

KEBIJAKAN INSENTIF PPnBM UNTUK PENGEMBANGAN MOBIL HARGA TERJANGKAU DAN HEMAT ENERGI

1. LATAR BELAKANG

Masyarakat dunia saat ini mulai menyadari bahwa Bahan Bakar Minyak (BBM) sebagai sumber energi semakin langka, dan harganya pun semakin meningkat. Penggunaan energi BBM yang berlebihan di masa lalu menyebabkan cadangan minyak dunia semakin menipis. Banyak negara mulai mengatur strategi agar cadangan minyak dinegaranya dapat dihemat untuk memenuhi kebutuhan di masa mendatang. Banyak negara kaya yang memilih mengimpor minyak ketimbang memproduksi dari sumurnya sendiri. Banyak negara mulai memikirkan efisiensi energi, dan mencari energi alternatif sebagai pengganti BBM. Di sisi lain, juga disadari bahwa penggunaan energi BBM menghasilkan emisi CO₂ yang signifikan, yang berdampak pada terjadinya pemanasan global dan perubahan iklim. Dampak perubahan iklim bukan hanya terjadi pada negara yang mengkonsumsi BBM tinggi, tetapi juga negara-negara lain, yang tidak mengkonsumsi BBM sekalipun.

Sektor transportasi darat merupakan salah satu sektor yang banyak mengkonsumsi BBM dan menghasilkan CO₂ dengan kontribusi cukup signifikan terhadap pemanasan global. Untuk mengatasi masalah ini muncullah kebutuhan untuk menggunakan mobil yang hemat energi dan ramah lingkungan. Pada tahun 2010, Jack R Nerad, analis pasar Kelley Blue Book, melakukan penilaian terhadap mobil-mobil berteknologi ramah lingkungan. Kajian ini menghasilkan sepuluh mobil paling hemat energi dari berbagai merk dan type dengan konsumsi bahan bakar dari 20,36 km per liter hingga 30,78 km per liter. Beberapa negara yang menyatakan siap memproduksi mobil hemat energi dan ramah lingkungan antara lain Jepang, India dan Cina.

Dengan semakin mahalnya harga BBM di Indonesia, pengguna mobil dan motor di Indonesia juga mulai melirik jenis-jenis mobil yang hemat energi. Menurut Kementerian Perindustrian, sebagaimana yang dipresentasikan pada acara Focused Group Discussion di Pusat Kebijakan Pendapatan Negara Badan Kebijakan Fiskal Jl. Wahidin No.1 Jakarta Pusat Jumat 30 September 2011, Indonesia memiliki potensi untuk menjual mobil hemat energi

antara 300.000 hingga 600.000 unit per tahun. Apabila industri mobil nasional tidak memanfaatkan potensi ini, diyakini bahwa peluang tersebut diisi oleh produk sejenis dari luar negeri, terutama negara ASEAN. Bila hal ini terjadi, maka industri otomotif Indonesia sulit berkembang dan tidak bisa memberikan nilai tambah yang optimal bagi perekonomian.

Industri otomotif Indonesia hingga saat ini masih belum mampu memenuhi kebutuhan dalam negeri. Data enam tahun terakhir menunjukkan bahwa impor mobil Indonesia berkembang jauh lebih pesat dibandingkan dengan eksportnya. Apabila di tahun 2005-2006 Indonesia masih surplus, dalam arti ekspor mobil lebih besar dibandingkan impornya, mulai tahun 2007 Indonesia sudah mulai defisit, dalam arti impor lebih besar dari ekspor. Defisit ini semakin lama semakin besar. Bila pada tahun 2007 defisit hanya sebesar 533.524 ribu USD, pada tahun 2011 defisit telah meningkat menjadi 4.291.364 ribu USD.

Dibandingkan dengan beberapa negara produsen mobil di Asia, Indonesia masih berkekurang dalam memenuhi pasar dalam negeri, sementara negara produsen mobil Asia lainnya sudah mengekspor. Sebagaimana terlihat pada Tabel 1.1 tentang Pemenuhan Pasar Domestik Industri Mobil Tahun 2009, Thailand mengekspor 43,32% produksi mobilnya, kemudian Jepang (41,92%), Cina (29,92%) dan India (14,63%). Sementara Indonesia masih harus mengimpor untuk memenuhi kebutuhan domestiknya. Dibandingkan dengan Thailand yang rasio mobil per seribu penduduknya sebesar 12, Indonesia hanya 3 mobil per seribu penduduk. Dengan demikian, potensi pasar Indonesia masih sangat besar. Indonesia berpeluang untuk menjadi *global production base country*. Untuk itu, Indonesia harus meningkatkan produksi mobilnya, terutama melalui investasi dalam negeri.

Tabel 1.1
Pemenuhan Kebutuhan Pasar Domestik Industri Mobil Tahun 2009

RANK	COUNTRY	PRODUCTIONS	SALES (UNIT)	DOMESTIC RATIO	EXPORT RATIO
1	China	13.790.994	9.664.322	70,08%	29,92%
2	Japan	7.934.516	4.608.509	58,08%	41,92%
7	India	2.632.694	2.247.434	85,37%	14,63%
15	Thailand	968.305	548.855	56,68%	43,32%
23	Indonesia	464.816	486.041	104,57%	-4,57%

Sumber: Presentasi oleh Benny Redjo Setyono dan Rachmad Basuki pada IHT Industri Otomotif di Kantor Pusat Direktorat Jenderal Pajak Kementerian Keuangan Jakarta 23 Februari 2010.

Untuk menangkap peluang tersebut, ada keinginan dari industri otomotif nasional untuk mengembangkan mobil jenis Low Cost Green Car (LCGC). Investasi sebesar US\$1,4 dari produsen otomotif dunia, antara lain Toyota, Suzuki, Daihatsu, dan PT Nissan Motor Indonesia (NMI), siap ditanamkan di Indonesia untuk mendukung LCGC.

Untuk mendorong produsen mobil nasional memanfaatkan potensi pasar LCGC yang besar, pemerintah perlu mendukung industri otomotif Indonesia, salah satunya dalam bentuk fasilitas perpajakan. Demikian disampaikan oleh Kementerian Perindustrian dalam FGD dengan Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan pada 30 September 2011. Insentif perpajakan tersebut berupa penurunan tarif PPnBM dari semula 30% menjadi 15% untuk sedan dan dari semula 10% menjadi 0% untuk MPV 4 X 2.

2. GAMBARAN UMUM

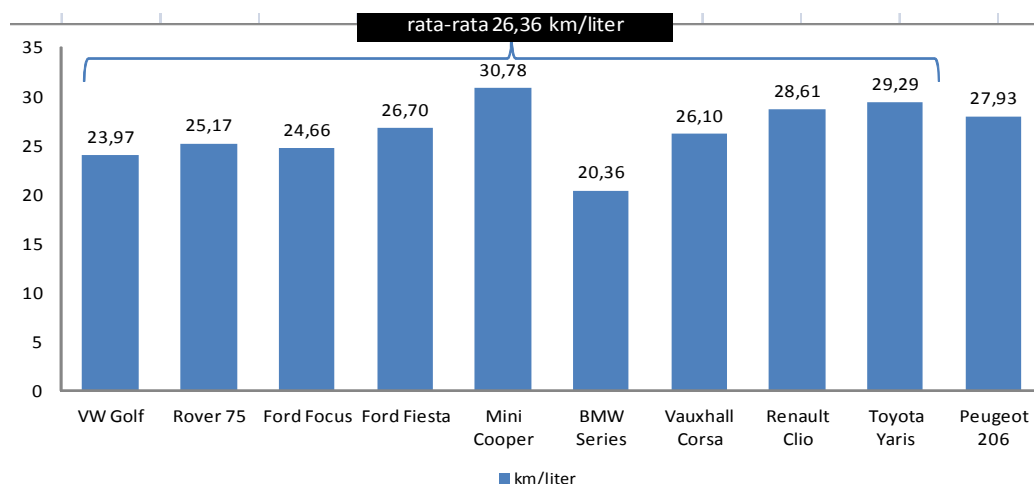
2.1. Trend Industri Otomotif Dunia

Deloitte Touche Tohmatsu, dalam kajiannya (2009) mengenai transformasi industri otomotif dunia, menyatakan bahwa, baik di pasar negara maju maupun negara berkembang, para produsen kendaraan bermotor harus memperhatikan 7 (tujuh) tren konsumen mobil dunia yang akan mempengaruhi pasar hingga tahun 2020. Ketujuh tren tersebut yaitu pertama *conscious consumption - a growing emphasis on value*, kedua *moving up – the emergence of new wealth in emerging markets*, ketiga *shades of green – cost vs. consciousness*, keempat *safety first – consumers to be attentive to innovations*, kelima *staying connected – the need to be networked*, keenam *the web – mixed reviews for internet as a sales channel*, dan ketujuh *changing preferences – older, more urban consumers*.

Tren ketiga, *shades of green – cost vs. consciousness*, selain sangat terkait dengan kelangsungan lingkungan hidup juga terkait dengan biaya yang murah. Naiknya harga bahan bakar minyak (BBM) dan perhatian terhadap pemanasan global telah membuat masyarakat dunia menaruh perhatian pada mobil yang tidak tergantung pada bahan bakar tradisional fosil. Perhatian juga diberikan kepada mobil yang menggunakan sumber energi yang terbarukan atau sumber energi yang murah.

Perhatian dan penghargaan kepada mobil yang menggunakan sumber energi yang terbarukan atau sumber energi yang murah keluar dalam bentuk rilis. Salah satunya, Motor.co.uk dan This is Money (situs penjualan mobil di Inggris) memberikan daftar 10 mobil diesel terpopuler (*the 10 Most Popular Diesel Cars*) yang hemat bahan bakar.' Kemudian Kelley Blue Book (KBB) melakukan penilaian terhadap berbagai jenis tipe mobil. Penilaian dilakukan berdasarkan atas konsumsi bahan bakar. Jack R Nerad, analis pasar KBB, menyatakan bahwa sejak tahun 2010, telah banyak mobil yang bertemakan ramah lingkungan. Ini disebabkan oleh meningkatnya mobil yang menawarkan bahan bakar ekonomis seperti kendaraan bermesin hybrid dan diesel. Pada bulan April 2011, KBB meluncurkan 10 mobil yang ramah lingkungan (*Top 10 Green Cars*).

Gambar 2.1
Sepuluh Mobil Diesel Terpopuler 2011 dan Jarak Tempuh
Menurut Motor.co.uk dan This is Money



Sumber: Vivanews.com.

The Green Car of The Year adalah penghargaan yang diberikan oleh Green Car Journal. Pemenang *The Green Car of The Year* diseleksi oleh 11 anggota panel yang terdiri dari ahli otomotif dan ahli lingkungan. Pada tahun 2006, pemenangnya adalah Mercury Mariner Hybrid, tahun 2007 Toyota Camry Hybrid, tahun 2008 Chevrolet Tahoe Hybrid, tahun 2009 Volkswagen Jetta TDI Clean Diesel, tahun 2010 Audi T3 TDI Clean Diesel, tahun 2011 Chevrolet Volt Plug-in Hybrid, dan tahun 2012 penghargaan *The Green Car of The Year* diraih oleh Honda Civic GX Natural Gas Vehicle.

Di Inggris, tiga lembaga independen, Jaffa's Juicy Bits, www.milesperlitre.com/ dan vcacarfueldata.org.uk, menganalisa kadar emisi dari berbagai produsen mobil dunia, untuk menentukan *Cleanest Car 2011*, pada ajang Jaffa's Green Car Awards 2011. Riset yang dilakukan di bidang lingkungan tersebut tidak hanya menitikberatkan pada kadar emisi CO₂ saja, namun juga memperhitungkan kadar emisi NO_x, hidrokarbon, karbon monoksida, partikel PM₁₀, dan bahkan polusi suara. Hasilnya, sepuluh jenis mobil berhasil terpilih sebagai *Cleanest Cars* untuk tahun 2011. Dari sepuluh mobil tersebut, delapan merek mobil berhasil masuk ke jajaran sepuluh besar. Lima mobil adalah mobil berbahan bakar bensin sementara lima lainnya adalah mobil hybrid.

Dewan hemat energi ekonomi Amerika Serikat, ACEEE (*American Council for an Energy-Efficient Economy*), adalah suatu organisasi nonprofit yang beroperasi berdasar Internal Revenue Code of 1986 Section 501(c)(3) yang berperan sebagai katalis (pemercepat) kebijakan, program, teknologi, investasi dan perilaku efisiensi energi yang maju (*advance*). ACEE mengeluarkan *Greenest Vehicle*, 10 mobil ter hijau. Aspek penilaian meliputi tingkat konsumsi bahan bakar, emisi gas buang dari knalpot, tingkat emisi CO₂ dan beberapa polutan yang dihasilkan, penggunaan bahan yang ramah lingkungan, dan lain-lain. Bobot kendaraan merupakan salah satu faktor utama dalam sistem rating karena bobot menunjukkan berapa banyak bahan bakar yang dikonsumsi kendaraan. Semua aspek itu dinyatakan dalam suatu skor. Makin bersih (*clean*) suatu kendaraan maka skornya juga makin tinggi.

Tabel 2.1
Daftar *Greenest Vehicle of 2012* dari ACEEE
(*American Council for an Energy-Efficient Economy*)

NO	MAKE AND MODEL	SPECIFICATIONS	EMISSION STANDARD ^a	MPG: CITY	MPG: HWY	GREEN SCORE
1	MITSUBISHI I-MIEV ^b	Electric (Li-ion bat.)	ZEV	3,8	2,9	58
2	HONDA CIVIC NATURAL GAS ^c	1.8L 4, auto (CNG)	PZEV / Bin 2	27	38	55
3	NISSAN LEAF	Electric (Li-ion bat.)	ZEV	3,1	2,7	55
4	TOYOTA PRIUS ^d	1.8L 4, auto CVT	PZEV / Bin 3	51	48	54
5	HONDA INSIGHT	1.8L 4, auto CVT	PZEV	41	44	53
6	SMART FORTWO CABRIOLET/COUPE	1.0L 3, manual (P)	ULEV II / Bin 5	34	38	53
7	SCION IQ	1.3L 4, auto CVT	ULEV II / Bin 5	36	37	52
8	HONDA CIVIC HYBRID ^e	1.5L 4, auto CVT	PZEV / Bin 2	44	44	52
9	LEXUS CT200H	1.8L 4, auto CVT	SULEV II / Bin 3	43	40	51
10	TOYOTA CAMRY HYBRID LE	2.5L 4, auto CVT	PZEV / Bin 3	43	39	51
11	HONDA CR-Z	1.5L 4, auto CVT	PZEV	35	39	50
12	TOYOTA YARIS	1.5L 4, manual	ULEV II / Bin 5	30	38	50

Keterangan:

(CNG) : menyatakan bahan bakar Compressed Natural Gas

(P) : menyatakan bahan bakar bensin premium

“auto CVT” : menyatakan penggunaan transmisi CVT. Transmisi CVT (*Continuously Variable Transmission*) adalah transmisi yang dapat berubah tanpa injakan, dilakukan melalui suatu angka rasio gear efektif yang tak terbatas antara nilai maksimum dan minimum. Ini berbeda dengan transmisi mekanikal biasa yang menggunakan angka rasio gear yang tertentu.

^a Suatu daftar dengan dua standar emisi (sebagai contoh Tier 2 bin 2 / PZEV). Menunjukkan suatu kendaraan yang memiliki baik sertifikasi emisi pemerintah Federal USA maupun pemerintah negara bagian California. Skor Hijau (*Green Score*) untuk daftar tersebut mencerminkan yang lebih bersih dari dua sertifikasi.

^b Keekonomian bahan bakar untuk kendaraan listrik dinyatakan dalam miles per kilowatt-hour.

^c Kendaraan berbahan bakar Compressed Natural Gas (CNG). Keekonomiannya dinyatakan dalam gasoline-equivalent miles per gallon.

^d Toyota Prius V mendapatkan Green Score 51.

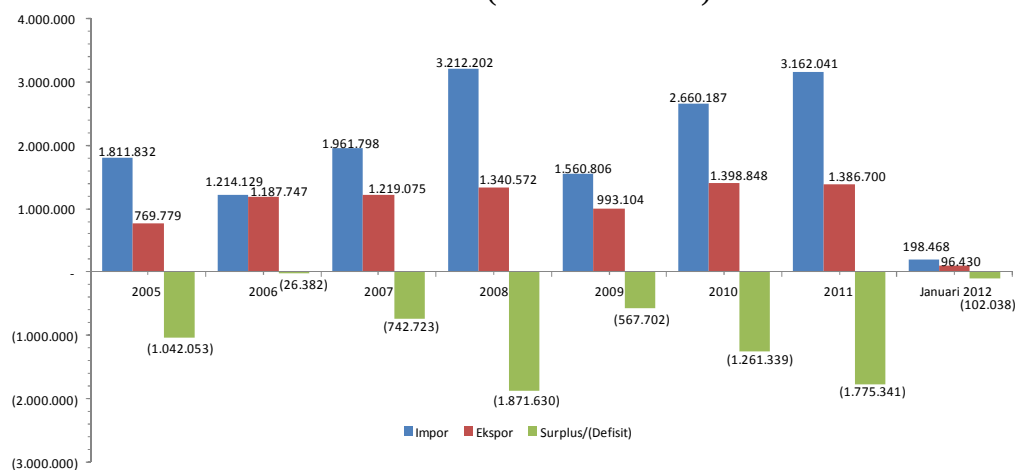
^e Honda Civic Hybrid beroperasi menggunakan baterai Lithium Ion.

2.2. Potensi Permintaan LCGC di Indonesia

Pada acara FGD yang diselenggarakan oleh Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, Badan Kebijakan Fiskal pada 30 September 2011, Kementerian Perindustrian memprediksi ceruk pasar LCGC di Indonesia sebesar 300.000 sampai 600.000 unit per tahun. Apabila industri otomotif nasional tidak memanfaatkan peluang tersebut, diyakini bahwa peluang tersebut akan diisi oleh produk sejenis dari luar negeri, terutama dari negara-negara ASEAN. Bila hal ini terjadi, maka peluang industri otomotif Indonesia untuk berkembang menjadi basis produsen mobil dunia hilang dan bertambahnya mobil LCGC di pasar Indonesia tidak memberikan nilai tambah yang signifikan bagi perekonomian Indonesia.

Untuk melihat bagaimana kondisi industri otomotif di Indonesia dapat dilihat dari kegiatan ekspor impor, baik untuk suku cadang maupun mobil. Dari data ekspor impor suku cadang kendaraan (Gambar 2.2) terlihat bahwa Indonesia telah memiliki kemampuan untuk memproduksi suku cadang kendaraan bermotor. Sebagian dari hasil produksi suku cadang nasional digunakan untuk memenuhi kebutuhan produksi mobil dalam negeri, dan sebagian lainnya di ekspor. Namun untuk suku cadang tertentu masih harus diimpor. Untuk suku cadang, impor Indonesia lebih besar dibandingkan dengan eksportnya.

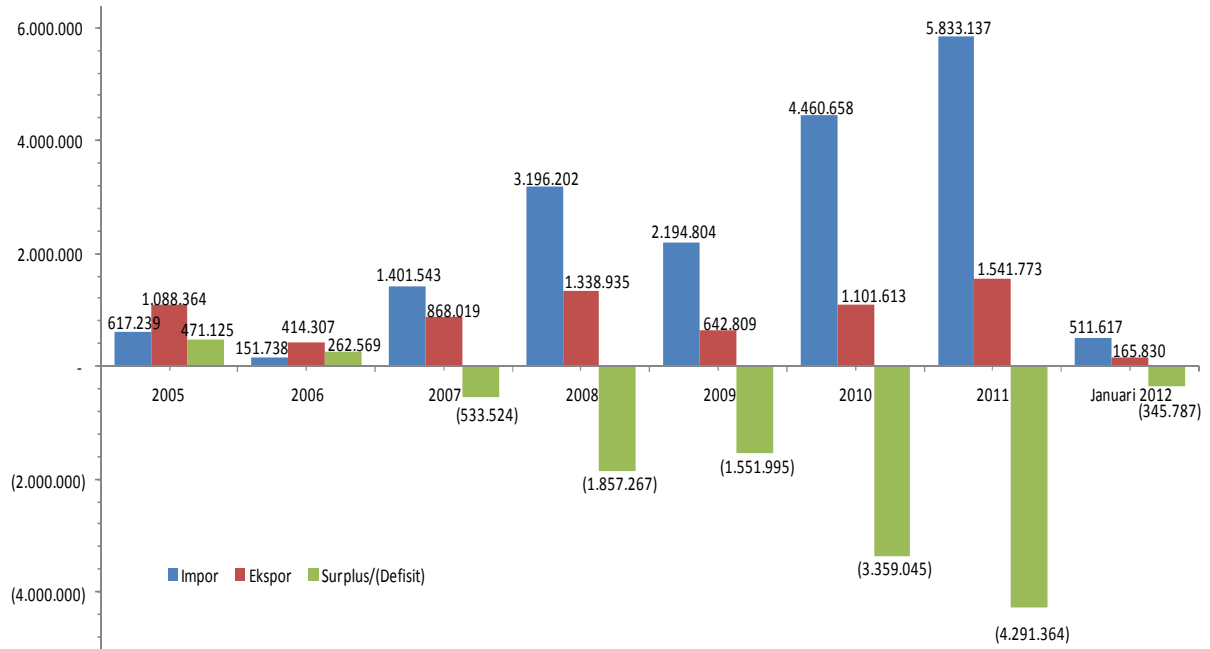
Gambar 2.2
Nilai Ekspor dan Impor Suku Cadang Kendaraan
Tahun 2005-2011 (dalam ribu USD)



Sumber: Bank Indonesia. 2012. Statistik Ekonomi Keuangan Indonesia (SEKI).

Sementara itu, untuk memenuhi kebutuhan pasar mobil dalam negeri, Indonesia masih harus mengimpor mobil dari negara lain, walaupun industri mobil nasional juga telah melakukan penetrasi pasar di luar negeri. Gambar 2.3 menunjukkan bahwa nilai impor mobil Indonesia jauh lebih besar dibandingkan dengan nilai eksportnya. Mulai tahun 2007 telah terjadi defisit, dalam arti nilai impor lebih besar dibandingkan nilai ekspor. Defisit ini semakin lama menjadi semakin besar. Kondisi ini menunjukkan betapa lemahnya industri otomotif nasional saat ini.

Gambar 2.3
Nilai Ekspor dan Impor Kendaraan Jadi
Tahun 2005-2011 (dalam ribu USD)



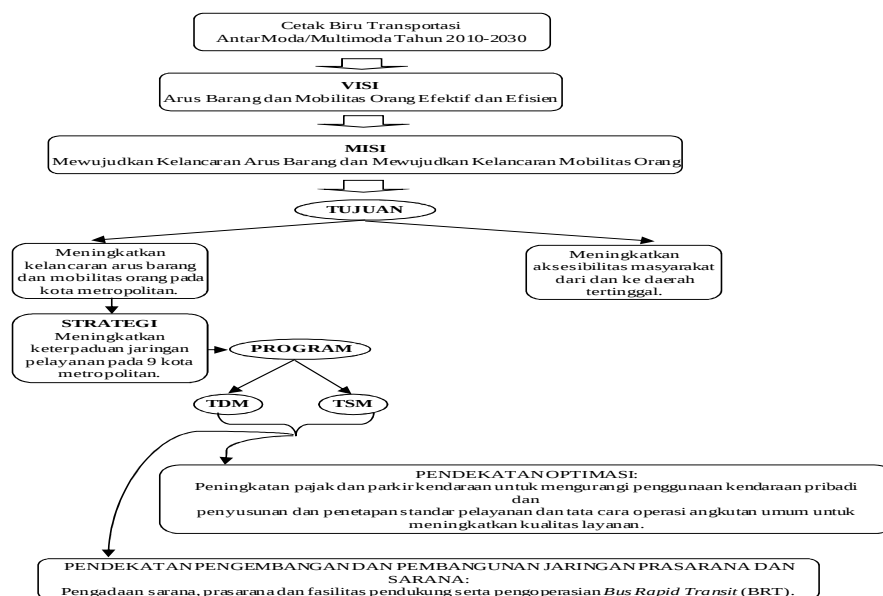
Sumber: Bank Indonesia. 2012. Statistik Ekonomi Keuangan Indonesia (SEKI).

2.3. Kebijakan Transportasi Nasional

Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan Cetak Biru Transportasi Antar Moda/Multimoda Tahun 2010-2030, melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Antar Moda/Multimoda Tahun 2010-2030. Visi transportasi antarmoda/multimoda tahun 2010-2030 adalah arus barang dan mobilitas orang efektif dan efisien, dengan misi mewujudkan kelancaran arus barang dan mewujudkan kelancaran mobilitas orang. Tujuan yang hendak dicapai di antaranya adalah meningkatkan kelancaran arus barang dan mobilitas orang pada kota metropolitan, dan meningkatkan aksesibilitas masyarakat dari dan ke daerah tertinggal. Peningkatan kelancaran mobilitas orang pada kota metropolitan, dicapai melalui strategi meningkatkan keterpaduan jaringan pelayanan pada 9 kota metropolitan (*Mebidangro* [Medan, Binjai, Deli, Serdang, Karo], *Palembang*, *Jabodetabek* [Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi], *Bandung Raya*, *Kedungsepur* [Kendal, Demak, Ungaran, Semarang, Purwodadi], *Yogyakarta*, *Gerbangkertosusilo* [Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, Lamongan],

Sarbagita [Denpasar, Bangli, Gianyar, Tabanan], dan *Marminasata* [Makasar, Sungguminasa, Takalar, Maros]). Keterpaduan pelayanan diwujudkan melalui program *Transport Demand Management* (TDM) dan *Transport Supply Management* (TSM) yang masing-masing disusun melalui pendekatan optimasi dan pengembangan serta pembangunan jaringan prasarana dan sarana. Pendekatan optimasi dilakukan antara lain dengan peningkatan pajak dan parkir kendaraan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan penyusunan dan penetapan standar pelayanan dan tata cara operasi angkutan umum untuk meningkatkan kualitas layanan. Sementara pendekatan pengembangan dan pembangunan jaringan prasarana dan sarana dilakukan antara lain melalui pengadaan sarana, prasarana dan fasilitas pendukung serta pengoperasian *Bus Rapid Transit* (BRT).

Gambar 2.4
Cetak Biru Transportasi AntarModa/Multimoda Tahun 2010-2030



Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi AntarModa/Multimoda Tahun 2010-2030.

2.4. Kebijakan Industri Otomotif

Dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai negara industri yang tangguh pada tahun 2025, menghadapi tantangan dan kendala yang ada, serta merevitalisasi industri nasional, maka telah diterbitkan Peraturan Presiden Nomor 28 Tahun 2008 tentang Kebijakan Industri Nasional.

Sebagai penjabaran Perpres 28/2008 tersebut, telah disusun 35 *Road Map* (Peta Panduan) pengembangan klaster industri prioritas untuk periode 5 (lima) tahun ke depan (2010-2014) yang disajikan dalam 6 (enam) buku, dimana Buku III memaparkan Kelompok Klaster Industri Alat Angkut yang terdiri dari 4 klaster industri yaitu Klaster Industri Kendaraan Bermotor, Klaster Industri Perkapalan, Klaster Industri Kedingantaraan dan Klaster Industri Perkeretaapian.

Industri Kendaraan Bermotor adalah industri yang terdiri dari Industri Kendaraan Bermotor Roda Empat atau Lebih (KBLI 34100), Industri Karoseri Kendaraan Bermotor Roda Empat atau Lebih (KBLI 34200), Industri Perlengkapan dan Komponen Kendaraan Bermotor Roda Empat atau Lebih (KBLI 34300), Industri Sepeda Motor dan Sejenisnya (KBLI 35911), dan Industri Komponen dan Perlengkapan Sepeda Motor dan Sejenisnya (KBLI 35912).

Dalam Peta Panduan Pengembangan Klaster Industri Kendaraan Bermotor, sebagaimana diungkapkan dalam Lampiran Peraturan Menteri Perindustrian RI Nomor 123/M-IND/PER/10/2009 tanggal 14 Oktober 2009 tentang Peta Panduan (*Road Map*) Pengembangan Klaster Industri Kendaraan Bermotor, terdapat baik sasaran kuantitatif maupun sasaran kualitatif. Sasaran kuantitatif berupa sasaran produksi roda 4 sampai dengan tahun 2014 (jangka menengah) adalah 1.250.000 unit dengan nilai produksi 584.780 miliar rupiah, penjualan sebanyak 1.300.000 unit dan ekspor sebanyak 260.000 unit. Sedangkan sasaran produksi roda 4 sampai dengan tahun 2025 (jangka panjang) adalah 4.177.000 unit dengan nilai produksi sebesar 584.780 miliar rupiah, penjualan sebanyak 3.175.000 unit dan ekspor sebanyak 1.002.000 unit.

Untuk sasaran kualitatif jangka menengah salah satunya adalah menjadi basis produksi MPV, Light Commercial Truck dan Kendaraan Bermotor (KBM) Hemat Energi Ramah Lingkungan (*Low Cost Green Car/LCGC*). Sementara sasaran kualitatif jangka panjang salah satunya adalah produksi sedan kecil hemat energi ramah lingkungan. Untuk mencapai sasaran tersebut, salah satu programnya adalah pengembangan pasar domestik dengan rencana aksi mendorong kebijakan pengembangan kendaraan hemat energi, ramah lingkungan dan harga terjangkau (*Low Cost Green Car/LCGC*). Kebijakan pengembangan kendaraan hemat energi, ramah lingkungan dan harga terjangkau dilanjutkan dalam jangka panjang. Untuk

memuluskan rencana aksi tersebut, kementerian perindustrian menyatakan perlunya insentif fiskal, terutama PPN dan PPnBM terhadap industri kendaraan bermotor yang dapat mengembangkan kendaraan hemat energi, ramah lingkungan dan harga terjangkau (*Low Cost Green Car/LCGC*).

Konsep produksi LCGC adalah mobil irit dan ramah lingkungan. Konsep mobil irit tercermin dalam kemampuan LCGC menempuh jarak per liter bahan bakar yang digunakan. Dengan kapasitas 1000 cc - 1200 cc LCGC diharapkan mampu menempuh perjalanan sejauh 20-22 kilometer per 1 liter bahan bakar. Sementara itu, konsep *green car* didekati dengan jenis mesin yang digunakan.

2.5. Regulasi tentang PPnBM saat ini

Ketentuan mengenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 2009 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 Tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (UU PPN). Dalam Pasal 5 UU PPN tersebut diatur bahwa disamping dikenai Pajak Pertambahan Nilai (PPN), dikenai juga Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM) terhadap:

1. Penyerahan Barang Kena Pajak (BKP) yang tergolong mewah yang dilakukan oleh pengusaha yang menghasilkan barang tersebut di dalam Daerah Pabean dalam kegiatan usaha atau pekerjaannya; dan
2. Impor Barang Kena Pajak(BKP) yang tergolong mewah.

PPnBM dikenakan hanya 1 (satu) kali pada waktu penyerahan BKP yang tergolong mewah oleh pengusaha yang menghasilkan atau pada waktu impor BKP yang tergolong mewah. Dengan demikian, atas penyerahan BKP yang tergolong mewah oleh produsen atau atas impor BKP yang tergolong mewah, di samping dikenai PPN, dikenai juga PPnBM, dengan pertimbangan bahwa:

- Perlu keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen yang berpenghasilan rendah dan konsumen yang berpenghasilan tinggi;
- Perlu adanya pengendalian pola konsumsi atas BKP yang tergolong mewah;
- Perlu adanya perlindungan terhadap produsen kecil atau tradisional; dan

- Perlu untuk mengamankan penerimaan negara.

Yang dimaksud dengan "Barang Kena Pajak (BKP) yang tergolong mewah" adalah:

1. barang yang bukan merupakan barang kebutuhan pokok;
2. barang yang dikonsumsi oleh masyarakat tertentu;
3. barang yang pada umumnya dikonsumsi oleh masyarakat berpenghasilan tinggi; dan/atau
4. barang yang dikonsumsi untuk menunjukkan status.

Pengenaan PPnBM atas impor BKP yang tergolong mewah tidak memperhatikan siapa yang mengimpor BKP tersebut serta tidak memperhatikan apakah impor tersebut dilakukan secara terus-menerus atau hanya sekali saja. Selain itu, pengenaan PPnBM terhadap suatu penyerahan BKP yang tergolong mewah tidak memperhatikan apakah suatu bagian dari BKP tersebut telah dikenai atau tidak dikenai PPnBM pada transaksi sebelumnya.

Sebagaimana dijelaskan di atas, bahwa PPnBM dikenakan atas penyerahan BKP yang tergolong mewah yang dilakukan oleh pengusaha yang menghasilkan barang tersebut di dalam Daerah Pabean dalam kegiatan usaha atau pekerjaannya. Yang termasuk dalam pengertian menghasilkan adalah kegiatan:

- a. merakit, yaitu menggabungkan bagian-bagian lepas dari suatu barang menjadi barang setengah jadi atau barang jadi seperti merakit mobil, barang elektronik, dan perabot rumah tangga;
- b. memasak, yaitu mengolah barang dengan cara memanaskan baik dicampur bahan lain maupun tidak;
- c. mencampur, yaitu mempersatukan dua atau lebih unsur (zat) untuk menghasilkan satu atau lebih barang lain;
- d. mengemas, yaitu menempatkan suatu barang ke dalam suatu benda untuk melindunginya dari kerusakan dan/atau untuk meningkatkan pemasarannya; dan
- e. membotolkan, yaitu memasukkan minuman atau benda cair ke dalam botol yang ditutup menurut cara tertentu;

- f. serta kegiatan lain yang dapat dipersamakan dengan kegiatan itu atau menyuruh orang atau badan lain melakukan kegiatan tersebut.

Secara umum, untuk Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dikenal konsep Pajak Masukan dan Pajak Keluaran. Akan tetapi pengertian umum dari Pajak Masukan hanya berlaku pada Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan tidak dikenal pada Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM). Oleh karena itu, PPnBM yang telah dibayar tidak dapat dikreditkan dengan PPnBM yang terutang. Dengan demikian, prinsip pemungutan PPnBM hanya 1 (satu) kali saja, yaitu pada waktu penyerahan oleh pabrikan atau produsen BKP yang tergolong mewah, atau pada waktu impor BKP yang tergolong mewah. Penyerahan pada tingkat berikutnya tidak lagi dikenai PPnBM.

Dalam Pasal 8 UU PPN diatur bahwa tarif PPnBM ditetapkan paling rendah 10% (sepuluh persen) dan paling tinggi 200% (dua ratus persen). Perbedaan kelompok tarif PPnBM (dari kelompok tarif paling rendah 10% sampai dengan kelompok tarif paling tinggi 200%) didasarkan pada pengelompokan BKP yang tergolong mewah yang dikenai PPnBM sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) UU PPN.

Ekspor BKP yang tergolong mewah dikenai pajak dengan tarif 0% (nol persen). PPnBM adalah pajak yang dikenakan atas konsumsi BKP yang tergolong mewah di dalam Daerah Pabean, oleh karena itu, BKP yang tergolong mewah yang diekspor atau dikonsumsi di luar Daerah Pabean dikenai PPnBM dengan tarif 0% (nol persen). PPnBM yang telah dibayar atas perolehan BKP yang tergolong mewah yang diekspor tersebut dapat diminta kembali.

Ketentuan mengenai kelompok BKP yang tergolong mewah yang dikenai PPnBM diatur dengan Peraturan Pemerintah (PP). Peraturan Pemerintah tersebut adalah Peraturan Pemerintah Nomor 145 Tahun 2000 tentang Kelompok Barang Kena Pajak Yang Tergolong Mewah Yang Dikenakan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah. PP ini telah mengalami tujuh kali perubahan terakhir dengan Peraturan Pemerintah 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.

Sedangkan ketentuan mengenai jenis BKP yang dikenai PPnBM diatur dengan atau berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan. Peraturan Menteri Keuangan tersebut adalah Keputusan Menteri Keuangan (KMK) Nomor 355/KMK.03/2003 tentang Jenis Kendaraan Bermotor Yang Dikenakan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah.

Dengan mengacu pada pertimbangan sebagaimana tercantum dalam penjelasan Pasal 5 ayat (1) UU PPN, pengelompokan barang-barang yang dikenai PPnBM terutama didasarkan pada tingkat kemampuan golongan masyarakat yang mempergunakan barang tersebut, di samping didasarkan pada nilai gunanya bagi masyarakat pada umumnya. Sehubungan dengan hal itu, tarif yang tinggi dikenakan terhadap barang yang hanya dikonsumsi oleh masyarakat yang berpenghasilan tinggi. Dalam hal terhadap barang yang dikonsumsi oleh masyarakat banyak perlu dikenai PPnBM, maka tarif yang dipergunakan adalah tarif yang rendah. Pengelompokan barang yang dikenai PPnBM dilakukan setelah berkonsultasi dengan alat kelengkapan Dewan Perwakilan Rakyat yang membidangi keuangan.

KMK Nomor 355/KMK.03/2003 tentang Jenis Kendaraan Bermotor Yang Dikenakan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah, dalam Pasal 2-nya mengatur bahwa 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.

PPnBM tidak dikenakan atas impor atau penyerahan kendaraan CKD, kendaraan sasis, kendaraan pengangkutan barang, kendaraan bermotor beroda dua dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 250 cc dan kendaraan bermotor untuk pengangkutan 16 (enam belas) orang

atau lebih termasuk pengemudi. Selain itu, PPnBM dibebaskan atas impor atau penyerahan kendaraan bermotor berupa kendaraan ambulan, kendaraan jenazah, kendaraan pemadam kebakaran, kendaraan tahanan, kendaraan pengangkutan umum, kendaraan protokoler kenegaraan, kendaraan bermotor untuk pengangkutan 10 (sepuluh) orang sampai dengan 15 (lima belas) orang termasuk pengemudi, yang digunakan untuk kendaraan dinas TNI atau POLRI, dan kendaraan patroli TNI/POLRI.

Berdasarkan presentasi Kementerian Perindustrian dalam FGD di Pusat Kebijakan Pendapatan Negara Badan Kebijakan Fiskal Jl.Wahidin No.1 Jakarta Pusat Jumat 30 September 2011, yang dimaksud dengan mobil LCGC adalah kendaraan roda 4 berupa sedan dan MPV 4 X 2, dengan kapasitas silinder antara 1.000 cc dan 1.200 cc, serta antara 700 cc dan 999 cc, dengan konsumsi bahan bakar (JC-08 atau UN-ECE R101-02) lebih besar atau sama dengan 22 km per liter untuk cc sampai dengan 1.000 cc, dan lebih besar atau sama dengan 20 km per liter untuk cc sampai dengan 1.200 cc dan emisi gas buang adalah Euro II atau sesuai peraturan yang berlaku di Indonesia.

Dengan demikian, sesuai dengan Lampiran III KMK Nomor 355/KMK.03/2003, untuk LCGC berupa sedan, termasuk dalam kelas tarif PPnBM 30%, yaitu kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang kurang dari 10 (sepuluh) orang termasuk pengemudi, dengan motor bakar cetus api atau nyala kompresi (diesel/semi diesel), dengan kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 cc berupa sedan, sehingga dikenai PPnBM dengan tarif 30%.

Sedangkan untuk LCGC berupa MPV 4 X 2, sesuai dengan Lampiran I KMK Nomor 355/KMK.03/2003, yaitu kendaraan bermotor untuk pengangkutan orang 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, dikenai tarif PPnBM sebesar 10%.

3. ANALISIS

3.1. Besaran Insentif PPnBM dan Investasi

Sehubungan dengan rencana produksi mobil Low Cost Green Car (LCGC), Kementerian Perindustrian mengusulkan agar Pemerintah Indonesia memberikan insentif, salah satunya dalam bentuk penurunan tarif PPnBM, yaitu dari 30% menjadi 15% untuk jenis mobil sedan, dan dari 10% menjadi 0% untuk jenis mobil MPV. Apabila usulan ini disetujui,

setidaknya empat produsen mobil siap menanamkan investasi sebagaimana diuraikan dalam tabel 3.1. Dengan asumsi nilai kurs sebesar Rp. 9.200,-- per US\$, untuk memproduksi LCGC akan ada tambahan investasi sebesar Rp.14,72 triliun.

Tabel 3.1
Rencana Investasi untuk LCGC

PERUSAHAAN	INVESTASI(JUTA US\$)
Toyota	200
Daihatsu	400
Suzuki	800
Nissan	200
Total	1.600

Sumber: Usulan Kementerian Perindustrian.

Sementara itu, tabel 3.2 memberikan gambaran tentang rencana produksi LCGC untuk tahun 2012, 2014, dan 2016. Rencana produksi untuk LCGC jenis sedan meningkat tajam dari 16.000 unit di tahun 2012 menjadi 120.000 unit di tahun 2016. Sementara itu untuk LCGC jenis MPV akan diproduksi 64.000 unit di tahun 2012, dan akan meningkat menjadi 480.000 unit di tahun 2016.

Tabel 3.2
Rencana Investasi untuk LCGC

TAHUN	SEDAN	MPV	TOTAL
2012	16.000	64.000	80.000
2014	60.000	240.000	300.000
2016	120.000	480.000	600.000

Sumber: Usulan Kementerian Perindustrian.

Dengan harga maksimum Rp. 80 juta per unit mobil sedan dan Rp.95 juta per unit mobil MPV, maka untuk tahun 2012, nilai produksi LCGC jenis sedan adalah Rp.1,28 triliun dan nilai produksi LCGC jenis MPV adalah Rp.6,08 triliun. Dengan insentif sebesar 15% untuk LCGC jenis sedan, pemerintah harus merelakan Rp.192 miliar untuk insentif LCGC. Sedangkan untuk LCGC jenis MPV, dengan insentif sebesar 10%, nilai penerimaan PPnBM yang dikorbankan mencapai Rp.608 miliar, sehingga total pengorbanan pemerintah untuk insentif LCGC adalah sebesar Rp.800 miliar.

Tabel 3.3
Perhitungan insentif PPnBM untuk tahun 2012

KETERANGAN	SEDAN	MPV	TOTAL
Produksi Mobil (unit)	16.000	64.000	80.000
Harga mobil per unit	Rp.80 juta	Rp.95 juta	
Total Harga Mobil	Rp.1,28 Triliun	Rp.6.08 Triliun	Rp.7,36 Triliun
Usulan Penyesuaian PPnBM	Rp.192 miliar	Rp.608 miliar	Rp.800 miliar

Sumber: Hasil Perhitungan

Data Input-Output tahun 2005 menunjukkan bahwa 74% dari produksi otomotif digunakan untuk memenuhi permintaan akhir, sedangkan 26% sisanya digunakan untuk memenuhi permintaan antara. Dengan proporsi tersebut, maka insentif PPnBM sebesar Rp.800 miliar tersebut akan dinikmati oleh konsumen akhir sebesar Rp.588 miliar, sedangkan sisanya sebesar Rp.212 miliar dinikmati oleh industri untuk keperluan proses produksi. Dengan demikian, maka kebijakan pemberian insentif PPnBM untuk LCGC di tahun 2012 akan menghasilkan investasi sebesar Rp.14,72 triliun, dan harga mobil untuk konsumen akhir akan berkurang sebesar Rp.588 miliar.

3.2. Analisis Dampak Pemberian Insentif PPnBM

Model Input-Output dijalankan dengan shock permintaan akhir pada sektor kendaraan bermotor kecuali sepeda motor (kode sektor 133). Kebijakan pemberian insentif PPnBM untuk LCGC menyebabkan nilai konsumsi masyarakat berkurang sebesar Rp.588 miliar, sementara investasi bertambah sebesar Rp.14,72 triliun. Tabel 3.4 merupakan hasil shock dari model, menunjukkan dampak dari kebijakan pemberian insentif PPnBM terhadap output perekonomian, pendapatan masyarakat, surplus usaha, pajak tidak langsung serta penyerapan tenaga kerja.

Tabel 3.4
Dampak Pemberian Insentif PPnBM

DAMPAK TERHADAP	MENINGKAT SEBESAR
Total Output	20,564 miliar
Total Pendapatan Masyarakat	2,518 miliar
Total Surplus Usaha	4,330 miliar
Total Pajak Tidak Langsung	261 miliar
Total Tenaga Kerja	315,830 orang

Sumber: Output model I-O.

Pemberian insentif PPnBM untuk LCGC dan masuknya investasi terkait LCGC akan menyebabkan output perekonomian meningkat sebesar Rp.20.564,26 miliar. Peningkatan

terbesar terjadi pada sektor kendaraan bermotor kecuali sepeda motor (kode sektor 133) itu sendiri, yaitu sebesar Rp. 15.608,32 miliar. Sektor-sektor lain yang outputnya bertambah secara signifikan antara lain sektor jasa perbengkelan yang meningkat sebesar Rp.1.357,68 miliar, jasa angkutan jalan raya yang meningkat sebesar Rp.272,51 miliar, jasa pemerintahan umum yang meningkat sebesar Rp.87,10 miliar, jasa perusahaan yang meningkat sebesar Rp.62,56 miliar, dan barang tambang mineral bukan logam yang meningkat sebesar Rp.59,52 miliar. Peningkatan output juga terjadi pada sektor-sektor lain yang terkait, namun dengan jumlah yang lebih kecil. Bila diakumulasikan, peningkatan pada sektor-sektor lain ini berjumlah Rp.3.116,56 miliar.

Tabel 3.5
Dampak Pemberian Insentif PPnBM Terhadap Output
(Dalam miliar rupiah)

Kode	Sektor	Perubahan Output
133	Kendaraan bermotor kecuali sepeda motor	15,608.32
173	Jasa perbengkelan	1,357.68
153	Jasa angkutan jalan raya	272.51
164	Jasa pemerintahan umum	87.10
163	Jasa perusahaan	62.56
46	Barang tambang mineral bukan logam	59.52
	Akumulasi sektor-sektor lainnya	3,116.56
	Total	20,564.26

Sumber: Output model I-O.

Pemberian insentif PPnBM untuk LCGC dan masuknya investasi terkait LCGC juga berpengaruh terhadap pendapatan masyarakat, khususnya tenaga kerja yang bekerja di sektor kendaraan bermotor kecuali sepeda motor serta sektor lain yang terkait. Investasi terkait LCGC diprediksi akan mampu menyerap tenaga kerja sekitar 315.000 orang yang bekerja pada berbagai sektor yang terkait dengan industri otomotif. Meningkatnya penyerapan tenaga kerja tersebut berdampak pada pendapatan masyarakat akan meningkat sebesar Rp. 2.517,80 miliar. Peningkatan terbesar terjadi masyarakat yang bekerja pada sektor kendaraan bermotor kecuali sepeda motor (kode sektor 133) itu sendiri, yaitu sebesar Rp. 1.911.02 miliar. Sektor-sektor lain yang penghasilan pegawainya juga bertambah secara signifikan antara lain sektor jasa perbengkelan yang meningkat sebesar Rp.166,23 miliar, jasa angkutan jalan raya yang meningkat sebesar Rp.33,37 miliar, jasa pemerintahan umum yang meningkat sebesar Rp.10,66 miliar, jasa perusahaan yang meningkat sebesar Rp.7,66 miliar, dan barang tambang

mineral bukan logam yang meningkat sebesar Rp.7,29 miliar. Peningkatan pendapatan juga terjadi pada masyarakat yang bekerja di sektor-sektor lain yang terkait, namun dengan jumlah yang lebih kecil. Bila diakumulasikan, peningkatan pendapatan masyarakat yang bekerja pada sektor-sektor lain ini berjumlah Rp.2.517,80 miliar.

Tabel 3.6
Dampak Pemberian Insentif PPnBM Terhadap Pendapatan Masyarakat
(Dalam miliar rupiah)

Kode	Sektor	Perubahan Pendapatan Masyarakat
133	Kendaraan bermotor kecuali sepeda motor	1,911.02
173	Jasa perbengkelan	166.23
153	Jasa angkutan jalan raya	33.37
164	Jasa pemerintahan umum	10.66
163	Jasa perusahaan	7.66
46	Barang tambang mineral bukan logam	7.29
	Akumulasi sektor-sektor lainnya	381.58
	Total	2,517.80

Sumber: Output model I-O

Keuntungan perusahaan juga mengalami peningkatan sehubungan dengan pemberian insentif PPnBM untuk LCGC dan masuknya investasi terkait LCGC. Keuntungan perusahaan untuk seluruh sektor meningkat sebesar Rp. 4.330,24 miliar. Peningkatan keuntungan perusahaan terbesar terjadi pada sektor kendaraan bermotor kecuali sepeda motor, yaitu sebesar Rp. 3.286,66 miliar. Keuntungan perusahaan pada sektor-sektor lain yang bertambah secara signifikan antara lain pada sektor jasa perbengkelan yang meningkat sebesar Rp.285,89 miliar, jasa angkutan jalan raya yang meningkat sebesar Rp.57,88 miliar, jasa pemerintahan umum yang meningkat sebesar Rp.18,34 miliar, jasa perusahaan yang meningkat sebesar Rp.13,17 miliar, dan barang tambang mineral bukan logam yang meningkat sebesar Rp.12.53 miliar. Peningkatan keuntungan perusahaan juga terjadi pada sektor-sektor lain yang terkait, namun dengan jumlah yang lebih kecil. Bila diakumulasikan, peningkatan pada sektor-sektor lain ini berjumlah Rp.656,26 miliar.

Tabel 3.7
Dampak Pemberian Insentif PPnBM Terhadap Keuntungan Perusahaan
(Dalam miliar rupiah)

Kode	Sektor	Perubahan Keuntungan Perusahaan
133	Kendaraan bermotor kecuali sepeda motor	3,286.66
173	Jasa perbengkelan	285.89
153	Jasa angkutan jalan raya	57.38
164	Jasa pemerintahan umum	18.34
163	Jasa perusahaan	13.17
46	Barang tambang mineral bukan logam	12.53
	Akumulasi sektor-sektor lainnya	656.26
	Total	4,330.24

Sumber: Output model I-O

Penerimaan pajak tidak langsung meningkat sebesar Rp. 260,99 miliar sehubungan dengan pemberian insentif PPnBM untuk LCGC dan masuknya investasi terkait LCGC. Peningkatan penerimaan pajak tidak langsung terbesar terjadi pada sektor kendaraan bermotor kecuali sepeda motor, yaitu sebesar Rp. 198,09 miliar. Penerimaan pajak tidak langsung pada sektor-sektor lain yang bertambah secara signifikan antara lain pada sektor jasa perbengkelan yang meningkat sebesar Rp.17,23 miliar, jasa angkutan jalan raya yang meningkat sebesar Rp.3,46 miliar, jasa pemerintahan umum yang meningkat sebesar Rp.1,11 miliar, jasa perusahaan yang meningkat sebesar Rp.0,79 miliar, dan barang tambang mineral bukan logam yang meningkat sebesar Rp.0,76 miliar. Peningkatan penerimaan pajak tidak langsung juga terjadi pada sektor-sektor lain yang terkait, namun dengan jumlah yang lebih kecil. Bila diakumulasikan, peningkatan pada sektor-sektor lain ini berjumlah Rp.39,55 miliar.

Tabel 3.8
Dampak Pemberian Insentif PPnBM Terhadap Penerimaan Pajak Tidak Langsung
(Dalam miliar rupiah)

Kode	Sektor	Perubahan Penerimaan Pajak Tidak Langsung
133	Kendaraan bermotor kecuali sepeda motor	198.09
173	Jasa perbengkelan	17.23
153	Jasa angkutan jalan raya	3.46
164	Jasa pemerintahan umum	1.11
163	Jasa perusahaan	0.79
46	Barang tambang mineral bukan logam	0.76
	Akumulasi sektor-sektor lainnya	39.55
	Total	260.99

Sumber: Output model I-O

Sektor otomotif termasuk sektor unggulan, karena mampu memiliki keterkaitan ke sektor hulu (*backward linkage*) sebesar 1,4301 dan memiliki derajat kepekaan atau pengaruh terhadap sektor-sektor hilir (*forward linkage*) sebesar 1,4552. Keterkaitan ke hulu terbesar terjadi pada sektor kendaraan bermotor itu sendiri, diikuti dengan sektor jasa perdagangan, barang-barang dari besi dan baja dasar, perbankan dan seterusnya. Tabel 3.9 menunjukkan dua belas sektor yang memiliki keterkaitan ke hulu yang tinggi.

Tabel 3.9
Keterkaitan ke hulu (*backward linkage*)

Kode	Sektor	Backward linkage
133	Kendaraan bermotor kecuali sepeda motor	1.1045
149	Jasa perdagangan	0.0595
116	Barang-barang dari besi dan baja dasar	0.0235
159	Bank	0.0188
163	Jasa perusahaan	0.0175
130	Baterai dan aki	0.0170
122	Barang-banrang logam lainnya	0.0140
153	Jasa angkutan jalan raya	0.0139
115	Besi dan baja dasar	0.0116
104	Barang-barang hasil kilang minyak	0.0110
142	Listrik dan gas	0.0102
173	Jasa perbengkelan	0.0071
	Akumulasi sektor-sektor lainnya	0.1216
	Total	1.4301

Sumber: Output model I-O.

Sementara itu, keterkaitan ke hilir terbesar terjadi pada sektor kendaraan bermotor itu sendiri, diikuti dengan sektor jasa perbengkelan, jasa angkutan jalan raya, jasa pemerintahan umum dan seterusnya. Tabel 3.10 menunjukkan dua belas sektor yang memiliki keterkaitan ke hulu yang tinggi.

Tabel 3.10
Keterkaitan ke depan (*forward linkage*)

Kode	Sektor	Backward linkage
133	Kendaraan bermotor kecuali sepeda motor	1.1045
173	Jasa perbengkelan	0.0961
153	Jasa angkutan jalan raya	0.0193
164	Jasa pemerintahan umum	0.0062
163	Jasa perusahaan	0.0044
46	Barang tambang mineral bukan logam	0.0042
15	Kelapa sawit	0.0040
44	Biji dan pasir besi	0.0037

41	Biji tembaga	0.0032
117	Logam dasar bukan besi	0.0031
157	Jasa penunjang angkutan	0.0031
85	Kayu lapis dan sejenisnya	0.0029
	Akumulasi sektor-sektor lainnya	0.2005
	Total	1.4552

Sumber: Output model I-O

3.3. Analisis Cost Benefit

Berkenaan dengan usulan Kementerian Perindustrian untuk memberikan insentif PPnBM untuk mobil jenis LCGC, dua alternatif usulan kebijakan dapat dikaji, yaitu menyetujui usulan untuk memberikan insentif, atau menolak usulan untuk memberikan insentif dan tetap memberlakukan kebijakan PPnBM yang ada. Analisis cost benefit dilakukan dengan memperhatikan kepentingan masyarakat sebagai konsumen mobil, perusahaan sebagai produsen mobil, serta pemerintah sebagai regulator.

3.3.1. Alternatif Kebijakan: Insentif PPnBM Untuk LCGC Diberikan

Pada alternatif pertama, pemerintah menyetujui untuk memberikan insentif PPnBM untuk mobil LCGC, yaitu penurunan tarif PPnBM dari 30% menjadi 15% untuk mobil LCGC jenis sedan dan dari 10% menjadi 0% untuk LCGC jenis MPV. Tabel 3.11 memberikan gambaran tentang cost benefit bagi masyarakat sebagai pengguna kendaraan bermotor, apabila usulan pemberian insentif PPnBM untuk LCGC disetujui. Kebijakan ini memberikan beberapa manfaat bagi masyarakat, antara lain harga mobil lebih murah, sehingga lebih banyak masyarakat yang mampu membeli mobil jenis LCGC. Karena lebih irit, diprediksi sebagian pengguna mobil akan beralih ke LCGC, sehingga diharapkan kebijakan ini akan menurunkan konsumsi bahan bakar. Investasi yang akan ditanamkan untuk memproduksi LCGC diprediksi akan mampu menyerap tenaga kerja yang signifikan, dan akan menyebabkan penghasilan masyarakat meningkat. Model dampak kebijakan dengan Input-Output memprediksi peningkatan pendapatan masyarakat akan mencapai Rp. 2.528 miliar rupiah. Namun di sisi lain, rendahnya harga mobil jenis LCGC ini juga menyebabkan sebagian dari pengguna sepeda motor akan beralih ke LCGC. Apabila ini terjadi, maka konsumsi BBM akan meningkat. Di samping itu, beralihnya pengguna sepeda motor ke LCGC akan menambah kemacetan yang telah terjadi pada saat ini.

Tabel 3.11
Cost Benefit Analisis Bagi Masyarakat
Alternatif: Insentif PPnBM untuk LCGC Disetujui

BENEFIT	COST
Masyarakat menikmati mobil dengan harga lebih murah	Sebagian pengguna sepeda motor beralih ke LCGC: Menambah kemacetan
Semakin banyak masyarakat yang mampu membeli mobil LCGC	Sebagian pengguna sepeda motor beralih ke LCGC: Konsumsi BBM akan meningkat
Sebagian pengguna mobil beralih ke mobil LCGC: Konsumsi BBM menurun	
Peningkatan pendapatan masyarakat sebesar Rp.2.518 miliar	

Tabel 3.12 memberikan gambaran tentang cost benefit bagi industri otomotif sebagai produsen kendaraan bermotor, apabila usulan pemberian insentif PPnBM untuk LCGC disetujui. Kebijakan ini memberikan benefit bagi industri otomotif, bahwa industri otomotif dalam negeri dapat memenuhi kebutuhan pasar dalam negeri. Kebijakan ini juga akan menyebabkan perusahaan di sektor otomotif dan sektor-sektor terkait lainnya dapat memperoleh tambahan keuntungan hingga mencapai Rp.4.330 miliar rupiah. Namun kebijakan ini diduga akan mengakibatkan industri mobil konvensional akan tergerus pasarnya, sebagian konsumen akan beralih ke LCGC.

Tabel 3.12
Cost Benefit Analisis Bagi Industri Otomotif
Alternatif: Insentif PPnBM untuk LCGC Disetujui

BENEFIT	COST
Potensi pasar LCGC diisi oleh Produksi dalam negeri	Industri mobil konvensional akan tergerus sebagian, beralih ke LCGC
Keuntungan perusahaan meningkat sebesar Rp.4.330 miliar	
Daya saing industri otomotif lebih baik	

Kebijakan pemberian insentif PPnBM untuk LCGC akan memberikan manfaat bagi Pemerintah berupa masuknya investasi sebesar Rp.14.720 miliar. Dengan investasi sebesar itu, diprediksi akan mampu menyerap tenaga kerja sebanyak 315.830 orang. Kebijakan ini juga akan meningkatkan penerimaan pajak tidak langsung sebesar Rp.261 miliar. Di samping itu, kebijakan ini selaras dengan upaya pemerintah untuk menurunkan emisi CO₂, utamanya dari sektor transportasi darat. Namun di sisi lain, kebijakan pemberian insentif PPnBM untuk

mobil jenis LCGC akan menyebabkan penerimaan PPnBM akan berkurang sebesar Rp.588 miliar.

Tabel 3.13
Cost Benefit Analisis Bagi Pemerintah
Alternatif: Insentif PPnBM untuk LCGC Disetujui

BENEFIT	COST
Investasi meningkat sebesar Rp.14.720 miliar	Penerimaan PPnBM berkurang sebesar Rp. 588 miliar
Penyerapan tenaga kerja meningkat sebesar 315.830 orang	Tidak mendorong masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum
Peningkatan penerimaan pajak tidak langsung sebesar Rp.261 miliar	
Basis pajak PPH Perseorangan meningkat sebesar Rp.2.815 miliar	
Basis pajak PPH Badan meningkat sebesar Rp.4.330 miliar	
Selaras dengan program penurunan emisi CO ₂	

3.3.2. Alternatif Kebijakan: Insentif PPnBM Untuk LCGC Ditolak

Alternatif kebijakan kedua, pemerintah menolak untuk memberikan insentif PPnBM untuk mobil LCGC. Dengan demikian tarif PPnBM tidak berubah, tetap 30% untuk mobil LCGC jenis sedan dan 10% untuk mobil LCGC jenis MPV. Tabel 3.14 menunjukkan Cost Benefit Analisis Bagi Masyarakat apabila usulan Insentif PPnBM untuk LCGC ditolak. Masyarakat tidak bisa menikmati harga mobil yang lebih murah. Tidak ada penyerapan tambahan tenaga kerja, dan dampaknya, tidak ada tambahan pendapatan bagi masyarakat. Namun masyarakat masih bisa mendapatkan benefit yang lain, yaitu bisa mendapatkan mobil yang lebih hemat bahan bakar, sehingga biaya konsumsi BBM menjadi lebih rendah.

Tabel 3.14
Cost Benefit Analisis Bagi Masyarakat
Alternatif: Insentif PPnBM Untuk LCGC Ditolak

BENEFIT	COST
	Tidak bisa menikmati harga mobil yang lebih murah
	Tidak ada tambahan penyerapan tenaga kerja
	Tidak ada tambahan pendapatan masyarakat

Industri otomotif merupakan pihak yang tidak diuntungkan apabila usulan insentif PPnBM untuk LCGC ditolak. Tabel 3.15 memberikan gambaran Cost Benefit Analisis Bagi Industri Otomotif apabila usulan untuk memberikan insentif PPnBM untuk LCGC ditolak. Harga BBM yang tinggi akan menyebabkan pengguna mobil mencari mobil yang hemat BBM. Kebijakan ini akan menyebabkan masuknya mobil LCGC impor untuk memenuhi permintaan pasar, dan menyebabkan daya saing industri otomotif dalam negeri menjadi melemah. Tidak ada benefit yang dapat dinikmati oleh industri otomotif dari kebijakan ini.

Tabel 3.15
Cost Benefit Analisis Bagi Industri Otomotif
Alternatif: Insentif PPnBM Untuk LCGC Ditolak

BENEFIT	COST
	Mobil LCGC impor akan masuk untuk memenuhi kebutuhan pasar
	Melemahnya daya saing produksi dalam negeri

Tabel 3.16 memberikan gambaran tentang cost benefit analisis bagi pemerintah apabila usulan untuk memberikan insentif PPnBM untuk LCGC ditolak. Dengan alternatif ini, pemerintah diuntungkan karena tidak ada penurunan penerimaan PPnBM dari industri mobil. Namun di sisi lain, kebijakan ini akan menyebabkan tidak ada tambahan investasi pada industri otomotif. Dampaknya, tidak ada tambahan penyerapan tenaga kerja, tidak ada tambahan dari penerimaan pajak tidak langsung. Selain itu, kebijakan ini juga tidak sejalan dengan upaya pemerintah untuk menurunkan emisi CO₂ dari sektor transportasi.

Tabel 3.16
Cost Benefit Analisis Bagi Pemerintah
Alternatif: Usulan untuk Memberikan Insentif PPnBM untuk LCGC ditolak

BENEFIT	COST
Tidak ada penurunan penerimaan PPnBM	Tidak ada tambahan investasi
	Tidak ada tambahan penyerapan tenaga kerja
	Tidak ada tambahan penerimaan dari Pajak Tidak Langsung
	Tidak berkontribusi dalam upaya pemerintah dalam penurunan emisi CO ₂

4. SIMPULAN

Simpulan yang dapat dirangkum dari uraian di atas adalah:

1. Dengan pengorbanan sebesar Rp.588 milyar berupa insentif PPnBM untuk mobil jenis LCGC, investasi di sektor otomotif akan meningkat sebesar Rp. 14.720 miliar, yang berdampak pada tambahan penyerapan tenaga kerja sekitar 315.830 orang, dan menambah penghasilan masyarakat hingga mencapai Rp.2.518 miliar. Output perekonomian akan bertambah sebesar Rp. 20.560 miliar, keuntungan perusahaan pada berbagai sektor meningkat hingga mencapai Rp.4.330 miliar, dan penerimaan pajak tidak langsung akan bertambah sebesar Rp.261 miliar.
2. Dibandingkan dengan cost yang harus ditanggung, alternatif kebijakan pemberian insentif PPnBM untuk mobil jenis LCGC memberikan manfaat yang lebih banyak bagi masyarakat, industri otomotif, serta pemerintah.
3. Alternatif kebijakan pemberian untuk menolak pemberian insentif PPnBM untuk mobil jenis LCGC menyebabkan masyarakat, industri otomotif, dan pemerintah menderita kerugian lebih banyak dibandingkan dengan benefit yang diperoleh.