy Glossary. (t.thn.). Diambil kembali dari Classical Theory: <http://www.bized.co.uk/virtual/economy/library/glossary/classical4.htm>



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 12 TAHUN 2006
TENTANG
PERUBAHAN KETUJUH ATAS PERATURAN PEMERINTAH
NOMOR 145 TAHUN 2000 TENTANG KELOMPOK BARANG KENA PAJAK
YANG TERGOLONG MEWAH YANG DIKENAKAN PAJAK PENJUALAN
ATAS BARANG MEWAH

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka menjaga iklim investasi di bidang industri otomotif agar tetap kondusif, dipandang perlu meninjau kembali pengenaan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2005 tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah;
 - b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Perubahan Ketujuh atas Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah;
- Mengingat :
1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 Tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 51, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3264) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2000 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3986);
 3. Peraturan . . .



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

3. Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 261, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4063) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2005 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 113, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4552);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN PEMERINTAH TENTANG PERUBAHAN KETUJUH ATAS PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 145 TAHUN 2000 TENTANG KELOMPOK BARANG KENA PAJAK YANG TERGOLONG MEWAH YANG DIKENAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH.

Pasal I

Ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 261, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4063) yang telah beberapa kali diubah dengan Peraturan Pemerintah :

- a. Nomor 60 Tahun 2001 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 106; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4129);
- b. Nomor 7 Tahun 2002 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 12; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4176);
- c. Nomor 6 Tahun 2003 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 7; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4259);
- d. Nomor 43 Tahun 2003 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 94; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4312);
- e. Nomor 55 Tahun 2004 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 170; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4464);

f. Nomor ...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

f. Nomor 41 Tahun 2005 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 113, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4552);

diubah sebagai berikut :

Ketentuan dalam Pasal 2 ayat (2) dan ayat (5) diubah serta ditambah ayat (4) baru, sehingga Pasal 2 berbunyi sebagai berikut :

Pasal 2

- (1) Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah berupa kendaraan bermotor yang dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah dengan tarif sebesar 10% (sepuluh persen) adalah:
 - a. kendaraan bermotor untuk pengangkutan 10 (sepuluh) orang sampai dengan 15 (lima belas) orang termasuk pengemudi, dengan motor bakar cetus api atau nyala kompresi (diesel/semi diesel), dengan semua kapasitas isi silinder; dan
 - b. kendaraan bermotor untuk pengangkutan kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi selain sedan atau *station wagon*, dengan motor bakar cetus api atau nyala kompresi (diesel/semi diesel) dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2) dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 cc.
- (2) Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah yang berupa kendaraan bermotor yang dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah dengan tarif sebesar 20% (dua puluh persen) adalah:
 - a. kendaraan bermotor untuk pengangkutan kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi selain sedan atau *station wagon*, dengan motor bakar cetus api atau nyala kompresi (diesel/semi diesel) dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2), dengan kapasitas isi silinder lebih dari 1500 cc sampai dengan 2500 cc; dan
 - b. kendaraan bermotor dengan kabin ganda (*Double Cabin*), dalam bentuk kendaraan bak terbuka atau bak tertutup, dengan penumpang lebih dari 3 (tiga) orang termasuk pengemudi, dengan motor bakar cetus api atau nyala kompresi (diesel/semi diesel) dengan sistem 1 (satu)

gandar . . .



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

gandar penggerak (4x2) atau dengan sistem 2 (dua) gandar penggerak (4x4), dengan semua kapasitas isi silinder, dengan massa total tidak lebih dari 5 (lima) ton.

(3) Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah berupa kendaraan bermotor yang dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah dengan tarif sebesar 30% (tiga puluh persen) adalah kendaraan bermotor untuk pengangkutan kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi, berupa:

- a. kendaraan bermotor sedan atau *station wagon* dengan motor bakar cetus api atau nyala kompresi (diesel/semi diesel) dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 cc; dan
- b. kendaraan bermotor selain sedan atau *station wagon* dengan motor bakar cetus api atau nyala kompresi (diesel/semi diesel) dengan sistem 2 (dua) gandar penggerak (4x4) dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 cc.

(4) Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah berupa kendaraan bermotor yang dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah dengan tarif sebesar 40 % (empat puluh persen) adalah kendaraan bermotor untuk pengangkutan kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi, berupa:

- a. kendaraan bermotor selain sedan atau *station wagon*, dengan motor bakar cetus api, dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2) dengan kapasitas isi silinder lebih dari 2500 cc sampai dengan 3000 cc;
- b. kendaraan bermotor dengan motor bakar cetus api, berupa sedan atau *station wagon* dan selain sedan atau *station wagon*, dengan sistem 2 (dua) gandar penggerak (4x4) dengan kapasitas isi silinder lebih dari 1500 cc sampai dengan 3000 cc; dan
- c. kendaraan bermotor dengan motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel), berupa sedan atau *station wagon* dan selain sedan atau *station wagon*, dengan sistem 2 (dua) gandar penggerak (4x4) dengan kapasitas isi silinder lebih dari 1500 cc sampai dengan 2500 cc.

(5) Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah berupa kendaraan bermotor yang dikenakan Pajak

(lima puluh persen) . . .



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 5 -

Penjualan atas Barang Mewah dengan tarif sebesar 50% (lima puluh persen) adalah semua jenis kendaraan khusus yang dibuat untuk golf.

- (6) Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah berupa kendaraan bermotor yang dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah dengan tarif sebesar 60% (enam puluh persen), adalah:
- a. kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas isi silinder lebih dari 250 cc sampai dengan 500 cc; dan
 - b. kendaraan khusus yang dibuat untuk perjalanan di atas salju, di pantai, di gunung, dan kendaraan semacam itu.
- (7) Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah berupa kendaraan bermotor yang dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah dengan tarif sebesar 75% (tujuh puluh lima persen) adalah:
- a. kendaraan bermotor untuk pengangkutan kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi, dengan motor bakar cetus api, berupa sedan atau *station wagon* dan selain sedan atau *station wagon*, dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2) atau dengan sistem 2 (dua) gandar penggerak (4x4) dengan kapasitas isi silinder lebih dari 3000 cc;
 - b. kendaraan bermotor untuk pengangkutan kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi, dengan motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel), berupa sedan atau *station wagon* dan selain sedan atau *station wagon*, dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2) atau dengan sistem 2 (dua) gandar penggerak (4x4) dengan kapasitas isi silinder lebih dari 2500 cc;
 - c. kendaraan bermotor beroda 2 (dua) dengan kapasitas isi silinder lebih dari 500 cc; dan
 - d. *trailer*, *semi-trailer* dari tipe *caravan* untuk perumahan atau kemah.

Pasal II

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal 8 November 2005.

Agar . . .



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 6 -

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

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 15 April 2006

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 15 April 2006

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA
AD INTERIM,

ttd

YUSRIL IHZA MAHENDRA

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2006 NOMOR 31

Salinan sesuai dengan aslinya

DEPT. MENTERI SEKRETARIS NEGARA
BIDANG PERUNDANG-UNDANGAN,



Abdul Wahid
ABDUL WAHID



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PENJELASAN
ATAS
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 12 TAHUN 2006
TENTANG
PERUBAHAN KETUJUH ATAS PERATURAN PEMERINTAH
NOMOR 145 TAHUN 2000 TENTANG KELOMPOK BARANG KENA PAJAK
YANG TERGOLONG MEWAH YANG DIKENAKAN PAJAK PENJUALAN
ATAS BARANG MEWAH

I. UMUM

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2005, telah ditetapkan kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah yang dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah. Ketentuan tersebut belum dapat dilaksanakan mengingat adanya perubahan kebijakan perekonomian di bidang bahan bakar minyak yang menyebabkan pengenaan Pajak Penjualan atas Barang Mewah tersebut tidak relevan lagi untuk diberlakukan.

Pengenaan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana diatur pada Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2005 di atas dapat menimbulkan iklim investasi yang tidak kondusif di bidang industri otomotif, sehingga perlu dilakukan beberapa perubahan terhadap ketentuan mengenai pengenaan Pajak Penjualan atas Barang Mewah tersebut.

Ketentuan berlaku surut Peraturan Pemerintah ini sejak tanggal 8 November 2005 adalah dengan pertimbangan agar pengenaan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2005 tidak diberlakukan.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal I

Cukup jelas.

Pasal II

Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 4619

**KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 355/KMK.03/2003 TANGGAL 11 AGUSTUS 2003
TENTANG
JENIS KENDARAAN BERMOTOR YANG DIKENAKAN
PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH**

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

Menimbang :

- a. bahwa perkembangan dunia otomotif yang sangat pesat dan besarnya kebutuhan masyarakat akan kendaraan bermotor menyebabkan berkembangnya berbagai jenis dan model kendaraan bermotor;
- b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 8 ayat (4) Undang-undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000 dan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak Yang Tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2003, Menteri Keuangan berwenang untuk menetapkan jenis kendaraan bermotor yang dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana tersebut huruf a dan huruf b di atas dan untuk memberikan kepastian hukum dalam pengenaan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas kendaraan bermotor, perlu menetapkan Keputusan Menteri Keuangan tentang Jenis Kendaraan Bermotor yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah.

Mengingat :

1. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (Lembaran Negara RI Tahun 1983 Nomor 51, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3264) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2000 (Lembaran Negara RI Tahun 2000 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3986);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak Yang Tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (Lembaran Negara RI Tahun 2000 Nomor 261, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4063) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2003 (Lembaran Negara RI Tahun 2003 Nomor 94, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 4312);
3. Keputusan Presiden Nomor 228/M Tahun 2001.

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

**KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN TENTANG JENIS KENDARAAN BERMOTOR YANG
DIKENAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH.**

Pasal 1

Dalam Keputusan Menteri Keuangan ini yang dimaksud dengan :

1. PPnBM adalah Pajak Penjualan atas Barang Mewah
2. Kendaraan sasis adalah rangka kendaraan yang telah dilengkapi dengan motor bakar dan atau dengan transmisinya serta gandar poros dan gandar yang terpasang yang bisa dimodifikasikan menjadi kendaraan bermotor sesuai dengan kegunaannya.

3. Kendaraan bermotor dalam keadaan terurai sama sekali (Completely Knocked Down) yang selanjutnya disebut Kendaraan CKD adalah kendaraan bermotor dalam keadaan terurai menjadi bagian-bagian termasuk perlengkapannya yang memiliki sifat utama kendaraan bermotor yang bersangkutan.
4. Kendaraan bermotor dalam keadaan jadi (Completely Built Up) yang selanjutnya disebut Kendaraan CBU adalah kendaraan bermotor dalam keadaan tidak terurai menjadi bagian-bagian termasuk perlengkapannya serta memiliki sifat utama kendaraan bermotor yang bersangkutan.
5. Kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang dibuat untuk digunakan secara khusus seperti untuk golf, perjalanan di atas salju, di pantai, di gunung, termasuk trailer dan semi trailer dan jenis tipe caravan untuk perumahan atau kemah.
6. Kendaraan pengangkutan orang adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan penumpang termasuk sedan atau station wagon.
7. Kendaraan pengangkutan barang adalah kendaraan bermotor dengan kabin tunggal dalam bentuk kendaraan bak terbuka atau bak tertutup, dengan jumlah penumpang tidak lebih dari 3 (tiga) orang termasuk pengemudi yang digunakan untuk kegiatan pengangkutan barang baik yang disediakan untuk umum maupun pribadi.
8. Kendaraan Double Cabin adalah kendaraan bermotor dengan kabin ganda dalam bentuk kendaraan bak terbuka atau bak tertutup, dengan penumpang lebih dari 3 (tiga) orang termasuk pengemudi, dengan massa total tidak lebih dari 5 ton.
9. Kendaraan pengangkutan umum adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk kegiatan pengangkutan orang dan/atau barang yang disediakan untuk umum dengan dipungut bayaran selain dengan cara persewaan, baik dalam trayek maupun tidak dalam trayek, sepanjang menggunakan plat dasat polisi dengan warna kuning.
10. Kendaraan protokoler kenegaraan adalah semua jenis kendaraan bermotor yang digunakan untuk keperluan rombongan kepresidenan atau yang digunakan berkenaan dengan penyambutan tamu-tamu kenegaraan, tidak termasuk kendaraan bermotor yang digunakan oleh pejabat atau karyawan.
11. Kendaraan patroli TNI/POLRI adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk keperluan patroli TNI atau POLRI.

Pasal 2

- (1) PPnBM dikenakan atas :
 1. Impor kendaraan CBU berupa Kendaraan pengangkutan orang sampai dengan 15 (lima belas) orang termasuk pengemudi, kendaraan Double Cabin, Kendaraan khusus, kendaraan bermotor beroda 2 (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 (lima belas) orang termasuk pengemudi, kendaraan Double Cabin, Kendaraan khusus, kendaraan bermotor beroda 2 (dua) dengan kapasitas silinder lebih dari 250 CC.
 3. Penyerahan kendaraan bermotor berupa Kendaraan pengangkutan orang sampai dengan 15 (lima belas) orang termasuk pengemudi dan kendaraan Double Cabin hasil pengubahan dari Kendaraan sasis atau Kendaraan pengangkutan barang.
- (2) Pengenaan PPnBM sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah berdasarkan Kelompok Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah yang berupa Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak Yang Tergolong Mewah yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2003.

Pasal 3

PPnBM tidak dikenakan atas impor atau penyerahan :

1. Kendaraan CKD;

2. Kendaraan sasis;
3. Kendaraan pengangkutan barang;
4. Kendaraan beroda dua dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 250 CC;
5. Kendaraan bermotor untuk pengangkutan 16 (enam belas) orang atau lebih termasuk pengemudi.

Pasal 4

PPnBM dibebaskan atas impor atau penyerahan :

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 (sepuluh) orang sampai dengan 15 (lima belas) orang termasuk pengemudi, yang digunakan untuk kendaraan dinas TNI atau POLRI;
4. Kendaraan patroli TNI/POLRI.

Pasal 5

- (1) Jenis kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 yang dikenakan PPnBM dengan tarif 10% (sepuluh persen) adalah sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran I Keputusan Menteri Keuangan ini.
- (2) Jenis kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 yang dikenakan PPnBM dengan tarif 20% (dua puluh persen) adalah sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran II Keputusan Menteri Keuangan ini.
- (3) Jenis kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 yang dikenakan PPnBM dengan tarif 30% (tiga puluh persen) adalah sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran III Keputusan Menteri Keuangan ini.
- (4) Jenis kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 yang dikenakan PPnBM dengan tarif 40% (empat puluh persen) adalah sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran IV Keputusan Menteri Keuangan ini.
- (5) Jenis kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 yang dikenakan PPnBM dengan tarif 50% (lima puluh persen) adalah sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran V Keputusan Menteri Keuangan ini.
- (6) Jenis kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 yang dikenakan PPnBM dengan tarif 60% (enam puluh persen) adalah sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran VI Keputusan Menteri Keuangan ini.
- (7) Jenis kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 yang dikenakan PPnBM dengan tarif 75% (tujuh puluh lima persen) adalah sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran VII Keputusan Menteri Keuangan ini.

Pasal 6

- (1) Dalam hal penyerahan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 dilakukan di dalam Daerah Pabean, Dasar Pengenaan Pajak untuk menghitung besarnya PPnBM yang terutang adalah Harga Jual.
- (2) Dalam hal impor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, Dasar Pengenaan Pajak untuk menghitung besarnya PPnBM yang terutang adalah Nilai Impor.
- (3) Dalam hal terdapat hubungan istimewa antara Industri Perakitan atau Pabrik 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 Dasar Pengenaan Pajak ditetapkan sebesar Harga Pasar Wajar.

- (4) 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 Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 7

Untuk memperoleh pembebasan dari pengenaan PPnBM atas impor atau penyerahan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, Orang Pribadi atau Badan yang melakukan impor atau yang menerima penyerahan kendaraan bermotor tersebut wajib memiliki Surat Keterangan Bebas (SKB) PPnBM yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 8

- (1) Orang Pribadi atau Badan yang telah memperoleh SKB PPnBM harus menyerahkan SKB PPnBM beserta Pemberitahuan Impor Barang (PIB) kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai pada saat mengimpor kendaraan bermotor yang dibebaskan dari pengenaan PPnBM.
- (2) Direktur Jenderal Bea dan Cukai setelah menerima dokumen sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), membubuhkan cap "PPnBM DIBEBASKAN SESUAI PP 145 TAHUN 2000 SEBAGAIMANA TELAH BEBERAPA KALI DIUBAH TERAKHIR DENGAN PP NO. 43 TAHUN 2003" serta mencantumkan nomor dan tanggal SKB PPnBM pada setiap lembar PIB pada saat penyelesaian dokumen impor.
- (3) Atas impor kendaraan bermotor yang dibebaskan dari pengenaan PPnBM sebagaimana dimaksud dalam Keputusan Menteri Keuangan ini, tidak diperlukan Surat Setoran Pajak.

Pasal 9

- (1) Orang Pribadi atau Badan yang telah memperoleh SKB PPnBM harus menyerahkan SKB PPnBM pada saat menerima penyerahan Kendaraan Bermotor yang dibebaskan dari pengenaan PPnBM.
- (2) Pengusaha Kena Pajak yang menyerahkan kendaraan bermotor yang dibebaskan dari pengenaan PPnBM, wajib menerbitkan Faktur Pajak dan membubuhkan cap "PPnBM DIBEBASKAN SESUAI PP 145 TAHUN 2000 SEBAGAIMANA TELAH BEBERAPA KALI DIUBAH TERAKHIR DENGAN PP NO. 43 TAHUN 2003" serta mencantumkan nomor dan tanggal SKB PPnBM pada setiap lembar Faktur Pajak dimaksud.

Pasal 10

- (1) Dalam hal kendaraan bermotor yang dibebaskan dari pengenaan PPnBM sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ternyata dipindahtangankan atau diubah peruntukannya sehingga tidak sesuai dengan tujuan semula sebelum lewat jangka waktu 5 (lima) tahun sejak saat impor atau perolehannya, maka PPnBM yang dibebaskan tersebut wajib dibayar kembali dalam jangka waktu 1 (satu) bulan sejak Barang Kena Pajak tersebut dipindahtangankan atau diubah peruntukannya.
- (2) Apabila dalam jangka waktu 1 (satu) bulan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) PPnBM yang dibebaskan tidak dibayar, Direktur Jenderal Pajak dapat menerbitkan Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar ditambah dengan sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Pasal 11

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 berlaku juga bagi kendaraan bermotor yang atas impor dan atau perolehannya telah dibebaskan dari pengenaan PPnBM berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 569/KMK.04/2000 tentang Jenis Kendaraan Bermotor yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 140/KMK.03/2002 beserta ralatnya tertanggal 30 April 2002.

Pasal 12

Ketentuan yang diperlukan dalam rangka pelaksanaan Keputusan Menteri Keuangan ini ditetapkan dengan Keputusan Direktur Jenderal Pajak.

Pasal 13

Pada saat Keputusan Menteri Keuangan mulai berlaku, Keputusan Menteri Keuangan Nomor 569/KMK.04/2000 tentang Jenis Kendaraan Bermotor yang Dikenakan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 140/KMK.03/2002 beserta ralatnya tertanggal 30 April 2002, dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 14

Keputusan Menteri Keuangan ini mulai berlaku pada tanggal 13 Agustus 2003.

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

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 11 Agustus 2003

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
ttd.
BOEDIONO

DAFTAR KENDARAAN BERMOTOR YANG ATAS PENYERAHAN ATAU IMPORNYA DIKENAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH DENGAN TARIF SEBESAR 10% (SEPULUH PERSEN)

NO.	URAIAN BARANG	NO. HS
a.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan 10 (sepuluh) orang sampai dengan 15 (lima belas) orang termasuk pengemudi, dengan motor bakar cetus api atau nyala kompresi (diesel/semi diesel), dengan semua kapasitas isi silinder;	Ex. 8702.10.910 Ex. 8702.10.990 Ex. 8702.90.910 Ex. 8702.90.990
b.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi selain sedan atau station wagon, dengan motor bakar cetus api, dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2), dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 CC;	8703.21.919 8703.22.919
c.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi selain sedan atau station wagon, dengan motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel), dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2), dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 CC.	8703.31.919

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

ttd
BOEDIONO

DAFTAR KENDARAAN BERMOTOR YANG ATAS PENYERAHAN ATAU IMPORNYA DIKENAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH DENGAN TARIF SEBESAR 20% (DUA PULUH PERSEN)

NO.	URAIAN BARANG	NO. HS
a.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi selain sedan atau station wagon, dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2), dengan motor bakar cetus api dengan kapasitas isi silinder lebih dari 1500 CC sampai dengan 2500 CC;	Ex. 8703.23.919
b.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk	8703.32.919

	pengemudi selain sedan atau station wagon, dengan motor bakar cetus api, dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2), dengan motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel), 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 3 (tiga) orang termasuk pengemudi, dengan motor bakar cetus api atau nyala kompresi (diesel/semi diesel), dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2) atau dengan sistem 2 (dua) gandar penggerak (4x4), dengan semua kapasitas isi silinder, dengan massa total tidak lebih dari 5 ton.	Ex. 8704.31.900 Ex. 8704.21.900

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

ttd
BOEDIONO

Lampiran III

DAFTAR KENDARAAN BERMOTOR YANG ATAS PENYERAHAN ATAU IMPORNYA DIKENAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH DENGAN TARIF SEBESAR 30% (TIGA PULUH PERSEN)

No	URAIAN BARANG	NO.HS
a.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) 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 2 (dua) gandar penggerak (4x4);	8703.21.190 8703.22.190 8703.21.929 8703.22.929
b.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi dengan motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel), dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 CC: - sedan atau station wagon; - selain sedan atau station wagon, dengan sistem 2 (dua) gandar penggerak (4x4).	8703.31.190 8703.31.929

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

ttd

BOEDIONO

Lampiran IV

DAFTAR KENDARAAN BERMOTOR YANG ATAS PENYERAHAN ATAU IMPORNYA DIKENAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH DENGAN TARIF SEBESAR 40% (EMPAT PULUH PERSEN)

No	URAIAN BARANG	NO.HS
a.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi selain sedan atau station wagon, dengan motor bakar cetus api, dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2), dengan kapasitas isi silinder lebih dari 2500 CC sampai dengan 3000 CC;	Ex 8703.23.919
b.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) 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 2 (dua) gandar penggerak (4x4).	8703.23.190 8703.23.929
c.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi dengan motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel), dengan kapasitas isi silinder lebih dari 1500 CC sampai dengan 2500 CC: - sedan atau station wagon; - selain sedan atau station wagon, dengan sistem 2 (dua) gandar penggerak (4x4).	8703.23.190 8703.23.929

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

ttd

BOEDIONO

DAFTAR KENDARAAN BERMOTOR YANG ATAS PENYERAHAN ATAU IMPORNYA DIKENAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH DENGAN TARIF SEBESAR 50% (LIMA PULUH PERSEN)

NO.	URAIAN BARANG	NO. HS
a.	Semua jenis kendaraan khusus yang dibuat untuk golf	Ex. 8703.10.000

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

ttd

BOEDIONO

DAFTAR KENDARAAN BERMOTOR YANG ATAS PENYERAHAN ATAU IMPORNYA DIKENAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH DENGAN TARIF SEBESAR 60% (ENAM PULUH PERSEN)

No	URAIAN BARANG	NO.HS
a.	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;	8711.30.900 EX. 8711.90.000
b.	- Kendaraan khusus yang dibuat untuk perjalanan di atas salju, di pantai, di gunung, dan kendaraan semacam itu.	Ex. 8703.10.000

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

ttd

BOEDIONO

DAFTAR KENDARAAN BERMOTOR YANG ATAS PENYERAHAN ATAU

**IMPORNYA DIKENAKAN PAJAK PENJUALAN ATAS BARANG MEWAH
DENGAN TARIF SEBESAR 75% (TUJUH PULUH LIMA PERSEN)**

No	URAIAN BARANG	NO.HS
a.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi dengan motor bakar cetus api, dengan kapasitas isi silinder lebih dari 3000 CC: <ul style="list-style-type: none"> - sedan atau station wagon, - selain sedan atau station wagon, dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2), - selain sedan atau station wagon, dengan sistem 2 (dua) gandar penggerak (4x4), 	8703.24.190 8703.24.919 8703.24.929
b.	Kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi dengan motor bakar nyala kompresi (diesel/semi diesel), dengan kapasitas isi silinder lebih dari 2500 CC: <ul style="list-style-type: none"> - sedan atau station wagon, - selain sedan atau station wagon, dengan sistem 1 (satu) gandar penggerak (4x2), - selain sedan atau station wagon, dengan sistem 2 (dua) gandar penggerak (4x4), 	8703.33.190 8703.33.919 8703.33.929
c.	Kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas isi silinder lebih dari 500 CC : <ul style="list-style-type: none"> - Sepeda motor (termasuk moped) dan sepeda yang dilengkapi dengan motor tambahan, dengan atau tanpa kereta pasangan sisi, termasuk kereta pasangan sisi. 	8711.40.900 8711.50.900 Ex. 8711.90.000
d.	Trailer atau semi trailer dari tipe caravan, untuk perumahan atau kemah.	8716.10.000

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

ttd

BOEDIONO

TRANSKRIP HASIL WAWANCARA

Nama : Noegardjito
Tempat : Kantor Gaikindo, Meeting Room Lantai 1
Waktu : Selasa, 22 Mei 2012 pukul 09.00 s/d 10.00

1. Pemerintah ingin mengeluarkan program *Low Cost Green Car* yaitu program dimana mengatur dan memberikan insentif pajak terhadap produk mobil murah dan ramah lingkungan, pendapat bapak mengenai kebijakan tersebut?

Jawab :Kebijakan *Low Cost Green Car* merupakan program untuk melakukan pengembangan mobil ramah lingkungan dengan harga terjangkau di Indonesia. *Low Cost Green Car* itu dipilih karena hemat energi, ramah lingkungan dengan harga yang terjangkau. Selain itu pasar untuk mobil *Low Cost Green Car* ini sangat potensial selain pasar domestik maupun pasar global.

2. Berdasarkan draft program *Low Cost Green Car* yang saya dapat dari kemenperin, tidak ditulis bentuk insentif yang akan diberikan. insentif apa yang didapat oleh pengusaha industri otomotif apabila mengikuti program *Low Cost Green Car*?

Jawab:sebenarnya dari pihak industri otomotif menginginkan penurunan tarif PPnBM karena dengan adanya perubahan tarif PPnBM akan mempengaruhi harga jual kepada konsumen. Saat ini, buying power di Indonesia sedang tinggi, sehingga dengan penurunan tarif PPnBM ini dapat meningkat penjualan

3. Berapa besar penurunan tarif PPnBM yang dapat diminta oleh pengusaha industri otomotif?

Jawab:PPnBM di Indonesia kan kelipatan 5 contohnya 10%, 30%, 75%.
Jadi penurunan tarif PPnBM sebesar 5% masi bisa dilakukan.

4. Negara di Asia Tenggara yang sudah memiliki kebijakan pajak untuk produk mobil ramah lingkungan?

Jawab:Negara yang sudah memberlakukan kebijakan mengenai *green car* baru Thailand.

5. Insentif seperti apa yang diberikan Negara tersebut?

Jawab:mengurangi tarif cukai pada mobil-mobil yang ramah lingkungan mencapai setengah tarif cukai sebelumnya.

6. Menurut bapak, adakah kendala untuk memproduksi mobil ramah lingkungan di Indonesia selain beban pajak yang tinggi?

Jawab:di Indonesia belum ada perusahaan yang bisa memproduksi sendiri baja untuk chasis mobil. PT Krakatau Steel yang terkenal dengan produk besinya hanya mampu menghasilkan besi untuk manufaktur. Sehingga atas chasis mobil, industri otomotif masih melakukan impor dari negara lain.

TRANSKRIP HASIL WAWANCARA

Nama : I Nyoman Widia
Tempat : Badan Kebijakan Fiskal (Gedung RM Notohamiprodjo lantai 6)
Waktu : Selasa, 5 Juni 2012 pukul 08.00 s/d 09.00

1. Berdasarkan data – data yang saya dapat serta wawancara ,Kementerian Perindustrian menginginkan penurunan tarif PPnBM untuk melakukan pengembangan produk mobil ramah lingkungan dan harga terjangkau di Indonesia. Bagaimana menurut bapak mengenai hal tersebut?

Jawab: Kalau tujuannya untuk perluasan pasar tepat. Tapi kalau tujuannya untuk pengembangan produksi dalam negeri kurang tepat. Itu di sana bedanya. Untuk perluasan pasar oke, karena harga akan turun.

2. Jadi penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan hanya akan berakibat pada perluasan pasar bukan pada pengembangannya?

Jawab: Begini, program *Low Cost Green Car* mau dikembangkan pemerintah dengan mengajukan penurunan tarif PPnBM, penurunan tarif PPnBM katakanlah yang jenis sedan misalnya, menjadi 15% sedangkan yang non sedan jadi 0% gitu. Itu karena kita melihat subjeknya, kan PPnBM dikenakan atas penyerahan dalam negeri maupun impor, berarti mobil impor pun, kalau memenuhi persyaratan akan memperoleh insentif ini. Artinya kalau pemerintah ingin mengembangkan produksi mobil ramah lingkungan di dalam negeri, kurang tepat dengan kebijakan menurunkan PPnBM. Lagipula salah satu tugasnya PPnBM itu adalah mencitrakan bahwa barang itu mewah. Nanti kalo diturunkan menjadi 0% dibilang kurang mewah lagi

3. Penurunan tarif PPnBM akan mengakibatkan *potensial loss* dari PPnBM akan meningkat. Apakah dari sudut PPn, PPh akan bisa menutup kemungkinan potensial lost dari PPnBM tersebut

Jawab: Ya bisa saja. Dengan perluasan pasar yang meningkat itu kan, mengakibatkan PPN nya akan meningkat, terus PPh nya dan keuntungan lainnya akan meningkat juga

4. Menurut Bapak, Insentif yang tepat untuk pengembangan mobil ramah lingkungan di Indonesia?

Jawab: penurunan tarif PPnBM ini lebih bertujuan untuk memperluas pasar, untuk pengembangan mobil ramah lingkungan lebih baik berupa insentif pajak penghasilan seperti tax holiday atau investment allowance

5. Adanya pertentangan dengan adanya penurunan tarif PPnBM akan meningkatkan volume mobil. Bagaimana menurut bapak?

Jawab: penurunan tarif PPnBM pada mobil, akan mengakibatkan permintaan mobil meningkat karena harga turun. Nanti pengguna motor akan pindah ke mobil pribadi. Jumlah mobil di jalan akan naik sehingga butuh peraturan tambahan untuk mengaturnya

6. Negara lain yang sudah memiliki kebijakan pajak untuk produk mobil ramah lingkungan?

Jawab: kalau yang ramah lingkungan mungkin ada yah. Kaya misalnya di Australia itu bukan insentif malah disinsentif.

TRANSKRIP HASIL WAWANCARA

Nama : Ardiyanto Basuki
Tempat : Direktorat Jendral Pajak (Gedung DJP lantai 11)
Waktu : Selasa, 22 Mei 2012 pukul 07.30 s/d 08.00

1. Bagaimana pendapat bapak tentang perpajakan untuk industri otomotif di Indonesia?

Jawab: Jadi untuk kendaraan bermotor ada yang dikenakan dan tidak dikenakan. Untuk PPnBM, kalau kendaraan umum justru tidak kita kenakan PPnBM.

2. Kebijakan perpajakan untuk mobil bagaimana pak?

Jawab: Dijelaskan pada KMK.355/KMK.03/2003 yaitu jenis – jenis kendaraan yang dikenakan PPnBM. Tapi itu sebenarnya turunan dari Peraturan Pemerintah.

3. Bagaimana menurut pendapat bapak mengenai program *Low Cost Green Car*?

Jawab: pada program *Low Cost Green Car* itu, kita memberikan masukan-masukan. karena kalau tidak salah, mereka minta salah satunya itu biar tidak dikenakan PPnBM. Nah kita kasih masukan bahwa dari sisi UU, PPnBM itu kan dikenakan ada kriterianya, Di UU ada kan 4 kriterianya. harus betul – betul dipikirkan terlebih dahulu.

4. Salah satu insentif yang akan diberikan pada program *Low Cost Green Car* adalah penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan. Menurut pendapat bapak apakah memungkinkan untuk diberikan?

Jawab: untuk mendukung industri mobil nasional ga? Waktu itu argumentasi kita seperti itu. Sebenarnya kita siap kalau memang tujuannya adalah untuk industri mobil nasional kita mendukung, tapi dilakukan secara menyeluruh kita tidak mau itu dibedakan nanti pada akhirnya. Industri mobil itu memang masih belum sepakat, ada gaikindo dan asia nusa, asia nusa itu asosiasi industri otomotif nusantara, yang lokal. Karena gini, di *Low Cost Green Car* itu mereka bilang, kita akan jual mobil itu

direntang harga 90 juta. Harga 90 juta tapi dengan syarat PPnBMnya 0%. Asia nusa bilang, kita tanpa ada fasilitas itu kita bisa jual mobil dengan harga 75 juta sampai 80 juta.

5. Pengembangan *Low Cost Green Car* di Indonesia salah satu tujuannya adalah mengurangi kandung karbondioksida dengan penggunaan mobil ramah lingkungan. Bagaimana menurut bapak?

Jawab: *Low Cost Green Car* itu programnya kalau diliat. Karena yang mau diproduksi itu hanya *low cost* nya terlebih dulu. *Green car* itu nanti. *Green car* itu teknologi tinggi seperti hybrid dan lain – lain.

6. Apabila pemerintah tetap melakukan penurunan tarif PPnBM atas mobil ramah lingkungan?

Jawab: Kita sebagai pelaksana. Laksanakan kalau memang ada kebijakan, pemerintah mengambil keputusan seperti apa. Yah kita yang melaksanakan. *Apabila diturunkan jangan mencapai 0% karena pada beberapa barang elektronik seperti kulkas besar masih dikenakan PPnBM. Mobil kok malah tidak kena PPnBM? Sementara kulkas yang besar masih kena PPnBM.*

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

PERSONAL DETAILS

Nama	Deryar Dinata
TTL	Jakarta, 12 Oktober 1990
Alamat	Komplek Pelni Blok G4 No 13 Depok 16418
E-mail	deryar.dinata81@gmail.com
Jenis Kelamin	Laki - laki
Agama	Islam

EDUCATIONS

Formal Education

2008 – Now	University of Indonesia, Fiscal Administration, Faculty of Political and Social Science.
2005 – 2008	Senior High School 2 Depok
2002 – 2005	Junior High School 8 Depok
1996 – 2002	Elementary School Mekarjaya 31 Depok

Non Formal Education

2005 – 2008	LIA English Course, High Intermediate Level (Enrich)
2005 – 2008	Japanese Course at Senior High School 2 Depok