

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan teknologi di industri kendaraan roda empat semakin berkembang seiring perkembangan zaman. Teknologi terbaru terus dikembangkan, dalam upaya meningkatkan efektivitas penggunaan bahan bakar dan menyediakan bahan bakar alternatif yang bisa digunakan manusia. Hal ini dikarenakan efek bahan bakar fosil yang saat ini digunakan, ternyata buruk untuk kondisi kehidupan dunia, mulai dari kerusakan lingkungan, pemanasan global, sehingga terganggunya kegiatan manusia secara umum (Pramesti, 2021). Salah satu bentuk perkembangan tersebut adalah kehadiran mobil yang ditenagai oleh listrik atau lebih dikenal dengan sebutan mobil listrik. Mobil listrik adalah kendaraan yang sepenuhnya atau sebagian tenaga digerakkan secara elektrikal. Basis tenaga bersumber pada baterai yang bisa diisi ulang. Energi mekanik yang dihasilkan dari baterai tersebut mampu menggerakkan motor listrik sehingga kendaraan bisa berjalan.

Mola (2019) menyatakan jenis mobil listrik sendiri terbagi atas empat, yakni yang pertama adalah *Hybrid Electric Vehicle* (HEV), dimana mobil listrik jenis ini setidaknya dilengkapi oleh satu motor listrik dan mesin pembakaran sebagai

penggerak. Jenis ini tidak membutuhkan charging station, tetapi efisien dalam konsumsi bahan bakar karena memanfaatkan teknologi baterai. Kemudian yang kedua adalah PHEV (*Plug-in Electric Vehicle*), mobil hibrida dengan satu motor listrik dan satu ICE (*Internal Combustion Engine*). Baterai listrik dapat diisi oleh mesin dan menggunakan soket listrik. Keunggulan jenis ini ialah mampu mengisi daya sendiri dengan menggunakan mesin ataupun melalui colokan. Jenis ketiga adalah *Battery Electric Vehicle* (BEV). Mobil listrik jenis ini hanya menggunakan tenaga listrik sebagai penggerak utama. Pengisian daya listrik hanya melalui soket atau colokan. Varian terakhir adalah *Fuel Cell Electric Vehicle* (FCEV), dimana mesin dari mobil bergerak dengan tenaga listrik atau menggunakan motor listrik, hanya saja listrik tersebut bukan berasal dari baterai tetapi berasal dari hidrogen.

Saat ini, penjualan kendaraan listrik secara global semakin meningkat. (IEA, 2021) mengemukakan penjualan mobil listrik menembus rekor 3 juta unit pada tahun 2020, naik 40% dari 2019. Pertumbuhan yang kuat ini sangat kontras dengan kelesuan pasar mobil umum secara global, dengan penjualan mobil secara keseluruhan turun 16% karena krisis Covid-19. Setelah satu dekade pertumbuhan yang cepat, sekarang ada lebih dari 10 juta mobil listrik di jalan, mewakili ~ 1% dari stok mobil secara global. Laporan tersebut juga menyebutkan bahwa kendaraan listrik baterai (BEV) menyumbang dua pertiga dari armada mobil listrik dunia dimana peningkatan terbesar pada tahun 2020 terjadi di Eropa, dengan registrasi kendaraan bertambah lebih dari dua kali lipat menjadi 1,4 juta (10% dari market share), menjadikan Eropa sebagai pasar mobil listrik terkemuka di dunia untuk pertama kalinya yang diikuti oleh China dengan 1,2 juta unit

terregistrasi (5,7% dari market share), dan Amerika Serikat di urutan ketiga dengan 295.000 unit terregistrasi (2% dari market share).

Salah satu negara di Eropa yang menjadi pasar terbesar bagi mobil listrik adalah Norwegia. Parlemen Norwegia telah memutuskan tujuan nasional bahwa semua mobil baru yang dijual pada tahun 2025 harus *zero-emission* (listrik atau hidrogen), dan pada akhir tahun 2020, ada lebih dari 330.000 mobil listrik baterai (BEV) terdaftar di Norwegia (Norsk elbilforening, 2021). Reuters (2021), menyatakan Norwegia menjadi negara pertama di dunia di mana penjualan mobil listrik telah melampaui kendaraan bermesin bensin, diesel dan hibrida. Penjualan mobil baru di Norwegia tahun 2020 adalah sebanyak 141.412 unit, di mana 76.789 unit (54,3%) adalah BEV. Sebuah rekor global dimana angka tersebut naik dari 42,4% pada 2019 dan dari hanya 1% dari keseluruhan pasar satu dekade lalu.. Hal ini cukup berbanding terbalik dengan Asia Tenggara, dimana penjualan mobil listrik sendiri masih sangat sedikit jumlahnya dibandingkan dengan mobil berbahan bakar fosil. Thailand sebagai salah satu produsen otomotif terbesar di Asia Tenggara, pada tahun 2020 memiliki sekitar 10,27 juta kendaraan dengan mesin pembakaran internal (ICE) di Thailand. Sebagai perbandingan, jumlah kendaraan listrik yang digunakan hanya berjumlah sekitar 180,31 ribu unit. Meskipun nilai pasar mobil listrik telah meningkat sebesar 13 persen, penggunaan mobil listrik di Thailand masih relatif rendah (Manakitsomboon, 2021).

Di Indonesia, penjualan mobil listrik murni dan mobil hybrid di 2020 hanya mencapai 1.234 unit meskipun ada kenaikan 75,04 persen atau mendekati dua kali lipat, dibanding 2019. Mengacu data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor

Indonesia (Gaikindo), distribusi mobil berbasis listrik dari pabrik ke diler (wholesales) pada 2019 hanya mencapai 705 unit dimana kontribusi mobil listrik dan hybrid hanya sebesar 0,23 persen dari penjualan nasional yang mencapai 532.027 unit (Nayazri, 2021). Tantangan mobil listrik di Indonesia menurut Sekretaris Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) Kukuh Kumara adalah harga mobil listrik di Indonesia yang paling murah sekitar Rp 600 juta, padahal daya beli masyarakat terhadap kendaraan masih di bawah Rp 250 juta (Prasetyo, 2021). Direktur Utama PLN Zulkifli Zaini menyebut dibutuhkan kerja sama dengan berbagai pihak untuk mengakselerasi ekosistem mobil listrik. Ia menilai, masyarakat membutuhkan kebijakan yang lebih menarik untuk membeli mobil listrik dibandingkan membeli mobil berbahan bakar fosil, sehingga dapat lebih banyak diminati (Nordiansyah, 2021).

Salah satu kebijakan yang dapat dilakukan untuk meningkatkan penjualan mobil listrik adalah dengan memberikan insentif pajak. Insentif pajak menurut *Tax Incentives and Foreign Direct Investment* publikasi United Nations Conference on Trade and Development (2000), definisi insentif pajak adalah segala bentuk insentif yang mengurangi beban pajak perusahaan dengan tujuan untuk mendorong perusahaan – perusahaan tersebut berinvestasi pada proyek atau sektor tertentu. Insentif pajak tersebut merupakan pengecualian dari rezim pajak umum. Bentuknya bisa bermacam-macam, misalnya pengurangan tarif pajak atas laba, *tax holiday*, serta ketentuan akuntansi yang memungkinkan percepatan penyusutan dan *loss carry forwards* untuk tujuan pajak. Dalam publikasi tersebut, United Nation menyebut insentif pajak juga dapat berupa pengurangan bea masuk

atas peralatan, komponen, dan bahan mentah yang diimpor. Selain pengurangan, dapat pula diberlakukan kenaikan bea masuk untuk melindungi pasar domestik dari produk impor substitusi (Asmani, 2021).

Palmer (2021) mengatakan, di Norwegia, rahasia untuk mempercepat penyerapan penggunaan EV adalah dengan membuat harganya cukup murah. Norwegia menurunkan pajak di EV untuk menjaga harga turun, dan bahkan membebaskan biaya jalan tol sebagai insentif tambahan dan juga menaikkan pajak pada mobil tradisional – semacam pajak polusi yang termasuk pajak PPN 25%, pajak karbon mendekati 20%, dan jumlah yang lebih kecil untuk *weight tax*, *NOX tax*, dan biaya *scrapping*. Sedangkan di Thailand, untuk merangsang kenaikan penjualan, Tungsuwan et al., (2021) menyebutkan *Board of Investment* Thailand (BOI) telah mempromosikan industri EV untuk beberapa waktu dan sekarang bersiap untuk memperluas cakupan insentif ke platform BEV dan EV roda dua. Insentif pajak BOI biasanya melibatkan pembebasan dan pengurangan pajak penghasilan perusahaan serta pembebasan bea masuk bahan baku untuk jangka waktu tertentu dengan kondisi tertentu. Namun, untuk EV, untuk meningkatkan daya saing pasar, Departemen Cukai telah menerapkan tarif cukai yang menarik sebesar 0% selama 1 Januari 2020 hingga 31 Desember 2022 dan 2% selama 1 Januari 2023 hingga 31 Desember 2025, untuk kendaraan penumpang bertenaga listrik dengan tempat duduk tidak melebihi 10 kursi yang digencarkan oleh BOI (Tan, 2021). Manufaktur yang tidak menerima insentif tersebut dikenakan tarif sebesar 8%, masih cukup rendah jika dibandingkan dengan mobil ICE seperti *eco-cars* yang dikenakan tarif 14% (Chantanusornsiri, 2021).

Pemerintah sendiri melalui (Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 74 Tahun 2021 Tentang Perubahan PP Nomor 73 Tahun 2019 Tentang Barang Kena Pajak Yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor Yang Dikenai Pajak Penjualan Atas Barang Mewah, telah memberikan insentif bagi kendaraan listrik sebagaimana dalam Pasal 36 menyebutkan tarif efektif PPnBM sebesar 0% berlaku untuk kendaraan bermotor yang menggunakan teknologi BEV atau FCEV. Kemudian, tarif efektif PPnBM untuk kendaraan PHEV adalah sebesar 5%, *full-hybrid* di Pasal 26 sebesar 10% dan *full-hybrid* di Pasal 27 sebesar 11%, dan Pasal 28 sebesar 12%, dan yang terakhir untuk *mild-hybrid* Pasal 29 sebesar 12% dari sebelumnya sebesar 8%. Kelima, *mild-hybrid* Pasal 30 naik menjadi 13% dan *mild-hybrid* Pasal 31 sebesar 14%. Besaran tarif PPnBM sendiri disesuaikan dengan hasil emisi karbon yang ditimbulkan. Semakin tinggi emisi yang dihasilkan, maka tarif PPnBM yang dikenakan makin tinggi pula, atau dengan kata lain secara progresif.

Apabila pemerintah mampu mengoptimalkan penjualan mobil listrik, posisi Indonesia sebagai penghasil nikel terbesar sangat diuntungkan dengan berkembangnya mobil listrik. Keuntungan itu bisa berlipat seandainya Indonesia mampu mengolahnya menjadi produk akhir berupa baterai (Manggalani & Nainggolan, 2021). Pengamat otomotif nasional, Yannes Martinus Pasaribu mengatakan dalam proses menuju kendaraan listrik, Indonesia memiliki potensi penerimaan dari *carbon tax* minimal Rp 3,03 triliun per tahun. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Luhut Binsar Panjaitan mengungkapkan Indonesia butuh investasi US\$35 miliar atau Rp493,5 triliun

(kurs Rp14.100 per dolar AS) untuk mendukung pengembangan industri baterai lithium dan kendaraan listrik. Investasi ini dibutuhkan untuk 5-10 tahun ke depan (Audriene, 2021). Mengetahui akan besarnya potensi penerimaan yang bisa didapatkan atas optimalisasi kebijakan, maka penulis tertarik untuk mengupas lebih jauh perbedaan insentif pajak tidak langsung bagi mobil listrik antara Indonesia, Norwegia, dan Thailand.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka terdapat poin-poin yang dinyatakan dalam bentuk rumusan masalah untuk kemudian dapat diteliti lebih lanjut. Adapun rumusan masalah yang sudah diteliti dalam Karya Tulis Tugas Akhir (KTTA) ini adalah :

1. Bagaimanakah perbandingan kebijakan insentif pajak tidak langsung terhadap mobil listrik antara Indonesia, Thailand dan Norwegia?
2. Apa kekuatan dan kelemahan setiap skema kebijakan insentif pajak tidak langsung terhadap mobil listrik antara Indonesia, Thailand dan Norwegia?
3. Bagaimana strategi alternatif bagi Indonesia untuk memberikan insentif dalam percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai untuk transportasi jalan?

1.3 Tujuan Penulisan

Dengan dilakukannya penelitian ini, tujuan penulisan yang dicapai adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui perbandingan kebijakan insentif pajak tidak langsung terhadap mobil listrik antara Indonesia, Thailand dan Norwegia.
2. Mengetahui kekuatan dan kelemahan setiap skema kebijakan insentif pajak tidak langsung terhadap mobil listrik antara Indonesia, Thailand dan Norwegia.
3. Memberikan rekomendasi strategi alternatif bagi Indonesia untuk memberikan insentif dalam percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai untuk transportasi jalan?

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penulisan dibatasi hanya kepada mekanisme insentif pengenaan pajak tidak langsung bagi mobil listrik di 3 negara (Indonesia, Thailand, dan Norwegia) berdasarkan hukum positif yang disandingkan dengan teori pajak tidak langsung. Adapun faktor yang mendorong penulis membatasi ruang lingkup penulisan hanya terhadap 3 negara tersebut adalah pertama, Norwegia adalah negara pertama dimana penjualan mobil listrik dalam hal ini BEV melampaui mobil berbahan bakar fosil. Kedua, Thailand adalah negara dengan industri otomotif terbesar di Asia Tenggara sebagai pesaing langsung Indonesia.

1.5 Manfaat Penulisan

Adapun manfaat penelitian yang diharapkan adalah sebagai berikut :

1.5.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan tentang mekanisme insentif pengenaan pajak tidak langsung terhadap listrik di 3 negara (Indonesia, Thailand, dan Norwegia) kepada para pembaca. Selain itu, hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan mekanisme insentif pengenaan pajak tidak langsung terhadap mobil listrik di 3 negara (Indonesia, Thailand, dan Norwegia).

1.5.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, bagi penulis hasil penelitian ini dapat menambah wawasan tentang perbedaan mekanisme insentif pengenaan pajak tidak langsung terhadap mobil listrik di 3 negara (Indonesia, Thailand, dan Norwegia) serta perbandingan antara teori dan konsep para ahli dengan praktik nyata yang diterapkan di masing-masing negara. ilmu pengetahuan, kebijakan pemerintah, masyarakat luas, dan manfaat lainnya.

1.6 Sistematika Penulisan KTTA

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi uraian tentang latar belakang penulisan, pokok permasalahan yang akan dibahas, tujuan dan manfaat penulisan, ruang lingkup pembahasan, dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisi uraian data dan fakta yang mendukung pembahasan topik utama dalam karya tulis ini yaitu gambaran umum mengenai perkembangan mobil listrik, pemberian insentif atas pajak tidak langsung terhadap mobil listrik, dan

bagaimana pemberian insentif percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai untuk transportasi jalan sebaiknya dilakukan.

BAB III METODE DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi metode yang digunakan penulis dalam pengumpulan data, gambaran umum objek penulisan yaitu perkembangan pasar mobil listrik, serta pembahasan atas data yang telah dikumpulkan berdasarkan rumusan masalah yang telah ditentukan sebelumnya.

BAB IV SIMPULAN

Bab ini berisi kesimpulan dari hasil pembahasan yang telah dipaparkan dalam bab sebelumnya. Selain itu juga berisi saran dari penulis berdasarkan kesimpulan dari pembahasan dari karya tulis ini.