

BAB 3

GAMBARAN UMUM INDUSTRI OTOMOTIF DI INDONESIA SERTA PERATURAN DAN PERLAKUAN PERPAJAKAN KHUSUSNYA ATAS MOBIL BERTEKNOLOGI HYBRID

3.1 Industri Otomotif Indonesia

Industri otomotif di Indonesia merupakan industri yang cukup besar. Sebelum masa krisis, industri otomotif mengalami perkembangan yang mengesankan terutama terlihat dari pertumbuhan serta peningkatan teknologinya. Selama periode tahun 1994 sampai tahun 1997, sektor ini mengalami rata-rata pertumbuhan 20%. Investasi yang ditanamkan di sektor ini sekitar 7.1 triliun serta mempekerjakan lebih dari 70.000 pekerja. Tingkat produksi di tahun 1997 mencapai 390.000 unit. Beberapa perusahaan bahkan telah dapat mencapai *Minimum Efficient of Scale* (MES). Sampai akhirnya terjadi krisis tahun 1998 yang mengakibatkan jatuhnya kinerja industri otomotif ini.

Mengacu kepada Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan RI Nomor : 275/MPP/Kep/6/1999 tentang Industri Kendaraan Bermotor, kendaraan bermotordi 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 izin usaha industri dan memiliki peralatan yang memadai untuk membuat komponen sesuai dengan jenis komponen yang akan dibuat.

Keputusan Direktorat Jenderal Pajak Nomor : KEP-34/PJ./2003 tentang Klasifikasi Lapangan Usaha lebih jauh lagi membagi sektor otomotif serta yang terkait dengan sektor ini menjadi beberapa kelompok dengan klasifikasi sebagai berikut:

1. 34000 : Industri Kendaraan Bermotor
2. 35910 : Industri Sepeda Motor dan sejenisnya serta komponen dan perlengkapannya.
3. 50000 : Penjualan, Pemeliharaan dan Reparasi Mobil dan Sepeda Motor. Dikecualikan dari industri otomotif dalam kelompok KLU ini adalah KLU : 50500 pedagang eceran Bahan Bakar Kendaraan.

Secara umum, industri otomotif di Indonesia hanyalah merupakan industri yang bergerak dalam perakitan kendaraan terurai (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.

3.2 Sejarah Industri Otomotif

Perkembangan industri otomotif di Indonesia dimulai sejak 1927, saat *General Motor* membangun pabrik perakitan di Jakarta. Tahun 1950 perusahaan tersebut di-nasionalisasi-kan oleh Program Benteng dalam usaha untuk membangun industri mobil nasional. Namun Program Benteng ini mengalami kegagalan dikarenakan munculnya permasalahan nilai tukar pada saat itu.

Rencana untuk memiliki industri otomotif nasional muncul kembali di akhir tahun 1960-an. Dalam program pembangunannya digunakan strategi menciptakan sektor industri yang mandiri dengan salah satu kebijakannya yaitu substitusi impor. Kebijakan substitusi impor ini didasari oleh beberapa alasan yaitu:

- Mendukung kebutuhan transportasi
- Menunjang pertumbuhan ekonomi
- Penciptaan lapangan kerja
- Mendorong penggunaan teknologi yang lebih maju
- Menambah penerimaan pemerintah dari bea masuk dan pajak

Tahun 1969, pemerintah mengeluarkan peraturan mengenai pelaksanaan pendirian assembling plant dan keagenan tunggal. Kehadiran industri mobil saat itu ditandai dengan masuknya Mitsubishi di tahun 1970 dengan Colt T-120 dari Krama Yudha Tiga Berlian Motor (Krama Yudha Group)

Tahun 1971 pemerintah mengambil kebijakan pelanggaran impor kendaraan dalam bentuk CBU. Kebijakan ini merupakan lanjutan dari kebijakan yang mengharuskan semua investasi disektor ini harus memiliki agen penjualan lokal dan bekerja sama dalam bentuk *joint venture*. Skema kerja sama ini selanjutnya direvisi dengan pelarangan produsen otomotif asing untuk masuk ke dalam assembling dan aktifitas distribusi. Sehingga sejak adanya peraturan ini, semua investasi di sektor otomotif harus dalam bentuk PMDN atau joint venture.

Paket kebijakan ini mendorong produsen otomotif internasional untuk mengajak perusahaan lokal sebagai agen penjualan untuk menjalankan kegiatan impor kendaraan dalam bentuk CKD, perakitan serta distribusinya. Pemerintah juga melakukan proteksi dengan melakukan hambatan tarif serta non-tarif seperti penerapan kuota serta skema kandungan lokal. Hasil dari kebijakan-kebijakan tersebut, muncul beberapa jenis mobil. Sehingga di tahun 1972, ada lebih dari 22

perakit mobil yang memproduksi lebih dari 20 merek kendaraan, serta lebih dari 50 model kendaraan.

Tahun 1977, pemerintah memperkenalkan program penanggalan komponen. Pemerintah memberi insentif kepada industri dengan dasar jumlah komponen yang ditanggalkan (diganti dengan produk lokal). 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. Hal ini diawali dengan komponen umum yang telah diproduksi secara lokal selanjutnya kepada komponen khusus. Selanjutnya pemerintah menentukan batas waktu untuk pelaksanaan program tersebut. Contohnya, pabrikan kendaraan komersial diharuskan untuk menggunakan komponen kaca lokal sejak 1978, chassis sejak 1979 dan blok mesin sejak 1984. Dengan program ini, pabrikan yang tidak dapat memenuhi target akan diberikan sanksi pengenaan bea masuk 100% pada komponen yang diimpor yang telah diproduksi dalam negeri. Diharapkan pada akhirnya industri otomotif akan lepas dari ketergantungan impor.

Dalam pelaksanaannya program ini mengalami beberapa hambatan meski telah mengalami beberapa revisi. Sebagai contoh, untuk penggunaan transmisi lokal dari 1984 s.d. 1986. Adapun beberapa alasan yang menjadi hambatannya adalah:

- Kemampuan teknologi yang rendah
- Kecilnya skala produksi mengingat sangat bervariasinya jumlah merek dan model sehingga skala ekonomisnya tidak tercapai
- Principal asing cenderung menginginkan perusahaan lokal tetap sebagai distributor saja

Akhirnya hanya sebagian kecil komponen saja yang bias menggunakan produk local seperti lampu, ban, *accu* yang bisa diproduksi secara besar dan ekonomis.

Tahun 1993, program penanggalan ini diganti dengan program insentif. Program ini juga ditujukan untuk memdorong penggunaan komponen lokal. Tak seperti program penanggalan, program ini memberikan insentif kepada produsen untuk penggunaan kandungan lokalnya. Insentifnya berupa bea masuk yang lebih rendah untuk komponen, sub komponen dan bahan baku yang masih impor. Semakin tinggi kandungan lokal semakin rendah bea masuk yang akan dikenakan.

Kandungan lokal diartikan sebagai nilai tambah dari barang yang diproses di dalam negeri termasuk kualitas, SDM dan teknologi. Ditargetkan dalam 15 tahun, industri telah mencapai kandungan lokal yang cukup tinggi untuk mendapatkan pembebasan bea masuk. Dalam program ini, struktur tarif terkait kepada tingkat kandungan lokal dan kurang berhubungan dengan jenis dari mobil.

Sejak dikeluarkan, program insentif telah mengalami beberapa revisi. Paket deregulasi 1995 memberikan bea masuk 0% (nol persen) untuk komponen yang masih harus diimpor untuk kendaraan niaga yang telah mencapai kandungan lokal 40% dan kendaraan penumpang yang telah mencapai kandungan lokal 60%. Deregulasi 1995 merupakan bagian dari komitmen Indonesia pada AFTA dan APEC yaitu untuk menurunkan bea masuk.

Tahun 1996 pemerintah merancang program mobil nasional. Maksudnya adalah mobil yang diproduksi di dalam negeri dengan menggunakan merek nasional dan secara murni dimiliki oleh orang Indonesia, yang menggunakan secara murni komponen lokal. 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 PPn BM, perusahaan yang menerima insentif ini diharuskan

mencapai target kandungan lokal sebesar 20%, 40% dan 60% disetiap akhir tahun serta harus memberikan bank garansi.

Akhir tahun 1997 Indonesia dilanda krisis ekonomi yang cukup parah. Krisis ini memberikan dampak yang sangat besar untuk pasar otomotif tahun berikutnya yaitu di tahun 1998, hal ini terlihat dari volume penjualan kendaraan dalam negeri terutama mobil yang anjlok secara drastis. Dengan keadaan tersebut IMF memberikan beberapa rekomendasi kebijakan di sektor industri otomotif, yaitu:

- Pengurangan tarif impor,
- Pengurangan hambatan ekspor,
- Program kandungan lokal, serta
- Pencabutan fasilitas bagi mobil nasional.

Pada tanggal 22 Juni 1999, pemerintah mengeluarkan kebijakan baru di bidang otomotif yang ditujukan untuk membangun industri yang efisien serta kompetitif secara global. Kebijakan ini meliputi:

1. Penghapusan skema kandungan lokal,
2. Penurunan bea masuk,
3. Penyederhanaan prosedur impor, serta
4. Mendorong pengembangan industri komponen dan pasar ekspor produk otomotif.

1 Januari 2000 Indonesia telah menerapkan tarif impor maksimal sebesar 20% untuk produk-produk otomotif. Hal ini sejalan dengan perjanjian AFTA yang telah disepakati oleh negara-negara para anggota ASEAN.

3.3 Sejarah Mobil Berteknologi Hybrid

Hybrid dapat diartikan suatu kombinasi antara dua atau lebih komponen yang berbeda, untuk mencapai suatu tujuan. Kendaraan bermotor yang berteknologi hybrid adalah kendaraan yang menggunakan dua atau lebih sumber tenaga untuk menggerakkan kendaraan tersebut. Mobil hybrid yang dipopulerkan saat ini menggunakan dua tenaga untuk menggerakkan mobil, mobil tersebut memiliki mesin dan motor listrik. Sumber tenaga dari mesin adalah bahan bakar minyak, yang biasa kita sebut dengan bensin, dan motor listrik bersumber pada battery yang ada pada mobil tersebut. Penggabungan dua tenaga ini disalurkan melalui transmisi khusus, yang bekerja secara otomatis mengganti tenaga yang digunakan.

Penggabungan dua tenaga tersebut yang menyebabkan mobil berteknologi hybrid hemat dalam pemakaian BBM dan ramah lingkungan, karena BBM yang dibakar sedikit sehingga hasil pembakarannya juga tidak terlalu banyak. Teknologi mobil hybrid saat ini diadopsi oleh toyota dan honda. Toyota dan honda sudah memproduksi mobil hybrid secara besar-besaran, dan sudah digunakan di berbagai negara. Di ASEAN sendiri, pengimpor mobil hybrid adalah Indonesia.

Toyota pertama kali membuat mobil hybrid pada tahun 1997 dan langsung dipasarkan di Amerika, sedangkan honda pada tahun 2002. Mobil hybrid ini terbukti sangat efisien. Saat ini mobil hybrid menggunakan 4.7 L/100 km atau 21 km /L. Mobil berteknologi hybrid ini baru diproduksi, baik toyota maupun honda, dalam bentuk mobil sedan.

3.4 Pajak Penjualan Barang Mewah atas Kendaraan Bermotor

Sejalan dengan pemikiran yang tercantum dalam UU PPN mengenai produk-produk barang mewah, maka produk-produk otomotif di Indonesia

digolongkan sebagai barang yang dikenakan PPn BM. Mekanisme pengenaan PPn BM adalah sebagai berikut :

- Dikenakan atas produk tertentu yang tergolong mewah di dalam negeri
- PPn BM yang harus dipungut adalah sebesar tarif dikali Dasar Pengenaan Pajak

Sejalan dengan pelaksanaan dari UU PPN dan PPn BM 1984, dikeluarkan PP nomor 22 tahun 1985. Dengan aturan ini kendaraan bermotor merupakan barang mewah yang dikenakan tarif sebesar 10% untuk jenis kombi dan minibus serta 20% untuk sedan, jeep, stasion wagon, mobil balap dan van. Pengecualian kendaraan yang dikenakan PPn BM dalam aturan ini adalah angkutan barang serta angkutan umum. Pengenaan PPn BM dalam aturan ini merata tanpa membedakan harga ataupun kapasitas mesin kendaraan.

Mengingat sangat beragam serta sangat materialnya nilai PPn BM atas produk otomotif ini maka sejak 1988 dikeluarkan peraturan yang khusus mengenai pengenaan PPn BM serta tarifnya atas produk otomotif ini. Melalui Keputusan Menteri Keuangan nomor 267/KMK.01/1988 PPn BM atas otomotif memiliki peraturan mengenai tarif tersendiri. Peraturan yang berlaku dari tahun ke tahun diadakan penyesuaian sesuai perkembangan industri kendaraan. Tercatat bahwa peraturan tersebut telah beberapa kali mengalami perubahan maupun perbaikan, dan yang saat ini berlaku adalah KMK nomor 355/KMK.03/2003.

BAB 4

ANALISIS PEMBERIAN INSENTIF PAJAK ATAS MOBIL BERTEKNOLOGI *HYBRID*

4.1 Insentif Pajak Untuk Mobil Berteknologi *Hybrid*

Global warming menjadi topik terhangat saat ini, karena alam telah menunjukkan gejala-gejala akan terjadi *global warming*. Teguh, aktivis lingkungan hidup menjelaskan,

“Pemanasan global atau *global warming* merupakan suatu fenomena peningkatan suhu atau temperatur rata-rata bumi. Peningkatan temperatur rata-rata atmosfer, laut, dan daratan Bumi.”⁶¹

Dapat dirasakan bumi semakin panas, air laut bertambah volumenya dan iklim pun dirasakan sedikit berubah. Salah satu penyebab *global warming* adalah gas rumah kaca. Gas-gas ini menyerap dan memantulkan kembali radiasi gelombang yang dipancarkan bumi, dan akibatnya panas akan tersimpan di permukaan bumi. Gas-gas tersebut berfungsi sebagaimana gas dalam rumah kaca. Dengan semakin meningkatnya konsentrasi gas-gas ini di atmosfer, semakin banyak panas yang terperangkap dibawahnya. Apabila gas-gas tersebut telah berlebihan di atmosfer, akan mengakibatkan *global warming*.⁶²

Pada tahun 1997 *United Nation Conference on Environment and Development (UNCED)* menggelar pertemuan internasional untuk membicarakan masalah *global warming*. Pertemuan ini dinegosiasikan di Kyoto pada Desember 1997, dibuka untuk penanda tangan pada 16 Maret 1998 dan ditutup pada 15 Maret 1999. Persetujuan ini mulai berlaku pada 16 Februari 2005 setelah ratifikasi resmi yang dilakukan Rusia pada 18 November 2004. Pertemuan ini kemudian

⁶¹ Wawancara Teguh, Aktivis Lingkungan Hidup, (Jakarta: Kantor WALHI), Senin 18 Mei 2009, pukul 13.00-13.30

⁶² giggle.blogspot.com, *Opcit*

dikenal dengan nama Protokol Kyoto. Tujuan dari protokol kyoto adalah menstabilisasi konsentrasi gas rumah kaca di atmosfer.⁶³ Komitmen dari protokol Kyoto adalah untuk mengurangi emisi/pengeluaran karbon dioksida dan lima gas rumah kaca lainnya, atau bekerja sama dalam perdagangan emisi jika mereka menjaga jumlah atau menambah emisi gas-gas tersebut, yang telah dikaitkan dengan pemanasan global. Sebagian besar ketentuan Protokol Kyoto berlaku terhadap negara-negara maju yang disenaraikan dalam Annex I dalam UNFCCC.⁶⁴

Protokol kyoto adalah kelanjutan dari Pertemuan Bumi di Rio de Janeiro pada 1992. Dari tahun 1992, masalah *global warming* sudah dibicarakan. Perdagangan emisi pun sudah mulai dijalankan, bukan karena kebutuhan ekonomi tetapi untuk menyeleamatkan bumi dari ancaman *global warming*.⁶⁵ Salah satu penyumbang gas rumah kaca adalah kendaraan yang menggunakan bahan bakar fosil. Hal ini juga diakui oleh Teguh, aktivis lingkungan hidup dari WALHI: “Salah satu penyebab konsentrasi gas rumah kaca meningkat adalah gas buang dari hasil pembakaran bahan bakar fosil.”⁶⁶

Global warming adalah masalah dunia, semua negara akan terkena imbasnya jika *global warming* terjadi. Negara-negara banyak yang berpartisipasi untuk menangani masalah ini. Mengingat salah satu fungsi pemerintah yaitu mengusahakan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat sebagaimana yang dijelaskan pada bab II. *Global warming* adalah masalah jangka panjang, yang dapat mempengaruhi jalannya pemerintahan.

Protokol kyoto adalah salah satu bukti negara-negara peduli terhadap lingkungan. Dari pertemuan tersebut mendapatkan hasil bahwa negara yang sudah meratifikasi protokol tersebut harus menyumbang untuk menurunkan emisi yang

⁶³ Id.wikipedia.org/kyoto protocol diunduh pada tanggal 2 Mei 2009 14:06

⁶⁴ *Ibid*

⁶⁵ *Ibid*

⁶⁶ Wawancara Teguh, Aktivis Lingkungan Hidup, (Jakarta: Kantor WALHI), Senin 18 Mei 2009, pukul 13.00-13.30

diproduksi negaranya. Caranya mereka membayar untuk pengembangan hutan agar dapat dijadikan paru-paru dunia. Cara ini disebut perdagangan emisi.⁶⁷

Saat ini sudah dipasarkan mobil dengan teknologi *hybrid* yang ramah lingkungan sekaligus hemat dalam pemakaian bahan bakar. Semenjak mobil dengan teknologi *hybrid* ini ada dipasaran, negara-negara tersebut memberikan kebijakan khusus untuk menyebarluaskan mobil ini di masyarakat. Sehingga diharapkan produksi polusi udara dari negara mereka berkurang. Mobil *hybrid* ini dipopulerkan oleh Toyota (Toyota Prius) dan Honda (Civic Hybrid). Mobil *hybrid* menggunakan kombinasi dari motor listrik dan pembakaran di mesin, dengan memaksimalkan kekuatan dari kedua sumber daya tersebut disamping saling mengisi kekurangannya. Hasilnya adalah efisiensi konsumsi bahan bakar dengan performa yang luar biasa.

Sistem *Hybrid* yang menggabungkan motor listrik dan pembakaran di mesin menghasilkan tenaga yang berasal dari dua sumber daya. Ini berarti bahwa, mesin pembakar internal membutuhkan konsumsi bahan bakar lebih sedikit untuk mencapai jarak yang sama. Berarti, kendaraan *Hybrid* memiliki efisiensi yang lebih baik jika dibandingkan dengan mobil konvensional. Karena konsumsi bahan bakar yang efisien, mobil *hybrid* mengeluarkan lebih sedikit emisi gas buang dibandingkan dengan mobil konvensional, dan ini yang membuat mobil *Hybrid* lebih ramah lingkungan. Energi yang biasanya terbuang menjadi panas pada saat dikendarai, pengurangan laju dan pengereman diubah sebagai tenaga listrik, yang kemudian digunakan kembali untuk memberikan tenaga ke motor elektrik. Hal ini membuat mobil *Hybrid* menjadi lebih efisien. Sistem ini juga didesain seefektif mungkin dimana aki diisi dari berbagai tingkat pergerakan kendaraan. Karena mobil *hybrid* bersifat menghasilkan ulang (tenaga), maka ia tidak membutuhkan pengisian ulang dari sumber eksternal.

Mobil berteknologi *hybrid* ini adalah solusi untuk penghematan bahan bakar dan mengurangi polusi. Tetapi harga mobil ini masih lebih mahal dari mobil

⁶⁷ Id.wikipedia.org/kyoto protocol, *Op cit*

konvensional sekelasnya. Sebagai contoh toyota corolla altis dan toyota prius, yang memiliki spesifikasi hampir sama. Dapat dilihat dalam tabel dibawah ini.

Tabel 4.1 Spesifikasi Toyota Corolla Altis dan Toyota Prius

	Toyota Corolla Altis	Toyota Prius <i>Hybrid</i> Generasi II
Tipe Mesin	4 silinder sejajar, 16 katup, DOHC, VVT-I	4 cylinder (inline) 4 silinder (inline), 16-valve VVT-i (Variable Valve Timing with intelligence), Double overhead cam Double overhead cam, VVT-i (Variable Valve Timing dengan intelijen),
Isi silinder	1794 cubic centimeter	1497 cubic centimetre
Bahan bakar – kapasitas tangki	55 liter	45 litres
Konsumsi bahan bakar	15 km/ltr	20 km/ltr
Harga	Rp 371.900.000,-	Rp 495.000.000.-

Sumber data : www.toyota.co.id

Toyota prius memiliki spesifikasi yang hampir sama dengan toyota corolla altis hampir sama, tetapi harga toyota prius diatas toyota corolla altis. Noegardjito selaku Sekjen Gaikindo mengatakan:

“Untuk mobil hybrid memang harganya lebih mahal dari mobil konvensional karena mobil hybrid menggunakan transmisi khusus yang switch secara otomatis penggunaan sumber energi listrik dan bahan bakar.”⁶⁸

Jadi, mobil *hybrid* mahal karena mempunyai satu komponen yang membuat harganya lebih mahal dari yang lain.

Secara ringkas pengenalan tarif PPn BM yang dikenakan saat ini adalah sebagai berikut:

⁶⁸ Wawancara Noegardjito, Sekjen GAIKINDO, (Jakarta: Kantor GAIKINDO), Kamis 14 Mei 2009, pukul 14.00-15.00

Tabel 4.2
Tabel Tarif PPnBM Menurut KMK nomor 355/KMK.03/2003

JENIS	SISTEM GANDAR PENGGERAK	SISTEM MOTOR	KAPASITAS (CC)	TARIF 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 2500	40%
			>2500	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 (4x4)	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%
	Di atas salju, pantai, gunung dan semacam itu			60%
	Trailer atau semi-trailer dari tipe caravan, untuk perumahan atau kemah			75%
Kendaraan Bermotor Beroda Dua			>250 s.d 500	60%
			>500	75%

Sebenarnya pajak yang dikenakan pada mobil *hybrid* sama dengan pajak yang dikenakan pada mobil konvensional. Mobil konvensional dan mobil berteknologi *hybrid* sama-sama dikenakan PPnBM. PPnBM untuk otomotif dikenakan berdasarkan CC, jika suatu mobil mempunyai CC yang sama maka dikenakan tarif PPnBM yang sama dengan mobil lain yang mempunyai CC yang sama. *Hybrid* bukanlah suatu ukuran untuk dikenakan PPnBM. Pendapat senada juga diutarakan oleh Effendi dari Badan Kebijakan Fiskal: “Hybrid kan teknologi, jadi bukan merupakan hal yang menjadi dasar pengenaan PPnBM.”⁶⁹ Belum ada kebijakan perpajakan yang khusus mengatur untuk mobil berteknologi *hybrid*. Hal ini diakui oleh Saputra, Kasi Peraturan PPN Industri II Direktorat Jenderal Pajak:

“Belum ada peraturan khusus untuk mobil hybrid. Jadi, yang kita kenakan itu dilihat dari bahan bakarnya, penumpangnya, CC nya juga pengaruh. Jadi, itu berpengaruh pada tarif PPnBM. PPnBM berdasarkan CC dan bahan bakarnya. Jadi, selama CC dan jenis bahan bakarnya sama dikenakan tarif PPnBM yang sama. Hybrid memang belum diatur secara khusus.”⁷⁰

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. Menurut Effendi,

⁶⁹ Wawancara Rustam Effendi, Kepala Bidang Kebijakan II: PPN dan KUP, (Jakarta: Kantor Badan Kebijakan Fiskal It.6), Selasa 5 Mei 2009, pukul 13.00-13.30

⁷⁰ Wawancara Wuriawan Saputra, Kasi Peraturan PPN Industri II, (Jakarta: Kantor Pusat Direktorat Jenderal Pajak It.8), Senin 11 Mei 2009, pukul 09.00-10.00

“...barang tersebut bukan barang kebutuhan pokok berarti barang tersebut dapat dikenakan PPnBM. Tapi biasanya tidak memakai kriteria yang itu, kebutuhan pokok hanya syarat utama saja. Barang tersebut dikonsumsi oleh masyarakat tertentu atau untuk yang berpenghasilan tinggi. Jadi, kalau mau beli mobil paling tidak cicilan tiga juta keatas tapi tergantung tahunnya. Buat masyarakat Indonesia secara umum yang sebagian besar masyarakatnya masih dibawah garis kemiskinan, jadi yang membeli mobil baik cicilan maupun tidak termasuk masyarakat berpenghasilan tinggi.”⁷¹

Pada bab sebelumnya dijelaskan pertimbangan dari pengenaan PPnBM, yaitu:

1. Perlu keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen yang berpenghasilan rendah dengan konsumen berpenghasilan tinggi.
2. Perlu adanya pengendalian pola konsumsi atas Barang Kena Pajak Yang Tergolong Mewah.
3. Perlu adanya perlindungan terhadap produsen kecil atau tradisional.
4. Perlu untuk mengamankan penerimaan negara.

Bila dilihat dari tujuan pertama, pengenaan PPnBM adalah usaha pemerintah untuk meratakan kesejahteraan masyarakat. Pemerintah merancang kebijakan agar masyarakat yang berpenghasilan rendah, walaupun dengan cara yang memaksa. Effendi dari Badan Kebijakan Fiskal juga menegaskan hal tersebut, beliau mengatakan,

“Kalau dilihat filosofinya dari penanaan PPnBM adalah supaya dari penghasilan yang orang kaya melalui mekanisme PPnBM bisa menyumbang ke orang berpanghasilan rendah. Buat distribusi kekayaan.”⁷²

Hal tersebut terdapat dalam Undang-Undang Pajak Pertambahan Nilai nomor 18 tahun 2000, penjelasan pasal 5.

Konsep Bea Masuk dapat dirunut dari konsep awal mengenai *custom duties*. *Custom duties* adalah pajak atas lalu lintas barang. Seluruh dunia

⁷¹ Wawancara Rustam Effendi, Kepala Bidang Kebijakan II: PPN dan KUP, (Jakarta: Kantor Badan Kebijakan Fiskal It.6), Selasa 5 Mei 2009, pukul 13.00-13.30

⁷² Wawancara Rustam Effendi, Kepala Bidang Kebijakan II: PPN dan KUP, (Jakarta: Kantor Badan Kebijakan Fiskal It 6), Selasa 5 Mei 2009, pukul 13.00-13.30

mengenakan Bea Masuk untuk menambah penerimaan negara serta untuk melindungi produksi dalam negeri. Seperti yang dijelaskan Purwito,

“Penaan Bea Masuk, di seluruh dunia ada, memang mengenakan Bea Masuk. Terutama negara-negara yang seperti Indonesia, yang masih membutuhkan pemasukan negara untuk pembangunan. Kedua, melindungi perkembangan atau pertumbuhan dari industri yang sama.”⁷³

Pada dasarnya Bea Masuk dikenakan untuk menghambat produk luar negeri ke Indonesia, karena selain untuk penerimaan negara Bea Masuk berfungsi untuk melindungi produksi dalam negeri.

Kebijakan insentif pajak juga termasuk kebijakan pajak karena menggunakan instrumen pemungutan pajak dan pengeluaran belanja negara untuk mempengaruhi produksi masyarakat. Pajak yang dikenakan pada mobil berteknologi *hybrid* berdampak pada harga mobil tersebut. Tidak hanya itu pajak juga dapat menambahkan nilai dasar penenaan pajak untuk penenaan PPN sehingga PPN yang terhutang menjadi besar. Berikut adalah ilustrasi formuasi perhitungan penenaan pajak yang terjadi pada mobil *hybrid*.

Harga Jual	Rp. 495.000.000,- ⁷⁴
Ex. PKB dan BBNKB (495.000.000*100/111,5)	Rp. 443.946.188,-
Ex. PPN dan PPn BM (443.946.188*100/140)	Rp. 317.104.420,-
Ex. Margin (15%)	Rp. 275.742.974,-
Ex. Bea Masuk, PPN Impor dan PPh 22 (275.742.974*100/152,2)	Rp. 180.815.065,-

Harga yang seharusnya dibayar atau yang biasa disebut dengan nilai pabean adalah Rp. 180.815.065,-. Nilai pabean setelah ditambah Bea Masuk, PPh

⁷³ Wawancara Ali Purwito, Dosen Pajak Lalu Lintas Barang FISIP UI dan Ketua Umum Asosiasi Profesi Ekspor Impor, (Jakarta: Kediaman Ali Purwito), Rabu 10 Juni 2009, pukul 18.30-19.00

⁷⁴ Berdasarkan tabel 4.1

22, PPN Impor dan margin adalah harga *off the road*, sedangkan harga *on the road*nya adalah harga jual mobil *hybrid*. Otomotif di Indonesia dikenakan pajak yang bermacam-macam, baik pajak pusat maupun pajak daerah. Seperti Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, Pajak Pertambahan Nilai dan lainnya. Berikut dibawah ini dijabarkan penghitungan pengenaan pajak.

Nilai Pabean	Rp. 180.815.065,-
Bea Masuk (40%)	Rp. 72.326.026,-
PPN Impor	Rp. 18.081.506,-
PPh 22 (Impor API)	<u>Rp. 4.520.377,-</u>
	Rp. 275.742.974,-
Margin (15%)	<u>Rp. 41.361.972,-</u>
<i>Off The Road</i>	Rp. 317.104.420,-
Lanjutan	
<i>Off The Road</i>	Rp. 317.104.420,-
PPN	Rp. 31.710.442,-
PPnBM	<u>Rp. 95.131.326,-</u>
	Rp. 443.946.188,-
PKB(1,5%)	Rp. 6.659.193,-
BBNKB(10%)	<u>Rp. 44.394.619,-</u>
<i>On The Road</i> (Harga Jual)	Rp. 495.000.000,-

Perbandingan harga mobil konvensional dengan mobil *hybrid* adalah 33% lebih tinggi. Sedangkan penghematan dalam bahan bakar antara mobil *hybrid* adalah

25%. Disini terlihat mobil *hybrid* masih sedikit, karena prosentase pengeluaran dan penghematan lebih besar pengeluaran. Dapat dilihat penambahan nilai mobil berteknologi *hybrid* dari pajak yang dikenakan. Semua pajak tersebut menambah harga dan menambah dasar pengenaan pajak. Instrumen-instrumen perpajakan tersebut yang membuat harga mobil berteknologi *hybrid* mahal.

Dalam bab 2 dijelaskan bahwa kebanyakan orang membuat keputusan dengan membandingkan biaya dan keuntungan. Karena itu, mereka merespon adanya insentif. Pada bab II dijelaskan kebijakan publik adalah serangkaian tindakan yang dipilih dan dialokasikan secara sah oleh pemerintah/negara kepada seluruh masyarakat yang mempunyai tujuan tertentu demi kepentingan publik yang implikasinya sebagai berikut:

- a. Kebijakan publik itu berbentuk pilihan tindakan-tindakan pemerintah.
- b. Tindakan pemerintah itu dialokasikan kepada seluruh masyarakat sehingga bersifat mengikat.
- c. Tindakan-tindakan pemerintah itu mempunyai tujuan tertentu.
- d. Tindakan pemerintah itu selalu diorientasikan terhadap pemenuhan kepentingan publik.

Kebijakan memberikan insentif pajak untuk mobil *hybrid* dapat dikatakan kebijakan publik karena tujuan diberikan insentif ini untuk pemenuhan kepentingan publik dalam mendapatkan udara yang bersih dan sehat. Dapat dikatakan pemberian insentif ini memiliki tujuan tertentu yang ditujukan untuk seluruh masyarakat. Jika produksi polusi udara berkurang maka yang merasakan adalah seluruh masyarakat.

Pemberian insentif pajak adalah tindakan pemerintah dalam bidang perpajakan untuk tujuan tertentu yang diorientasikan terhadap kepentingan publik. Berarti pemerintah dalam merumuskan kebijakan pemberian insentif terhadap sesuatu harus mempertimbangkan manfaat yang akan dirasakan seluruh masyarakatnya.

Di beberapa negara maju, seperti Amerika dan negara-negara Eropa, mobil berteknologi *hybrid* sudah diatur secara khusus terutama untuk pemajakannya. Negara-negara ini sudah memberikan insentif terhadap lingkungan, mereka berusaha untuk mengurangi supply polusi udara dari negara mereka. Topik ini akan dibahas lebih lanjut pada subbab berikutnya.

Menurut Effendi dari BKF: “Dilihat dari kelebihan mobil hybrid, ramah lingkungan dan hemat BBM. Harusnya harganya lebih rendah atau paling tidak sama lah.”⁷⁵ Gunadi mengatakan: “Dalam rangka pengendalian polusi tentu lebih baik dibanding dengan yang *polluted*.”⁷⁶ Meningkatnya konsumsi bahan bakar seiring makin banyaknya jumlah kendaraan menjadi masalah karena menambah biaya subsidi. Untuk itu, mobil efisien bahan bakar, seperti *hybrid* menjadi solusi yang tepat. Hal ini dikemukakan Direktur Marketing Toyota Astra Motor, Trisanyoto.⁷⁷ Jadi, jika berguna untuk lingkungan semestinya diberikan insentif agar harganya lebih murah dan masyarakat dapat mengkonsumsi barang tersebut. Pada bab II dijelaskan pengertian mengenai insentif pajak adalah semua kemudahan, baik yang bersifat financial maupun non financial yang disediakan atau yang diberikan kepada wajib pajak oleh suatu sistem perpajakan. Dibawah ini adalah ilustrasi penghitungan jika PPnBM dibebaskan.

Nilai Pabean	Rp. 180.815.065,-
Bea Masuk (40%)	Rp. 72.326.026,-
PPN Impor	Rp. 18.081.506,-
PPH 22 (Impor API)	<u>Rp. 4.520.377,-</u>
	Rp. 275.742.974,-
Margin (15%)	<u>Rp. 41.361.972,-</u>

⁷⁵ Wawancara Rustam Effendi, Kepala Bidang Kebijakan II: PPN dan KUP, (Jakarta: Kantor Badan Kebijakan Fiskal), Selasa 5 Mei 2009, pukul 13.00-13.30

⁷⁶ Wawancara Gunadi, Guru Besar FISIP UI dan sebagai Ketua Tim Perumus UU KUP, (Jakarta: kantor PPATK Lt.3), Rabu 13 Mei 2009, pukul 09.00-09.30 WIB

⁷⁷ autos.okezone.com/index.php/R...bagi-indonesia diunduh tanggal 14 April 2009 pukul 15:40

<i>Off The Road</i>	Rp. 317.104.420,-
Lanjutan	
<i>Off The Road</i>	Rp. 317.104.420,-
PPN	Rp. 31.710.442,-
PPnBM	<u>Rp. _____</u> -,-
	Rp. 348.814.862,-
PKB(1,5%)	Rp. 5.232.223,-
BBNKB(10%)	<u>Rp. 34.881.486,-</u>
<i>On The Road</i> (Harga Jual)	Rp. 388.928.571,-

Dari harga awal, harga setelah PPnBM dibebaskan adalah turun sebesar 21%. Perbandingan harga mobil konvensional dengan mobil *hybrid* adalah 5% lebih tinggi. Sedangkan penghematan dalam bahan bakar antara mobil konvensional dan *hybrid* adalah 25%. Dalam penghitungan ini terlihat sudah relevan karena prosentase pengeluaran dan penghematan sudah lebih besar penghematan.

Suhartantyo, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, mengatakan:

“Untuk mobil *hybrid* tidak mungkin diberikan pembebasan dan keringanan bea masuk, karena pembebasan dan keringanan sudah jelas pasalnya untuk tujuan apa.”⁷⁸

Pada pasal 25 dan 26 Undang-undang kepabeanan dijelaskan tujuan diberikan keringanan dan pembebasan Bea Masuk serta barang-barang apa saja yang dapat diberikan keringanan dan pembebasan Bea Masuk.

Pembebasan Bea Masuk sebenarnya bertujuan untuk mendorong ekspor, terutama barang-barang impor yang menunjang industri dan manufaktur. Purwito mengatakan:

⁷⁸ Wawancara R Evy Suhartantyo, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, (Jakarta: Gedung Utama Bea dan Cukai lt.7), Jumat 12 Juni 2009, pukul 13.00-13.30

“Jika Indonesia mempunyai kesepakatan bilateral dengan Jepang untuk menurunkan tarif bea masuk bisa saja, tapi harus ada timbal baliknya. Misal seperti 75% komponennya dari lokal.”⁷⁹

Undang-Undang kepabeanan membedakan pembebasan Bea Masuk ini menjadi 2 bentuk, yakni:

1. Pembebasan mutlak, diartikan sebagai pembebasan secara keseluruhan atas bea masuk yang dipungut sehingga menjadi nol persen, dengan persyaratan seperti ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang ada.
2. Pembebasan relatif, yaitu suatu bentuk pembebasan bea masuk dalam arti bahwa pembebasan yang diberikan pemerintah didasarkan atas beberapa persyaratan tertentu: Keringanan merupakan pengurangan sebagian pembayaran atas bea masuk yang diwajibkan.

Pertimbangan pemberian keringanan Bea Masuk adalah tujuan barang tersebut digunakan. Contohnya barang tersebut untuk tempat ibadah, ilmu pengetahuan atau barang tersebut digunakan untuk promosi/pameran. Purwito menjelaskan:

“Keringanan bea masuk jika barang tersebut ditujukan untuk tempat ibadah, ilmu pengetahuan. Kemungkinan hanya untuk promosi. Kalau keringanan, contohnya kita buat hotel untuk penanaman modal.”⁸⁰

Menurut Purwito, tidak mungkin mobil berteknologi *hybrid* dibebaskan dari Bea Masuk:

“...karena kita menganut penerimaan negara. Pajak kita menganut penerimaan sebesar-besarnya demi kesejahteraan rakyat sebesar-besarnya.

⁷⁹ Wawancara Ali Purwito, Dosen Pajak Lalu Lintas Barang FISIP UI dan Ketua Umum Asosiasi Profesi Ekspor Impor, (Jakarta: Kediaman Ali Purwito), Rabu 10 Juni 2009, pukul 18.30-19.00

⁸⁰ Wawancara Ali Purwito, Dosen Pajak Lalu Lintas Barang FISIP UI dan Ketua Umum Asosiasi Profesi Ekspor Impor, (Jakarta: Kediaman Ali Purwito), Rabu 10 Juni 2009, pukul 18.30-19.00

Kalau keringanan mungkin. Sepanjang itu menunjang, tidak hanya lingkungan kepentingan nasional.”⁸¹

Tarif Bea Masuk selain dari *harmonized system*, juga terdapat preferensi tarif. Purwito mengatakan:

“Bea masuk juga berdasarkan preferensi tarif, tarif yang berbeda. Misalnya negara ASEAN. ASEAN dengan China, ASEAN dengan korea selatan. Itu preferensi tarif, tarifnya beda. Paling tinggi 5%.”⁸²

Berikut adalah ilustrasi dari penghitungan mobil berteknologi *hybrid* dengan Bea Masuk diberi keringanan menggunakan tarif preferensi tertinggi 5%.

Nilai Pabean	Rp. 180.815.065,-
Bea Masuk (5%)	Rp. 9,040.753,-
PPN Impor	Rp. 18.081.506,-
PPH 22 (Impor API)	<u>Rp. 4.520.377,-</u>
	Rp. 212.457.701,-
Margin (15%)	<u>Rp. 31.868.655,-</u>
<i>Off The Road</i>	Rp. 244.326.357,-
PPN	Rp. 24.432.636,-
PPnBM	<u>Rp. 73.297.907,-</u>
	Rp. 342.056.899,-
PKB(1,5%)	Rp. 5.130.853,-
BBNKB(10%)	<u>Rp. 34.205.690,-</u>
<i>On The Road</i> (Harga Jual)	Rp. 381.393.443,-

Dari harga awal, harga setelah Bea Masuk diberi keringanan adalah turun sebesar 23%. Perbandingan harga mobil konvensional dengan mobil *hybrid* adalah 3%

⁸¹ Wawancara Ali Purwito, Dosen Pajak Lalu Lintas Barang FISIP UI dan Ketua Umum Asosiasi Profesi Ekspor Impor, (Jakarta: Kediaman Ali Purwito), Rabu 10 Juni 2009, pukul 18.30-19.00

⁸² Wawancara Ali Purwito, Dosen Pajak Lalu Lintas Barang FISIP UI dan Ketua Umum Asosiasi Profesi Ekspor Impor, (Jakarta: Kediaman Ali Purwito), Rabu 10 Juni 2009, pukul 18.30-19.00

lebih tinggi. Sedangkan penghematan dalam bahan bakar antara mobil konvensional dan *hybrid* adalah 25%. Dalam penghitungan ini harga lebih rendah daripada saat PPnBM dibebaskan. Terlihat bahwa penerimaan negara lebih kecil dibanding pada saat PPnBM dibebaskan.

Bila mobil berteknologi *hybrid* mendapatkan pembebasan PPnBM dan keringanan Bea Masuk, maka ilustrasi penghitungannya sebagai berikut:

Nilai Pabean	Rp. 180.815.065,-
Bea Masuk (5%)	Rp. 9,040.753,-
PPN Impor	Rp. 18.081.506,-
PPh 22 (Impor API)	<u>Rp. 4.520.377,-</u>
	Rp. 212.457.701,-
Margin (15%)	<u>Rp. 31.868.655,-</u>
<i>Off The Road</i>	Rp. 244.326.357,-
PPN	Rp. 24.432.636,-
PPnBM	<u>Rp. _____,-</u>
	Rp. 268.758.992,-
PKB(1,5%)	Rp. 4.031.385,-
BBNKB(10%)	<u>Rp. 26.875.899,-</u>
<i>On The Road</i> (Harga Jual)	Rp. 299.666.276,-

Dari harga awal, jika mendapatkan pembebasan PPnBM dan keringanan Bea Masuk adalah turun sebesar 39%. Prosentase perbandingan dengan harga mobil konvensional adalah 19% lebih rendah. Penghematan yang diberikan mobil *hybrid* tetap 25%. Dapat dilihat bahwa harga mobil *hybrid* menjadi lebih rendah dari mobil konvensional. Harga tersebut dapat menarik pembeli lebih banyak dari harga sebelumnya. Tetapi penerimaan negara lebih kecil daripada harga sebelumnya.

Pada dasarnya pemberian insentif bertujuan memberikan keringanan pembayaran pajak untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Tapi pemberian

insentif juga harus mempertimbangkan penerimaan negara. Penerimaan negara jangan sampai terabaikan karena ingin mencapai suatu tujuan. Pemberian harus diukur agar tidak terlalu merugikan negara, tetapi pemberian insentif yang berhasil adalah yang dapat mencapai sasaran seperti yang dikatakan Gunadi,

“yang harus diperhatikan pemerintah. Yang jelas insentif itu harus mencapai sasarannya, harus efektif efisien. Tentu pertimbangan-pertimbangannya harus diperhatikan juga jangan sampai pemberian insentif tapi nanti justru menimbulkan dampak-dampak negatif yang lebih besar daripada insentifnya. Harus diperhatikan juga dampaknya pada penerimaan pajaknya bagaimana, seberapa jauh dapat diberikan insentif jangan sampai membilah penerimaan.”⁸³

Jadi, merumuskan kebijakan insentif pajak juga harus mempertimbangkan penerimaan negara. Tetapi dalam hal ini tidak cukup dengan hanya kebijakan insentif pajak untuk mobil berteknologi *hybrid* saja yang dibutuhkan. Jika tidak diberlakukan kebijakan lain yang mengatur untuk pelestarian lingkungan hidup. Suhartantyo mengatakan:

“Memang tidak setara, inikan pertimbangan sosial, sedangkan disini adalah aspek fiskal. Jadi tidak ketemu. Sementara ini mau diturunkan, kalau ini diturunkan aspek penerimaan tiadak ada, turun dan lagi nanti malah menimbulkan efek yang lain. Kecuali nanti dikeluarkan kebijakan yang empiris atau sama, misalnya pengurangan mobil tua, apapun lah.”⁸⁴

Pendapat senada juga diungkapkan oleh Saputra:

“Mungkin pengaturan diluar pajak juga diperlukan ya. Seperti usia kendaraan, kalau di Jepang kan kendaraan diatas sekian tahu harus sudah diganti. Kalau disini kendaraan sampai 20 tahun juga masih tetap dipakai. Pengaturan yang lain seperti emisi gas buang, dulu sudah digembargemborkan, katanya kalau tidak memenuhi syarat akan ditilang tapi tidak jalan juga. Yang lainnya adalah car free day, ini juga bagus. Tapi kalau bisa diterapkannya jangan hari sabtu atau minggu tapi hari senin atau hari-hari kerja lainnya.”⁸⁵

⁸³ Wawancara Gunadi, Guru Besar FISIP UI dan sebagai Ketua Tim Perumus UU KUP, (Jakarta: kantor PPATK Lt.3), Rabu 13 Mei 2009, pukul 09.00-09.30 WIB

⁸⁴ Wawancara R Evy Suhartantyo, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, (Jakarta: Gedung Utama Bea dan Cukai lt.7), Jumat 12 Juni 2009, pukul 13.00-13.30

⁸⁵ Wawancara Wuriawan Saputra, Kasi Peraturan PPN Industri II, (Jakarta: Kantor Pusat Direktorat Jenderal Pajak lt.8), Senin 11 Mei 2009, pukul 09.00-10.00

Kebijakan lainnya harus juga mendukung tujuan dari kebijakan insentif pajak agar tujuan diberikan kebijakan tersebut dapat tercapai.

4.2 Insentif Untuk Mobil Berteknologi *Hybrid* Di Negara Lain

Saat ini produsen mobil berlomba-lomba mengeluarkan mobil *hybrid* versi mereka, tetapi yang paling populer adalah Toyota Prius. Toyota Prius ini hanya diproduksi di Jepang. Semua negara yang mengkonsumsi Toyota Prius mengimpor dari Jepang. Pelopor mobil *hybrid* adalah toyota dan honda, karena mobil *hybrid* banyak dibutuhkan maka brand lain seperti ford, mercedes dan lain-lain. Jadi, di beberapa negara membuat kebijakan untuk mobil *hybrid* agar warganya menggunakan mobil *hybrid* tersebut, sehingga negaranya dapat mengurangi produksi polusi udara. Kebijakan tersebut untuk menarik minat masyarakat untuk membeli dan menggunakan mobil berteknologi *hybrid*.

Pada sub bab sebelumnya diinformasikan di beberapa negara maju sudah memberikan kebijakan khusus untuk mobil berteknologi *hybrid*. Negara-negara yang sudah memberikan kebijakan untuk mobil *hybrid* adalah Amerika (US) dan negara-negara di Eropa. Di Asia Tenggara belum ada negara yang memberikan kebijakan khusus untuk mobil *hybrid*. Berikut penjelasan kebijakan yang diterapkan untuk mobil *hybrid* di negara tersebut.

Amerika (US)

Kebijakan pajak untuk mobil *hybrid* di Amerika berawal pada tahun 2005, dikenal dengan *the Energy Policy Act of 2005*. *The Energy Policy Act of 2005* sudah diganti dengan kredit pajak. Salah satu yang termasuk dalam kebijakan tersebut adalah kredit pajak yang diberi nama *Alternative Motor Vehicle Credit*. Kebijakan ini akan memberikan kepada pembeli baru mobil *hybrid* tidak hanya potongan pajak yang dapat diklaim dalam beberapa tahun, tetapi kredit pajak juga akan mengurangi beban pajak mereka. Potongan dan kredit pajak tersebut diberikan untuk *sales tax*. Kredit pajak untuk kendaraan *hybrid* diberlakukan

untuk pembelian pada atau setelah 1 Januari 2006. Tujuannya adalah untuk mengurangi jumlah emisi karbon.⁸⁶

Kredit pajak hanya berlaku untuk pembeli mobil *hybrid* baru. Mobil *hybrid* tersebut sudah ditentukan kualifikasinya. *If a qualifying vehicle is leased to a consumer, the leasing company may claim the credit.*⁸⁷ Berikut adalah kualifikasi mobil *hybrid* yang mendapatkan kredit pajak.

Tabel 4.3 Federal Tax Incentives (United States)

Make	Model	Tax Credit
Chevrolet	Malibu Hybrid	\$1,300
Chevrolet	Silverado Hybrid	\$2,200
Chevrolet	Tahoe Hybrid	\$2,200
Ford	Escape Hybrid (2wd)	\$3,000
Ford	Escape Hybrid (4wd)	\$2,200
Ford	Fusion Hybrid	\$3,400
GMC	Sierra Hybrid	\$2,200
GMC	Yukon Hybrid	\$2,200
Honda	Civic Hybrid	\$2,100
Honda	2005 Civic Hybrid (auto)	\$1,700
Mazda	Tribute Hybrid (2wd)	\$3,000
Mazda	Tribute Hybrid (4wd)	\$2,200
Mercury	Mariner Hybrid (2wd)	\$3,000
Mercury	Mariner Hybrid (4wd)	\$2,200
Mercury	Milan Hybrid	\$3,400
Toyota	Camry Hybrid	\$2,600
Toyota	Highlander Hybrid	\$2,600
Toyota	Prius	\$3,150

Sumber data: www.energystar.gov/federaltaxincentives/table

⁸⁶ Mixedpower.com/government/auto_tax_credits_for_eco_friendly_hybrid_cars diunduh tanggal 5 Mei 2009 pukul 14:37

⁸⁷ *Ibid*

Amerika termasuk negara penyumbang polusi terbanyak di dunia. Mereka telah mengambil langkah untuk mengurangi produksi karbon yang akan menambah konsentrasi gas rumah kaca. Amerika terus memberikan kemudahan untuk mobil *hybrid* agar warganya membeli dan menggunakan mobil berteknologi *hybrid* tersebut. Kabar terakhir pada tahun 2009 ini Amerika akan mengeluarkan kebijakan insentif pajak mobil yang ditujukan untuk mobil berteknologi *hybrid* dan kendaraan listrik. *There could be new tax credits for these eco-friendly cars.*⁸⁸

Jika diperhatikan Amerika sangat memperhatikan lingkungan. Amerika tidak hanya memberikan kemudahan kepada penjual mobil *hybrid* tetapi juga untuk pembeli. Tujuannya agar warganya terbiasa menggunakan mobil atau kendaraan yang ramah lingkungan untuk kepentingan bersama. Selain untuk lingkungan, Amerika memberikan keringanan pajak untuk mobil berteknologi *hybrid* adalah untuk mempelajari teknologi yang digunakan oleh mobil berteknologi *hybrid* tersebut. Seperti yang kita ketahui mobil *hybrid* diperkenalkan oleh Honda dan Toyota, dapat dilihat tabel diatas, Ford mobil produksi Amerika sudah mengeluarkan mobil *hybrid*. Meski masih belum dapat mengalahkan Toyota dan Honda, tapi Amerika sudah mulai untuk memproduksi mobil jenis ini.

Tidak hanya itu, negara-negara bagian di Amerika juga mengeluarkan kebijakan khusus untuk mobil ramah lingkungan. Seperti di Arizona, tiga tipe mobil *hybrid* -Honda Insight, Honda Civic Hybrid dan Toyota Prius- diberikan ijin untuk melewati *car pool lanes (three in one)* tanpa memperdulikan jumlah penumpang didalamnya. Lain halnya di San Jose, pemilik mobil *hybrid* yang membeli dari dealer di San Jose dibebaskan dari biaya parkir lokal. Masih banyak negara-negara bagian lainnya yang membuat kebijakan untuk mobil berteknologi *hybrid*.

Jepang

Jepang adalah pengeksport Toyota Prius. Seperti yang kita ketahui Toyota Prius adalah salah satu mobil *hybrid* yang sudah banyak digunakan, bahkan mobil

⁸⁸ irs.gov/newaroom/article diunduh tanggal 5 Mei 2009 pukul 14:30

ini sudah memasuki pasar Indonesia. Jepang adalah produsen dari Toyota Prius, negara-negara lain hanya mengimpor dari Jepang.

Walau begitu Jepang masih menunjukkan kepeduliannya terhadap lingkungan. Pemerintah Jepang akan memberikan subsidi sampai 300.000 yen kepada warganya yang mau membeli mobil *hybrid* atau kendaraan lain yang ramah lingkungan.⁸⁹ Masyarakat yang ingin membeli mobil kecil ramah lingkungan, sesuai persyaratan yang ditetapkan pemerintah, akan mendapat subsidi 100.000 yen. Jika ingin membeli mobil yang sumbangannya terhadap lingkungan lebih besar, subsidi jadi 200.000 yen. Nilai subsidi terbesar diberikan kepada mereka yang akan membeli mobil baru yang eco-friendly setelah 13 tahun tak pernah membeli mobil. Kebijakan ini baru akan dikeluarkan menjelang musim panas ini, dan berlangsung selama tahun fiskal 2009.⁹⁰

Kebijakan tersebut muncul setelah dua produsen otomotif di Jepang - Honda dan Toyota- mengeluarkan dua produk *hybrid* terbaru. Pemerintah Jepang kebijakan tersebut dapat mendongkrak penjualan dalam negeri. Disebabkan harga mobil yang terus meningkat membuat warga Jepang enggan untuk membeli mobil.⁹¹

Sebelum kebijakan tersebut pemerintah Jepang memberikan kebijakan berupa pengabulan permohonan penghapusan pajak bagi mereka yang membeli mobil ramah lingkungan. Dengan peraturan tersebut, masyarakat membeli mobil *hybrid* senilai 2 juta yen dapat berhemat 150.000 yen untuk pajak kendaraan. Subsidi dan pengurangan pajak diharapkan dapat meningkatkan penjualan mobil baru sampai 1 juta unit.⁹²

Pemerintah Jepang membuat kebijakan atas mobil *hybrid* tidak hanya untuk pertumbuhan ekonomi tetapi juga untuk kepedulian terhadap lingkungan. Jepang menggunakan kebijakan ini untuk menghapus mobil-mobil tua. Harga mobil yang terus meningkat juga menyebabkan sebagian warga Jepang

⁸⁹ www.wartakota.co.id diunduh tanggal 5 Juni 2009 pukul 14:21

⁹⁰ *Ibid*

⁹¹ *Ibid*

⁹² *Ibid*

mempertahankan mobil lama mereka sampai belasan tahun. Tercatat ada 10 juta mobil usia belasan tahun di Jepang saat ini. Mobil-mobil tua memiliki pembakaran yang tidak bagus, sehingga dapat menyebabkan gas buang yang kotor dan berbahaya untuk kesehatan dan lingkungan. Kebijakan yang akan diterapkan oleh pemerintah Jepang sudah dilakukan di Jerman.⁹³

Kebijakan pemerintah Jepang untuk mobil *hybrid* mungkin tidak sebanyak Amerika. Tetapi pemerintahan Jepang sudah mempunyai inisiatif untuk mengurangi produksi emisi negaranya. Lagipula Jepang juga sudah menjadi produsen mobil yang ramah lingkungan, sehingga tidak memerlukan kebijakan yang banyak untuk menarik minat masyarakat untuk membeli mobil tersebut.

Inggris

Berbeda dengan Amerika dan Jepang, cara walikota London menarik masyarakat untuk menggunakan mobil *hybrid* adalah dengan cara memanfaatkan *London Congestion Charge* bagi yang menggunakan mobil rendah emisi. Sebaliknya yang mengendarai kendaraan dengan emisi tinggi dalam *Congestion Charge Zone* akan dikenakan biaya sebesar £25.⁹⁴ Kebijakan ini bertujuan untuk mengurangi emisi karbondioksida di London, diharapkan pada tahun 2025 emisi karbondioksida di London sudah berkurang 60%.⁹⁵

Inggris membuat kebijakan tersebut karena peduli dengan lingkungan. Inggris berusaha untuk mengajak warganya untuk mengurangi emisi yang dapat menimbulkan *global warming*. Inggris berharap negaranya dapat mengurangi emisi karbon untuk menghindari berubahnya iklim. Di eropa tidak hanya Inggris yang mempunyai kebijakan khusus untuk mobil *hybrid*, ada negara lain seperti Belanda dan Jerman.

⁹³ *Ibid*

⁹⁴ lowcyp.org.uk diunduh tanggal 5 Juni 2009 pukul 14:2

⁹⁵ *Ibid*

Negara-negara diatas membuat kebijakan dengan tujuan yang sama, yaitu untuk mengurangi produksi emisi dari negara mereka. Negara-negara tersebut mereka sudah bertindak untuk lingkungan melalui kebijakan. Mereka menyadari bahwa lingkungan hidup perlu diperhatikan.

Global warming sudah menunjukkan tanda-tandanya, meningkatnya suhu bumi, bertambahnya volume air laut dan iklim sudah sedikit berubah. Indonesia dapat mencontoh negara-negara diatas untuk menunjukkan kepedulian terhadap lingkungan. Meskipun sekarang sudah terdapat angkutan publik yang memakai Bahan Bakar Gas untuk mengganti Bahan Bakar Minyak, tetapi masih lebih banyak angkutan publik yang menggunakan Bahan Bakar Minyak. Mobil-mobil tua di Indonesia juga masih banyak yang menggunakan. Mobil-mobil tua memiliki pembakaran BBM yang tidak sempurna, jadi dapat menambah produksi emisi karbon yang akan meningkatkan konsentrasi gas rumah kaca.

Selain melalui perdagangan emisi negara-negara tersebut percaya mobil berteknologi *hybrid* adalah salah satu solusi untuk mengurangi produksi polusi udara dan sekaligus berhemat dalam pemakaian BBM. Negara-negara tersebut memberikan keringanan untuk mobil berteknologi *hybrid* untuk membiasakan warganya menggunakan mobil yang ramah lingkungan dan memakai bahan bakar yang sedikit dan juga untuk mengembangkan teknologi di negara mereka.

Melihat kebijakan-kebijakan khusus untuk mobil berteknologi *hybrid* yang diterapkan di negara-negara tersebut dapat dijadikan acuan untuk pemerintah Indonesia jika ingin membuat kebijakan khusus mobil berteknologi *hybrid* di Indonesia. Indonesia dapat mengacu pada kebijakan di Amerika, karena dengan memberikan potongan dan kredit pajak dapat mendorong minat masyarakat Indonesia untuk menggunakan mobil *hybrid* karena potongan pajak dapat mengurangi harga jual mobil tersebut. Pemberian kredit pajak dapat memacu penjualan mobil ini karena kredit pajak dapat mengurangi jumlah penghasilan kena pajak bagi penjual mobil jenis ini. Indonesia juga dapat melakukan transfer teknologi, seperti yang dilakukan Amerika, untuk mengembangkan mobil berteknologi *hybrid* di Indonesia.

4.3 Beberapa Manfaat yang Diperoleh Jika Mobil Berteknologi *Hybrid* Diberikan Insentif

Banyak penelitian menyebutkan bahwa gas rumah kaca telah memicu terjadinya pemanasan global akibat adanya efek rumah kaca. Untuk itu kita berusaha mengurangi konsentrasi gas rumah kaca, dengan cara hidup sehat. Salah satunya adalah mengurangi produksi emisi yang akan menambah konsentrasi gas rumah kaca. Juga makin berkurangnya cadangan minyak dunia. Maka para produsen mobil terkemuka dunia mulai berpikir untuk menciptakan kendaraan yang ramah lingkungan dan hemat dalam pemakaian BBM, serta mempunyai kemampuan sama dengan mobil konvensional. Lalu terciptalah mobil dengan teknologi *hybrid*. Kendaraan dengan kombinasi mesin berbahan bakar minyak dengan mesin berenergi listrik. Hal ini dimaksudkan untuk mengurangi penggunaan minyak dan mengurangi gas buang yang mengandung gas rumah kaca.

Penemuan baru inipun mendapat tanggapan yang sangat bagus dari berbagai kalangan termasuk para pecinta lingkungan hidup, karena mereka menganggap kendaraan *hybrid* ini akan membantu mengurangi polusi akibat dari pembakaran mesin kendaraan. Kendaraan hibrida memang lebih mahal namun bagi pembeli khususnya yang peduli terhadap lingkungan, hibrida sama saja dengan peduli lingkungan. Mengingat mobil hibrida yang menggabungkan mesin bensin dan motor listrik itu sangat hemat dalam mengkonsumsi bahan bakar serta ramah lingkungan.

Mobil hibrida menghemat hampir 814 juta liter bensin di Amerika Serikat sejak pertama kali diperkenalkan pada tahun 1999. Toyota memperkirakan dengan penggunaan mobil hibrida jumlah gas CO₂ yang dilepaskan ke udara berkurang sekitar 3,5 juta ton dalam 10 tahun terakhir. Pantas saja mobil hibrida sangat digemari di Amerika.⁹⁶

Pada saat ini, bahan bakar fosil (fossil fuel) masih menjadi tumpuan utama sumber energi, yaitu minyak bumi, batubara dan gas alam. Dalam

⁹⁶ www.beritaindonesia.co.id diunduh tanggal 16 April 2009 pukul 11:22

pemanfaatannya selama ini di Indonesia telah terjadi eksploitasi yang sangat masif yang telah mengakibatkan Indonesia dalam waktu dekat akan mengalami krisis energi akibat habisnya cadangan sumber-sumber energi tak terbarukan ini.⁹⁷

Sumber energi fosil mengakibatkan pencemaran udara yang dihasilkan oleh pembangkit-pembangkit energi tersebut, seperti gas sulfur dioksida (SO₂) dan gas-gas rumah kaca, seperti karbon dioksida (CO₂). Mobil *hybrid* mampu mengeluarkan gas buang lebih kecil gas buang hasil pembakaran, sehingga dapat mengurangi produksi emisi. Menurut Teguh dari WALHI: “Efek Rumah Kaca (*Greenhouse Effect*) adalah salah satu fenomena yang dianggap sebagai penyebab terbesar dari Global warming.”⁹⁸

Amerika telah membuat kebijakan untuk membuktikan kepedulian terhadap lingkungan. Mereka telah membuat kebijakan khusus untuk mobil yang ramah lingkungan, yang mengakibatkan warganya menggunakan mobil ramah lingkungan. Memang belum terbukti secara signifikan jika penggunaan mobil *hybrid* dapat mengurangi konsentrasi gas rumah kaca, tetapi Amerika sudah membuktikan penghematan BBM dengan menggunakan mobil berteknologi *hybrid* ini.

Tidak hanya Amerika, pada sub bab sebelumnya telah dijabarkan negara-negara yang sudah membuat kebijakan khusus untuk mobil *hybrid* agar mobil tersebut dapat dikonsumsi warganya. Sehingga dapat menurunkan tingkat produksi emisi negaranya. Negara-negara tersebut adalah Inggris dan Jepang.

Jika benar demikian, pemakaian mobil *hybrid* dapat mengurangi pemakaian BBM maka mobil berteknologi *hybrid* dapat membantu pemerintah untuk penghematan BBM. Jadi mobil berteknologi *hybrid* ini dapat mengurangi pemberian subsidi untuk BBM jika digunakan dalam jumlah tertentu. Pernyataan senada diungkapkan oleh Effendi:

⁹⁷ www.walhi.co.id/perubahanklim diunduh tanggal 20 April 2009 pukul 10:35

⁹⁸ Wawancara Teguh, Aktivistis Lingkungan Hidup, (Jakarta: Kantor WALHI), Senin 18 Mei 2009, pukul 13.00-13.30

“Pemakaian mobil hybrid mungkin bisa berpengaruh pada pengalokasian subsidi BBM. Tergantung berapa banyak masyarakat yang menggunakan mobil hybrid.”⁹⁹

Menurut Joko Trisanyoto, Direktur Marketing Toyota Astra Motor: “konsumsi bahan bakar mobil hybrid bisa lebih hemat 50 persen dari versi mobil mesin konvensional. Konsumsinya bisa mencapai 25 km/liter. Jika populasi hybrid di Indonesia banyak, tentu dampaknya akan menekan jumlah subsidi bahan bakar yang dikeluarkan pemerintah.” Hanya saja, Joko masih menyangsikan minat konsumen memiliki mobil *hybrid* lantaran harganya yang masih tinggi.¹⁰⁰

Jika pasar mobil berteknologi *hybrid* di Indonesia dapat berkembang dengan bagus, tidak menutup kemungkinan industri mobil berteknologi *hybrid* akan ada di Indonesia. Seperti di Amerika sudah banyak beredar mobil yang berteknologi *hybrid*, tidak hanya yang dikeluarkan Toyota dan Honda saja. Dalam subbab sebelumnya dijelaskan bahwa kebanyakan orang membuat keputusan dengan membandingkan biaya dan keuntungan dan karenanya mereka merespon pemberian insentif.

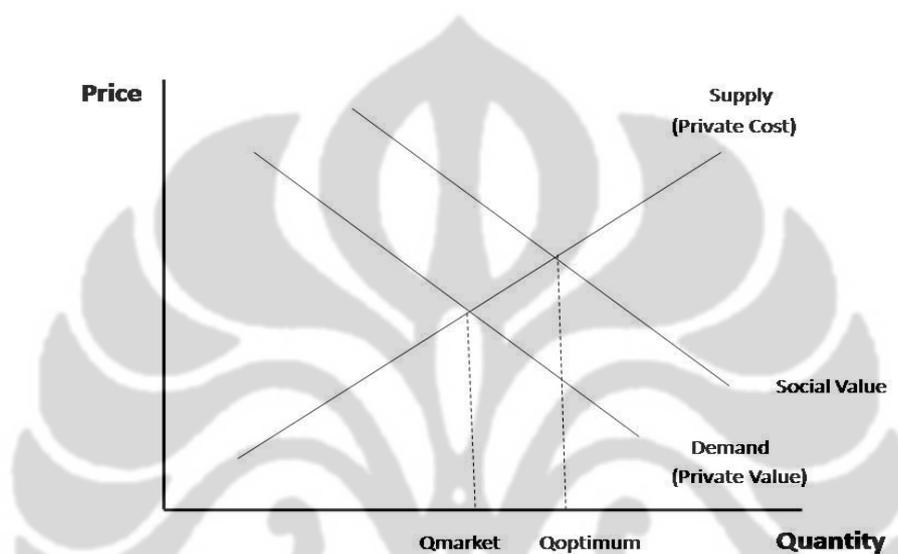
Pada bab 2 dijelaskan bahwa suatu eksternalitas muncul ketika seseorang atau suatu pihak memulai pekerjaan atau aktivitas dimana pekerjaan atau aktivitas tersebut mempengaruhi orang disekitarnya. Dapat diilustrasikan, kebijakan yang dikeluarkan pemerintah terhadap sesuatu dapat mempengaruhi pihak-pihak yang berhubungan langsung dengan sesuatu tersebut ataupun pihak-pihak yang tidak langsung berhubungan dengan sesuatu tersebut. Jadi, kebijakan insentif pajak terhadap mobil *hybrid* tidak hanya dapat mempengaruhi pengusaha dan penggunaannya saja, tetapi orang lain juga dapat dipengaruhi dengan adanya kebijakan tersebut.

Pada bab tersebut juga dijelaskan jika akibat dari eksternalitas tersebut merugikan pihak lain maka disebut eksternalitas negatif; jika eksternalitas tersebut mengakibatkan keuntungan atau manfaat maka disebut eksternalitas positif.

⁹⁹ Wawancara Rustam Effendi, Kepala Bidang Kebijakan II: PPN dan KUP, (Jakarta: Kantor Badan Kebijakan Fiskal Lt.6), Selasa 5 Mei 2009, pukul 13.00-13.30

¹⁰⁰ autos.okezone.com, *Opcit*

Sebagai contoh, polusi udara. Polusi udara menimbulkan eksternalitas negatif karena *social cost* yang dikeluarkan lebih besar daripada *private cost*, solusinya adalah memberikan pajak pada barang yang menghasilkan polusi atau menggantinya dengan yang ramah lingkungan.



Grafik 4.1 Grafik Eksternalitas Positif / *Positive Externality*
 Sumber : *Principles of Microeconomics*

Pemberian insentif pada mobil berteknologi *hybrid* juga dapat menimbulkan eksternalitas positif dan negatif. Jika pemberian insentif tersebut mengakibatkan bertambahnya populasi mobil sehingga jalanan dapat bertambah kepadatannya. Jika dampak yang diberikan seperti ini berarti pemberian insentif termasuk eksternalitas negatif. Sedangkan eksternalitas positif yang diberikan dari kebijakan insentif tersebut adalah penghematan bahan bakar dan pengurangan polusi udara, selain itu insentif dapat diberikan untuk tujuan tertentu seperti *transfer knowledge*, yang bertujuan untuk meneliti teknologi mesin yang

digunakan mobil tersebut. Lihat grafik 4.1, dalam hal ini udara bersih, bahan bakar dan *transfer knowledge* adalah *social value* yang dibutuhkan oleh masyarakat. Nilai tersebut lebih besar dibandingkan dengan permintaan mobil tersebut. Masyarakat membutuhkan sesuatu yang dapat membuat polusi udara berkurang dan tidak boros dalam pemakaian bahan bakar juga bermanfaat untuk ilmu pengetahuan. Pemberian insentif harus dipikirkan agar tidak terlalu menimbulkan eksternalitas negatif dan pemberian insentif yang berhasil adalah yang tepat sasaran. Pada bab 2 dijelaskan, pemerintah dapat mengatasi eksternalitas dengan cara memberikan pajak pada barang-barang yang memiliki eksternalitas negatif dan mensubsidi barang-barang yang memiliki eksternalitas positif.

Jadi, pemerintah harus mengantisipasi eksternalitas negatif yang akan timbul dari kebijakan pemberian insentif untuk mobil *hybrid* dengan cara memberikan pajak untuk mobil-mobil yang beremisi tinggi atau didukung dengan peraturan non pajak seperti pembatasan umur kendaraan atau pemberian batas untuk emisi gas buang.