



KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA  
BADAN PENDIDIKAN DAN PELATIHAN KEUANGAN  
PUSAT PENDIDIKAN DAN PELATIHAN BEA DAN CUKAI



**PROSIDING**  
SEMINAR HASIL  
KAJIAN AKADEMIS  
PUSDIKLAT BEA DAN CUKAI

 **2023**



## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT karena berkat rahmat dan bimbingan-Nya, kegiatan penyusunan prosiding kajian akademis di tahun 2023 ini telah berhasil dilaksanakan. Penyusunan Prosiding Seminar Hasil Kajian Akademis T.A. 2023 telah melalui tahapan yang Panjang dimulai dari pengajuan proposal pada awal tahun, proses pembimbingan hingga pelaksanaan Seminar Hasil Kajian Akademis secara virtual pada tanggal 27 September 2023 dan 30 November 2023.

Pusdiklat Bea dan Cukai sebagai lembaga pendidikan didorong untuk dapat menghasilkan SDM yang amanah, professional, berintegritas tinggi dan bertanggung jawab. Untuk mendukung implementasi Kementerian Keuangan Corporate University, Pusdiklat Bea dan Cukai melaksanakan implementasi program pelatihan yang berbasis kompetensi, *knowledge capture*, serta kegiatan di bidang keuangan negara khususnya terkait dengan kepabeanaan dan cukai.

Sesuai dengan hal tersebut maka Pusdiklat Bea dan Cukai menyelenggarakan kegiatan penyusunan Kajian Akademis sebagai sarana pembelajaran berkelanjutan bagi para widyaiswara di Lingkungan Pusdiklat Bea dan Cukai.

Pada kesempatan ini, kami juga mengapresiasi para peneliti yang telah berhasil menyelesaikan kajian akademis, para pembimbing dan penilai serta kepada panitia dan semua pihak yang telah membantu penyelesaian tahapan kajian akademis hingga prosiding ini dapat dicetak.

Semoga prosiding ini dapat memberikan kontribusi yang besar dalam proses penyusunan kebijakan di Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan Badan Pendidikan dan Pelatihan Keuangan serta bagi ilmu pengetahuan di bidang keuangan.

Jakarta, 22 Desember 2023  
Kepala Pusat,

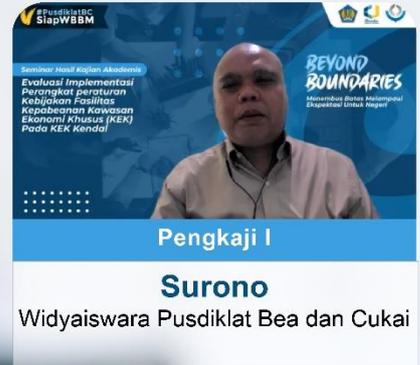


Ditandatangani secara elektronik  
Oentarto Wibowo



# Seminar Hasil Kajian Akademis

## Evaluasi Implementasi Perangkat peraturan Kebijakan Fasilitas Kepabeanaan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Pada KEK Kendal



Pengkaji I

**Surono**

Widyaiswara Pusdiklat Bea dan Cukai



Pengkaji II

**Mohamad Jafar**

Widyaiswara Pusdiklat Bea dan Cukai



Opening Speech

**Yudhi Dharma Nauli**

Kepala Bidang Perencanaan dan Pengembangan Pembelajaran Pusdiklat Bea dan Cukai



Moderator

**Hanik Rustiningsih**

Pengembang Teknologi Pembelajaran Pusdiklat Bea dan Cukai



MC

**Friska Hari Cahyaningtyas**

Pelaksana Pusdiklat Bea dan Cukai



Penilai Metodologi

**Prof. Dr. Henry Eryanto, M.M.**

Dosen Universitas Negeri Jakarta



Penilai Substansi

**Max Franky Karel Rori**

Kepala Subdirektorat Fasilitas Import Tujuan Ekspor, Direktorat Fasilitas Kepabeanaan, DJBC



Penilai Substansi

**Fadli Rahman Kinasih**

Kepala Seksi Fasilitas Kawasan Ekonomi Khusus dan Kawasan Khusus Lainnya, Subdirektorat Fasilitas Kawasan Khusus, Direktorat Fasilitas Kepabeanaan, DJBC

# Seminar Hasil Kajian Akademis

## Analisis Kebijakan Perpajakan yang Paling Optimal pada Kendaraan Bermotor : Dampak Terhadap Pertumbuhan Industri Kendaraan Listrik (Electric Vehicle) di Indonesia



**Pengkaji I**  
**Edy Purwanto**  
Widyaiswara Pusdiklat Bea dan Cukai



**Pengkaji II**  
**Leonarda Sambas**  
Widyaiswara Pusdiklat Bea dan Cukai



**Pengkaji III**  
**Akbar Harfianto**  
Kepala Subdirektorat Tarif Cukai dan Harga Dasar DJBC



**Opening Speech**  
**Oentarto Wibowo**  
Kepala Pusdiklat Bea dan Cukai



**Moderator**  
**Wisnu Nugrahini**  
Widyaiswara Pusdiklat Bea dan Cukai



**MC**  
**Arief Chahyah Pramudhika**  
Pelaksana Pusdiklat Bea dan Cukai



**Penilai Metodologi**  
**Prof. Dr. Dedi Purwana E.S., M.Bus.**  
Dosen Universitas Negeri Jakarta



**Penilai Substansi**  
**Aris Sudarminto**  
Kepala Subdirektorat Potensi Cukai dan Kepatuhan Pengusaha Barang Kena Cukai, Dit Teknis dan Fasilitas Cukai, DJBC



**Penilai Substansi**  
**Gigih Dwi Saputra**  
Kepala Subdirektorat Penerimaan, Dit Penerimaan dan Perencanaan Strategis, DJBC

---

# Daftar Isi

**Kata Pengantar**

**Galeri Foto**

**Evaluasi Implementasi Perangkat peraturan Kebijakan Fasilitas Kepabeaman Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Pada KEK Kendal**

**Analisis Kebijakan Perpajakan yang Paling Optimal pada Kendaraan Bermotor : Dampak Terhadap Pertumbuhan Industri Kendaraan Listrik (*Electric Vehicle*) di Indonesia**



**EVALUASI IMPLEMENTASI  
PERANGKAT PERATURAN KEBIJAKAN  
FASILITAS KEPABEANAN  
KAWASAN EKONOMI KHUSUS (KEK)  
PADA KEK KENDAL**

**Disusun Oleh :**

Nama : Surono, SSi, MSi  
NIP : 197207081992121001  
Pangkat : Pembina Utama Muda / IV.c  
Jabatan : Widyaiswara Madya

Nama : Mohamad Jafar, SE, MM  
NIP : 197303161992121001  
Pangkat : Pembina Utama Muda / IV.c  
Jabatan : Widyaiswara Madya



**BADAN PENDIDIKAN DAN PELATIHAN KEUANGAN  
JAKARTA  
2023**

## ABSTRAK

Tujuan utama Kajian akademis ini adalah untuk mengevaluasi bagaimana implementasi kebijakan fasilitas kepabeanan KEK di KEK Kendal. Secara fokus penelitian, tujuan detilnya adalah untuk mengetahui apakah latar belakang dan muatan peraturan kebijakan fasilitas kepabeanan KEK dapat dipahami oleh pelaku usaha, bagaimana persiapan infrastruktur kelembagaan, bagaimana implementasi perangkat pelayanan dan pengawasan dan bagaimana hasil implementasi kebijakan fasilitas kepabeanan di KEK Kendal.

Kajian akademis ini menggunakan metode analisis kualitatif dengan pendekatan model CIPP. Teknik pengumpulan data dilaksanakan dengan menggunakan metode survey, *in-depth interview*, studi literatur dan triangulasi data melalui focus group discussion.

Kajian ini menghasilkan simpulan utama bahwa implementasi kebijakan fasilitas kepabeanan KEK secara umum telah memenuhi kebutuhan pelayanan dan pengawasan dengan beberapa catatan kendala dan implementasi yang belum optimal. Cakupan kendala yang ditemukan diklasifikasikan ke dalam empat aspek CIPP yaitu: (1) landasan peraturan yang efektif, (2) tersedianya infrastruktur kelembagaan yang dapat menjamin pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK, (3) tersedianya perangkat pelayanan dan pengawasan yang efektif, dan (4) terlaksananya pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK .

**Key words:** *Kawasan Ekonomi Khusus, KEK, KEK Kendal*

## A. PENDAHULUAN

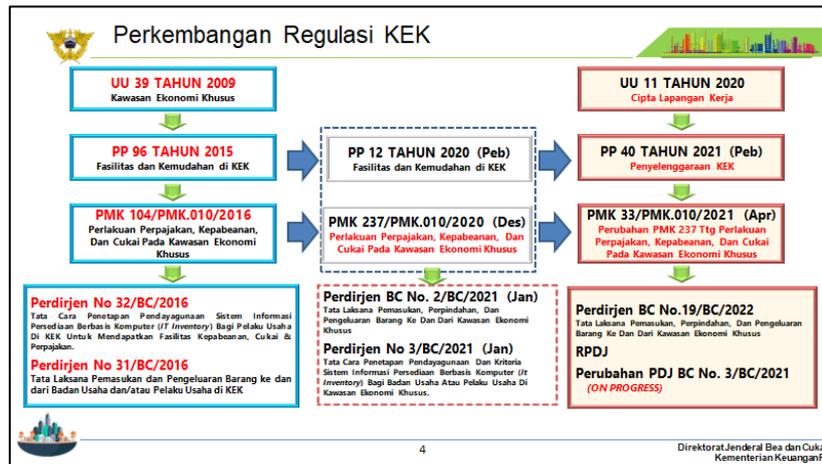
Salah satu bentuk fasilitas kepabeanaan yang tergolong baru dalam implementasinya adalah fasilitas Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Secara definisi, KEK adalah kawasan dengan batas tertentu dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu. Dasar hukum diberikannya fasilitas KEK adalah Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus. Selanjutnya diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan KEK dan untuk memaksimalkan kegiatan industri, ekspor, impor, dan kegiatan ekonomi lainnya diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan KEK yang menggantikan Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2020.

Fasilitas yang diberikan di KEK merupakan bentuk fasilitas *ultimate* yang meliputi fasilitas fiskal dan non fiskal yang terbagi dalam lima kluster. Kluster pertama adalah fasilitas fiskal perpajakan, kepabeanaan dan cukai. Kluster kedua adalah fasilitas pajak daerah dan retribusi daerah. Kluster ketiga adalah fasilitas non fiskal di bidang pertanahan, perizinan, keimigrasian dan investasi. Kluster keempat berupa fasilitas dan kemudahan lainnya, dan kluster yang terakhir adalah fasilitas ketenagakerjaan.

Pada kluster fasilitas fiskal perpajakan, khususnya fiskal kepabeanaan, fasilitas yang diberikan cukup beragam. Bentuk-bentuk fasilitas meliputi penangguhan bea masuk, pembebasan cukai (sepanjang barang tersebut merupakan bahan baku atau bahan penolong produksi), tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai (PPN) atau Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) untuk barang kena pajak, serta tidak dipungut PPh impor. Pada prinsipnya bentuk-bentuk fasilitas fiskal tersebut hampir sama dengan yang diterapkan pada skema fasilitas Tempat Penimbunan Berikat (TPB). Namun mengingat proses bisnis yang berbeda, implementasi fasilitas fiskal kepabeanaan di KEK menarik untuk dikaji lebih lanjut.

Dari sisi perangkat peraturan, implementasi ketentuan teknis fasilitas fiskal kepabeanaan KEK telah dituangkan dalam bentuk Peraturan Menteri Keuangan (PMK) yaitu PMK nomor 237/PMK.010/2020 tentang Perlakuan Perpajakan, Kepabeanaan dan Cukai Pada Kawasan Ekonomi Khusus, sebagaimana telah dengan PMK nomor 33/PMK.010/2021. Tindak lanjut dari PMK tersebut pada tatanan operasional diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai (Per.Dirjend) nomor PER-19/BC/2022 tentang Tata Laksana Pemasukan, Perpindahan dan Pengeluaran Barang Ke dan dari Kawasan Ekonomi Khusus. Regulasi teknis dan operasional fasilitas kepabeanaan KEK ini mengikuti perkembangan regulasi yang terjadi pada kebijakan fasilitas KEK pada level regulasi di atasnya. Gambar berikut, memberikan matriks perkembangan regulasi kebijakan fasilitas kepabeanaan yang mengikuti kebijakan KEK induknya.

Gambar 1 : Perkembangan Regulasi KEK



Sumber : DJBC

Fokus utama penelitian ini adalah **evaluasi terhadap implementasi kebijakan fasilitas kepabeanan terhadap KEK tujuan produksi**, khususnya KEK yang berlokasi di Kendal, Jawa Tengah. Ada beberapa pertimbangan mengapa pemilihan objek penelitian dilakukan pada KEK Kendal, Jawa Tengah. **Yang pertama**, bahwa KEK kendal merupakan KEK tujuan produksi yang berkaitan erat dengan kegiatan pemasukan barang impor yang mendapatkan fasilitas fiskal kepabeanan. **Yang kedua**, berdasarkan informasi awal yang peneliti terima bahwa KEK Kendal merupakan KEK yang relatif paling aktif dalam kegiatan impor dan ekspornya. **Yang terakhir**, bahwa KEK Kendal merupakan stake holder KEK dengan nilai investasi yang relatif besar dan jumlah tenaga kerja yang paling banyak (DJBC, 2023).

### A.1. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, mengingat fasilitas KEK merupakan fasilitas yang relatif baru dalam lingkup fasilitas kepabeanan, maka penulis merumuskan masalah yang akan dilakukan penelitian adalah sebagai berikut: **“Bagaimanakah implementasi kebijakan fasilitas kepabeanan KEK pada KEK Kendal?”**

### A.2. Ruang Lingkup Penelitian

Periode waktu pengamatan Penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh selama periode pengamatan yang dilakukan mulai bulan Mei s.d. Juli 2023. Data sekunder diperoleh dari Kantor Pusat DJBC . Unsur-unsur yang diteliti meliputi empat aspek sesuai dengan model CIPP sebagai berikut:

- **Indikator Context** : Landasan peraturan fasilitas kepabeanan KEK
- **Indikator Input** : Infrastruktur kelembagaan yang dapat menjamin pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK

- **Indikator Process** : Perangkat pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK
- **Indikator Product**: Terlaksananya pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK

### **A.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah untuk:`

- 1) Mengetahui apakah latar belakang dan muatan peraturan kebijakan faslitas kepabeanan KEK dapat dipahami oleh pelaku usaha, khususnya di KEK Kendal
- 2) Mengetahui bagaimana persiapan infrastruktur kelembagaan dalam implementasi kebijakan fasilitas kepabeanan pada KEK Kendal
- 3) Mengetahui bagaimana implementasi perangkat pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK di KEK Kendal
- 4) Mengetahui bagaimana hasil implementasi kebijakan fasilitas kepabeanan KEK di KEK Kendal

## **B. TINJAUAN PUSTAKA**

### **B.1. Landasan Teori Fasilitas KEK**

Konsep *special economic zone* (SEZ) menurut Wahyuni (2014), “*SEZ is an enclave of enterprises operating in well-defined geographic area where certain economic activities are promoted by a set of policy measures that are not generally applicable to the rest of the country.* Menurut Wei Ge (1999), penerapan SEZ di China dapat dicirikan secara umum sebagai suatu wilayah geografis dalam wilayah China, dimana kegiatan ekonomi jenis tertentu yang spesifik dipromosikan oleh seperangkat kebijakan yang tidak berlaku umum. Keberadaan SEZ berkembang cukup sukses di negara China sejak tahun 1979.

Lebih lanjut, mengutip pendapat Xu Dizin (dalam Arafat, 2010) secara teoritis, SEZ memiliki beberapa fungsi spesifik yaitu:

- 1) Untuk melayani dan merupakan jembatan dalam memperkenalkan modal asing, teknologi canggih, peralatan, dan sebagai ruang pembelajaran untuk pelatihan personil yang mampu menguasai teknologi canggih;
- 2) Untuk mempromosikan kompetisi antar wilayah, antar perdagangan, dan juga mempromosikan sebuah perdagangan tertentu, sebagai usaha untuk akhir yang lebih besar dalam mengembangkan perekonomian negara dan mempercepat produksi serta meningkatkan kualitas manajemen;
- 3) Untuk menyerap devisa dan untuk menyaring bagian dari modal asing, teknologi, dan peralatan melalui SEZ;
- 4) Untuk melayani sebagai sebuah unit eksperimen dalam reformasi struktural ekonomi dan sebagai pendidikan untuk mempelajari *law of*

*value and the regulation of production according to market demands* (pengaturan produksi sesuai dengan permintaan pasar); dan

- 5) Untuk mempekerjakan banyak orang yang memang menunggu untuk adanya pekerjaan

Bagaimana dengan penerapan konsep SEZ di Indonesia? Berdasarkan Undang-undang nomor 39 Tahun 2009, KEK didefinisikan sebagai kawasan dengan batas-batas tertentu dalam wilayah hukum negara kesatuan Republik Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu. Secara konseptual, KEK dikembangkan melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategi dan berfungsi untuk menampung kegiatan industri, ekspor, impor dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi dan daya saing internasional.

Secara fungsi, KEK di Indonesia dibentuk untuk tujuan sebagai berikut:

- 1) Untuk mempercepat pengembangan ekonomi di wilayah tertentu yang bersifat strategis bagi pengembangan ekonomi nasional
- 2) Untuk menjaga keseimbangan kemajuan suatu daerah dalam kesatuan ekonomi nasional

## **B.2. Fasilitas Fiskal Kepabeanan dan Cukai di KEK**

Fasilitas yang diberikan kepada pengusaha di KEK pada prinsipnya terdiri atas fasilitas fiskal perpajakan dan juga fasilitas non fiskal. Ada enam kluster pemberian fasilitas yang diberikan kepada Badan Usaha yang melakukan aktifitas di KEK sebagaimana telah disebutkan pada bagian pendahuluan sebelumnya. Untuk lebih memfokuskan pembahasan sesuai tujuan penelitian, maka penulis hanya akan menjabarkan fasilitas perpajakan terbatas pada jenis fasilitas kepabeanan saja.

Sesuai dengan PMK nomor 237/PMK.010/2020 sebagaimana telah diubah dengan PMK nomor 33/PMK.010/2021, bentuk fasilitas fiskal kepabeanan yang didapat oleh badan usaha dan pelaku usaha di KEK, adalah sebagai berikut:

- Bea masuk dan PDRI, diberlakukan atas pemasukan barang modal untuk kegiatan pembangunan atau pengembangan KEK. Disamping itu, pada masa produksi pelaku usaha di KEK diberikan fasilitas perpajakan, penangguhan BM dan/atau pembebasan cukai.
- Cukai

## **B.3. Proses Bisnis Pelayanan Kepabeanan di KEK**

Pada awal pemberlakuan prosedur kepabeanan KEK, ketentuan prosedur KEK diatur melalui PMK Nomor 104/PMK.010/2016 tentang Perlakuan Perpajakan, Kepabeanan, dan Cukai pada Kawasan Ekonomi Khusus. Selanjutnya seiring dengan perubahan kebijakan pada level regulasi di atasnya, telah diterbitkan peraturan pengganti yaitu PMK nomor 237 /PMK.010/2020 Tentang Perlakuan Perpajakan, Kepabeanan, dan Cukai

Pada Kawasan Ekonomi Khusus. Saat ini PMK nomor 237 /PMK.010/2020 telah mengalami sedikit perubahan sesuai PMK nomor 33/PMK.010/2021. Sementara untuk level operasional, PMK 237/PMK.010/2020 ditindaklanjuti dengan Peraturan Dir.Jend Bea dan Cukai nomor PER-19/BC/2022 tentang Tata Laksana Pemasukan, Perpindahan dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari Kawasan masukan

Sebagai kawasan yang mendapatkan fasilitas khusus kepabeanan, maka pemasukan dan pengeluaran barang ke dan dari KEK harus menggunakan pemberitahuan pabean yang telah ditetapkan yaitu Pemberitahuan Pabean Kawasan Ekonomi Khusus (PPKEK). Proses pengisian PPKEK dilakukan secara online menggunakan Sistem Aplikasi KEK yang difasilitasi oleh Lembaga national Single Window (LNSW).

Sesuai amanat PER-19/BC/2022, Sistem Aplikasi KEK yang disediakan oleh LNSW merupakan sistem yang terintegrasi dengan semua kebutuhan layanan kepabeanan dari Badan Usaha dan pelaku usaha KEK. Di dalam Sistem Aplikasi KEK tersedia modul-modul layanan KEK yang dapat diakses oleh Badan Usaha dan Pelaku Usaha KEK. Prinsip-prinsip penyediaan Sistem Aplikasi KEK adalah sebagai berikut:

- 1) disediakan secara online melalui sistem elektronik
- 2) pemberitahuan bersifat tunggal (single document)
- 3) terintegrasi dengan Sistem Informasi Persediaan Berbasis Komputer (IT Inventory)
- 4) terintegrasi dalam Sistem National Single Window (SINW) dengan Sistem Perpajakan

**Gambar 2: Gambaran Sistem Aplikasi KEK**



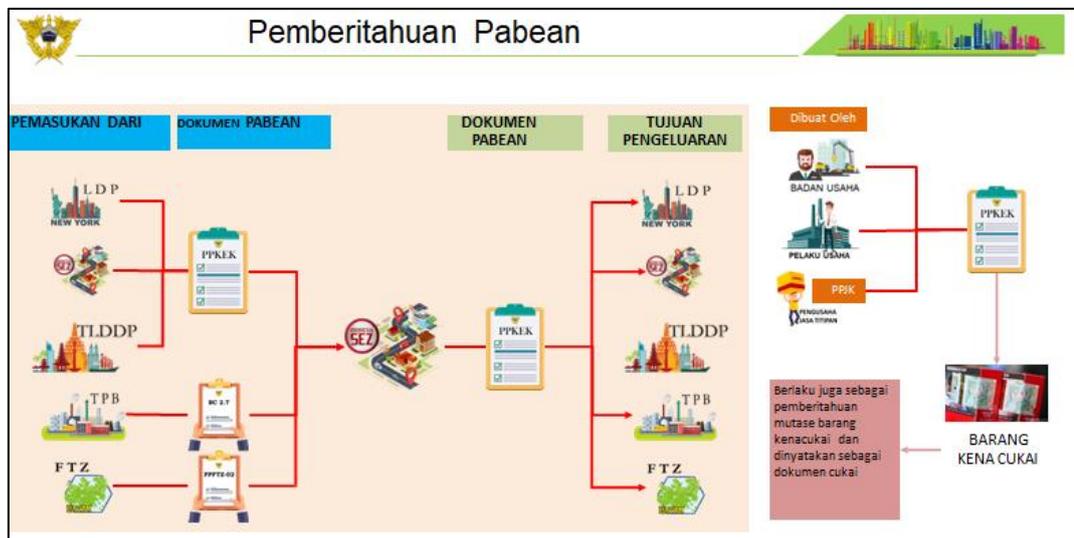
*Sumber : LNSW*

Gambaran umum proses bisnis pemasukan dan pengeluaran dari dan ke KEK dapat kami jabarkan sebagai berikut.

- Barang dari lokasi Pelaku Usaha Pengolahan, dapat dikeluarkan ke:
  - a. luar Daerah Pabean;
  - b. Pelaku Usaha pada KEK lainnya;
  - c. TPB;
  - d. Kawasan Bebas; dan/ atau

- e. Tempat Lain Dalam Daerah Pabean (TLDDP)
- Atas pengeluaran barang dengan tujuan luar daerah pabean, maka berlaku ketentuan ekspor barang
  - Atas pengeluaran barang dengan tujuan penerima fasilitas fiskal lainnya (KEK lainnya/TPB/Kawasan Bebas) maka berlaku
    - a) Untuk pungutan BM, cukai dan PDRI, berlaku ketentuan fasilitas fiskal sesuai tempat tujuan pengeluaran
    - b) Untuk pungutan PPN atau PPN dan PPnBm atas BKP, berlaku ketentuan fasilitas fiskal sesuai tempat tujuan pengeluaran
  - Atas pengeluaran dari lokasi Pelaku Usaha Pengolahan ke TLDDP dan barangnya berasal dari:
    - a) Luar Daerah Pabean, maka pelaku Usaha Pengolahan wajib melunasi bea masuk, cukai, dan/atau PDRI; atau
    - b) TLDDP, Pelaku Usaha Pengolahan wajib melunasi kewajiban PPN atau PPN dan PPnBM
  - Dokumen pemberitahuan pabean **untuk pengeluaran dari KEK** ke semua tujuan, baik lokasi penerima fasilitas maupun ke TLDDP menggunakan **PPKEK**, sebagai Pemberitahuan Pabean yang bersifat *single document*.
  - Dokumen pemberitahuan **untuk pemasukan** barang ke KEK yang berasal dari KEK lain, TPB atau FTZ maka pemberitahuan pabean yang digunakan **menggunakan dokumen pabean asal** (PPKEK/BC 2.7/PPFTZ.02).

Gambar 3: Dokumen Pemberitahuan Pabean di KEK



#### B.4. Pola Pengawasan DJBC di KEK

Sebagai kawasan yang mendapatkan fasilitas khusus kepabeanan, maka pemasukan dan pengeluaran barang ke dan dari KEK dikenakan pengawasan oleh petugas bea dan cukai. Sesuai dengan pasal 36 ayat (2) dan ayat (3) PMK 237/PMK.010/2020 disebutkan bahwa untuk kepentingan

pengawasan, sebagian atau seluruh KEK dapat ditetapkan sebagai Kawasan Pabean.

Kawasan Pabean sesuai definisi Undang-undang Kepabeanan adalah kawasan dengan batas-batas tertentu di pelabuhan laut, bandar udara, atau tempat lain yang ditetapkan untuk lalu lintas barang yang sepenuhnya berada di bawah pengawasan DJBC. Penetapan sebagai Kawasan Pabean dilaksanakan oleh Kepala Kantor Wilayah DJBC atau Kepala Kantor Pelayanan Utama Bea dan Cukai atas nama Menteri Keuangan. Pada batas Kawasan Pabean tersebut harus ditetapkan pintu masuk atau pintu keluar barang untuk melakukan pengawasan terhadap barang yang masih terkandung kewajiban perpajakan dan kepabeanan. Dengan penetapan suatu tempat tertentu sebagai kawasan pabean, maka DJBC secara melekat dapat melakukan pengawasan.

Pengawasan yang diterapkan terhadap Badan usaha dan Pelaku Usaha di KEK dapat dilakukan oleh petugas Bea dan cukai secara langsung dengan pemeriksaan fisik maupun non fisik dengan analisis data intelijen. Secara instrumen, proses bisnis pelayanan fasilitas KEK menerapkan manajemen resiko. Sementara untuk tools pengawasan, Bea dan Cukai didukung dengan sarana pengawasan yang relevan seperti CCTV dan IT Inventory yang *real time* serta media pengawasan lainnya. Oleh karena itu tersedianya tools dan instrumen pengawasan yang handal dan usable menjadi hal yang mutlak harus terpenuhi.

## **B.5. Penelitian Terdahulu**

Sepanjang pengetahuan peneliti, penelitian yang spesifik membahas fasilitas kepabeanan di KEK hingga saat ini belum ada. Penelitian terkait yang relevan dengan pembahasan mengenai Kawasan Ekonomi Khusus terangkum dalam penjabaran berikut.

### **1. Penelitian oleh Tumpal Sihaloho dan Naufa Muna (2010)**

Penelitian oleh Tumpal Sihaloho dan naufa Muna (2010) dengan judul "*Kajian Dampak Ekonomi Pembentukan Kawasan Ekonomi Khusus*". Penelitian ini membandingkan secara teoritis beberapa skema fasilitas fiskal, antara lain: Kawasan Berikat, Kawasan Bebas, Kawasan Pembangunan Ekonomi Terpadu (KAPET),

Simpulan penting yang dihasilkan dari penelitian tersebut, sebagai berikut:

- 1) Bahwa dampak positif yang dapat diharapkan dengan adanya Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) adalah adanya peningkatan ekspor, peningkatan penanaman modal asing, pertumbuhan industri, diversifikasi produksi, penciptaan lapangan kerja, dan meningkatnya kualitas SDM melalui peningkatan keahlian dan transfer teknologi.
- 2) Dampak negatif pembentukan KEK terdiri dari biaya-biaya yang bisa dihitung seperti biaya pembangunan KEK, kemungkinan kehilangan pendapatan dari pajak dan insentif, dan biaya operasional dan biaya sosial yang tidak bisa dihitung yaitu transfer sumber daya, akuisisi

lahan, hilangnya lahan pertanian dan kemungkinan terjadinya disparitas ekonomi regional.

- 3) Faktor-faktor yang dapat menyebabkan kurang optimalnya pengembangan KEK adalah:
  - Kurang optimalnya pemahaman sumber daya manusia, baik pemerintah daerah maupun pemerintah pusat dalam mengembangkan wilayah strategis
  - Terbatasnya infrastruktur pendukung.
  - Belum tertatanya sistem kelembagaan dan manajemen yang baik untuk pengelolaan pengembangan kawasan yang terpadu.
  - Belum berkembangnya sistem informasi yang dapat memberikan akses pada informasi produk unggulan, pasar, dan teknologi, serta
  - Koordinasi dan kerjasama lintas sektor dan lintas pelaku yang belum optimal.

## **2. Penelitian oleh Debby Sion dan Siti Nuryanah (2023)**

Penelitian oleh Debby Siono dan Siti Nuryanah (2023) dengan judul “*Evaluasi Kebijakan Fasilitas Pemberian Pajak Penghasilandi Kawasan Ekonomi Khusus Kendal*”. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kebijakan pemberian fasilitas pajak penghasilan (PPh) di KEK Kendal serta menganalisis hambatan-hambatan yang muncul selama proses pemanfaatan fasilitas PPh tersebut.

Simpulan yang dihasilkan dari penelitian tersebut adalah bahwa dalam pemberian fasilitas PPh hingga pemanfaatannya terdapat hambatan. Hambatan pertama yang ditemukan adalah lamanya waktu yang dibutuhkan mulai dari pengajuan permohonan untuk memperoleh fasilitas PPh hingga pemanfaatannya. Hambatan lain, terkait kondisi investor yang melakukan realisasi investasinya secara bertahap, sehingga terjadi perbedaan persepsi antara wajib pajak dengan Direktorat Jendral Pajak dalam hal besarnya nilai realisasi investasi.

## **C. METODE KAJIAN AKADEMIS**

### **C.1. Jenis Penelitian**

Penelitian ini merupakan penelitian evaluatif yang bertujuan untuk mengevaluasi kebijakan pemerintah dalam hal pola pengawasan yang diterapkan terhadap Kawasan Berikat. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif. Menurut Sugiyono (2012) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *postpositivisme*, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.

## C.2. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara melakukan penyebaran kuesioner, wawancara, studi literatur dan triangulasi data. Teknik penyebaran kuesioner dilakukan dengan menggunakan sarana online yang disediakan aplikasi Google Formulir. Teknik wawancara dilaksanakan untuk memperdalam data hasil kuesioner. Pemilihan informan kunci dilakukan secara selektif dengan mempertimbangkan kapasitas dan ruang lingkup tugas yang dijalankan. Pejabat pada BUPP KEK Kendal

Triangulasi data dilaksanakan menggunakan media Forum Group Discussion (FGD) dengan mengundang stakeholder terkait dengan kegiatan KEK Kendal. Hal ini bertujuan sebagai cek silang terhadap hasil analisis data primer yang diperoleh melalui kuesioner dan wawancara.

## C.3. Definisi Operasional Variabel

Variabel penelitian dalam kajian ini mencakup empat aspek sebagaimana model evaluasi CIPP yang dikemukakan oleh Stufflebeam & Shinkfield (2003), yaitu: aspek context, Input, Process dan Product. Secara ringkas keempat variabel penelitian tersebut dapat kami jabarkan dalam matrik definisi operasional variabel sebagai berikut:

**Tabel 1: Definisi Operasional Variabel**

No.	Aspek	Dimensi	Indikator	Metode dan Cara Pengukuran
1.	Context	Tersedianya Landasan aturan yang efektif dalam kegiatan fasilitas KEK	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Landasan peraturan yang efektif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Indepth interview</li> <li>▪ Kuesioner dengan Pemberian skoring dengan menggunakan skala <i>itemized rating scale</i> menggunakan pilihan jawaban, yaitu: 1=sangat tidak setuju 2=tidak setuju 3=netral 4=setuju 5= sangat setuju ditambah dengan</li> </ul>
2	Input	Tersedianya infrastruktur kelembagaan yang dapat menjamin pelaksanaan fasilitas kepebeaan di KEK dengan baik	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kuantitas dan kompetensi SDM</li> <li>▪ Perangkat Media Pelayanan</li> <li>▪ Sosialisasi Peraturan KEK</li> </ul>	
3.	Process	Tersedianya perangkat layanan dan pengawasan fasilitas KEK dengan baik	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sistem Aplikasi KEK</li> <li>▪ SOP pelayanan KEK</li> </ul>	

4.	Product	Terlaksananya fasilitas pelayanan dan pengawasan fasilitas KEK dengan baik	Keberhasilan kebijakan fasilitas kepabeanan di KEK	pertanyaan terbuka Triangulasi data dengan metode FGD
----	---------	--	--	--

#### C.4. Pengujian Instrumen Penelitian

Instrumen kuesioner yang digunakan dalam kajian akademis disusun sedemikian rupa untuk menggali dan mewakili variabel yang diteliti. Oleh karenanya instrumen penelitian tersebut perlu diuji tingkat validitas dan reliabilitasnya.

##### 1. Uji Validitas

Uji validitas dalam kajian akademis ini dilakukan menggunakan *software* SPSS dengan metode *Corrected Item Total Correlation*. Uji validitas dengan metode *Corrected Item Total Correlation* dilakukan dengan membandingkan nilai  $r_{tabel}$  pada taraf signifikansi tertentu dengan nilai korelasi  $r_{hitung}$  yang diperoleh menggunakan SPSS. Ukuran validitas instrumen penelitian diukur dengan pedoman, jika  $r_{hitung} > r_{tabel}$ , maka dapat disimpulkan bahwa butir-butir pertanyaan pada kuesioner valid.

Jumlah responden untuk pengujian validitas dan reliabilitas instrumen penelitian ini sebanyak 20 responden secara acak. Dalam penelitian ini, uji *validitas* dilakukan terhadap 30 butir pertanyaan tertutup yang mewakili 4 aspek variabel CIPP. Rincian butir pertanyaan untuk setiap aspek CIPP adalah sebagai berikut:

- Variabel Context : Tersedianya landasan aturan yang efektif dalam kegiatan fasilitas KEK, terdiri atas 10 indikator yang meliputi : CTX1 sampai dengan CTX10
- Aspek Input: Tersedianya infrastruktur kelembagaan yang dapat menjamin pelaksanaan fasilitas kepabeanan di KEK dengan baik. Terdiri atas 10 indikator yang meliputi: IP11 sampai dengan IP15
- Aspek Process: Tersedianya perangkat pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK dengan baik. Terdiri atas 11 indikator yang meliputi : PCS16 sampai dengan PCS26
- Aspek Product : Terlaksananya fasilitas pelayanan dan pengawasan fasilitas KEK dengan baik. Terdiri atas 4 indikator, yang meliputi: PDT27 sampai dengan PDT30

Untuk pengujian validitas terhadap instrumen penelitian, dilakukan secara parsial untuk masing-masing butir pertanyaan yang mewakili setiap variabel. Menurut teori dasar keputusan uji validitas menurut Sujarweni (2014:192), jika nilai  $r_{hitung} > r_{tabel}$  product moment maka butir pertanyaan dalam suatu kuesioner dinyatakan valid. Dalam instrumen penelitian ini, nilai  $r_{tabel}$  dengan asumsi  $\alpha = 5\%$  dan jumlah responden sebanyak 20, maka nilai  $r_{tabel}$  sebesar 0.468.

Hasil uji validitas terhadap setiap butir pertanyaan dalam variabel context (pertanyaan CTX1 sampai dengan CTX10) didapatkan nilai  $r_{hitung}$  sebagaimana tertera dalam tabel berikut. Berdasarkan perbandingan antara nilai  $r_{hitung}$  dengan  $r_{tabel}$  maka dapat disimpulkan bahwa semua butir soal (CTX1 sd CTX10) untuk variabel context, adalah valid.

**Tabel 2: Hasil Uji Validitas untuk Variabel Context  
(Tersedianya landasan aturan yang efektif)**

No. Butir Soal	$r_{hitung}$	$r_{tabel}$ 5% (N20-2)	Kriteria
CTX1	<b>0,754</b>	0,468	Valid
CTX2	<b>0,756</b>	0,468	Valid
CTX3	<b>0,700</b>	0,468	Valid
CTX4	<b>0,635</b>	0,468	Valid
CTX5	<b>0,611</b>	0,468	Valid
CTX6	<b>0,569</b>	0,468	Valid
CTX7	<b>0,816</b>	0,468	Valid
CTX8	<b>0,810</b>	0,468	Valid
CTX9	<b>0,701</b>	0,468	Valid
CTX10	<b>0,587</b>	0,468	Valid

Hasil uji validitas terhadap setiap butir pertanyaan dalam variabel input (pertanyaan IP11 sampai dengan IP15) didapatkan nilai  $r_{hitung}$  sebagaimana tertera dalam tabel berikut. Berdasarkan perbandingan antara nilai  $r_{hitung}$  dengan  $r_{tabel}$  maka dapat disimpulkan bahwa semua butir soal (IP11 sampai dengan IP15) untuk variabel input, adalah valid.

**Tabel 3: Hasil Uji Validitas Variabel Input  
(Tersedianya Fasilitas Infrastruktur Kelembagaan)**

No. Butir Soal	$r_{hitung}$	$r_{tabel}$ 5% (N20-2)	Kriteria
IP11	<b>0,548</b>	0,468	Valid
IP12	<b>0,720</b>	0,468	Valid
IP13	<b>0,620</b>	0,468	Valid
IP14	<b>0,753</b>	0,468	Valid
IP15	<b>0,503</b>	0,468	Valid

Hasil uji validitas terhadap setiap butir pertanyaan dalam variabel process (pertanyaan PCS16 sampai dengan PCS26) didapatkan nilai  $r_{hitung}$  sebagaimana tertera dalam tabel berikut. Berdasarkan perbandingan antara nilai  $r_{hitung}$  dengan  $r_{tabel}$  maka dapat disimpulkan bahwa semua butir soal (PCS16 sd PCS26) untuk variabel process, adalah valid.

**Tabel 4: Hasil Uji Validitas untuk Variabel Process  
(Tersedianya perangkat pelayanan dan pengawasan)**

No. Butir Soal	$r_{hitung}$	$r_{tabel}$ 5% (N20-2)	Kriteria
PCS16	0,523	0,468	Valid
PCS17	0,727	0,468	Valid
PCS18	0,627	0,468	Valid
PCS19	0,888	0,468	Valid
PCS20	0,681	0,468	Valid
PCS21	0,760	0,468	Valid
PCS22	0,710	0,468	Valid
PCS23	0,839	0,468	Valid
PCS24	0,900	0,468	Valid
PCS25	0,797	0,468	Valid
PCS26	0,855	0,468	Valid

Hasil uji validitas terhadap setiap butir pertanyaan dalam variabel product (pertanyaan PDT27 sampai dengan PDT30) didapatkan nilai  $r_{hitung}$  sebagaimana tertera dalam tabel berikut. Berdasarkan perbandingan antara nilai  $r_{hitung}$  dengan  $r_{tabel}$  maka dapat disimpulkan bahwa semua butir soal (PDT27 sampai dengan PDT30) untuk variabel product, adalah valid.

**Tabel 5: Hasil Uji Validitas Variabel Product  
(Terlaksananya fasilitas pelayanan dan pengawasan fasilitas KEK)**

No. Butir Soal	$r_{hitung}$	$r_{tabel}$ 5% (N20-2)	Kriteria
PDT27	<b>0,611</b>	0,468	Valid
PDT28	<b>0,610</b>	0,468	Valid
PDT29	<b>0,649</b>	0,468	Valid
PDT30	<b>0,780</b>	0,468	Valid

## 2. Pengujian Reliabilitas Instrume

Hasil uji reliabilitas terhadap butir pertanyaan secara gabungan (pertanyaan CTX1 sampai dengan PDT30) didapatkan nilai koefisien Guttman Split-Half sebesar 0,750. Sementara untuk nilai  $r_{tabel}$  dengan jumlah N sebanyak 20 adalah sebesar 0,468. Dengan demikian nilai koefisien Guttman Split-Half > nilai  $r_{tabel}$ . Berdasarkan referensi Ridwan (2014:200) dapat dinyatakan bahwa seluruh butir pertanyaan dalam kuesioner penelitian

ini sudah reliabel. Rincian hasil pengujian reliabilitas digambarkan dalam tabel berikut.

**Tabel 6: Hasil Uji Reliabilitas Secara Gabungan**

Cronbach's Alpha	Part 1	Value	0,936
		N of Items	15(a)
	Part 2	Value	0,920
		N of Items	15(b)
	Total N of Items		30
Correlation Between Forms			0,601
Spearman-Brown Coefficient	Equal Length		0,751
	Unequal Length		0,751
<b>Guttman Split-Half Coefficient</b>			<b>0,750</b>

a The items are: CTX1, CTX2, CTX3, CTX4, CTX5, CTX6, CTX7, CTX8, CTX9, CTX10, IP11, IP12, IP13, IP14, IP15.

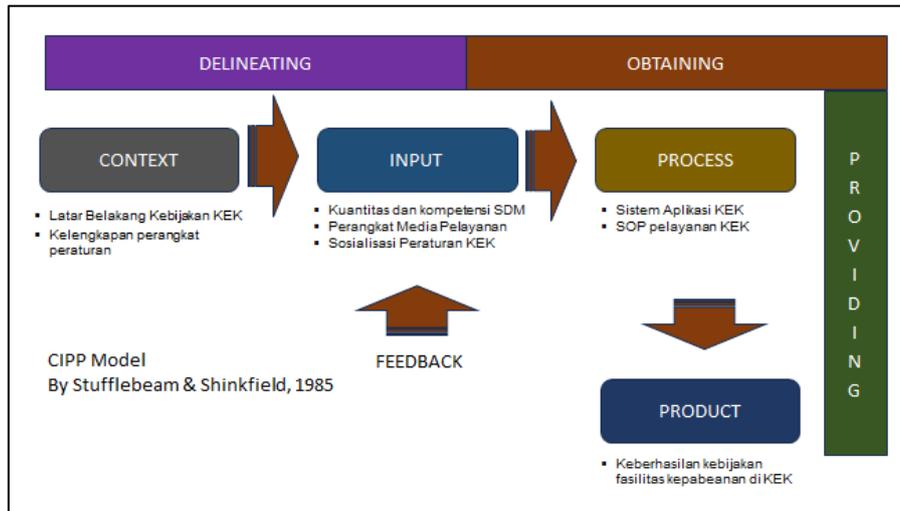
b The items are: PCS16, PCS17, PCS18, PCS19, PCS20, PCS21, PCS22, PCS23, PCS24, PCS25, PCS26, PDT27, PDT28, PDT29, PDT30.

### C.5. Metode Analisis Data

Penelitian ini menggunakan model evaluasi CIPP yang dikemukakan oleh Stufflebeam & Shinkfield (2003). CIPP adalah model evaluasi yang berorientasi pada pengambilan keputusan (*a decision oriented evaluation approach structured*) dengan tujuan untuk memberikan *feedback* kepada leader pengambil keputusan. CIPP merupakan sebuah akronim dari huruf awal empat kata yaitu: *Context evaluation*, *Input evaluation*, *process evaluation* dan *product evaluation*.

Secara urutan pentahapan, model CIPP ini dapat dibedakan menjadi tiga tahapan kegiatan, yaitu: penggambaran masalah (*delineating*), temuan-temuan akar permasalahan serta alternatif pemecahannya (*obtaining*) serta tahapan penyediaan saran pemecahan masalah (*providening*).

**Gambar 4 : Model Penelitian CIPP**



## D. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

### D.1. Analisis Data Hasil Kuesioner

Untuk memudahkan alur pembahasan, dalam segmen pertama analisis hasil kajian akademis ini, akan ditampilkan secara berurutan. Penyajian analisis hasil kuesioner dimulai dari *response rate* kuesioner, karakteristik responden, pengujian validitas dan reliabilitas instrumen penelitian, serta analisis hasil kuesioner terhadap setiap variabel yang diteliti.

#### 1. Karakteristik Populasi

Berdasarkan data profil pelaku usaha di KEK Kendal, dari sejumlah 90 Perusahaan yang telah berkomitmen untuk berinvestasi di KEK Kendal, 29 Perusahaan telah memiliki Nomor identitas BU/PU yang artinya siap beroperasi. Sementara 12 pelaku usahalainnya masih dalam masa konstruksi. Dari sisi pemanfaatan fasilitas kepabeanaan KEK, tercatat baru 17 pelaku usaha KEK yang telah mengajukan dokumen pemberitahuan PPKEK.

#### 2. Karakteristik Responden

Dalam hal minimalisasi kemungkinan validitas evaluasi terkait dengan keterwakilan sampel akan dilakukan pengujian statistik deskriptif. Pengujian ini menjabarkan data sampel menggunakan statistik deskriptif dari setiap responden yang mengisi kuesioner. Perbandingan yang akan diuraikan disini adalah meliputi lokasi tugas, jabatan, masa jabatan, pangkat/golongan dan tingkat pendidikan responden.

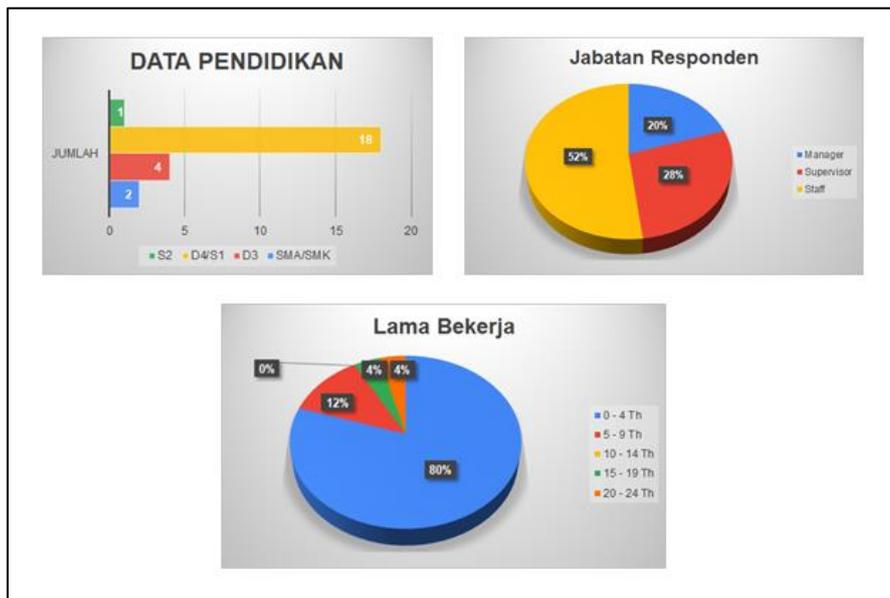
Berdasarkan karakteristik pendidikan, dari 25 responden yang mengisi kuesioner secara online dapat diketahui bahwa mayoritas (72%) atau sebanyak 18 responden berpendidikan D4/S1. Berikutnya, untuk responden berpendidikan D3 berjumlah 4 orang (16%), berpendidikan

SMA/SMK sebanyak 2 orang (8%), dan yang berpendidikan S2 sebanyak 1 orang (4%).

Karakteristik responden berdasarkan jabatan memperlihatkan bahwa mayoritas responden penelitian ini adalah Staff (52%), Supervisor (28%) dan Manager (20%). Secara umum karakteristik responden berdasar jabatan cukup mewakili populasi yang akan diteliti. Staff yang mengisi kuesioner adalah staff pelaksana pada level terdepan yang berhubungan dengan kegiatan pelayanan kepabeanan di KEK Kendal.

Karakteristik responden berdasar masa kerja dalam butir pertanyaan ini adalah masa tugas pada jabatan terakhir responden. Sebagiaian besar responden saat pengisian kuesioner adalah staff pelaksana yang menangani kegiatan pelayanan kepabeanan di KEK Kendal. Dari grafik pada gambar 5 terlihat bahwa mayoritas responden (80%) adalah staff pelaksana yang masa tugasnya tidak lebih dari 4 tahun. Karakteristik responden berdasar diperlihatkan dalam gambar 5 berikut.

**Gambar 5: Karakteristik Responden**



Berdasarkan data populasi dan mempertimbangkan aktifitas kegiatan dari pelaku usaha di KEK Kendal peneliti telah menyusun perencanaan sampel yang akan mengisi kuesioner. Berdasarkan target pengisian kuesioner sebanyak 29 responden, ternyata tingkat *response rate* pengisian kuesioner kajian akademis adalah sebanyak 25 responden atau mencapai 82,67%. Angka prosentase ini cukup mewakili populasi oleh karena sifat data yang homogen. Selanjutnya kami memutuskan untuk menggunakan semua kuesioner yang masuk sebagai data penelitian.

**Tabel 7: Respon Rate Responden**

No.	Jumlah Responden Yang Direncanakan	Jumlah Responden Yang mengisi Kuesioner	Respon Rate
	29	25	86,21 %

### **3. Analisis Context : Landasan Peraturan Fasilitas Kepabeanaan KEK**

Aspek context dalam kajian ini menekankan pada variabel landasan peraturan terkait fasilitas KEK. Terdapat sepuluh pernyataan dan/atau pertanyaan pokok yang mencerminkan kondisi peraturan terkait fasilitas KEK yang dirasakan oleh responden. Selanjutnya untuk menginterpretasi data, acuan peneliti dalam menetapkan suatu indikator tertentu perlu atensi lebih lanjut adalah referensi jawaban responden yang menjawab **netral, tidak setuju, dan sangat tidak setuju** dengan total akumulatif jawaban **minimal 35%**. Batasan 35% tersebut diambil dengan pertimbangan standar angka yang bersifat moderate (>0% sd 20% = rendah; >20% sd 40% = moderate, >40% sd 50% = tinggi)

Hasil analisis data terhadap indikator CTX-1 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 56% setuju dengan pernyataan ini, dan juga sebanyak 16% sangat setuju . Sementara responden yang bersikap netral sebanyak 28% dan tidak ada responden yang memberikan jawaban tidak setuju maupun sangat tidak setuju. Merujuk kepada angka acuan untuk menginterpretasi data, maka dapat disimpulkan bahwa secara umum ketentuan persyaratan bagi pelaku usaha KEK sudah jelas dan mudah untuk dipenuhi.

Hasil analisis data terhadap indikator CTX-2, menyimpulkan bahwa 44% responden setuju dan 16% sangat setuju dengan pernyataan CTX-2. Sebanyak 36% bersikap netral, 4% tidak setuju dan tidak ada responden yang bersikap sangat tidak setuju. Fenomena jawaban responden yang bersifat netral dengan angka prosentase yang relatif besar, mencerminkan perbedaan yang cukup kontras dengan pernyataan sebelumnya. Kecenderungan responden menjawab netral adalah bentuk sikap moderat yang menunjukkan keragu-raguan dalam bersikap. Berdasarkan acuan referensi interpretasi data, dapat dimaknai bahwa jawaban responden yang bersikap netral dengan angka yang relatif tinggi (36%) memberikan indikasi bahwa muatan ketentuan mengenai skema fasilitas kepabeanaan di KEK masih perlu diperjelas lagi.

**Gambar 6: Indikator CTX1 dan CTX2**



Hasil analisis data terhadap indikator CTX-3 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 48% setuju dan 16% sangat setuju dengan pernyataan ini. Namun sebanyak 32% bersikap netral, 4% tidak setuju dan tidak ada responden yang sangat tidak setuju. Berdasarkan angka acuan interpretasi, hal ini memberikan indikasi bahwa muatan ketentuan mengenai pendayagunaan IT inventory dalam fasilitas KEK masih perlu diperjelas lagi.

Hasil analisis data terhadap indikator CTX-4 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 68% setuju dan 16% sangat setuju dengan pernyataan ini. Namun sebanyak 16% bersikap netral. Sementara responden yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan angka acuan interpretasi, dapat diindikasikan bahwa relatif pengaturan prosedur layanan pemasukan dan pengeluaran di KEK sudah baik.

**Gambar 7: Indikator CTX3 dan CTX4**



Hasil analisis data terhadap indikator CTX-5 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 52% setuju dan 24% sangat setuju dengan pernyataan CTX-5. Namun sebanyak 24% bersikap netral. Sementara responden yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju tidak ada. Merujuk angka acuan interpretasi, relatif tidak ada permasalahan dalam pengaturan mengenai ketentuan pengenaan bea masuk, cukai, dan/atau PDRI atas pengeluaran barang dari KEK tujuan TLDDP.

Hasil analisis data terhadap indikator CTX-6 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 40% setuju dan 12% sangat setuju dengan pernyataan CTX-6. Namun sebanyak 44% bersikap netral. Sementara responden yang

menjawab tidak setuju sebanyak 4% dan sangat tidak setuju tidak ada. Dari hasil ini dan merujuk kepada angka acuan interpretasi, dapat dimaknai bahwa masih terdapat masalah dengan pemahaman dan kejelasan muatan ketentuan lartas dalam peraturan terkait tata laksana kepabeanan di KEK.

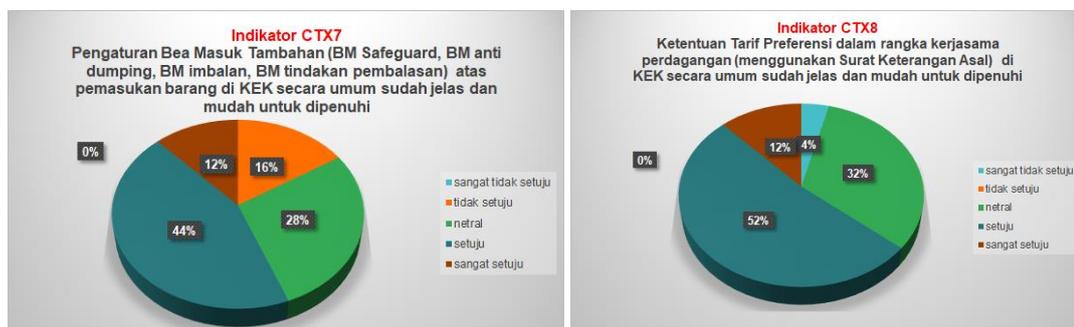
**Gambar 8: Indikator CTX-5 dan CTX-6**



Hasil analisis data terhadap indikator CTX-7 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 44% setuju dan 12% sangat setuju dengan pernyataan CTX-5. Namun sebanyak 28% bersikap netral. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 16% dan sangat tidak setuju tidak ada. Merujuk pada angka acuan interpretasi, dapat disimpulkan bahwa masih ada yang perlu diatensi dalam pengaturan mengenai Bea Masuk Tambahan (BM Safeguard, BM anti dumping, BM imbalan, BM tindakan pembalasan).

Hasil analisis data terhadap indikator CTX-8 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 52% setuju dan 12% sangat setuju dengan pernyataan CTX-8. Namun sebanyak 32% bersikap netral. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 4% dan sangat tidak setuju tidak ada. Merujuk pada angka acuan interpretasi, dapat disimpulkan bahwa perlu atensi terkait pengaturan mengenai tarif preferensi dalam peraturan tata laksana KEK.

**Gambar 9: Indikator CTX-7 dan CTX-8**



Hasil analisis data terhadap indikator CTX-9 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 44% setuju dan 12% sangat setuju dengan pernyataan CTX-8. Namun sebanyak 32% bersikap netral. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 8% dan sangat tidak setuju 4%. Merujuk pada angka acuan interpretasi, hal ini memberikan indikasi bahwa muatan ketentuan sub kontrak di luar KEK masih perlu diperjelas lagi.

Hasil analisis data terhadap indikator CTX-10 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 48% setuju dan 20% sangat setuju dengan pernyataan CTX-10. Namun sebanyak 28% bersikap netral. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 4% dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan hasil analisis ini dapat diindikasikan bahwa pengaturan mengenai kegiatan sub kontrak relatif sudah baik.

**Gambar 10: Indikator CTX-9 dan CTX-10**



#### 4. Analisis input: Infrastruktur Kelembagaan dalam Pelayanan dan Pengawasan Fasilitas Kepabeanan KEK

Aspek input dalam kajian ini menekankan pada variabel infrastruktur kelembagaan yang dapat menjamin pelaksanaan fasilitas kepabeanan di KEK. Terdapat lima pernyataan pokok yang mencerminkan infrastruktur kelembagaan DJBC dalam pelaksanaan fasilitas kepabeanan di KEK yang dirasakan oleh responden.

Hasil analisis data terhadap indikator IP-11 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 40% setuju dengan pernyataan ini, dan juga sebanyak 20% sangat setuju. Namun responden yang bersikap netral sebanyak 32%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 4% dan sangat tidak setuju juga 4%. Merujuk pada angka acuan interpretasi, dapat diindikasikan bahwa pengaturan mengenai aspek ketersediaan SDM dalam pelayanan fasilitas KEK perlu mendapat atensi.

Hasil analisis data terhadap indikator IP-12 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 56% setuju dan sebanyak 16% sangat setuju. Namun responden yang bersikap netral sebanyak 28%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan simpulan ini, dapat dimaknai bahwa secara kualitas petugas Bea cukai yang melayani kegiatan pelayanan fasilitas kepabeanan di KEK Kendal sudah cukup baik dalam penguasaan SOP layanan dan asistensi kendala kepada stakeholder KEK.

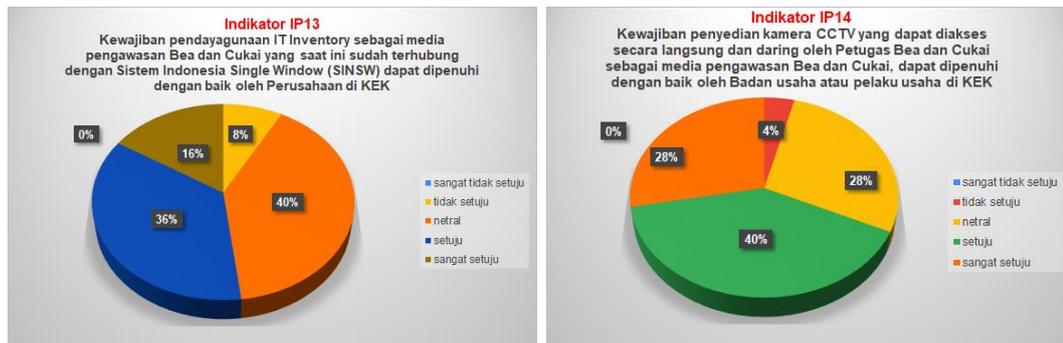
**Gambar 11: Indikator IP-11 dan IP-12**



Hasil analisis data terhadap indikator IP-13 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 40% menjawab netral. Untuk responden yang menjawab setuju sebanyak 36% dan sangat setuju 16%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 8% dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan angka acuan interpretasi, dapat diindikasikan bahwa masih ada permasalahan terkait dengan penerapan IT Inventory oleh pelaku usaha di KEK Kendal.

Hasil analisis data terhadap indikator IP-14 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 40% menjawab setuju dan 28% menjawab sangat setuju. Namun untuk responden yang menjawab netral sebanyak 28%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 4% dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan simpulan ini, dapat dimaknai bahwa secara umum kewajiban penyediaan CCTV yang dapat diakses petugas Bea dan Cukai oleh pelaku usaha di KEK Kendal dapat dipenuhi dengan cukup baik.

**Gambar 12: Indikator IP-13 dan IP-14**



Hasil analisis data terhadap indikator IP-15 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 52% menjawab setuju dan 20% menjawab sangat setuju. Namun untuk responden yang menjawab netral sebanyak 28%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan simpulan ini, dapat dimaknai bahwa secara umum elemen data dalam pemberitahuan PPKEK mudah dipahami dan dapat dipenuhi oleh pelaku usaha KEK dipenuhi dengan baik.

**Gambar 13: Indikator IP-15**



## 5. Analisis Process: Perangkat pelayanan dan pengawasan

Aspek proses dalam kajian ini menekankan pada variabel perangkat pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK. Tujuannya adalah

untuk mengevaluasi apakah perangkat pelayanan dan pengawasan fasilitas kepebeanan KEK telah tersedia dengan baik. Terdapat sebelas pertanyaan/pernyataan yang mencerminkan evaluasi terhadap kondisi perangkat pelayanan dan pengawasan yang digunakan dalam penerapan fasilitas kepebeanan di KEK Kendal .

Hasil analisis data terhadap indikator PCS-16 menyimpulkan bahwa terdapat 32% responden yang menjawab setuju dan 8% sangat setuju. Namun responden yang menjawab netral relatif cukup besar yaitu sebanyak 32% dan yang menjawab tidak setuju sebesar 28%. Sementara responden yang menjawab sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan rujukan angka acuan interpretasi data, dapat dimaknai bahwa Sistem Aplikasi KEK yang digunakan saat ini belum dapat memenuhi kebutuhan layanan fasilitas kepebeanan di KEK Kendal.

Hasil analisis data terhadap indikator PCS-17 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 60% menjawab netral. Untuk yang menjawab setuju sebanyak 24% dan sangat setuju 8%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 8% dan sangat tidak setuju tidak ada. Merujuk pada angka acuan interpretasi dapat disimpulkan bahwa Sistem Aplikasi KEK yang mengatur free movement belum dapat dimanfaatkan secara optimal oleh pelaku usaha KEK.

**Gambar 14: Indikator PCS-16 dan PCS-17**



Hasil analisis data terhadap indikator PCS-18 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 44% menjawab netral. Untuk yang menjawab setuju sebanyak 24% dan sangat setuju 8%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 24% dan sangat tidak setuju tidak ada. Mengacu pada angka acuan interpretasi, dapat disimpulkan pula bahwa penerapan Sistem Pintu Otomatis (Autogate System) dalam layanan fasilitas KEK di KEK Kendal belum dapat dimanfaatkan secara optimal oleh pelaku usaha KEK Kendal.

Hasil analisis data terhadap indikator PCS-19 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 40% menjawab netral. Untuk yang menjawab setuju sebanyak 32% dan sangat setuju 16%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 12% dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan hasil analisis ini yang merujuk [ada angka acuan interpretasi, dapat disimpulkan pula bahwa kemudahan PPKEK berkala belum dapat dimanfaatkan dengan baik oleh pelaku usaha KEK Kendal.

**Gambar 15: Indikator PCS-18 dan PCS-19**



Hasil analisis data terhadap indikator PCS-20 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 56% menjawab setuju dan 16% sangat setuju. Sementara yang menjawab netral sebanyak 28%. tidak setuju dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan hasil analisis data ini dapat disimpulkan bahwa penerapan prosedur pemeriksaan pabean secara manajemen resiko tetap dapat memberikan kelancaran dalam pelayanan fasilitas kepabeanan di KEK Kendal.

Hasil analisis data terhadap indikator PCS-21 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 52% menjawab setuju dan 24% sangat setuju. Sementara yang menjawab netral sebanyak 20%, tidak setuju sebanyak 4% dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan hasil analisis data ini dapat disimpulkan bahwa prosedur pengeluaran barang impor dari kawasan pabean di pelabuhan pemasukan tetap dapat memberikan kelancaran dalam pelayanan fasilitas KEK Kendal.

**Gambar 16: Indikator PCS-20 dan PCS-**



Hasil analisis data terhadap indikator PCS-22 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 48% menjawab setuju dan 12% sangat setuju. Namun untuk yang menjawab netral sebanyak 32%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 8% dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan hasil analisis data ini dapat disimpulkan bahwa prosedur perpindahan barang antar penerima fasilitas kepabeanan (KEK lain/KB/Kawasan Bebas) di KEK Kendal belum dapat berjalan lancar.

Hasil analisis data terhadap indikator PCS-23 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 60% menjawab setuju dan 12% sangat setuju. Untuk yang menjawab netral sebanyak 24%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 12% dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan hasil analisis data ini dapat disimpulkan bahwa prosedur perpindahan pemasukan/pengeluaran dari/ke peredaran bebas di KEK Kendal secara umum dapat berjalan lancar.

**Gambar 17: Indikator PCS-22 dan PCS-23**



Hasil analisis data terhadap indikator PCS-24 menyimpulkan bahwa 36% responden menjawab setuju dan 16% sangat setuju. Untuk yang menjawab netral sebanyak 36%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 12% dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan hasil analisis data ini, tingginya angka prosentase jawaban netral pada indikator PCS-24 dapat disimpulkan bahwa prosedur pemindahan barang antar pengusaha dalam satu KEK, pengeluaran sementara dan sub kontrak ke TLDDP belum dapat berjalan lancar.

Hasil analisis data terhadap indikator PCS-25 menyimpulkan bahwa 44% responden menjawab setuju dan 16% sangat setuju. Untuk yang menjawab netral sebanyak 32%. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 8% dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan angka acuan interpretasi data, hasil analisis data ini mengindikasikan bahwa prosedur pengeluaran bahan baku atau sisa bahan baku atau bahan penolong ke peredaran bebas (TLDDP) tidak berjalan lancar.

**Gambar 18: Indikator PCS-24 dan PCS-25**



Hasil analisis data terhadap indikator PCS-26 menyimpulkan bahwa mayoritas responden yaitu sebesar 40% menjawab netral. Untuk responden yang menjawab setuju sebanyak 36% dan 20% sangat setuju. Sementara responden yang menjawab tidak setuju sebanyak 4% dan sangat tidak setuju tidak ada. Berdasarkan hal ini, mengindikasikan bahwa prosedur pemotongan kuota fasilitas kepabeanan KEK belum dapat berjalan lancar.

**Gambar 19: Indikator PCS-26**



## 6. Analisis product: terlaksananya pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK

Aspek produk dalam kajian ini menekankan pada variabel terlaksananya fasilitas pelayanan dan pengawasan fasilitas KEK dengan baik. Terdapat empat pernyataan/pertanyaan pokok yang mencerminkan evaluasi terhadap keberhasilan atas pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK.

Hasil analisis data terhadap indikator PDT-27, menyimpulkan bahwa mayoritas responden 40% berpendapat jarang dan 12% berpendapat tidak pernah. Sementara untuk responden yang menjawab sangat sering sebesar 8%, yang menjawab sering 12% dan yang menjawab cukup sering 24%. Berdasarkan angka acuan interpretasi, dapat disimpulkan bahwa secara umum kendala layanan fasilitas kepabeanan di KEK Kendal masih dialami oleh pelaku usaha KEK.

Hasil analisis data terhadap indikator PDT-28 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 44% berpendapat sangat baik dan 44% berpendapat baik. Sementara untuk responden yang menjawab cukup sebesar 12%, yang berpendapat buruk dan sangat buruk tidak ada. Berdasarkan hasil analisis data ini, dapat dimaknai bahwa secara umum persepsi pelaku usaha terhadap kualitas pelayanan Kantor Bea dan Cukai dalam pelayanan fasilitas kepabeanan di KEK Kendal relatif sudah baik bahkan cenderung sangat baik.

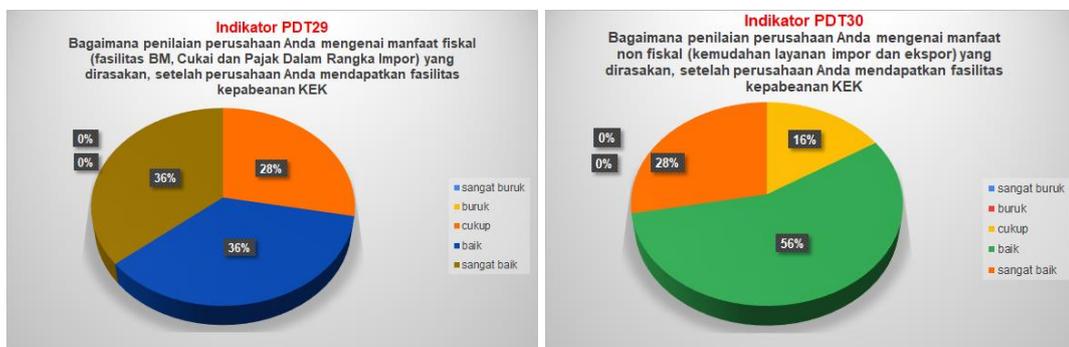
**Gambar 20: Indikator PDT-27 dan PDT-28**



Hasil analisis data terhadap indikator PDT-29 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 36% berpendapat sangat baik dan 36% berpendapat baik. Sementara untuk responden yang menjawab cukup sebesar 28%, yang berpendapat buruk dan sangat buruk tidak ada. Berdasarkan hasil analisis data ini, dapat dimaknai bahwa secara umum manfaat fasilitas fiskal kepabeanaan yang dirasakan pelaku usaha di KEK Kendal relatif sudah baik.

Hasil analisis data terhadap indikator PDT-30 menyimpulkan bahwa mayoritas responden 56% berpendapat baik dan 28% berpendapat sangat baik. Sementara untuk responden yang menjawab cukup sebesar 16%, yang berpendapat buruk dan sangat buruk tidak ada. Berdasarkan hasil analisis data ini, dapat dimaknai bahwa secara umum manfaat fasilitas non fiskal kepabeanaan yang dirasakan pelaku usaha di KEK Kendal relatif sudah baik.

**Gambar 21: Indikator PDT-29 dan PDT-30**



## 7. Kendala yang dirasakan Pelaku usaha di KEK Kendal

Disamping pertanyaan tertutup yang diajukan dalam kuesioner yang akan mengindikasikan persepsi responder terhadap variabel penelitian, dalam kuesioner juga disertakan dengan pertanyaan terbuka untuk mendalami kendala-kendala yang dirasakan oleh pelaku usaha. Selanjutnya data jawaban atas pertanyaan terbuka tersebut dikuantitatifkan menggunakan angka persentase. Berikut rekap jawaban terbuka responder mengenai kendala yang dihadapi dalam kegiatan pelayanan fasilitas kepabeanaan di KEK Kendal.

- 1) Kendala Sistem pada PPKEK/INSW yang sering error (60%)
- 2) Kendala dalam download SPPB (12%)
- 3) Proses perbaikan (notul) data PPKEK memerlukan waktu yang lama (4%)

## **8. Saran dan Masukan Pelaku usaha terhadap Pelayanan Kepabeanan di KEK Kendal**

Pertanyaan terbuka kedua yang diajukan kepada responden adalah mengenai saran dan masukan untuk perbaikan pelayanan kepabeanan di KEK kendal. Berikut adalah rekap jawaban terbuka yang telah difilter untuk menghindari duplikasi terhadap saran dan masukan yang sejenis.

- 1) Mohon diperbaiki bug-bug yang ada pada sistem INSW/PPKEK
- 2) Jalur merah dapat segera dikurangi porsinya.
- 3) Semua dokumen laporan dapat di laksanakan dengan mengirim softcopy (*paperless*)
- 4) Perlu ditambahkan Web khusus untuk persyaratan dan tutorial cara apply untuk mendapatkan fasilitas kepabeanan baik Fiskal ataupun non Fiskal
- 5) Sharing informasi terkait fasilitas DJBC termasuk training bersertifikat
- 6) Persingkat birokrasi layanan perijinan dan permohonan yang melalui surat
- 7) PPKEK belum mengakomodir pengeluaran dari KEK untuk tujuan Luar daerah pabean (LDP) melalui Pusat Logistik Berikat (PLB)
- 8) Membuka layanan konsultasi masalah-masalah kepabeanan yang sering dihadapi pelaku usaha di KEK dan membukukannya menjadi panduan.
- 9) Dalam hal pengeluaran ke TLDDP, yang menggunakan harga penyerahan dengan HS Barang Jadi, hendaknya tidak di perlukan lagi untuk pernyataan konversi bahan baku nya
- 10) Ketersediaan tempat duduk untuk antrian di sekitar hanggar
- 11) Sharing informasi mengenai ketentuan lartas pemasukan barang impor ke kek
- 12) Mohon diadakan pelatihan berkala terkait sistem INSW, Ceisa, fasilitas kepabeanan yang diberikan kepada KEK, dan berharap agar INSW benar benar 1 pintu tidak dipisah antara INSW dan sistem Ceisa Beacukai,
- 13) Mohon ada PIC khusus yg dapat segera membantu jika terjadi kendala di sistem INSW

## **D.2. Analisis Hasil Wawancara Pendalaman**

Hasil analisis hasil wawancara, kami sampaikan dalam poin-poin resume yang diselaraskan dengan variabel kajian (*context, input, process dan product*).

### **1. Variabel Context : tersedianya landasan aturan yang efektif dalam kegiatan fasilitas KEK**

- 1) Dalam penyusunan peraturan apapun, biasanya selalu saja ada celah kekurangannya. Namun dari sisi implementasi, secara umum pelaku

usaha sudah sangat senang dengan ketentuan peraturan KEK yang diterapkan. Walaupun dalam fase transisi ini belum semua modul aplikasi layanan KEK dapat tersedia.

- 2) Secara umum PMK 237/2020 Jo. P-19/2020 adaah bentuk pengaturan instansi pemerintah dari Kemenkeu yang pertama dan paling lengkap dan mengatur secara komprehensif mengenai tata laksana di KEK. Jauh lebih maju dibanding pengaturan instansi vertikal lainnya
- 3) Latar belakang penunjukan LNSW sebagai penyedia Sistem aplikasi KEK dilandasi dengan keberadaan UU Ciptakerja (UU No.6/2023)→ yang mengamanatkan bahwa pelaksanaan ketentuan ekspor impor diaplikasikan melalui sistem elektronik yang terintegrasi secara nasional yang dikembangkan oleh Pemerintah Pusat. Dalam PMK 237/2020 nomenklatur yang digunakan adalah Sistem INSW, sementara dalam peraturan operasional berdasar PER -19/BC/2022 menggunakan nomenklatur Sistem Aplikasi KEK. Beberapa prinsip Sistem Aplikasi yang harus disediakan di KEK :
  - Single Document /
  - dilaksanakan melalui sistem e;elektronik
  - Terintegrasi dengan Sistem inventory Perusahaan
  - Standardisasi dan pertukaran data antara SINSW dengan Sistem Komputer Layanan Bea dan Cukai
  - Integrasi SINSW dengan Sistem Perpajakan

**2. Variabel input : tersedianya infrastruktur kelembagaan yang dapat menjamin pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK dengan baik**

- 1) Pembiayaan detasering (kumandah) pegawai Bea dan Cukai di KEK Kendal pada masa transisi masih memungkinkan untuk dibiayai dengan anggaran KPBC Semarang. Namun apabila sudah fully penerapan ketentuan KEK, akan berpotensi bermasalah.
- 2) Kompetensi SDM Pegawai DJBC yang ditempatkan di KEK, perlu upgrade secara khusus mengingat ketentuan tata laksana KEK hal yang masih baru.
- 3) Salah satu problem dari Pelaku Usaha adalah *turnover* SDM relatif cukup tinggi, sehingga peningkatan literasi terhadap SDM terkait dengan ketentuan kepabeanan di KEK sangat dibutuhkan
- 4) Sanksi yang tidak tegas terhadap pelanggaran ketentuan pemenuhan IT inventory membuat pemenuhan ketentuan relatif lebih longgar
- 5) IT inventory dan CCTV adalah tools pengawasan yang sangat penting untuk DJBC dalam rangka memastikan pemenuhan ketentuan kepabeanan di KEK sehingga penerapannya harus dilakukan secara konsekuen
- 6) BUPP sebagai provider penyedia sarana dan prasarana di KEK sangat concern dengan penerapan *autogate system* di KEK Kendal untuk memperlancar Gate-in maupun Gate-Out di KEK.

**3. Variabel process : tersedianya perangkat pelayanan dan pengawasan KEK dengan baik**

- 1) Pelaksanaan pengaturan fasilitas kepabeanan di KEK yang diberikan oleh DJBC (terlepas dari ketidaksempurnaan yang ada), sudah jauh lebih baik di bandingkan pelaksanaan instansi vertikal lainnya.
- 2) Tatalaksana kepabeanan yang diterapkan masih dalam tahap transisi sehingga adaptasi ketentuan perlu dilakukan untuk menyesuaikan dengan kebutuhan di lapangan.
- 3) Jalur merah masih mewajibkan kehadiran pelaku usaha ke Kantor BC untuk menyampaikan dokumen hardcopy secara fisik. Dalam era kemudahan teknologi saat ini, sepertinya perlu terobosan penyampaian dokumen secara softcopy (paperless)
- 4) Jumlah frekuensi dokumen jalur merah saat ini relatif masih tinggi, seharusnya ada pertimbangan tambahan untuk perlakuan fasilitas KEK.
- 5) Upaya sosialisasi ketentuan KEK telah dilaksanakan secara regular kepada stakeholder dengan tema2 tertentu dengan narasumber dari unit instansi terkait, seperti Beacukai, Kantor Pajak, Imigrasi, dan lain-lain.
- 6) Secara internal KPPBC telah mengoptimalkan kegiatan P2KP dan coaching-mentoring dalam peningkatan kompetensi SDM terkait Fasilitas KEK.

**4. Variabel product : terlaksananya fasilitas pelayanan dan pengawasan fasilitas KEK dengan baik**

- 1) Secara umum pelaku usaha di KEK Kendal telah mendapatkan manfaat fiskal maupun non fiskal yang sangat berarti untuk kelangsungan usaha mereka. Salah satu indikator yang jelas terlihat adalah, semakin meningkatnya jumlah pelaku usaha yang berminat untuk berinvestasi di KEK Kendal. Saat ini sudah ada sekitar 90 Pelaku usaha yang telah berkomitmen untuk berinvestasi di KEK Kendal
- 2) Kualitas layanan yang diberikan oleh Beacukai terhadap KEK Kendal secara umum sudah sangat baik
- 3) Kendala operasional utama yang masih sering dialami Pelaku usaha di KEK adalah pada sistem INSW/aplikasi PPKEK. Contoh2 faktual yang sering dialami: nomor aju tidak keluar, proses stag setelah submit PPKEK, Sudah submit tapi tiiba2 hilang datanya. Kendala-kendala operasional terhadap PPKEK masih sering berulang
- 4) Meskipun sudah ada grup WA untuk saluran pengaduan yang efisien, namun penyelesaian kendala pada aplikasi PPKEK masih sangat tergantung pada intervensi human (petugas LNSW/IKC/BC Semarang/Kanwil)
- 5) Value dan moral hazard dari petugas Bea dan Cukai yang memberikan layanan dan pengawasan terhadap KEK relatif sudah membaik. Sudah ada transformasi dari era sebelumnya. Idealnya, mindset petugas Bea dan Cukai yang memberikan layanan hendaknya disamakan persepsinya terlebih dahulu, karena secara filosofi KEK

adalah pemberian kemudahan dan fasilitas fiskal yang bersifat ultimate untuk menarik investor asing agar mau berinvestasi di Indonesia.

- 6) Masih ada persepsi dari Pelaku usaha yang merasakan fasilitas KB terasa lebih lancar dibanding dengan fasilitas KEK (meskipun disadari, kondisi saat ini masih dalam proses transisi).

### **D.3. Triangulasi Data melalui Focus Group Discussion**

Sebagai media konfirmasi, hasil analisis data baik yang diolah melalui kuesioner dan juga wawancara pendalaman dilakukan proses triangulasi data melalui kegiatan FGD. Kegiatan FGD yang dilakukan mengundang seluruh stakeholder terkait dengan kebijakan implementasi fasilitas kepabeanan di KEK.

#### **1. Komentar dan masukan dari Kepala Administrator KEK Kendal**

- Fokus perbaikan sistem layanan KEK adalah bagaimana otoritas pemerintah yang berwenang dapat mengintegrasikan berbagai layanan dari instansi terkait untuk meningkatkan kualitas pelayanan secara keseluruhan di KEK. Sebagai contoh: pelaku usaha dalam mengakses Sistem layanan KEK harus memiliki akun CEISA, akun LNSW, akun OSS secara terpisah. Idealnya hal ini perlu integrasi untuk lebih simpel dalam layanan.
- Dari sisi layanan, Sistem Aplikasi KEK yang dijalankan oleh Kementerian Keuangan, khususnya Kepabeanan dan Perpajakan relatif sudah memiliki arah dan progress yang tepat. Namun PR besar yang masih harus diselesaikan adalah layanan dari instansi non Kemenkeu.
- Berkaitan dengan kendala yang dialami dari sisi kualifikasi SDM pelaku usaha yang melakukan proses dokumen kepabeanan, Administrator KEK berkomitmen untuk mensupport penyelenggaraan training maupun pelatihan<sup>2</sup> yang relevan untuk mengupgrade SDM Pelaku usaha agar dapat comply dengan peraturan KEK

#### **2. Komentar dan masukan dari perwakilan LNSW**

- Berkaitan dengan masih cukup banyaknya keluhan dan kendala pada sistem aplikasi KEK dari pelaku usaha, kami perlu sampaikan bahwa proses implementasi sistem KEK berjalan secara bertahap. Saat ini memang belum berjalan semua, namun progress perbaikan dan pemenuhan kebutuhan aplikasi masih terus berjalan dengan baik.
- Banyak masukan pembelajaran terkait pengembangan sistem aplikasi KEK dari KEK Kendal. Hal ini karena Pelaku Usahanya paling banyak dan paling beragam jenis kegiatannya. Bahkan Sekjen Dewan Nasioanl KEK berharap pengembangan sistem aplikasi KEK ke depannya dapat dilakukan pilotingnya di KEK Kendal terlebih dahulu.

- Komitmen LNSW bersama-sama dengan IKC dan Kantor Bea cukai untuk mensupport secara penuh layanan sistem KEK akan terus dilakukan
- Tantangan pengembangan sistem aplikasi KEK cukup besar, mengingat proses bisnis KEK agak berbeda dan lebih beragam dengan proses bisnis TPB secara umum. Secara frontview layanan sistem KEK betul disediakan oleh LNSW, namun proses bisnis kepabeanan tetap dilakukan oleh CEISA Kepabeanan. Secara sistem di CEISA, rumah yang mengcover layanan bea cukai terhadap proses bisnis KEK menggunakan baseline sistem TPB. Hal ini perlu penyesuaian dan pengembangan sehingga berpotensi menimbulkan bug pada sistem layanan.

### **3. Komentar dan masukan dari perwakilan Pelaku Usaha KEK Kendal**

- Penjelasan lebih rinci terkait masukan dalam jawaban kuesioner dalam pertanyaan terbuka. Adanya hambatan terkait dengan kondisi ekspor dari KEK melalui PLB yang shipmentnya menggunakan konsolidator. Kondisinya terjadi karena proses bisnis ekspor dari Pelaku Usaha dilakukan berdasarkan PO dari pihak buyer yang jumlahnya relatifnya banyak (bisa ratusan PO) namun secara quantity tidak terlalu besar. Oleh karena itu ekspor terpaksa dilakukan secara konsolidasi. Solusi awal pernah direkomendasikan oleh Dit.Fasilitas DJBC untuk dilakukan ekspor melalui PLB dengan konsekuensi menggunakan dua dokumen yang berbeda, yaitu Proses BC2.7 oleh Pelaku Usaha ke PLB dan ekspornya dilakukan dengan pengajuan BC3.3 oleh pihak PLB. Namun solusi ini menyebabkan Pelaku Usaha terkena biaya pengurusan dokumen BC3.3 oleh pihak PLB yang relatif besar. Saat ini pelaku usaha diberikan dispensasi untuk mengajukan BC3.3 sendiri (tidak lagi dibantu pihak PLB). Masalah biaya relatif sudah bisa teratasi, namun secara administratif tetap menjadi hambatan efisiensi karena pelaku usaha harus menginput data dokumen dua kali (BC2.7 dan BC3.). Diharapkan ada solusi untuk efisiensi adminitrasi tersebut.
- Permasalahan kedua yang dialami, dalam pemberitahuan ekspor konsolidasi dari KEK, secara sistem plikasi, menu pembetulan data sudah tertutup ketika status barang sudah Get Out. Pada kenyataannya, dalam ekspor konsolidasi, pihak konsolidator belum tentu sudah fix terkait nama sarana pengangkut dan tanggal keberangkatannya. Faktanya, selalu akan ada notul untuk nama pengangkut dan tanggal keberangkatan. Dalam hal ini, terpaksa kami harus proses pembatalan PEB lama terlebih dahulu dan langsung diajukan PEB baru lagi. Akibatnya, pihak pelaku usaha beberapa kali terkena SPSA pembatalan ekspor karena telat melakukan pembatalan ekspor

### **4. Komentar dan masukan dari perwakilan KPPBC Semarang**

- Pada masa transisi ini, layanan fasilitas KEK kepada pelaku usaha dilaksanakan menggunakan CEISA TPB sistem lama. Dinamika saat ini, layanan TPB akan menggunakan CEISA 4.0 (sistem CEISA

terbaru). Kantor Semarang termasuk sebagai kantor piloting penerapan layanan TPB CEISA 4.0. Ke depannya, mendesak perlu pelatihan dan pendampingan kepada Pelaku Usaha untuk beradaptasi dengan penggunaan CEISA 4.0.

- Berkaitan dengan masukan dari salah satu Pelaku Usaha terkait permasalahan efisiensi administrasi dokumen pengeluaran KEK dengan tujuan ke PLB untuk ekspor konsolidasi, memang secara ketentuan belum diatur dalam PER-19/BC/2022. Setelah kami dalam, memang faktanya terjadi kondisi dimana Pelaku Usaha yang jumlah dokumennya sangat banyak, oleh karena . Sementara perusahaan konsolidator tidak hanya handle dokumen yang berasal dari KEK saja. Hal ini menjadi beban administrasi dari Pelaku Usaha untuk menyampaikan dokumen dua kali (BC2.7 dan BC3.3).
- Berkaitan dengan pengaturan dalam PER-19/BC/2022 mengenai ketentuan pembatalan dan pembedaan terhadap PPKEK dengan tujuan LDP. Sebaiknya pengaturan tersebut perlu dibandingkan dengan pembatalan dan pembatalan yang ada di PEB, supaya lebih mudah memahaminya.

#### **5. Komentar dan masukan dari perwakilan Direktorat IKC DJBC**

- Sistem layanan kepabeanan KEK di sistem CEISA, saat ini memang betul kondisinya adalah duplikasi dari layanan CEISA TPB. Hal ini karena secara elemen datanya memang mirip dan untuk memudahkan pengembangan sistem layanan. Sementara CEISA TPB sendiri dalam proses piloting untuk bermigrasi ke CEISA 4.0 dan memang belum mandatory. Namun IKC sangat terbuka untuk menerima masukan-masukan untuk perbaikan dan pengembangan sistem layanan kepabeanan KEK ini agar bisa lebih baik.

#### **6. Komentar dan masukan dari perwakilan Direktorat Fasilitas DJBC**

- Fasilitas KEK adalah bentuk implementasi yang relatif baru dari pemerintah, sehingga tentunya semua stakeholder yang terlibat perlu beradaptasi dan terus melakukan perbaikan untuk optimalisasi manfaat
- Sepakat dengan narasumber dari Administrator KEK perlu percepatan dan upgrading pengetahuan fasilitas KEK dengan pengembangan training kepada stake holder dan juga Diklat baru bagi para regulator
- Perlu optimalisasi dan percepatan komunikasi yang efektif untuk mengatasi masalah2 yang timbul dan untuk mendapatkan feedback, agar segera dapat ditindaklanjuti oleh regulator.
- Untuk menggambarkan peta pelaku usaha di KEK Kendal secara komprehensif, sebaiknya dalam kajian ini populasi yang disampaikan adalah populasi secara keseluruhan. Baru setelahnya, dimasukan alasan peneliti mengapa hanya mengambil populasi dari 29 pelaku usaha KEK yang aktif saja. Dari Data populasi 90, terdaftar di INSW sekitar 60 an. Ada yang menggunakan fasilitas dan tidak. 29 yang

statusnya sudah menggunakan document dan hanya 17 saja yang menggunakan PPKEK

- Secara konten, hasil analisis berdasarkan survey dan juga pendalaman wawancara, sudah sangat komprehensif meng-*capture* permasalahan dan sudah sesuai dengan kondisi riil di KEK Kendal
- Berdasarkan hasil analisis kajian, sebaiknya poin-poin analisis yang menjadi temuan kajian, dimasukkan sebagai usulan perbaikan yang akan menjadi bahan pertimbangan tindak lanjut dari pihak yang berwenang.
  - 1) Perbaikan dari sisi regulasi (baik pada level Peraturan Dirjend, instruksi Dirjend, maupun Peraturan Menteri Keuangan), mengenai poin-poin penting sebagai berikut :
    - Perbaikan penerapan IT Inventory di fasilitas KEK,
    - pengembangan SDM terkait kebijakan kumandah pegawai di KEK
    - penerapan manajemen resiko di KEK
    - Perubahan pada PMK KEK mengenai poin-poin krusial permasalahan yang telah teridentifikasi dalam kajian
    - Perubahan pada PMK tentang PLB, khususnya mengenai pengaturan kemudahan single document antara KEK dan PLB (supaya bisa terintegrasi dan dapat dihindari pengisian secara double document)
  - 2) Pengembangan Sistem Aplikasi KEK
    - Perlu percepatan penerapan PPKEK secara keseluruhan fitur
    - Perlu percepatan penerapan Autogate System
  - 3) Penguatan Sosialisasi dan komunikasi dengan stakeholder KEK

#### **D.4. Pembahasan**

Berdasarkan hasil analisis data kuisioner, wawancara pendalaman dan FGD triangulasi data, selanjutnya dilakukan elaborasi secara komprehensif . Pembahasan akan diuraikan sesuai dengan empat aspek variabel CIPP yang terkait dalam evaluasi implementasi perangkat peraturan kebijakan fasilitas kepabeanan KEK.

##### **1. Aspek Context: Tersedianya Landasan Peraturan yang Efektif**

Mengacu kepada hasil analisis data survey pada variabel context dengan pertimbangan angka prosentase acuan yang bersifat moderate, terdapat poin-poin krusial mengenai muatan ketentuan dalam peraturan kebijakan fasilitas kepabeanan KEK yang perlu diatensi.

Berdasar pertimbangan angka kumulatif yang bersifat moderate, poin-poin krusial yang perlu diatensi dalam peraturan kebijakan fasilitas kepabeanan KEK dapat disebutkan sebagai berikut:

- Ketentuan mengenai skema fasilitas kepabeanan KEK
- Ketentuan mengenai pendayagunaan IT Inventory

- Ketentuan mengenai larangan dan pembatasan atas pemasukan dan pengeluaran barang ke/dari KEK
- Ketentuan mengenai Bea Masuk Tambahan (BM Safeguard, BM anti dumping, BM imbalan, BM tindakan pembalasan)
- Ketentuan mengenai perlakuan tarif Preferensi dalam rangka kerjasama perdagangan (menggunakan Surat Keterangan Asal) di KEK
- Ketentuan mengenai kegiatan subkontrak di luar Kawasan Ekonomi Khusus

Beberapa simpulan hasil analisis data survey terkonfirmasi melalui wawancara mendalam dengan informan terkait. Berkaitan dengan atensi terhadap ketentuan pendayagunaan IT Inventory, informan dari KPPBC Tipe A Semarang, Kanwil Beacukai Jateng DIY, dan juga LNSW memberikan konfirmasi bahwa penerapan ketentuan pendayagunaan IT inventory memang belum diimplementasikan secara penuh di KEK Kendal. Informan LNSW menyampaikan bahwa implementasi IT Inventory di KEK Kendal baru dalam tahap piloting pada 2 Pelaku usaha (PT Solunova Alami Indonesia dan PT Borine Technology Indonesia).

Berkaitan dengan atensi terhadap ketentuan pengeluaran sub kontrak di luar KEK, terkonfirmasi dengan informasi melalui wawancara pendalaman. Informasi dari hampir seluruh informan terkait (BPUP Kendal/Administror/KPPBC Semarang/LNSW) bahwa saat ini baru 3 modul PPKEK (PPKEK impor/ PPKEK ekspor/ PPKEK tujuan TLDDP) yang sudah mandatory diterapkan di KEK Kendal. Beberapa modul PPKEK untuk tujuan pengeluaran ke TLDDP, pengeluaran ke penerima fasilitas lain, masih dalam progress pengembangan.

Berkaitan dengan atensi terhadap ketentuan skema fasilitas, lartas, ketentuan BM Tambahan, dan tarif preferensi, terkonfirmasi melalui wawancara mendalam dan FGD triangulasi data. Informasi dari beberapa informan dan juga narasumber FGD (KPBC Tipe A Semarang/Administror/BUPP/Dit.Fasilitas) bahwa :

- Sebagian Pelaku Usaha di KEK Kendal merupakan industri baru yang memanfaatkan fasilitas kepabeanan. Persepsi dan ekspektasi yang sangat tinggi dengan tawaran fasilitas fiskal dan non fiskal di KEK
- Jenis fasilitas KEK relatif masih sangat baru dengan ketentuan peraturan yang berbeda dengan fasilitas TPB. Perlu adaptasi dan internalisasi ketentuan KEK kepada semua stake holder yang berkepentingan
- Tingkat turnover personil yang menangani dokumen pemberitahuan pabean dari pihak Pelaku Usaha relatif tinggi. Hal ini menjadi beban yang cukup krusial untuk updating kompetensi bagi personil baru.
- Dari 29 Pelaku Usaha yang ditetapkan sebagai populasi penelitian dan 25 Pelaku Usaha yang menjadi sampel penelitian, ternyata faktanya hanya 17 Pelaku usaha yang telah secara aktif telah melakukan pemberitahuan dokumen PPKEK. Kemungkinan jawaban bias dapat berasal dari 8 Pelaku Usaha yang belum pernah menggunakan PPKEK.

## **2. Aspek Input: Infrastruktur kelembagaan yang dapat menjamin pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK**

Mengacu kepada hasil analisis data survey pada variabel input dengan pertimbangan angka kumulatif jawaban netral/tidak setuju/sangat tidak setuju yang bersifat moderate, terdapat poin-poin krusial mengenai infrastruktur kelembagaan dalam pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK di KEK Kendal yang perlu diatensi oleh pihak regulator, sebagai berikut:

- Ketersediaan jumlah petugas Bea dan Cukai yang melayani kegiatan pelayanan KEK
- Kewajiban pendayagunaan IT Inventory

Berkaitan dengan temuan poin krusial “ketersediaan jumlah petugas Bea dan Cukai”, konfirmasi didapat melalui informasi dari informan KPPBC Tipe A Semarang dan juga BUPP. Dari sisi Bea cukai, keberadaan petugas Bea dan Cukai di KEK Kendal mempertimbangkan proses transisi dari fasilitas Kawasan Berikat yang sebelumnya diperoleh sebagian besar Pelaku Usaha KEK Kendal. Meskipun hampir seluruhnya pemegang fasilitas Kawasan Berikat di KEK Kendal telah beralih menjadi Pelaku Usaha KEK namun dari sisi layanan belum semua modul PPKEK dapat diimplementasikan. Untuk jenis-jenis layanan PPKEK yang belum dapat diimplementasikan, kebijakannya tetap masih menggunakan mekanisme TPB.

Seiring perkembangan jumlah pelaku usaha di KEK Kendal yang semakin meningkat maka idealnya juga diikuti dengan ketersediaan jumlah petugas Bea dan Cukai di KEK Kendal. Potensi permasalahan terkait dengan penempatan petugas Bea dan Cukai di KEK Kendal muncul, karena selama ini pembiayaan detasering (kumandah) petugas Bea dan Cukai menggunakan acuan peraturan TPB. Apabila semua ketentuan KEK telah *fully* diimplementasikan maka pembiayaan detasering petugas Bea dan Cukai tidak lagi memiliki acuan peraturan yang jelas. Hal ini perlu diatensi oleh pihak regulator maupun otoritas yang berwenang.

Berkaitan dengan temuan poin krusial “kewajiban pendayagunaan IT Inventory”, konfirmasi berdasarkan hasil wawancara dan juga triangulasi data. Sama halnya dengan aspek context mengenai ketentuan peraturan IT Inventory, dalam aspek input juga terkonfirmasi bahwa implementasi kewajiban IT Inventory di KEK Kendal belum mandatory, baru sebatas piloting. Tentunya dalam tahap piloting, sanksi pembekuan layanan KEK sesuai Peraturan PER-03/BC/2021 tentang Tatacara Penetapan, Pendayagunaan, dan Kriteria Sistem Informasi persediaan Berbasis Komputer (IT Inventory) bagi Badan Usaha atau Pelaku Usaha di KEK belum diberlakukan.

## **3. Aspek process: tersedianya perangkat pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK yang efektif**

Mengacu kepada hasil analisis data survey pada variabel process dengan pertimbangan angka kumulatif jawaban netral/tidak setuju/sangat

tidak setuju yang bersifat moderate, terdapat poin-poin krusial mengenai perangkat pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK yang perlu diatensi oleh pihak regulator, sebagai berikut:

- Sistem Aplikasi KEK yang digunakan saat ini
- Sistem Aplikasi KEK yang mendukung kegiatan free movement
- Penerapan sistem pintu otomatis (*autogate systems*) di KEK
- Penerapan PPKEK berkala
- Prosedur pengeluaran barang dari KEK ke penerima Fasilitas lainnya (KEK lain/TPB/FTZ)
- Prosedur perpindahan barang antar Pelaku Usaha dalam satu KEK, pengeluaran sementara dan sub kontrak
- Prosedur Pengeluaran bahan baku atau sisa bahan baku atau bahan penolong ke peredaran bebas (TLDDP)
- Prosedur pemotongan kuota fasilitas kepabeanan KEK atas pemasukan barang impor ke KEK

Berkaitan dengan temuan poin krusial dari sebagian yang disebutkan di atas, seluruhnya terkonfirmasi berdasarkan informasi dari para informan wawancara (Administrator/KPPBC Tipe A Semarang/BUPP/LNSW). Bahwa saat ini baru 3 modul PPKEK (PPKEK impor/ PPKEK ekspor/ PPKEK tujuan TLDDP) yang sudah mandatory diterapkan di KEK Kendal. Beberapa modul PPKEK untuk tujuan pengeluaran ke TLDDP masih dalam tahap pengembangan, sehingga secara prosedur belum dapat diimplementasikan dengan baik.

Berkaitan dengan penerapan sistem pintu otomatis (*autogate systems*) di KEK, semua informan wawancara juga mengkonfirmasi bahwa penerapan *autogate systems* di KEK Kendal belum dilakukan, masih dalam proses pembahasan. Meskipun demikian tuntutan kebutuhan untuk segera diimplementasikan menjadi perhatian para pelaku usaha dan juga BUPP KEK kendal.

Berkaitan dengan temuan poin krusial : sistem aplikasi yang mendukung free movement dan perpindahan antar pelaku usaha di satu KEK, informan dari LNSW mengkonfirmasi bahwa modul *free movement* prinsipnya sudah siap untuk digunakan. Kondisi saat ini memang belum ada pelaku usaha di KEK Kendal yang memanfaatkan fasilitas *free movement* tersebut.

#### **4. Aspek product: terlaksananya fasilitas pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK dengan baik**

Mengacu kepada hasil analisis data survey pada variabel product, konfirmasi para informan dalam wawancara dan juga FGD triangulasi data, terdapat poin-poin krusial positif mengenai persepsi responden terhadap pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK sebagai berikut:

- **Secara akumulatif, 88% responden** berpendapat mengenai kualitas pelayanan Kantor Bea dan Cukai dalam kegiatan pelayanan fasilitas kepabeanan di KEK Kendal **sudah baik dan sangat baik**

- **Secara akumulatif, 72% responden** menilai bahwa manfaat fiskal (fasilitas BM, Cukai dan Pajak Dalam Rangka Impor) yang dirasakan dalam pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK Kendal, **sudah baik dan sangat baik**
- **Secara akumulatif, 84% responden** menilai bahwa manfaat non fiskal (kemudahan layanan impor dan ekspor serta TLDDP) yang dirasakan dalam pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK Kendal, **sudah baik dan sangat baik**

Namun demikian, dari sisi respon negatif bahwa masih terdapat poin-poin krusial mengenai kendala-kendala yang dikeluhkan oleh responden dalam pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK Kendal. Secara persepsi, responden yang menjawab pertanyaan mengenai seberapa sering perusahaan menghadapi kendala dalam kegiatan pelayanan fasilitas kepabeanan di KEK Kendal berada di **angka kumulatif sebesar 36%** (jawaban cukup sering/sering/sangat sering). Angka kendala sebesar 36% ini relatif cukup besar yang mengindikasikan bahwa memang masih cukup banyak permasalahan pelayanan yang masih harus diperbaiki.

## **E. PENUTUP**

### **E.1. Simpulan**

Berdasarkan analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya dan juga untuk menjawab pertanyaan penelitian: “bagaimana implementasi kebijakan fasilitas kepabeanan KEK, khususnya di KEK Kendal”, berikut ini disampaikan simpulan hasil penelitian. Berdasarkan analisis variabel dengan model CIPP, secara umum dapat disimpulkan **bahwa implementasi kebijakan fasilitas kepabeanan KEK telah memenuhi kebutuhan pelayanan dan pengawasan dari pelaku usaha namun dengan beberapa catatan kendala dan implementasi yang belum optimal.**

Beberapa catatan krusial yang perlu diatensi oleh pihak regulator dan otoritas yang berwenang dalam implementasi fasilitas kepabeanan KEK dapat kami rangkumkan sebagai berikut.

- 1) Berkaitan dengan **aspek tersedianya landasan peraturan fasilitas kepabeanan KEK** yang efektif, ada beberapa muatan ketentuan dalam peraturan yang mengatur fasilitas kepabeanan KEK saat ini yang perlu diatensi dan dievaluasi kembali. Beberapa muatan ketentuan dimaksud adalah sebagai berikut:
  - Ketentuan mengenai skema fasilitas kepabeanan KEK
  - Ketentuan mengenai pendayagunaan IT Inventory
  - Ketentuan mengenai larangan dan pembatasan atas pemasukan dan pengeluaran barang ke/dari KEK
  - Ketentuan Bea Masuk Tambahan (BM Safeguard, BM anti dumping, BM imbalan, BM tindakan pembalasan)
  - Ketentuan mengenai perlakuan tarif Preferensi dalam rangka kerjasama perdagangan (menggunakan Surat Keterangan Asal) di KEK

- Ketentuan mengenai kegiatan subkontrak di luar Kawasan Ekonomi Khusus
- 2) Berkaitan dengan **aspek tersedianya infrastruktur kelembagaan dalam pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK** yang efektif, ada beberapa poin-krusial yang perlu diatensi oleh pihak regulator, sebagai berikut:
- Ketersediaan jumlah petugas Bea dan Cukai yang melayani kegiatan pelayanan KEK. Lebih spesifiknya adalah potensi permasalahan terkait dengan pembiayaan detasering (kumandah) petugas Bea dan Cukai di KEK Kendal, setelah seluruh kegiatan KEK telah secara penuh diterapkan
  - Kewajiban pendayagunaan IT Inventory.
- 3) Berkaitan dengan **aspek tersedianya perangkat pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK** yang efektif terdapat poin-poin krusial yang perlu diatensi dan dievaluasi oleh pihak regulator dan otoritas yang berwenang, sebagai berikut:
- Modul PPKEK dalam Sistem Aplikasi KEK yang digunakan saat ini belum sepenuhnya lengkap, beberapa modul masih dalam pengembangan.
  - Sistem Aplikasi KEK yang mendukung kegiatan *free movement*, belum dimanfaatkan dengan baik
  - Penerapan sistem pintu otomatis (*autogate systems*) di KEK perlu segera ditindaklanjuti
  - Penerapan PPKEK berkala
  - Prosedur pengeluaran barang dari KEK ke penerima Fasilitas lainnya (KEK lain/TPB/FTZ)
  - Prosedur perpindahan barang antar Pelaku Usaha dalam satu KEK, pengeluaran sementara dan sub kontrak
  - Prosedur Pengeluaran bahan baku atau sisa bahan baku atau bahan penolong ke peredaran bebas (TLDDP)
  - Prosedur pemotongan kuota fasilitas kepabeanan KEK atas pemasukan barang impor ke KEK
- 4) Berkaitan dengan **aspek terlaksananya fasilitas pelayanan dan pengawasan fasilitas kepabeanan KEK** dengan baik, secara umum kinerja positif telah berhasil ditunjukkan oleh pihak Bea Cukai. Indikator kinerja positif dapat dilihat berdasarkan persepsi responden survey, sebagai berikut:
- **Secara akumulatif, 88% responden** berpendapat mengenai kualitas pelayanan Kantor Bea dan Cukai dalam kegiatan pelayanan fasilitas kepabeanan di KEK Kendal **sudah baik dan sangat baik**
  - **Secara akumulatif, 72% responden** menilai bahwa manfaat fiskal (fasilitas BM, Cukai dan Pajak Dalam Rangka Impor) yang dirasakan dalam pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK Kendal, **sudah baik dan sangat baik**

- **Secara akumulatif, 84% responden** menilai bahwa manfaat non fiskal (kemudahan layanan impor dan ekspor serta TLDDP) yang dirasakan dalam pelaksanaan fasilitas kepabeanan KEK Kendal, **sudah baik dan sangat baik**

Namun demikian atensi dan evaluasi harus secara serius dilakukan terhadap kendala-kendala implementasi yang dialami pelaku usaha KEK. Secara persepsi, **36% responden survey masih merasakan adanya berbagai kendala** dalam implementasi fasilitas kepabeanan KEK.

## **E.2. Keterbatasan**

Penelitian ini memiliki keterbatasan dari beberapa sisi :

- 1) Dari aspek objek, penelitian ini difokuskan kepada persepsi responden dan juga informan kunci, meskipun didukung oleh beberapa data-data riil di lapangan
- 2) Dari aspek waktu, alokasi waktu penelitian yang dilakukan relatif sempit, sehingga belum secara komprehensif mencakup aspek-aspek implementasi fasilitas kepabeanan KEK di KEK Kendal

## **E.3. Rekomendasi**

Berdasarkan simpulan hasil penelitian, terdapat beberapa hal yang peneliti rekomendasikan untuk perbaikan kebijakan fasilitas kepabeanan KEK, sebagai berikut:

- **Rekomendasi Teoritis :**
  - 1) Implementasi fasilitas kepabeanan KEK adalah suatu bentuk fasilitas yang relatif masih sangat baru, sehingga perlu sosialisasi dan internalisasi kepada semua stakeholder yang terlibat di dalamnya agar cepat menyerap kompetensi keahlian yang dibutuhkan. Bentuk-bentuk peningkatan kompetensi dapat dilakukan antara lain dengan training yang melibatkan peran Pusdiklat Bea dan Cukai dan unit pengembangan SDM DJBC. Sementara untuk upgrading kompetensi kepada pihak pelaku usaha dan BUPP dapat dilakukan dengan penyelenggaraan bimbingan dan konsultasi secara berkala yang melibatkan Tim Adhoc dari unsur DJBC, Administrator dan LNSW.
  - 2) Untuk menindaklanjuti kajian kualitatif tentang implementasi perangkat peraturan fasilitas kepabeanan KEK ini, kiranya diperlukan kajian berkala untuk mengevaluasi treatment tindak lanjut berikutnya
  
- **Rekomendasi Praktis:**
  - 1) Berdasarkan simpulan penelitian, kami merekomendasikan kepada otoritas regulator yang berwenang untuk memperbaiki beberapa ketentuan dalam regulasi terkait implementasi fasilitas KEK dan

juga fasilitas terkait. Beberapa muatan ketentuan yang perlu dievaluasi kembali, antara lain:

- Perbaiki ketentuan mengenai penerapan IT Inventory di fasilitas KEK,
  - Perbaiki ketentuan mengenai pengembangan SDM terkait kebijakan kumandah pegawai di KEK
  - Perbaiki ketentuan mengenai talaksana pemasukan dan pengeluaran barang ke/dari KEK, antara lain: manajemen resiko (terkait penjaluran yang lebih fleksibel bagi pelaku usaha di KEK), ketentuan larangan dan pembatasan, perlakuan tarif Preferensi di KEK, kegiatan subkontrak di luar Kawasan Ekonomi Khusus
  - Perbaiki ketentuan tentang PLB, khususnya mengenai pengaturan kemudahan single document antara KEK dan PLB (agar bisa terintegrasi dan dapat dihindari pengisian secara double document)
- 2) Pengembangan Sistem Aplikasi KEK
    - Perlu percepatan penerapan PPKEK secara keseluruhan fitur
    - Perlu percepatan penerapan Autogate System
  - 3) Penguatan Sosialisasi dan komunikasi dengan stakeholder KEK

## DAFTAR PUSTAKA

- Ge, Wei. (1999). *Special Economic Zone and The Economic Transition in China*, Singapore: World Scientific Publishing Co.Pte.Ltd.
- Hidayat, Syarif dan Agus Syarif Hidayat. (2010). *Qua Vadis Special Economic Zone*, Jakarta: Rajawali Press
- Santoso, Singgih. (2016). *Panduan Lengkap SPSS Versi 2.3*, Jakarta: Elex Media Komputindo
- Sihaloho, Tumpal dan Naufal Muna (2010). *Kajian Dampak Ekonomi Pembentukan Kawasan Ekonomi Khusus. Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan*, Vol. 4 No. 1, Juli 2010
- Sion, Debby dan Siti Nuryanah. (2023). Evaluasi Kebijakan Pemberian Fasilitas Pajak Penghasilan di Kawasan Ekonomi Khusus Kendal. *Jurnal Economics and Business UBS*, Vol.12 No.5, September-Oktober 2023
- Stufflebeam, D. L. (2003). The CIPP Model For Evaluation. In *International Handbook of Educational Evaluation*. [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-94-010-%200309-4\\_4](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-94-010-%200309-4_4) (diakses pada tanggal 10.10.2023)
- Sujarweni, Wiratna. (2014). *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta
- Wahyuni, Sari (2013). *Competitiveness of Special Economic Zone*. Jakarta: Penerbit Salemba Empat
- Widoyoko, S. Eko Putro. (2012). *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Undang-undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 17 tahun 2006
- Undang-undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan ekonomi Khusus
- Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2015 tentang Fasilitas dan Kemudahan di Kawasan Ekonomi Khusus
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 237/PMK.010/2020 tentang Perlakuan Perpajakan, Kepabeanan dan Cukai jo. PMK Nomor 33/PMK.010/2021
- Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-19/BC/2022 tentang Tata Laksana Pemasukan, Perpindahan dan Pengeluaran

Barang dari dan ke Kawasan Ekonomi Khusus

Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor PER-03/BC/2019  
tentang Tata Cara Penetapan Pendayagunaan dan Kriteria Sistem  
Informasi Persediaan Berbasis Komputer (IT Inventory) Bagi Badan  
Usaha atau Pelaku Usaha di Kawasan Ekonomi Khusus

**ANALISIS KEBIJAKAN PERPAJAKAN YANG PALING OPTIMAL  
PADA KENDARAAN BERMOTOR :  
DAMPAK TERHADAP PERTUMBUHAN INDUSTRI KENDARAAN  
LISTRIK (*ELECTRIC VEHICLE*) DI INDONESIA**

**Disusun Oleh :**

Nama : Edy Purwanto  
NIP : 197407191994021001  
Pangkat : Pembina Tk. I / (Gol. IV/b)  
Jabatan : Widyaiswara Ahli Madya

Nama : Leonarda Sambas Kusumaningsih  
NIP : 197305111993012001  
Pangkat : Pembina Tk. I / (Gol. IV/b)  
Jabatan : Widyaiswara Ahli Madya

Nama : Akbar Harfianto  
NIP : 197211071994021001  
Pangkat : Pembina Tk. I / (Gol. IV/b)  
Jabatan : Kasubdit Tarif Cukai dan Harga Dasar



**Badan Pendidikan Dan Pelatihan Keuangan  
Jakarta, 2023**

## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi peluang dan tantangan dalam implementasi kebijakan perpajakan, terutama terkait dengan pemberlakuan pajak penjualan barang mewah pada kendaraan bermotor, dan memberikan rekomendasi kebijakan yang dapat mendukung pertumbuhan industri kendaraan listrik (EV) di Indonesia tanpa mengabaikan aspek keadilan dan keseimbangan bagi masyarakat. Studi ini mengungkap tantangan terkait ketersediaan listrik yang memadai dan teknologi baterai yang efisien, menyoroti potensi pertumbuhan signifikan dan berkelanjutan dalam industri kendaraan listrik Indonesia dengan dukungan lebih besar dari pemerintah, pemangku kepentingan industri, dan komunitas kendaraan listrik sebagai representasi konsumen. Ini membahas dampak yang mungkin terjadi dari penerapan pajak yang lebih rendah untuk kendaraan listrik, mendorong baik konsumen maupun produsen untuk beralih ke kendaraan ramah lingkungan ini, dan memberikan dorongan signifikan bagi pertumbuhan industri di Indonesia. Dalam melakukan penelitian, metode kualitatif digunakan. Pengumpulan data dilakukan dengan cermat untuk memastikan akurasi dan kedalaman informasi. Penelitian ini menemukan bahwa pajak pada kendaraan bermotor lebih tepat jika menggunakan pajak eksais daripada pajak penjualan barang mewah. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi berbagai pihak, termasuk Kementerian Keuangan, dengan menjadi masukan untuk merumuskan kebijakan perpajakan yang lebih tepat untuk kendaraan bermotor.

Kata-kata kunci: Implementasi kebijakan perpajakan, Kendaraan bermotor, Industri kendaraan listrik (EV)

## A. PENDAHULUAN

Sejak disahkannya Undang-undang Cukai Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai, objek pungutan cukai dikenakan secara terbatas terhadap tiga jenis barang kena cukai (BKC) sebagaimana diatur dalam **pasal 4 ayat (1)** sebagai berikut:

Cukai dikenakan terhadap **barang kena cukai** yang terdiri dari:

- 1) Etil alkohol atau etanol, dengan tidak mengindahkan bahan yang digunakan dan proses pembuatannya;
- 2) Minuman yang mengandung etil alkohol dalam kadar berapa pun, dengan tidak mengindahkan bahan yang digunakan dan proses pembuatannya, termasuk konsentrat yang mengandung etil alkohol;
- 3) Hasil tembakau, yang meliputi sigaret, cerutu, rokok daun, tembakau iris, dan hasil pengolahan tembakau lainnya, dengan tidak mengindahkan digunakan atau tidak bahan pengganti atau bahan pembantu dalam pembuatannya.

Namun sejak Undang-undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai diamandemen dengan Undang-undang Nomor 17 tahun 2007 memberikan peluang terhadap ekstensifikasi BKC. Pasal 4 ayat (2) Undang-undang Nomor 17 tahun 2007 mengatur bahwa: “Penambahan atau Pengurangan jenis Barang Kena Cukai diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah”. Penjelasan terhadap bunyi pasal 4 ayat (2) memberikan makna penjelasan terhadap ayat tersebut, sebagai berikut: *“Penambahan atau pengurangan jenis barang kena cukai disampaikan oleh pemerintah kepada alat kelengkapan DPR RI yang membidangi keuangan untuk mendapatkan persetujuan dan dimasukkan dalam Rancangan Undang-Undang tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara”*.

Peluang ekstensifikasi ini semakin terbuka lebar sejak berlakunya Undang-undang Nomor 7 tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan (HPP). Amandemen Pasal 4 ayat (2) menjadi sebagai berikut: *“Penambahan atau pengurangan jenis Barang Kena Cukai diatur dengan Peraturan Pemerintah setelah disampaikan oleh Pemerintah kepada Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia untuk dibahas dan disepakati dalam penyusunan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara.”*

Jika kita melihat kembali usaha ekstensifikasi/ penambahan jenis BKC yang sudah mulai diupayakan sejak periode mulai berlakunya Undang-undang Nomor 11 tahun 1995 hingga tahun 2016 belum ada satupun penambahan jenis BKC baru sebagai objek cukai. Harapan munculnya jenis BKC baru terlihat pada tahun 2016 dengan diusulkannya plastik sebagai objek baru BKC. Namun dengan berlakunya UU HPP tersebut, yang menegaskan bahwa penambahan atau pengurangan BKC cukup diatur dalam Peraturan Pemerintah setelah dibahas dan disepakati dengan DPR dalam penyusunan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, maka peluang ekstensifikasi semakin terbuka lebar.

Jika kita memperhatikan kembali berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007 tentang Cukai, cukai adalah pungutan negara yang dikenakan terhadap barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik yang ditetapkan dalam Undang-Undang.

Adapun sifat atau karakteristik tersebut dijabarkan lebih lanjut di Pasal 2 ayat (1) sebagai berikut:

Barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik:

- a. konsumsinya perlu dikendalikan;
- b. peredarannya perlu diawasi;
- c. pemakaiannya dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup; atau
- d. pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan.

Karakteristik tersebut tidak bersifat kumulatif. Jadi apabila suatu barang memenuhi salah satu unsur tersebut dapat dipertimbangkan untuk ditetapkan menjadi barang kena cukai. Sifat atau karakteristik yang disebutkan pada huruf (a) sampai dengan (c) dapat dianggap sangat berhubungan erat satu dengan yang lain. Dimana cukai dapat dikenakan untuk barang yang menimbulkan akibat buruk atau berdampak negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup.

Karena alasan tersebut maka sejak tahun 2017 pemerintah telah berupaya melakukan penambahan objek cukai baru, dengan mencantumkan target penerimaan di dalam APBN, sebagai upaya pengenaan cukai terhadap kantong plastik. Bahkan pada tahun anggaran 2023 ini, pemerintah menargetkan penerimaan negara dari kantong plastic sebesar Rp1,9 triliun. Selain kantong plastik, sejak tahun 2022 pemerintah bahkan telah menetapkan target penerimaan cukai untuk minuman bergula dalam kemasan dalam APBN sebesar Rp1,5 triliun. Target ini ditingkatkan di APBN 2023 menjadi Rp245,44 triliun. Meskipun hingga saat penelitian ini dibuat, ketentuan yang mengatur lebih jauh tentang tata cara pemungutan cukai terhadap dua barang kena cukai tersebut belum direalisasikan.

Jika dibandingkan dengan negara-negara di dunia, dengan penambahan dua BKC baru tersebut masih menempatkan Indonesia sebagai negara yang memiliki paling sedikit menerapkan objek cukai. Bahkan diantara negara-negara di ASEAN, Indonesia memiliki jauh lebih sedikit dibandingkan dengan Thailand, yang memiliki lebih dari 20 objek. Malaysia memiliki sekitar 13 objek, dan Singapore yang mengenakan cukai terhadap 10 objek. Kita bandingkan juga dengan negara-negara lain seperti Jepang (24 objek), USA (gabungan cukai State dan Federal, lebih dari 10 objek), Australia (6 objek), dan sebagainya.

**Tabel 1.1**  
**Tabel Perbandingan Objek Cukai Berbagai Negara**

No.	NEGARA	JENIS BARANG KENA CUKAI
1	Indonesia	Hasil tembakau; minuman mengandung etil alkohol; etil alkohol
2	Malaysia	Liquor, cigarette, tobacco and tobacco products, motor vehicles, playing cards, Mahjong tiles
3	Singapore	Dibedakan antara <b>imported goods</b> dan <b>excise factory scheme</b> , Objek Cukai, antara lain: alcoholic beverages, tobacco products, motor

		fuel,
4	Thailand	Petroleum, Petroleum products, soft drinks, AC, Lead Crystals, Vehicle, Yachts, Perfume, wool carpets, motor cycles, batteries, marble, halogenated derivatives of acyclic hydrocarbons, entertainment business, gambling business, Golf playing, telecommunications, spirits, tobacco, playing cards
5	USA	<b>Environmental taxes</b> (domestic & imported petroleum, domestic & Imported ozone-depleting chemicals), <b>Communication and air transportation taxes</b> (Local telephones service, transportation of persons by air, transportation of property by air, international air travels), <b>Fuel taxes</b> (aneka produk bahan bakar), <b>Retail Tax</b> (kendaraan berat seperti: truck, trailer, chassis dan tractor) <b>Ship Passenger tax</b> (transportation by water), <b>Foreign insurance Taxes</b> dan <b>other Excise tax</b> ,
6	Australia	Beer, spirits, tobacco, cigar, cigarettes, snuff, petroleum, petroleum products,

Selain berfungsi sebagai alat pengendali konsumsi, cukai juga memiliki fungsi budgetair. Fungsi cukai sebagai alat budgetair, merupakan salah satu jenis pungutan pajak yang memiliki peranan cukup strategis sebagai sumber penerimaan negara. Dalam struktur penerimaan APBN, Cukai termasuk dalam kelompok penerimaan pajak dalam negeri bersama-sama dengan penerimaan pajak lainnya, antara lain: PPN, PPh, PBB dan pajak lainnya. Peran strategis Cukai terhadap penerimaan perpajakan mencapai angka rata-rata 11,8% selama periode tahun 2016 sampai dengan 2023 (khusus 2023 berupa outlook penerimaan), sesuai tabel berikut:

**Tabel 1.2**  
**Kontribusi Penerimaan DJBC Terhadap Penerimaan Perpajakan**  
*Dalam Milyar Rupiah*

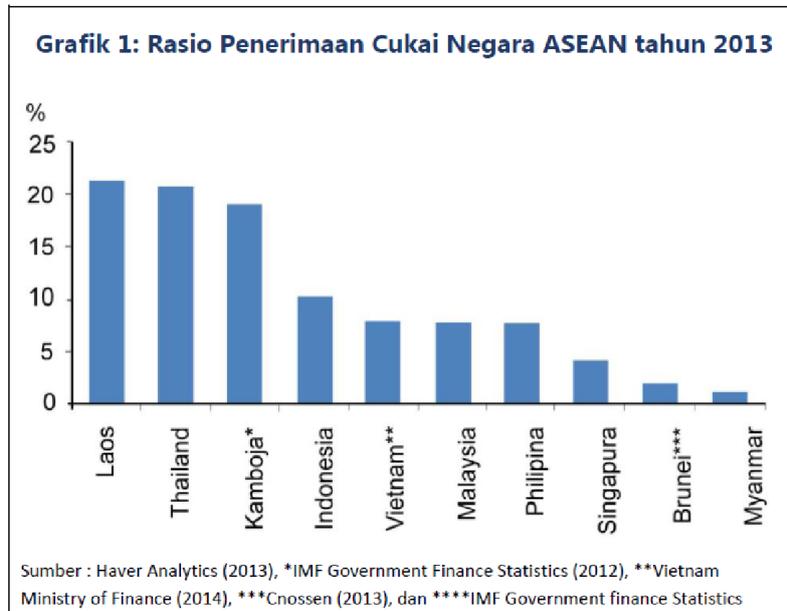
Sumber Penerimaan Negara	Outlook 2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
<b>Penerimaan Perpajakan</b>	2.016.923,70	1.924.937,50	1.547.841,10	1.285.136,32	1.546.141,90	1.518.789,80	1.343.529,80	1.284.970,10
Cukai	245.449,80	224.200,00	195.517,80	176.309,31	172.421,90	159.588,60	153.288,10	143.525,00
Bea Masuk	47.528,50	43.700,00	39.122,70	32.443,50	37.527,00	39.116,70	35.066,20	32.472,10
Pajak Ekspor	9.012,70	48.910,00	34.572,70	4.277,71	3.526,70	6.765,10	4.147,40	2.998,60
<b>Kontribusi Cukai</b>	0,121695134	0,116471314	0,126316455	0,137191135	0,111517513	0,10507616	0,114093562	0,111695206

*Sumber : Biro Pusat Statistik*

Sejalan dengan kebutuhan penerimaan APBN yang semakin meningkat maka wacana untuk melakukan ekstensifikasi cukai menjadi semakin menguat. Cukai adalah salah satu alternatif pajak yang sangat relevan untuk ditingkatkan peranannya. Bila kita melakukan benchmarking dengan negara-negara mitra Indonesia di ASEAN, ternyata Thailand, Laos dan Kamboja sudah lebih maju dibandingkan dengan Indonesia. Kontribusi cukai terhadap sektor perpajakan di tiga negara tersebut jauh melebihi kontribusi cukai di Indonesia, yaitu: Thailand (21%), Laos (21%) dan Kamboja (19%).

Rasio Penerimaan Cukai Negara ASEAN tahun 2023 digambarkan pada grafik sebagai berikut:

Grafik 1.1

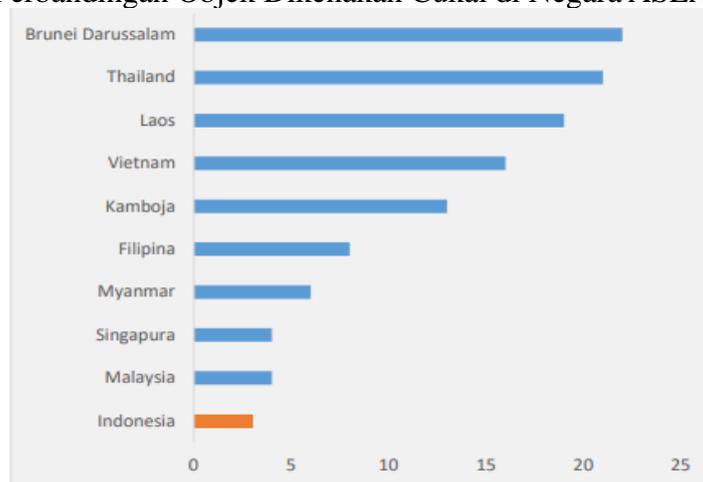


Sumber: Reformasi Cukai: Kasus ASEAN, Asia Pacific Tax Forum

Perbedaan proporsi kontribusi cukai dari negara-negara di ASEAN tersebut menunjukkan adanya perbedaan skala prioritas dari masing-masing pemerintah negara ASEAN. Hal ini juga yang menyebabkan varian objek cukai di negara-negara yang kontribusi cukainya relatif besar cenderung bersifat ekstensif. Selain untuk kepentingan penerimaan negara, cukai dipungut dengan berbagai alasan kepentingan yang pada hakekatnya bersifat mengatur (regulatory). Jumlah objek yang dikenakan cukai di beberapa negara ASEAN juga tidak sama. Tabel berikut menjelaskan perbedaan jumlah objek yang dikenakan cukai di negara-negara ASEAN.

Grafik 1.2

Perbandingan Objek Dikenakan Cukai di Negara ASEAN



Apabila dilihat lebih lanjut, terdapat barang kena cukai yang telah diterapkan di negara-negara ASEAN namun belum dikenakan cukai di Indonesia, yaitu kendaraan bermotor, bahan bakar, minuman berpemanis, dan plastic. Tabel berikut menunjukkan perbedaan objek kena cukai di ASEAN.

Tabel 1.3  
Perbandingan beberapa objek kena cukai di ASEAN

No	Negara	Kendaraan Mobil &/ Motor	Bahan Bakar	Gula/Produk Turunannya	Plastik
1	Indonesia	-	-	-	-
2	Filipina	Ya	Ya	Ya	-
3	Malaysia	Ya	-	-	-
4	Singapura	Ya	Ya	-	-
5	Vietnam	Ya	Ya	-	-
6	Laos	Ya	Ya	Ya	-
7	Thailand	Ya	Ya	Ya	-
8	Brunei Darussalam	Ya	-	Ya	Ya
9	Myanmar	Ya	Ya	-	-
10	Kamboja	Ya	Ya	Ya	-

Ada hal yang menarik dari perbedaan objek cukai yang ada di negara-negara ASEAN tersebut dengan di Indonesia, yaitu hanya Indonesia yang tidak mengenakan cukai atas kendaraan bermotor berupa mobil dan atau motor. Kendaraan bermotor di Indonesia dikenakan pajak atas barang mewah. Jika memperhatikan kembali salah satu dari empat karakteristik tertentu yang disebutkan dalam Undang-undang Cukai, ada satu karakteristik yang memiliki kesamaan dengan pengenaan pajak tertentu di Indonesia. Karakteristik dimaksud adalah “Pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan”. Jika dibandingkan dengan pengenaan PPnBM di Indonesia karakteristik tersebut memiliki kemiripan.

PPnBM adalah salah satu komponen pajak yang dikenakan terhadap penjualan atas barang yang dianggap mewah. Penjualan barang mewah yang dimaksud seperti mobil, pesawat terbang, kapal, perhiasan, dan barang-barang mewah lainnya, yang bukan merupakan barang kebutuhan pokok. PPnBM dikenakan pada saat barang mewah tersebut dijual atau dipindahtanggankan dari penjual ke pembeli.

Tarif PPnBM tersebut berbeda-beda tergantung pada jenis barang yang dikenakan pajak. Tarif PPnBM berbeda-beda tergantung pada jenis barang yang dikenakan pajak. Tarif PPnBM dihitung berdasarkan nilai jual barang mewah tersebut. Tarif PPnBM bervariasi dari 10% hingga 125% tergantung pada jenis barang, dengan tarif tertinggi dikenakan pada mobil yang memiliki kapasitas mesin besar.

Indonesia telah mengadopsi konsep ekonomi hijau dan telah memulai beberapa inisiatif untuk menerapkannya. Pemerintah Indonesia meluncurkan Rencana Aksi Nasional untuk Ekonomi Hijau (RAN EH) pada

tahun 2014, yang berisi program dan kebijakan yang bertujuan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dengan mempertimbangkan dampaknya terhadap lingkungan. Salah satu contoh inisiatif ekonomi hijau di Indonesia adalah program pengembangan energi terbarukan. Pemerintah telah memberikan insentif pajak dan regulasi yang mendukung pengembangan energi terbarukan, seperti energi surya dan angin. Pemerintah juga telah membangun pembangkit listrik tenaga surya dan angin di berbagai wilayah di Indonesia.

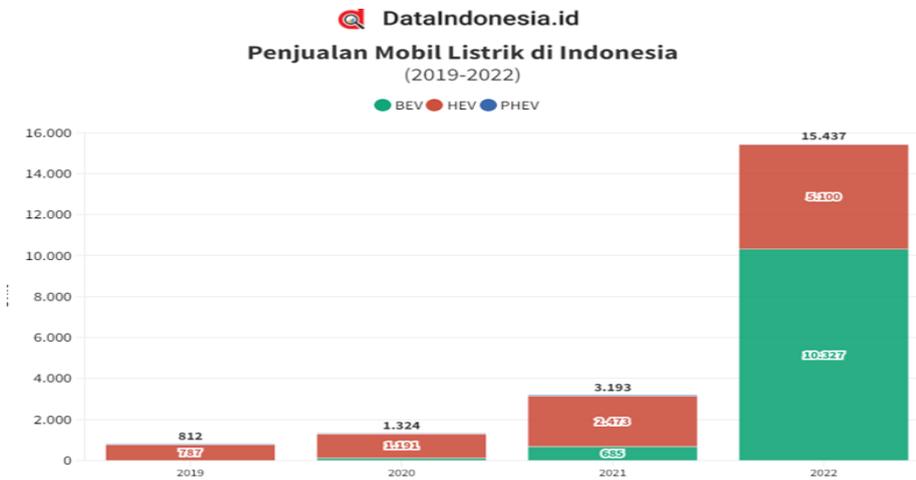
Selain itu, pemerintah juga telah mempromosikan penggunaan transportasi ramah lingkungan, seperti kendaraan listrik dan transportasi massal. Indonesia juga telah memperkenalkan program kendaraan bermotor listrik untuk mengefisienkan konsumsi bahan bakar fosil dan mengurangi emisi gas rumah kaca. Sejalan dengan hal tersebut pertumbuhan electric vehicle di Indonesia mendapat perhatian khusus oleh pemerintah. Hal ini dilakukan dengan rencana pemerintah memberikan subsidi yang besar terhadap kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat yang menggunakan sistem electric vehicle (EV), dalam bentuk keringanan PPhBM.

Selain itu tantangan lain yang dihadapi Indonesia adalah masalah polusi udara, khususnya di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, dan Bandung. Lalu lintas kendaraan bermotor yang padat menjadi salah satu penyebab utama kualitas udara yang menurun. Diharapkan emisi gas buang yang berkontribusi terhadap polusi udara dapat dikurangi secara signifikan, dengan beralih ke Kendaraan listrik/EV.

Pada skala global perubahan iklim telah menjadi isu utama yang mendapat perhatian dari komunitas internasional. Pemanasan global yang disebabkan oleh peningkatan konsentrasi gas rumah kaca di atmosfer, menyebabkan perubahan pola cuaca, kenaikan permukaan laut, dan dampak lainnya yang dapat mengancam keberlanjutan kehidupan di bumi. Dalam konteks ini industri transportasi memiliki peran penting, mengingat sektor tersebut merupakan salah satu penyumbang emisi gas rumah kaca terbesar di dunia.

Namun transisi ke Kendaraan listrik/EV tidak tanpa tantangan. Salah satu tantangannya adalah masih terbatas infrastruktur pendukung. Infrastruktur pendukung dimaksud seperti stasiun pengisian listrik, yang jumlahnya masih sangat terbatas. Selain itu ada juga tantangan terkait dengan ketersediaan listrik yang cukup dan teknologi baterai yang efisien.

**Tabel 1.4**  
**Data Penggunaan Kendaraan listrik/EV di Indonesia Tahun 2019-2022**



*Sumber: (dataindonesia.id, 2022)*

Dalam konteks ini, kebijakan perpajakan menjadi salah satu instrumen yang dapat digunakan pemerintah untuk mendorong pertumbuhan industri Kendaraan listrik/EV di Indonesia. Pemberian insentif pajak untuk produsen dan konsumen Kendaraan listrik/EV, diharapkan dapat mendorong pertumbuhan dan perkembangan industri tersebut dengan pesat di tanah air.

Sebagai negara dengan populasi yang besar dan potensi pasar yang signifikan, Indonesia memiliki peluang besar untuk menjadi pemain utama dalam industri Kendaraan listrik/EV di kawasan ASEAN. Namun untuk mencapai potensi tersebut, diperlukan kerja sama antara pemerintah, industri, dan masyarakat untuk menciptakan ekosistem yang mendukung pertumbuhan industri Kendaraan listrik/EV.

Beberapa negara ASEAN telah memberlakukan kebijakan perpajakan yang mendukung industri kendaraan listrik/EV. Sebagai contoh negara Thailand telah memberikan insentif pajak untuk pembelian kendaraan listrik/EV dan mengurangi pajak impor untuk komponen kendaraan listrik/EV.

Negara-negara asia tenggara lainnya, Malaysia, memberikan potongan harga bagi konsumen yang membeli endaraan listrik/ EV dan *plug-in hybrid*. Sementara itu Filipina meluncurkan program insentif untuk mendorong produksi dan konsumsi kendaraan listrik/EV. Mengambil inspirasi dari negara-negara tetangga ini, ada potensi besar untuk Indonesia dalam mengembangkan kebijakan perpajakan yang mendukung industri kendaraan listrik/EV.

Dengan potensi sumber daya alam yang melimpah, terutama nikel yang menjadi komponen kunci pembuatan baterai untuk kendaraan listrik/EV, Indonesia berada dalam posisi strategis untuk memimpin revolusi otomotif ini di kawasan Asia Tenggara. Namun keberhasilan tersebut memerlukan strategi dan kebijakan yang tepat. Oleh karena itu kebijakan perpajakan yang mendukung industri kendaraan listrik/EV menjadi mendesak dan penting. Untuk memastikan bahwa Indonesia tidak hanya memenuhi target emisi, tetapi juga memposisikan diri sebagai pemain utama di panggung global.

Dengan latar belakang tersebut, penting bagi Indonesia untuk mempersiapkan diri dalam menghadapi era kendaraan listrik/EV, memastikan bahwa kebijakan perpajakan diatur dengan tepat untuk mendukung pertumbuhan dan adopsi kendaraan listrik/EV di Indonesia.

### **A.1. Perumusan Masalah**

Perumusan masalah yang dibangun dalam kajian akademis ini adalah apakah kebijakan perpajakan yang paling optimal bagi kendaraan bermotor di Indonesia untuk mendorong pertumbuhan industri kendaraan listrik/EV. Saat ini setiap penjualan kendaraan bermotor di Indonesia dikenakan pajak berupa Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM).

Pajak Pertambahan Nilai adalah pungutan yang dibebankan atas transaksi jual beli barang dan jasa yang dilakukan oleh wajib pajak pribadi atau wajib pajak badan yang telah menjadi Pengusaha Kena Pajak (PKP). Jadi yang berkewajiban memungut, menyetor dan melaporkan PPN adalah para pedagang/penjual. Namun pihak yang sebenarnya berkewajiban membayar PPN adalah konsumen akhir. Pajak Pertambahan Nilai dikenakan dan disetorkan oleh pengusaha atau perusahaan yang telah dikukuhkan sebagai PKP. Pengenaan PPN dilakukan atas terjadinya penyerahan barang dari penjual ke pembeli.

Pengenaan PPnBM dilakukan terhadap barang yang termasuk kategori mewah. Saat ini besarnya PPnBM terhadap kendaraan bermotor dipengaruhi oleh salah satunya adalah faktor ramah lingkungan. Kendaraan bermotor ramah lingkungan, dalam hal ini Kendaraan listrik/EV, mendapat insentif dari pemerintah berupa PPnBM sebesar 0%. Dalam konteks ini seolah menandakan bahwa kendaraan bermotor listrik tidak lagi menjadi barang mewah atau pemerintah mendorong pertumbuhan kendaraan bermotor listrik dalam rangka menciptakan lingkungan yang bebas polusi.

Dalam penelitian ini akan dikaji apakah pengenaan PPnBM atas penjualan kendaraan bermotor sudah tepat dalam rangka menunjang pertumbuhan kendaraan listrik/EV di Indonesia ataukah diperlukan kebijakan perpajakan lain yang lebih tepat.

## **A.2. Ruang Lingkup**

1. Periode waktu penelitian  
Penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder. Untuk data primer, periode waktu pengamatan adalah selama tujuh bulan mulai Januari sampai dengan bulan Juli 2023, sedangkan untuk data sekunder, periode yang adalah data yang terkait dengan penerimaan cukai selama periode tahun 2016 hingga periode akhir tahun 2022.
2. Unsur-unsur yang diteliti  
Sebagaimana tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini, unsur-unsur yang diteliti meliputi:
  - a. Kebijakan PPnBM dan dukungan terhadap pertumbuhan industri kendaraan elektrik
  - b. Kebijakan perpajakan yang mendukung pertumbuhan industri kendaraan elektrik.
  - c. Kemungkinan *shifting* PPnBM menjadi cukai atas kendaraan bermotor.
3. Lingkungan objek penelitian  
Penelitian ini dilakukan di lingkungan Kementerian Keuangan yang memiliki kaitan dengan pengambilan kebijakan perpajakan atas kendaraan bermotor di Indonesia. Juga akan dilakukan terhadap asosiasi maupun pihak terkait yang merupakan pelaku bisnis kendaraan bermotor khususnya EV.
4. Unit analisis dan eksplorasi  
Unit analisis yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah Badan Kebijakan Fiskal, Direktorat Peraturan Perpajakan DJP dan industri kendaraan bermotor di Indonesia.

## **A.3. Tujuan dan Manfaat**

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis kebijakan perpajakan atas kendaraan bermotor yang optimal dalam mendukung pertumbuhan industri Kendaraan listrik/EV di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi peluang dan tantangan dalam penerapan kebijakan perpajakan, khususnya terkait dengan pengenaan PPn BM pada kendaraan bermotor serta memberikan rekomendasi kebijakan yang dapat mendukung pertumbuhan industri Kendaraan listrik/EV tanpa mengabaikan aspek keadilan dan keseimbangan bagi masyarakat.

Sasaran yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Identifikasi peluang dan tantangan dalam pengenaan kebijakan perpajakan untuk mendukung pertumbuhan industri Kendaraan listrik/EV di Indonesia.
2. Analisis dampak kebijakan perpajakan terhadap pertumbuhan industri Kendaraan listrik/EV.
3. Rekomendasi kebijakan perpajakan yang optimal untuk mendukung pertumbuhan industri Kendaraan listrik/EV.

Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi beberapa pihak, diantaranya :

1. Bagi Kementerian Keuangan khususnya Badan Kebijakan Fiskal dan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan masukan untuk penyusunan kebijakan perpajakan bagi kendaraan bermotor yang lebih tepat.
2. Bagi Pusdiklat Bea dan Cukai, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pendukung kegiatan belajar mengajar khususnya materi di bidang cukai.
3. Bagi masyarakat, manfaat dari kajian ini adalah untuk memberikan informasi dan pemahaman tentang pengenaan perpajakan atas kendaraan bermotor.

## **B. TINJAUAN PUSTAKA**

### **B.2. Pengertian kebijakan publik**

Kebijakan publik adalah "Apa pun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan", demikian menurut Thomas R Dye sebagaimana dikutip Islamy (2009: 19). Menurut definisi tersebut kebijakan publik adalah tentang tindakan yang dipilih oleh pemerintah atau pejabat publik untuk dilakukan atau pun tidak. Selain itu keputusan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu juga merupakan kebijakan publik karena mempunyai efek yang sama dengan keputusan pemerintah untuk melakukan sesuatu.

David Easton mendefinisikan kebijakan publik sebagai "Pengalokasian nilai autoritatif untuk masyarakat secara keseluruhan", sebagaimana dikutip oleh Leo Agustino (2009: 19). Definisi ini menegaskan bahwa hanya orang yang memiliki otoritas dalam sistem politik atau pemerintah yang secara sah memiliki otoritas untuk bertindak atas masyarakatnya. Keputusan pemerintah tentang apa yang harus dilakukan atau tidak dilakukan diwujudkan dalam pengalokasian nilai-nilai. Menurut David Easton, ketika pemerintah membuat kebijakan publik, mereka juga mengekspresikan nilai-nilainya kepada masyarakat, karena setiap kebijakan mengandung nilai tertentu. Demikian pula dengan Chandler dan Plano, yang dikutip Tangkilisan (2003: 1) menyatakan bahwa pemanfaatan strategis sumber daya yang ada untuk memecahkan masalah pemerintah atau publik disebut kebijakan publik.

Berdasarkan pendapat berbagai ahli tersebut, kebijakan publik dapat didefinisikan sebagai serangkaian tindakan yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan tertentu untuk memecahkan masalah publik atau demi kepentingan publik. Dalam kebanyakan kasus, ketentuan atau peraturan perundang-undangan yang dibuat oleh pemerintah mengandung kebijakan yang mengikat dan memaksa bagi masyarakat.

Sementara itu "Kebijakan", menurut Anderson (1979; 3-4), "Merupakan arah tindakan yang mempunyai maksud yang ditetapkan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah atau persoalan". Menurut Budi Winarno (2002;16), gagasan kebijakan ini dianggap tepat karena fokusnya pada apa yang sebenarnya dilakukan daripada apa yang diusulkan atau dimaksudkan. Konsep ini juga membedakan kebijakan dari keputusan, yaitu memilih dari berbagai pilihan.

Dari berbagai definisi tersebut, dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa:

1. Kebijakan pemerintah adalah dasar dari semua tindakan pemerintah;
2. Kebijakan pemerintah tidak hanya diucapkan, tetapi juga dilaksanakan secara nyata;
3. Kebijakan apa pun yang dibuat oleh pemerintah memiliki tujuan dan alasan yang jelas; dan
4. Kebijakan pemerintah harus selalu mengutamakan kesejahteraan umum.

Kebijakan publik yang telah dibuat dan diterapkan oleh pemerintah harus dilakukan evaluasi. Evaluasi dapat menunjukkan kesuksesan atau kegagalan kebijakan, sehingga rekomendasi akan dibuat tentang apakah kebijakan dapat dilanjutkan atau perlu perbaikan sebelum dilanjutkan, atau bahkan dihentikan sama sekali. Selain itu evaluasi menilai bagaimana teori (kebijakan) dan praktik (implementasi) berhubungan satu sama lain. Ini diukur melalui dampak kebijakan, yang menentukan apakah dampak sesuai dengan perkiraan (yang direncanakan) atau tidak. Selain itu evaluasi membantu untuk menentukan apakah program atau kebijakan bermanfaat bagi masyarakat yang dituju. Evaluasi secara normatif diperlukan sebagai bentuk pertanggungjawaban publik, terutama di tengah masyarakat yang semakin kritis terhadap bagaimana pemerintah bekerja. Evaluasi kebijakan publik juga dipandang penting untuk menilai efektivitas kebijakan publik dengan membandingkan hasilnya dengan tujuan dan targetnya. Oleh karena itu, ada dua jenis evaluasi kebijakan publik. Pertama adalah penelitian yang berpusat pada tujuan kebijakan. Kedua adalah penelitian yang berpusat pada arahan/petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis.

Menurut Dunn (2003:609-611), ada dua fungsi utama evaluasi dalam analisis kebijakan, yaitu:

- a. evaluasi memberikan informasi yang valid dan dapat dipercaya tentang kinerja kebijakan, yaitu seberapa jauh tindakan publik dapat memenuhi kebutuhan, nilai, dan kesempatan; dan
- b. evaluasi membantu mendefinisikan dan mengkritik nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target. Perumusan ulang masalah kebijakan dapat dibantu oleh informasi tentang kinerja kebijakan yang buruk, seperti dengan menunjukkan bahwa tujuan dan target perlu didefinisikan ulang.

Menurut Subarsono (2005), ada beberapa tujuan evaluasi kebijakan publik, diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. Menentukan tingkat kinerja suatu kebijakan; evaluasi memungkinkan untuk mengetahui seberapa baik tujuan dan sasaran kebijakan telah tercapai;
- b. Mengukur tingkat efisiensi suatu kebijakan; evaluasi memungkinkan untuk mengetahui biaya dan keuntungan dari kebijakan; dan
- c. Mengukur tingkat keluaran (hasil). Salah satu tujuan evaluasi adalah untuk mengevaluasi efek kebijakan, baik yang positif maupun yang negatif.
- d. Tujuan evaluasi lainnya adalah untuk mengidentifikasi penyimpangan yang mungkin terjadi dengan membandingkan tujuan dan sasaran dengan pencapaian target.

- e. Sebagai input/masukan untuk pembuatan kebijakan di masa yang akan datang.

Dalam analisis kebijakan publik, menurut Edi Suharto (2012: 86) model-model berikut biasanya digunakan:

- a. Model prospektif, yang berfokus pada konsekuensi kebijakan sebelum penerapan kebijakan. Selain itu, model ini juga disebut sebagai model prediktif.
- b. Model retrospektif adalah analisis kebijakan yang dilakukan terhadap akibat-akibat implementasi kebijakan. Karena melibatkan banyak pendekatan evaluasi terhadap dampak kebijakan yang sedang atau telah diterapkan, model ini biasanya disebut sebagai model evaluatif.
- c. Model integratif adalah model yang menggabungkan kedua model sebelumnya. Karena analisis dilakukan terhadap efek kebijakan yang mungkin muncul baik sebelum maupun sesudah diterapkan, model ini biasanya disebut sebagai model komprehensif atau holistik.

### **B.3. Pengertian kendaraan bermotor**

Kendaraan menurut pengertian dalam Undang undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Dalam undang-undang yang sama, **kendaraan bermotor** didefinisikan sebagai setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor digunakan untuk transportasi orang dan barang, baik dalam skala pribadi maupun komersial. Berdasarkan fungsinya, kendaraan bermotor dapat dibedakan menjadi kendaraan bermotor pribadi/perorangan dan kendaraan bermotor umum. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Kendaraan bermotor dibagi dalam beberapa jenis yaitu:

1. Sepeda motor, yaitu kendaraan bermotor beroda dua yang digerakkan oleh mesin.
2. Mobil penumpang, yaitu kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk Pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
3. Mobil bus, yaitu kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk Pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
4. Mobil barang, yaitu kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang
5. Kendaraan khusus, yaitu kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain:
  - a) Kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia;
  - b) Kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia;
  - c) Alat berat antara lain *bulldozer*, traktor, mesin gilasp (*stoomwartz*), *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*; serta

d) Kendaraan khusus penyandang cacat.

Dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia, kendaraan bermotor umum diatur dalam beberapa aspek, antara lain:

- a. Jenis dan fungsi kendaraan bermotor umum, termasuk persyaratan teknis, laik jalan, pengujian, dan perlengkapan.
- b. Jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum, yang disusun berdasarkan rencana tata ruang, tingkat permintaan jasa angkutan, dan kemampuan penyediaan jasa angkutan.
- c. Kendaraan bermotor umum harus terdaftar dan diidentifikasi sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- d. Sanksi administratif bagi pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan bermotor umum.

Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan menunjukkan keinginan pemerintah Indonesia untuk memasuki era kendaraan listrik/EV. Peraturan Presiden ini menunjukkan bahwa lingkungan industri kendaraan bermotor listrik (KBL) telah dikembangkan, infrastruktur untuk mengisi kendaraan listrik/EV yang dikenal sebagai Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) telah dibangun, dan telah ditetapkan tarif tenaga listrik untuk KBL berbasis baterai.

Menurut Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33/M-IND/PER/7/2013, kendaraan bermotor didefinisikan sebagai kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik (motor penggerak) yang ada pada kendaraan bermotor yang bersangkutan. Untuk keperluan percepatan industrialisasi kendaraan bermotor listrik berbasis baterai, Menteri Perindustrian juga mengatur tentang kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (*Battery Electric Vehicle/BEV*). Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 6 Tahun 2022 mengatur tentang spesifikasi, peta jalan pengembangan, ketentuan penghitungan tingkat komponen dalam negeri, dan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dalam keadaan terurai lengkap. Dalam peraturan tersebut, Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*BEV*) didefinisikan sebagai kendaraan yang digerakkan dengan Motor Listrik dan mendapatkan pasokan sumber daya tenaga listrik dari baterai secara langsung di kendaraan maupun dari luar. Kendaraan bermotor listrik berbasis baterai diatur dalam peraturan menteri ini dengan fokus pada pengembangan dan penggunaan komponen dalam negeri.

Pemerintah Indonesia telah memberikan dukungan yang signifikan untuk pengembangan Kendaraan listrik/EV di negara ini. Beberapa bentuk dukungan tersebut antara lain:

- a. Pemerintah telah menerbitkan sejumlah regulasi yang mendukung akselerasi penggunaan Kendaraan listrik/EV, seperti Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 dan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 27 Tahun 2020 dan Nomor 6 Tahun 2022. Regulasi ini bertujuan untuk memfasilitasi pengembangan dan operasional Kendaraan listrik/EV di Indonesia.
- b. Pemerintah memberikan insentif berupa bantuan pembelian Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) sebesar 7 juta

rupiah per unit untuk 200.000 unit pada tahun 2023. Selain itu pemerintah daerah Jakarta juga memberikan dukungan dengan membebaskan aturan ganjil genap khusus kendaraan listrik/EV.

- c. Pemerintah Indonesia mendukung pengembangan kendaraan listrik/EV dengan memberikan insentif fiskal, yaitu pembebasan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) untuk kendaraan listrik/EV dalam negeri sebagaimana dinyatakan dalam Peraturan Pemerintah nomor 74 tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah nomor 73 tahun 2019 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah.
- d. Pemerintah telah meningkatkan infrastruktur pengisian listrik untuk kendaraan listrik/EV di seluruh wilayah Indonesia. Saat ini telah tersedia ratusan fasilitas pengisian ulang daya berupa Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) dan Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum (SPBKLU).
- e. Indonesia juga aktif dalam mendukung transisi energi di tingkat internasional, seperti dalam Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-43 ASEAN di Jakarta, di mana untuk kendaraan operasional para delegasi negara-negara asing disediakan Kendaraan listrik/EV sebagai bentuk dukungan pemerintah Indonesia terhadap komitmen penggunaan kendaraan ramah lingkungan.

#### **B.4. Pengertian Pajak Penjualan atas Barang Mewah**

Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) adalah pajak yang dikenakan pada barang-barang yang tergolong mewah. Pajak ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan. Pengenaan PPnBM memiliki beberapa tujuan, antara lain untuk menciptakan keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen berpenghasilan rendah dan berpenghasilan tinggi, mengendalikan pola konsumsi atas Barang Kena Pajak yang tergolong mewah, melindungi produsen kecil atau tradisional, dan mengamankan penerimaan negara. Beberapa barang yang dikenakan PPnBM antara lain mobil, sepeda motor, pesawat terbang, kapal laut, dan barang-barang mewah lainnya. Tarif PPnBM untuk setiap barang berbeda-beda, tergantung pada golongan barang dan nilai barang tersebut. Tarif PPnBM ditetapkan **paling rendah 10%** dan **paling tinggi 200%**. Pemungutan pajak ini dilakukan hanya satu kali oleh produsen atau pabrikan saat penyerahan barang mewah kepada konsumen. Perbedaan tarif PPnBM didasarkan pada jenis barang yang dikategorikan sebagai mewah. Jenis barang yang dikategorikan sebagai mewah didasarkan pada tingkat kemampuan suatu kelompok masyarakat untuk menggunakan barang tersebut, serta nilai guna barang bagi masyarakat secara keseluruhan.

Barang yang tergolong mewah sehingga dikenakan PPnBM pada saat penjualannya memiliki kriteria sebagai berikut :

- a. barang yang bukan barang kebutuhan pokok

- b. barang yang dikonsumsi oleh masyarakat tertentu
- c. barang yang umumnya dikonsumsi oleh masyarakat berpenghasilan tinggi
- d. barang yang dikonsumsi untuk menunjukkan status

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 61 tahun 2020, berikut ini adalah kelompok barang yang dikenakan PPnBM yaitu:

- a. Kendaraan bermotor, kecuali untuk kendaraan ambulans, kendaraan jenazah, kendaraan pemadam kebakaran, kendaraan tahanan, kendaraan angkutan umum, kepentingan negara
- b. Kelompok hunian mewah seperti rumah mewah, apartemen, kondominium, totan house, dan sejenisnya
- c. Kelompok pesawat udara, kecuali untuk keperluan negara atau angkutan udara niaga
- d. Kelompok balon udara
- e. Kelompok peluru senjata api dan senjata api lainnya, kecuali untuk keperluan negara
- f. Kelompok kapal pesiar mewah, kecuali untuk kepentingan negara, angkutan umum atau usaha pariwisata

Pengenaan PPnBM memiliki banyak dampak bagi negara. Disamping digunakan untuk kepentingan pendapatan negara, PPnBM juga dapat digunakan untuk pemulihan ekonomi, terutama saat kondisi krisis dengan cara memberikan relaksasi. Kebijakan relaksasi PPnBM dapat mendorong peningkatan penjualan suatu sektor industri, seperti industri otomotif yang telah diterapkan sejak tahun 2021. Pengenaan PPnBM juga dapat memberikan perlindungan terhadap industri lokal dengan membuat harga barang impor menjadi lebih mahal dibandingkan barang produksi dalam negeri karena atas impor barang tersebut dikenakan PPnBM. Selanjutnya PPnBM juga berfungsi sebagai instrumen kebijakan untuk mengendalikan konsumsi barang mewah. Dengan memberikan beban pajak tambahan pada konsumen yang mengonsumsi barang mewah, PPnBM dapat mengurangi regresivitas PPN dan mendorong konsumsi yang lebih seimbang.

Dewasa ini terdapat beberapa barang mewah yang tidak dikenakan PPnBM di Indonesia. Hal ini disebabkan oleh beberapa pertimbangan, antara lain merupakan kebutuhan pokok, penggunaan hanya oleh masyarakat tertentu, atau barang yang dikonsumsi hanya untuk menunjukkan status atau kelas sosial. Beberapa contoh barang mewah yang tidak dikenakan PPnBM antara lain:

- a. Kendaraan bermotor tertentu, seperti mobil ambulans, mobil jenazah, mobil pemadam kebakaran, mobil tahanan, dan kendaraan sasis atau pengangkutan barang,
- b. Kapal pesiar mewah,
- c. Barang-barang mewah yang dikonsumsi luar negeri (ekspor).

Pemerintah saat ini memberlakukan kebijakan untuk tidak mengenakan tarif PPnBM pada kendaraan bermotor berdasarkan tingkat

efisiensi konsumsi bahan bakar minyak (BBM) dan kadar emisi, dengan tujuan untuk mempercepat penurunan kadar emisi di Indonesia. Pemerintah membebaskan Pajak Penjualan atas Barang Mewah terhadap barang mewah, seperti Kendaraan listrik/EV, sebagai bagian dari kebijakan insentif untuk mendorong pertumbuhan industri otomotif nasional dan transformasi ekonomi. Beberapa alasan mengapa pemerintah melakukan kebijakan ini antara lain:

- a) Insentif PPnBM bertujuan untuk meningkatkan minat masyarakat dalam membeli Kendaraan listrik/EV, yang diharapkan dapat mengurangi polusi udara dan ketergantungan pada bahan bakar fosil.
- b) Subsidi atau pembebasan pajak, seperti PPnBM, dapat membantu menurunkan harga jual Kendaraan listrik/EV, sehingga lebih terjangkau bagi masyarakat. Hal ini diharapkan dapat meningkatkan daya beli dan permintaan terhadap Kendaraan listrik/EV, yang pada gilirannya akan mendorong pertumbuhan industri otomotif nasional.
- c) Insentif PPnBM hanya diberikan kepada Kendaraan listrik/EV dengan tingkat komponen dalam negeri (TKDN) lebih besar atau sama dengan 40 persen. Hal ini bertujuan untuk mendorong pengembangan industri manufaktur dalam negeri dan peningkatan TKDN dalam produksi Kendaraan listrik/EV
- d) Kebijakan insentif PPnBM ini juga merupakan bagian dari upaya pemerintah dalam menjaga momentum pertumbuhan industri otomotif nasional setelah terdampak pandemi Covid-19.

### **B.5. Konsep Cukai Secara Universal**

Cukai adalah salah satu jenis pajak yang dikenakan terhadap konsumsi atas suatu barang atau jasa terhadap suatu jenis barang atas konsumsi barang yang bersifat unik. Menurut definisi Undang-undang Cukai, cukai diartikan sebagai pungutan negara yang dilaksanakan terhadap barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik sebagaimana ditetapkan. Menurut Undang-undang Cukai, sifat atau karakteristik dasar pungutan cukai diatur dalam Pasal 2 Undang-undang nomor 39 tahun 1995 tentang Cukai yang terakhir diubah dengan Undang-undang nomor 7 tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan, sebagai berikut:

#### **1. Konsumsinya perlu dikendalikan**

Salah satu prinsip dasar pemungutan Cukai yang berlaku universal adalah adanya maksud “pembatasan” terhadap konsumsi suatu produk. Indonesia termasuk salah satu negara yang menggunakan alasan pembatasan konsumsi dalam sistem pemungutan Cukai. Pungutan Cukai dipakai sebagai instrumen fiskal yang akan membatasi konsumsi terhadap barang-barang yang dapat merusak kesehatan, seperti : etil alkohol, minuman mengandung etil alkohol (MMEA) dan produk hasil tembakau. Pungutan Cukai cocok digunakan sebagai instrumen pengendali konsumsi terutama di negara-negara berkembang oleh karena pola *behaviour* konsumsi masyarakatnya

cenderung *price sensitively*. Apabila beban Cukai diterapkan dalam besaran yang tepat maka pola konsumsi masyarakat cenderung akan menurun.

## 2. Peredarannya perlu diawasi

Obyek pungutan Cukai tertentu yang memiliki dampak langsung terhadap kehidupan masyarakat perlu dijaga dan diawasi peredarannya. Tujuan utamanya adalah agar tidak menimbulkan gangguan pada kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat. Salah satu objek Cukai yang memiliki kriteria ini adalah produk Minuman Mengandung Etil Alkohol (MMEA). Dampak negatif yang dirasakan langsung oleh masyarakat terhadap peredaran MMEA yang tidak terkontrol adalah timbulnya keresahan masyarakat.

Oleh karenanya otoritas pemerintah menetapkan kebijakan memungut Cukai sebagai salah satu upaya untuk mengontrol peredaran MMEA di pasaran. Logika berpikirnya sederhana saja, apabila produk MMEA dikenakan Cukai maka harga produk akan menjadi mahal. Harga produk yang mahal akan membatasi akses masyarakat terhadap konsumsi MMEA.

Kalau melihat dasar alasan pengenaan cukai terhadap etil alkohol, kurang lebih hampir sama dengan dasar alasan pungutan cukai terhadap MMEA. Hanya saja, etil alkohol bukan merupakan produk yang langsung dapat dikonsumsi tetapi digunakan sebagai bahan baku atau bahan penolong untuk keperluan industri.

Sama seperti MMEA, peredaran etil alkohol juga diawasi oleh pemerintah. Bentuk pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah terhadap MMEA dan Etil alkohol, adalah:

- Di level distributor dan pengecer disyaratkan untuk memiliki izin di Bidang Cukai (Nomor Pokok Pengusaha Barang Kena Cukai);
- Pengangkutan barang kena cukai (BKC) berupa etil alkohol dan MMEA walaupun sudah dilunasi cukainya wajib dilindungi dokumen cukai. Untuk etil alkohol, dalam jumlah lebih dari 6 liter sedangkan MMEA dalam jumlah lebih dari 6 liter dan kadar lebih dari 5%.

Khusus untuk produk hasil tembakau, alasan pengenaan cukainya lebih ditujukan pada karakteristik pengendalian konsumsi dan juga karakteristik produk yang dapat berdampak negatif bagi masyarakat dan lingkungan. Produk hasil tembakau juga dapat menimbulkan dampak negatif bagi kesehatan individu yang mengkonsumsinya dan juga lingkungan sekitar. Akan tetapi, perlakuan pengawasan terhadap peredaran produk hasil tembakau agak sedikit berbeda.

## 3. Pemakaiannya dapat menimbulkan dampak negatif

Bila melihat cukai berdasarkan prinsip dasar yang bersifat universal, pungutan cukai hanya dipungut terhadap barang-barang tertentu (*selective coverage*) sesuai dengan maksud-maksud yang diinginkan otoritas pemerintah (*discrimination in intents*). Salah satu "*intention*" yang juga bersifat universal adalah untuk membatasi barang-barang yang dapat berdampak negatif bagi masyarakat dan lingkungan.

Pungutan cukai dapat digunakan sebagai alat atau instrumen fiskal yang akan membebani pihak-pihak yang menggunakan suatu produk yang

berpotensi menimbulkan dampak negatif. Ketiga BKC (etil alkohol, MMEA dan hasil tembakau) yang menjadi pilihan Pemerintah Indonesia untuk dipungut cukai memiliki karakteristik dapat menimbulkan dampak negatif. Etil alkohol dan MMEA memiliki dampak negatif terhadap kesehatan individu dan juga dampak negatif terhadap kehidupan sosial masyarakat. Hasil tembakau memiliki dampak negatif terhadap kesehatan individu dan juga kesehatan masyarakat secara luas.

Esensi konsep “berdampak negatif” dalam penerapan pungutan Cukai pada hakekatnya memiliki makna yang lebih luas daripada sekedar alasan berdampak negatif terhadap kesehatan saja. Apabila kita melakukan *benchmarking* dengan sistem pengenaan cukai di negara-negara lain maka akan ditemukan beberapa produk yang mempertimbangkan dampak terhadap kesehatan dan lingkungan. Beberapa jenis barang yang dipungut cukai, dapat dilihat dalam Tabel 2.1.

**Tabel 2.1**  
**Jenis Barang yang Dipungut Cukai**  
**Berdasarkan Dampaknya**

No	Alasan Pemungutan Cukai	Jenis barang yang dipungut Cukai	Negara pemungut
1.	Alasan kesehatan masyarakat	Produk tembakau	Hampir semua negara
		Minuman beralkohol	Hampir semua negara
		<i>Sugar/saccharine</i>	France, Germany, India, Japan, Singapore, Malaysia
		<i>coffee</i>	Japan
		<i>tea</i>	Japan
2.	Alasan lingkungan	semen	India, Malaysia
		Soap	India, Malaysia
		<i>Electricity</i>	Japan
		Ban	Malaysia
		Bahan perusak ozon ( <i>Air Conditioner units</i> )	Thailand, Japan
		Battery	India
3.	Alasan menjaga kelestarian sumber daya)	<i>Gasoline</i>	Singapore, Japan
		<i>Water</i>	Singapore
		<i>Petroleum products</i>	Thailand
		<i>Furs</i> (bulu binatang), <i>wood, timber</i>	Japan

*Sumber: diolah dari berbagai sumber di web*

4. Pembebanan atas dasar keadilan dan keseimbangan  
Berdasarkan penjelasan Pasal 2 Undang-undang Cukai, pengertian karakteristik ini mengacu pada status cukai sebagai instrumen fiskal yang

dapat dikenakan terhadap barang yang dikategorikan mewah dan/atau bernilai tinggi, namun bukan merupakan kebutuhan pokok. Tujuan utamanya adalah menjaga keseimbangan pungutan antara konsumen yang berpenghasilan tinggi dengan konsumen yang berpenghasilan rendah.

Bila dikaitkan dengan instrumen fiskal lainnya maka karakteristik dasar ini memiliki kemiripan dengan karakteristik dasar pemungutan Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM). PPnBM merupakan jenis pajak yang dipungut oleh Direktorat Jenderal Pajak. Dasar hukum pemberlakuannya satu paket dalam Undang-undang Pajak Pertambahan Nilai. Berbeda dengan objek pungutan Cukai, PPnBM dikenakan terhadap objek berupa:

- 1) penyerahan Barang Kena Pajak (BKP) yang tergolong mewah yang dilakukan oleh Pengusaha yang menghasilkan BKP yang tergolong mewah di dalam Daerah Pabean, dalam kegiatan usaha atau pekerjaannya; dan
- 2) impor BKP yang tergolong mewah.

PPnBM hanya dikenakan pada saat penyerahan BKP mewah oleh pabrikan dan pada saat impor BKP mewah. PPnBM tidak dikenakan lagi pada rantai penjualan setelah itu. Berdasarkan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1983 sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 42 Tahun 2009 dan terakhir disempurnakan dengan Undang-undang nomor 7 tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan yang diantaranya menyempurnakan aturan tentang PPN dan PPnBM. Dasar pertimbangan pengenaan PPnBM adalah:

- 1) perlu keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen yang berpenghasilan rendah dengan konsumen yang 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;

Adapun pengertian BKP Mewah sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang PPN dan PPnBM adalah:

- 1) bahwa barang tersebut bukan merupakan barang kebutuhan pokok; atau
- 2) barang tersebut dikonsumsi oleh 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, serta mengganggu ketertiban masyarakat, seperti minuman beralkohol

Dari uraian perbandingan antara cukai dan PPnBM ini dapat disimpulkan bahwa beberapa karakteristik cukai dapat beririsan dengan karakteristik pungutan PPnBM. PPnBM dikenakan dengan alasan dasar “Perlu keseimbangan pembebanan pajak antara konsumen yang berpenghasilan rendah dengan konsumen yang berpenghasilan tinggi”. Alasan ini juga ada pada pungutan cukai, yaitu karakteristik “Pembebanan atas dasar keadilan dan keseimbangan”. Selain itu PPn.BM dipungut dengan maksud “Pengendalian pola konsumsi”. Alasan ini juga ada pada pungutan cukai, yaitu karakteristik “Pengendalian konsumsi”.

Apabila penerapan Cukai dan PPnBM dikenakan pada objek barang yang sama, maka hal ini akan menimbulkan pungutan pajak berganda (*double taxation*). Knechtle (1979) dalam bukunya yang berjudul "*Basic Problems in International Fiscal Law*" mengulas pengertian pajak berganda, sebagai berikut:

- 1) dalam arti yang luas, pajak berganda adalah bentuk pembebanan pajak dan pungutan lainnya lebih dari satu kali, yang dapat berganda atau lebih atas suatu fakta fiskal.
- 2) dalam arti yang sempit, pajak berganda adalah semua kasus pemajakan beberapa kali terhadap suatu subjek dan/atau objek pajak dalam satu administrasi pajak yang sama, yang mengesampingkan pembebanan pajak oleh pemerintah daerah.

Dampak langsung yang ditimbulkan dari pungutan pajak berganda akan dirasakan oleh wajib pajak. Beban pajak yang dipikul menjadi semakin berat.

## **B.6. Fungsi dan Tujuan Pengenaan Cukai**

Cukai merupakan salah satu penerimaan pajak yang memiliki karakteristik berbeda dengan penerimaan pajak lainnya. Perbedaan karakteristik yang paling utama adalah adanya sifat diskriminatif atau pemilihan yang selektif terhadap obyek yang dikenakan pungutan Cukai. Secara umum, ada dua kontribusi utama pungutan Cukai terhadap pembangunan. Kontribusi pertama berkaitan dengan fungsi Cukai sebagai **alat *budgetair*** pemerintah. Kontribusi yang kedua berkaitan dengan fungsi Cukai sebagai **alat *regulerend***.

### **Fungsi Cukai Sebagai Alat *Budgetair***

Cukai merupakan salah satu jenis pungutan pajak yang memiliki peranan cukup strategis sebagai sumber penerimaan negara. Dalam struktur penerimaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Cukai termasuk dalam kelompok penerimaan pajak dalam negeri bersama-sama dengan penerimaan pajak lainnya, antara lain: PPN, PPh, PBB dan pajak lainnya. Peran strategis Cukai dalam pembangunan berkaitan dengan fungsi *budgetair* dapat diilustrasikan dalam Tabel 1.2 pada bab sebelumnya.

Berkaitan dengan pengelolaan fiskal oleh DJBC, Cukai merupakan salah satu dari tiga jenis pungutan negara yang dipungut oleh DJBC. Ketiga jenis pungutan pajak yang dipungut dan dikelola administrasinya oleh DJBC adalah bea masuk, bea keluar dan cukai. Kontribusi cukai memiliki peran yang sangat strategis khususnya dari sisi penerimaan DJBC. Penerimaan yang dihimpun oleh DJBC sebagian besar diperoleh dari sektor cukai dan secara nominal nilainya selalu lebih besar dibanding penerimaan bea masuk atau bea keluar dari waktu ke waktu. Berdasarkan data pada tabel 2.2, proporsi penerimaan Cukai sejak tahun 2016 rata-rata hampir 4 kali dari penerimaan bea masuk.

## **Fungsi Cukai Sebagai Alat Regulerend**

Disamping berfungsi sebagai alat pengumpul penerimaan negara, Cukai juga berfungsi sebagai instrumen kontrol pemerintah terhadap pola perilaku konsumsi terhadap BKC. Kebijakan strategis pemerintah terhadap pungutan Cukai tidak semata-mata ditujukan untuk kepentingan penerimaan negara, namun pemerintah juga memperhitungkan tujuan-tujuan lain seperti kesehatan masyarakat, pengendalian dampak sosial, dan sebagainya.

### **B.7. Azas Pungutan Cukai**

Berdasarkan konsep pembedaan pajak menurut Prof. Adriani (dalam Brotodihardjo, 1995), Cukai tergolong sebagai pajak objektif yang dipungut berdasarkan pemakaian (pajak atas konsumsi). Ciri khas dari jenis pajak obyektif ini terletak pada titik tangkap utamanya, yaitu objek berupa benda, keadaan, peristiwa atau perbuatan.

Undang-undang nomor 39 tahun 2007 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 11 tahun 1995 tentang Cukai memberikan batasan pemungutan BKC yang **dibuat di Indonesia** atau yang diimpor ke Indonesia. Ketentuan ini secara spesifik diatur dalam pasal 3 Undang-undang Cukai, yang sekaligus memberikan pengertian mengenai “titik tangkap (*tatsbestaand*)” mulai timbulnya hutang Cukai. Secara yuridis titik tangkap pungutan Cukai terjadi pada dua kondisi:

- a. pada saat selesai dibuat, atas BKC yang dibuat di Indonesia
- b. pada saat pemasukannya ke dalam Daerah Pabean, atas BKC yang diimpor sesuai dengan Undang-undang Kepabeanaan

Menganalogikan pendapat Prof. Soemitro mengenai azas pemungutan pajak, maka azas pungutan Cukai yang berlaku di Indonesia pada hakikatnya menerapkan asas domisili. Cukai hanya dipungut terhadap BKC yang **dibuat di Indonesia** atau yang dimasukkan ke Daerah Pabean Indonesia. Sebagai pajak atas konsumsi, pungutan Cukai hanya dikenakan terhadap BKC yang dikonsumsi oleh setiap orang yang berdomisili di Indonesia, baik sebagai warga negara Indonesia atau orang asing.

Referensi rujukan terhadap konsep asas domisili dalam sistem pemungutan Cukai dapat dimaknai dari beberapa pasal yang diatur dalam Undang-undang Cukai, antara lain:

- a) Pasal 7 ayat (1) : “Cukai atas BKC **yang dibuat di Indonesia**, dilunasi pada saat pengeluaran BKC dari pabrik atau tempat penyimpanan”.
- b) Pasal 7 ayat 2 : “Cukai atas BKC yang diimpor, dilunasi pada saat BKC diimpor untuk dipakai”.

Dalam penjelasan pasal 7, dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan diimpor untuk dipakai adalah dimasukkan ke dalam daerah pabean dengan tujuan untuk dipakai, dimiliki, atau dikuasai oleh **orang yang berdomisili di Indonesia**.

Menurut konsep asas domisili, pungutan Cukai dikenakan terhadap perbuatan mengkonsumsi BKC oleh siapapun, baik warga negara Indonesia maupun orang asing yang berdomisili atau bertempat tinggal di wilayah hukum Indonesia. Dengan demikian, BKC yang dikeluarkan dari wilayah hukum Indonesia tidak akan dipungut Cukai. Undang-undang Cukai mengakomodasikan fasilitas tidak dipungut Cukai terhadap BKC yang

diekspor, diangkut terus atau diangkut lanjut ke luar negeri dalam Pasal 8 ayat (2).

### **B.8. Ekstensifikasi Barang Kena Cukai**

Upaya pemerintah dan akademisi untuk mencari alternatif BKC baru sebenarnya telah dilakukan. Sejak amandemen Undang-undang Cukai tahun 2007, kajian-kajian yang bersifat informal telah cukup banyak dilakukan. Menurut penelusuran sumber penulis, wacana ini pernah disampaikan dalam pemaparan R.B.Permana Agung (mantan Direktur Jenderal Bea dan Cukai) pada tahun 2000 dalam sebuah seminar di Jakarta. Beberapa alasan yang dapat dijadikan argumentasi pengenaan cukai terhadap minuman berkarbonasi ini antara lain:

- 1) Memenuhi karakteristik sebagai barang yang berdampak negatif. Kandungan zat aditif di dalam minuman berkarbonasi, seperti: pemanis buatan, zat pengawet dan zat pewarna berpotensi menimbulkan dampak negatif bagi kesehatan individu.
- 2) Bukan sebagai produk esensial. Minuman ringan banyak dikonsumsi oleh anak-anak, remaja hingga orang dewasa namun tidak berarti dapat menjadi kebutuhan pokok. Ditambah lagi dengan tingkat elastisitas permintaan terhadap produk ini yang cenderung inelastis. Kajian terhadap tingkat elastisitas terhadap minuman berkarbonasi ini (Agung, 2000) menyimpulkan bahwa koefisien elastisitasnya sebesar (-0,82). Hal ini berarti bahwa kenaikan harga minuman sebesar 10% akan mengakibatkan penurunan permintaan sebesar 8,2%. Kesimpulan ini berarti permintaan dan penawaran minuman ringan kurang peka terhadap perubahan harga. Dalam batas-batas tertentu peningkatan harga minuman ringan tidak akan terlalu mempengaruhi permintaan masyarakat.
- 3) Memenuhi asas efisiensi. Potensi penerimaan cukai dari produk ini cukup besar. Mengutip tulisan artikel Sunaryo (Harian Kontan, 4 September 2014) disebutkan bahwa berdasarkan data Suspenas BPS, rata-rata konsumsi minuman berkarbonasi adalah 0,568 ml per kapita per tahun. Dengan asumsi jumlah penduduk Indonesia adalah 245,6 juta jiwa maka konsumsi minuman berkarbonasi sekitar 1.818,2 miliar ml. Jika rata-rata isi kemasan minuman bersoda dipasaran adalah 330 ml (kaleng) maka per tahun 5.509,8 juta kaleng. Jika asumsi harga per kaleng adalah Rp 4200, maka nilai konsumsi Rp 23,1 triliun per tahun. Jika asumsi tarif cukai yang dikenakan adalah 20% maka potensi penerimaan cukai minuman berkarbonasi mencapai Rp4,6 triliun. Belum termasuk pungutan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) sebesar 10%. Total potensi perpajakan dari Cukai dan PPN bisa mencapai mencapai sekitar Rp 7 triliun.
- 4) *Best Practice* Cukai di Berbagai Negara. Pungutan cukai terhadap minuman berkarbonasi telah dilakukan oleh negara-negara lain, antara lain: Jepang, Perancis, Finlandia, Thailand, dan lain-lain.

## B.9. Earmarking dalam Cukai

Makna *earmark tax* dapat ditemukan dalam IBFD International Tax Glossary (2015) yang disebut juga sebagai *appropriated tax* atau *hypothecated tax*, yang digunakan dalam konteks keuangan publik untuk mengacu pada peningkatan pendapatan dari sumber tertentu dan menggunakannya untuk pengeluaran publik tertentu juga. *Earmarking tax* dikenal sebagai cara untuk menghubungkan penerimaan dari pajak tertentu untuk pembiayaan operasi pemerintahan tertentu. Secara lebih luas, Clague and Gordon (1939) menggambarkan *earmarking tax* sebagai bagian dari penerimaan pajak yang sengaja dipisahkan dari keseluruhan pendapatan yang selanjutnya sepenuhnya hanya dapat digunakan untuk program khusus pemerintah tertentu sesuai kebijakan pemerintah. Dengan demikian, *earmarking tax* dapat dimaknai sebagai pengalokasian sejumlah penerimaan pajak tertentu untuk membiayai pengeluaran pemerintah untuk tujuan tertentu.

Dalam penyusunan kebijakan publik, efisiensi pemanfaatan anggaran pemerintah sangatlah penting. Salah satu langkah efisiensi dalam penggunaan anggaran pemerintah adalah melalui kebijakan penggunaan anggaran untuk program tertentu. Dalam konteks ini sumber pendapatan dan tujuan pengeluarannya telah ditentukan secara tegas. Praktik *earmarking* telah berkembang cepat di berbagai negara di dunia. Di Kolombia, *earmarking* diberlakukan untuk menyediakan infrastruktur di daerah perkotaan (ITDP, 2014). Di Australia, *earmarking* digunakan untuk membantu pembiayaan pelayanan kesehatan (Smart Company, 2013) yang dikenal dengan sebutan Medicare Levy.

Di Indonesia kebijakan *earmarking* sudah dianut dalam Undang-Undang Cukai yaitu dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007 yang diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 yang mengatur bahwa penerimaan negara dari cukai hasil tembakau yang dibuat di Indonesia dibagikan kepada provinsi penghasil cukai hasil tembakau sebesar 3% (dua persen) yang digunakan untuk mendanai peningkatan kualitas bahan baku, pembinaan industri, pembinaan lingkungan sosial, sosialisasi ketentuan di bidang cukai, dan/atau pemberantasan barang kena cukai ilegal. Pelaksanaan *earmarking* dana dari pendapatan cukai ini dikenal dengan istilah Dana Bagi Hasil Cukai Hasil Tembakau (DBHCHT) yang diserahkan ke pemerintah daerah untuk membiayai pengeluaran/kegiatan tertentu sesuai yang telah ditentukan.

Kekuatan *earmarking* dalam cukai yang secara filosofisnya dapat digunakan sebagai bantalan kebijakan atas dampak implementasi kebijakan cukai atau untuk membiayai kegiatan atau kebijakan pemerintah tertentu. Pajak berupa cukai memberi peluang pemanfaatan sebagian dana dari penerimaan cukai untuk membiayai pengeluaran pemerintah untuk tujuan tertentu.

## **B.10. Penelitian Terdahulu**

Penelitian yang memfokuskan pada pengenaan cukai atas kendaraan bermotor telah dilakukan oleh beberapa pihak. Setiawan dan Sabrie (2022) merekomendasikan agar ada pembahasan mendalam apakah kendaraan bermotor dapat dijadikan barang kena cukai yang baru. Kristiaji dan Yustisia (DDTC Working Paper no 1919) merekomendasikan opsi perluasan klasifikasi pungutan kendaraan bermotor melalui kebijakan cukai dapat menjadi terobosan untuk meningkatkan penerimaan negara yang juga berdampak ke aspek lainnya, terutama aspek lingkungan. Dalam kajian yang dimuat *World Customs Organization Journal*, Rob Preece (2015) menyatakan bahwa sistem cukai dapat digunakan secara tepat untuk memberi insentif pada teknologi baru dalam mengurangi emisi CO2 dan meningkatkan efisiensi bahan bakar.

## **C. Metode Kajian Akademis**

### **C.1. Jenis Penelitian**

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang bertujuan untuk mengevaluasi apa kebijakan perpajakan pemerintah yang paling optimal dalam mendorong pertumbuhan Kendaraan listrik/EV di Indonesia. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif. Menurut Sugiyono (2012) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *postpositivisme*, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.

Mengacu pada metode penelitian kualitatif yang dipaparkan oleh Sugiyono (2012), teknik pengumpulan data dilaksanakan dengan cermat untuk memastikan keakuratan dan kedalaman informasi. Wawancara terperinci dengan para pemangku kepentingan penting dilaksanakan untuk menggali informasi yang komprehensif mengenai kebijakan perpajakan terkait dan respon industri terhadap kebijakan tersebut. Keakuratan informasi dijamin untuk memberikan evaluasi yang tajam terhadap kebijakan pajak yang diterapkan saat ini, serta mengidentifikasi area potensial untuk peningkatan dan penyesuaian kebijakan.

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data dilengkapi dengan observasi langsung dan analisis dokumen terkait untuk memastikan kelengkapan dan keberagaman sumber data. Observasi dilakukan untuk mendapatkan gambaran langsung mengenai dinamika di lapangan yang mungkin tidak sepenuhnya terungkap hanya melalui wawancara atau analisis dokumen. Analisis dokumen, termasuk peraturan terkait dan data tambahan dari informan atau narasumber, memberikan konteks dan informasi latar belakang yang esensial untuk mendukung temuan dari wawancara dan observasi. Dengan pendekatan menyeluruh ini, penelitian

ini berupaya untuk menyajikan rekomendasi yang tepat untuk reformasi kebijakan perpajakan Kendaraan listrik/EV di Indonesia.

### **C.2. Jenis dan Sumber Data**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer berupa data responden yang mengisi daftar pertanyaan (kuesioner) dan juga informasi dan pendapat dari informan kunci melalui wawancara. Dalam penelitian ini semua informan meminta dilakukan wawancara secara terpisah agar dapat memberikan informasi secara lebih mendalam. Data sekunder diperoleh dari data literatur, peraturan dan informasi tertulis yang diperoleh dari Badan Kebijakan Fiskal, Kantor Pusat DJBC, dan data tambahan dari informan maupun nara sumber.

Informan ditentukan berdasarkan kepentingan dan para pihak yang terdampak dari kebijakan perpajakan atas kendaraan bermotor. Dalam penelitian ini, kuisisioner dan wawancara dilakukan terhadap pemerintah sebagai pembuat kebijakan, dalam hal ini diwakili oleh pejabat dari Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan, pejabat dari Direktorat Jenderal Pajak Kementerian Keuangan, dan nara sumber dari pejabat dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Sementara itu pejabat dari Kementerian Maritim dan Investasi tidak memberikan jawaban baik tertulis maupun lisan atas kuisisioner wawancara yang dikirimkan.

Dari pihak industri kendaraan bermotor, dipilih pihak produsen atau pabrikan yang memproduksi kendaraan bermotor di Indonesia, baik kendaraan konvensional maupun Kendaraan listrik/EV, yang terdiri dari industri kendaraan roda empat dan kendaraan roda dua. Dari pihak pengguna kendaraan bermotor, informan berasal dari asosiasi pengguna kendaraan bermotor listrik yang menjadi pemerhati sekaligus sudah menggunakan Kendaraan listrik/EV sejak beberapa tahun silam.

### **C.3. Teknik Pengumpulan Data**

Melalui metode pengumpulan data yang terpadu, penelitian ini memastikan keakuratan dan keluasan informasi. Wawancara terperinci yang terstruktur diselenggarakan dengan para pemangku kepentingan dari Badan Kebijakan Fiskal, Direktorat Jenderal Pajak, PT SGMW Motor Indonesia, dan PT Polytron. Wawancara ini dirancang untuk menggali pandangan mendalam mengenai kebijakan perpajakan dan dampaknya terhadap industri Kendaraan listrik/EV di Indonesia. Pertanyaan wawancara disusun dengan cermat untuk memastikan bahwa semua aspek relevan dari kebijakan pajak dan respons industri terhadapnya terjangkau.

Proses wawancara dijalankan selama kurang lebih satu minggu, dimulai pada tanggal 28 Juli 2023 dan berakhir pada 3 Agustus 2023, dijadwalkan dan diorganisir secara cermat untuk memastikan bahwa semua responden memiliki kesempatan untuk menyampaikan pandangan dan pengalaman mereka secara menyeluruh. Pengumpulan data melalui wawancara dilakukan dengan pendekatan yang sistematis dan terorganisir.

Sebelum wawancara, skenario dan daftar pertanyaan telah disiapkan untuk memastikan bahwa topik yang relevan dan penting tidak terlewatkan.

Wawancara direkam (dengan izin dari responden) untuk memastikan bahwa semua informasi yang disampaikan secara akurat dicatat. Rekaman tersebut kemudian ditranskripsi dan dianalisis untuk mengidentifikasi tema, pola, dan wawasan utama yang muncul dari diskusi.

**Tabel 3.1**  
**Responden Indepth Interview**

No	Nama Perusahaan/ Instansi	Nama Anggota	Gender	Jabatan	Lama Interview
1.	PT. SGMW Motor Indonesia	TK	L	Manajer	120 menit
2.	PT. SGMW Motor Indonesia	AKH	L	Manajer	120 menit
3.	PT. Polytron	JG	L	Manajer	120 menit
4.	Komunitas Mobil Listrik Indonesia (Koleksi)	AH	L	Ketua	90 menit
5.	Komunitas Sepeda/Motor Listrik Indonesia (Kosmik)	PK	L	Ketua	90 menit
6.	Badan Kebijakan Fiskal-Kemenkeu	RE	L	Fungsional Madya	90 menit
7.	Badan Kebijakan Fiskal-Kemenkeu	ST	L	Fungsional	90 menit
8.	Direktorat Jenderal Pajak- Kemenkeu	WA	W	Kepala Seksi	120 menit

Kuesioner disusun dengan pertanyaan yang jelas dan tidak ambigu, dirancang untuk meminimalkan bias dan memberikan ruang bagi responden untuk menyampaikan pendapat dan pandangan mereka secara bebas dan jujur. Kuisisioner telah dilakukan pengujian kepada beberapa responden terpilih di lingkungan Pusat Pendidikan dan Pelatihan Bea dan Cukai dan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk mendapatkan masukan atas pemahanan pertanyaan dalam kuisisioner tersebut. Kuisisioner disebarluaskan ke responden yang telah diidentifikasi, dan waktu yang cukup diberikan untuk mereka mengisi kuisisioner tersebut. Hasil kuisisioner kemudian dikumpulkan, diolah, dan dianalisis untuk menghasilkan data kuantitatif yang dapat digunakan untuk mendukung temuan kualitatif dari wawancara.

#### **C.4. Metode Analisis Data**

Penelitian ini mengambil pendekatan kualitatif untuk memahami dampak kebijakan perpajakan terhadap industri Kendaraan listrik/EV di

Indonesia. Data yang diperoleh dari wawancara dengan para pemangku kepentingan yang berbeda dianalisis untuk mengungkap wawasan dan persepsi terkait dengan kebijakan pajak yang diterapkan. Setiap wawancara direkam dan transkripsinya dibuat untuk memastikan bahwa setiap detail dan nuansa dari respons wawancara tidak terlewatkan. Transkripsi wawancara menjadi data primer yang digunakan untuk analisis lebih lanjut.

Dalam menganalisis data dari wawancara, penelitian ini memanfaatkan perangkat lunak analisis data kualitatif, NVivo 12 (2018). Perangkat NVivo digunakan untuk mengelola, mengorganisir, dan menganalisis data wawancara untuk mengidentifikasi tema, pola, dan hubungan kunci. Dengan bantuan NVivo, data dikelompokkan berdasarkan topik atau kategori yang relevan, memungkinkan peneliti untuk dengan mudah menavigasi, membandingkan, dan menganalisis data untuk mendapatkan wawasan yang mendalam dan holistik.

Penggunaan NVivo dalam analisis data ini memastikan bahwa proses analisis data dilakukan dengan sistematis, akurat, dan komprehensif. Setiap bagian data diperiksa dengan teliti untuk menentukan tema dan pola yang muncul, serta untuk memahami konteks dan makna di baliknya. Hasil analisis data ini kemudian digunakan untuk menyusun temuan penelitian, yang disajikan dalam bentuk naratif deskriptif untuk memberikan pemahaman yang jelas dan mendalam tentang isu-isu yang diteliti.

### **C.5. Triangulasi Data**

Dalam penelitian kualitatif, justru peneliti yang menjadi instrumen utama. Tentunya peneliti harus menghindari bias dan subjektivitas. Peneliti harus mereduksi semaksimal mungkin distorsi-distorsi yang terjadi guna memperoleh kebenaran seutuhnya. Triangulasi pada dasarnya adalah pendekatan multi-metode yang digunakan peneliti saat mengumpulkan dan menganalisis data. Ide dasarnya adalah bahwa tingkat kebenaran yang lebih tinggi dapat dicapai jika dilihat dari sudut yang berbeda karena pemahaman yang lebih baik terhadap fenomena yang diteliti. Dengan memotret satu fenomena dari sudut berbeda maka dapat ditentukan tingkat kebenaran yang dapat diandalkan. Oleh karena itu, triangulasi adalah upaya untuk memverifikasi keakuratan data dan informasi yang diperoleh peneliti dari berbagai sudut, mengurangi sebanyak mungkin bias yang timbul dalam pengumpulan dan analisis data.

Wawancara secara mendalam terhadap narasumber yang berkompeten terhadap hasil penggalian data dilakukan untuk mendapatkan hasil penelitian yang tidak bias karena subjectivitas pengkaji namun untuk mendapatkan kesimpulan yang tepat atas hasil kajian.

## **D. Analisis dan Pembahasan**

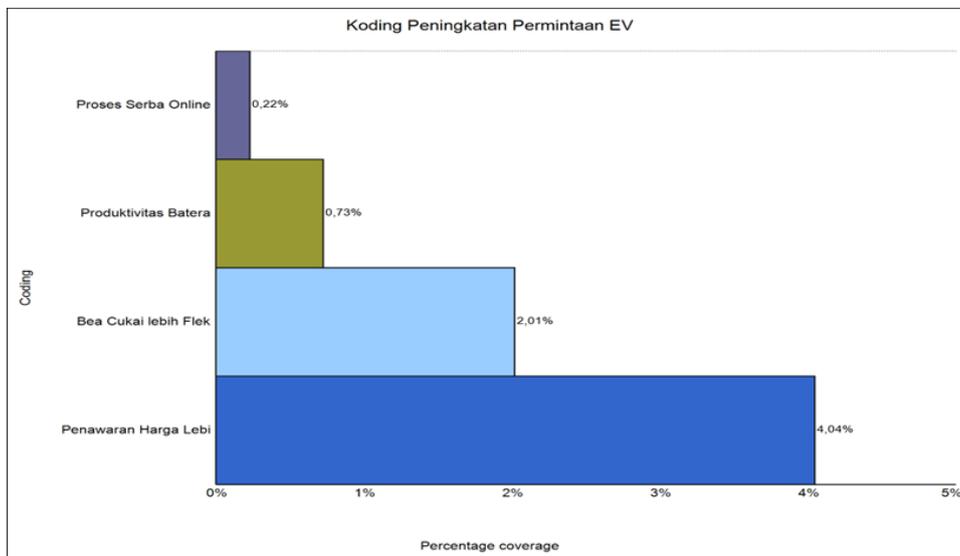
### **D.1. Analisis Data**

Kajian ini fokus pada aspek peningkatan pertumbuhan kendaraan listrik yang menjadi salah satu prioritas pemerintah saat ini disektor

otomotif yang sedang mengalami pertumbuhan pesat. Hal ini dapat disimak pada hasil wawancara sebagai berikut:

“Masyarakat lebih memilih membeli kendaraan listrik dibandingkan ICE”. (Hasil Wawancara JG). Berdasarkan kutipan wawancara tersebut dapat dikatakan bahwa kendaraan listrik ini memiliki daya evolusi yang cukup tinggi yang diyakini oleh masyarakat ketimbang kendaraan biasa. Konteks ini dapat dilihat dari situasi yang berlaku saat ini dimana sangat berbanding terbalik dengan situasi yang berlaku dahulu. Konteks ucapan tersebut didukung sepenuhnya oleh komunitas ASMOL yang dikatakan bahwa;

“.....pertimbangan awal trust, yaitu kepercayaan awal apakah motornya aman, berlanjut dan infrastruktur seperti apa. Rapat diadakan dengan beberapa pemerintahan dan turun Inpres No 7 tahun 2022 sehingga kepercayaan sudah terbentuk melalui regulasi. Peran dari pemda perlu *dipush*. Pembelian BBM harus ada disparitas agar masyarakat lebih memilih yang listrik dan konversi penggunaan motor berbasis BBM ke kendaraan listrik sehingga trust lebih terbangun.....” (Hasil Wawancara BS). Dari ujaran yang disampaikan tersebut dapat dikatakan bahwa salah satu pertimbangan masyarakat untuk memilih kendaraan listrik ini adalah dikarenakan aspek kegunaan kendaraan listrik ini lebih baik. bahkan mampu menjadi salah satu solusi utama dalam perihal perpajakan yang mana kondisi perpajakan pada saat ini menjadi salah satu permasalahan yang cukup begitu besar terjadi di sisi lingkungan kehidupan masyarakat Indonesia sehingga menjadi salah satu konteks begitu besar dan menjadi sebuah hal yang sangat begitu penting. Hal ini dapat disimak dari hasil analisis informasi informan berdasarkan pengkajian NVivo sebagai berikut:

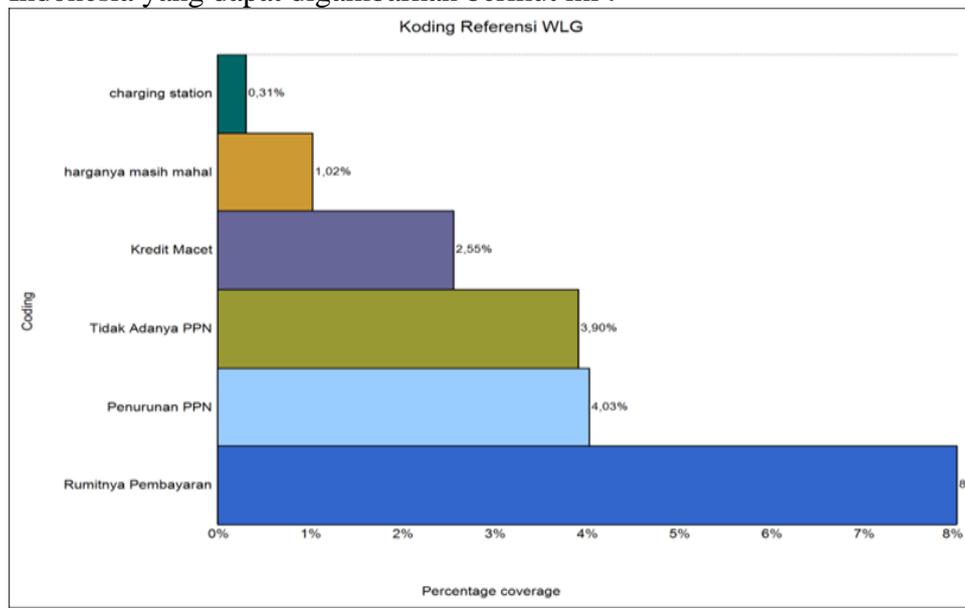


**Gambar 4. 2 Koding Peningkatan Kendaraan Listrik di Indonesia**

Dari tabel berikut dapat dilihat terdapat beberapa faktor yang mendorong masuknya penjualan kendaraan listrik yang mana indikator yang memainkan peran yang cukup penting yaitu penawaran harga serta

perpajakan yang tergolong menjadi lebih fleksibel ketimbang pajak yang ditawarkan di sisi otomotif lainnya.

Namun, dengan kemudahan perkembangan teknologi otomotif yang diberlakukan terutamanya dengan adanya kendaraan listrik seperti saat ini dapat dikatakan kurang mampu meningkatkan pertumbuhan atau mendorong kemajuan peningkatan dimana terdapat beberapa indikator yang menjadi penghambat peningkatan pertumbuhan industri kendaraan listrik di Indonesia yang dapat digambarkan berikut ini :



**Gambar 4. 3 Koding Indikator Penghambat Peningkatan Pertumbuhan Industri Listrik di Indonesia**

Berdasarkan pada hasil analisis yang diperoleh dalam tabel tersebut dapat dilihat bahwa terdapat beberapa hal yang menjadi salah satu kekurangan atau tidak dapatnya terdorong pertumbuhan industri kendaraan listrik di Indonesia yang mana cakupannya adalah sebagaimana yang dikutip dari hasil wawancara berikut ini:

“Selain itu ada sisi traumatik dari masyarakat. Masyarakat Indonesia masih menilai bahwa kalau beli sesuatu harus bisa dijual kembali. Itu yang menjadi halangan. Tapi harapannya dengan adanya promosi dari negara dan usaha dari *brand* akan mengikis itu semua”. (Hasil Wawancara JG)

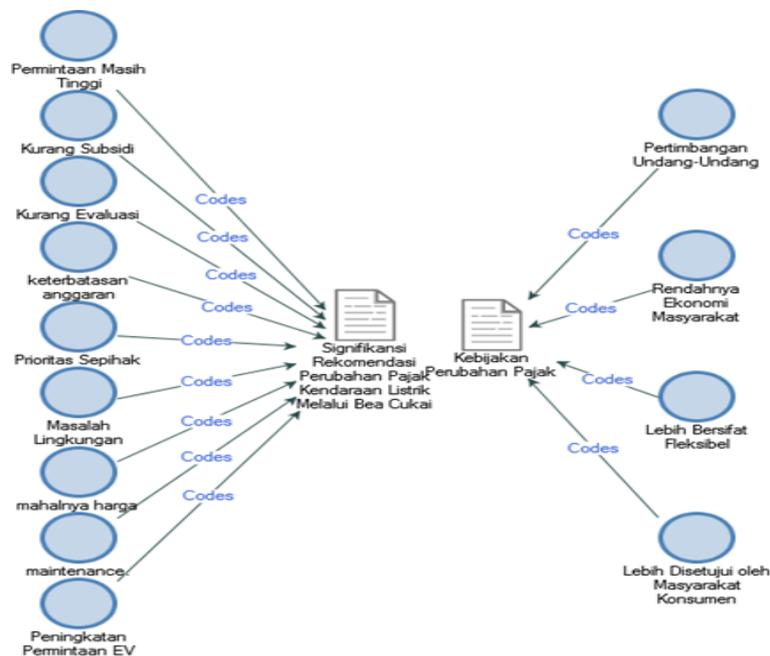
Ujaran yang disampaikan oleh JG tersebut memberikan kesimpulan bahwa salah satu hal yang menyebabkan sisi kendaraan listrik ini belum dapat meningkat adalah dengan anggapan lama yang berupa sesuatu yang dibeli tersebut perlu dijual kembali. Definisi ini merupakan salah satu hal yang lama yang sudah mendarah daging di sisi masyarakat Indonesia yang mencerminkan bahwa jika membeli barang tersebut perlu dijual.. sementara, disisi lain, ketika masyarakat membeli kendaraan listrik tersebut akan menjadi salah satu hal yang tidak dapat diajukan pembelian karena disamping kendaraan tersebut membutuhkan daya bahan emisi listrik sebagai bahan bakar. Menurut masyarakat sendiri , hal ini tidak begitu menguntungkan terutamanya dalam konteks penjualan ataupun dalam perihal pengembangan penjualan karena membutuhkan ongkos yang begitu

besar. Hal ini dapat disimak dari hasil analisis melalui fitur *query word* dari N-Vivo sebagai berikut:



**Gambar 4. 4 Query Words**

Dalam hasil analisis fitur tersebut, diperoleh masalah yang menjadi salah satu penghambat indikator tersebut yang mana sesuai dengan hal kemudahan dan berupa aspek pertimbangannya yang mana dapat disesuaikan dengan hasil analisis berikut ini:



**Gambar 4. 5 Indikator Pertimbangan Penurunan Kendaraan Listrik**

### **Optimalisasi Penggunaan Kendaraan Listrik di Indonesia**

Meskipun, penggunaan kendaraan listrik tersebut dapat dikatakan banyak memiliki banyak daya fungsi yang begitu besar kepada sisi perekonomian khususnya dalam hal ini, yaitu pada aspek perpajakan. Karena dengan adanya kendaraan listrik ini mampu mengurangi daya ekonomi rendah bahkan dalam kata lain, aspek perpajakan menjadi rendah karena dengan adanya kendaraan listrik mampu menggantikan pajak yang semakin hari semakin meningkat sebagaimana yang disampaikan dari informan berikut ini:

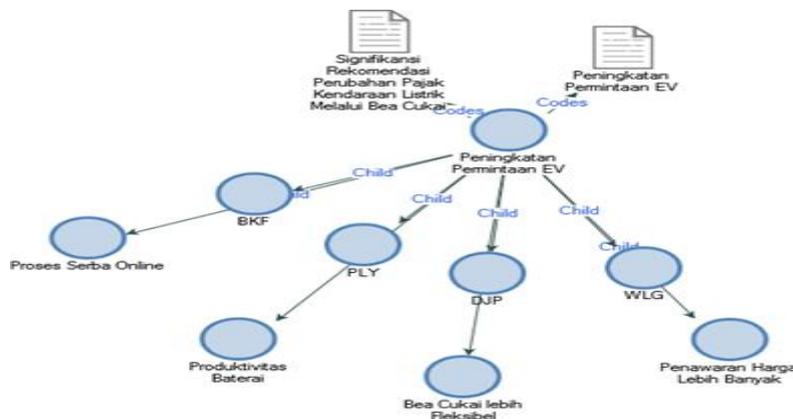
“Berbagai hal sudah dilakukan, terutama di pajak yang semua 0. Tapi satu yang bisa dibantu adalah EV bukan lagi masalahnya di pajak, tapi di pembuatan STNK dan BPKB. Hampir semua brand mengeluhkan harga dari Rp 1,5 juta sampai dengan Rp 3,5 juta. Itu untuk semacam pihak ketiga

melakukan biaya STNK dan BPKB. Padahal di UU sekitar Rp 416.000” (Hasil Wawancara J)

Pernyataan tersebut dapat dikatakan bahwa aspek perpajakan non-EV dapat dikatakan sangat begitu cenderung menjatuhkan harga bahkan dalam kata lain dapat meningkatkan harga pajak yang sebelumnya adalah Rp. 0 menjadi nilai ratusan ribu. Selain itu, optimalnya penggunaan kendaraan listrik ini adalah dikarenakan aspek faktor lingkungan yang mana dapat dikatakan bahwa industri kendaraan listrik lebih baik dan mampu memberikan sisi lingkungan yang begitu bersih ketimbang penggunaan otomotif bahan bakar lainnya sebagaimana yang disampaikan oleh konsumen berikut ini:

“Secara garis besar ada dua yaitu alasan lingkungan dimana masyarakat tidak menyukai adanya polusi. Alasan kedua berupa ekonomis dimana ada sebagian orang tidak peduli dengan lingkungan namun lebih ekonomis dan terbukti dari survey dari ojol bahwa menggunakan kendaraan listrik pendapatan 3x lipat dimana sekali ngecharge itungannya Rp 2500 sedangkan menggunakan pertalite sebesar Rp 12000 dan bisa hemat sampai dengan 4 juta setahun. Dan kampanye juga mengusung polusi lingkungan dimana komunitas usul menggunakan pajak untuk asap knalpot”. (Hasil Wawancara EP).

Berdasarkan kutipan wawancara tersebut, sebetulnya merujuk dengan adanya penggunaan kendaraan listrik ini dapat dikatakan mampu memberikan banyak kemudahan seperti mengurangi nilai pajak yang begitu besar bahkan dalam sisi lingkungan mampu terjaga bahkan mampu menjadi nilai plus tersendiri dalam perekonomian di Indonesia. Signifikansi penggunaan kendaraan listrik ini dapat dilihat dari hasil analisis berikut:



**Gambar 4. 6 Explore Word**

### **Kebijakan Perpajakan untuk Mendorong Pertumbuhan Industri Kendaraan Listrik**

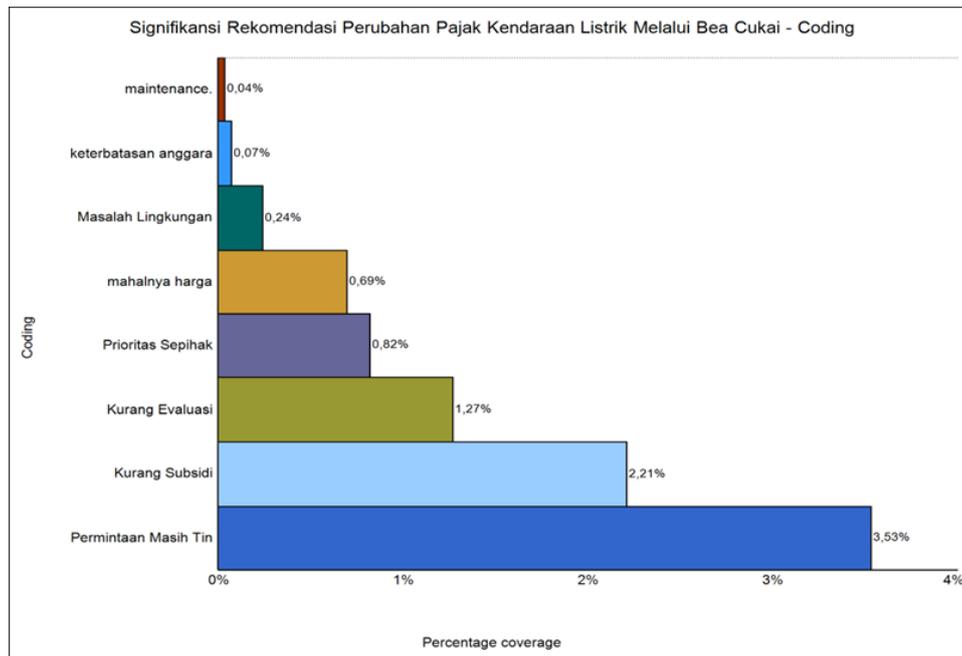
Berdasarkan kutipan wawancara dengan pembuat kebijakan perpajakan sebagai berikut:

“Dikoordinir oleh BKF yaitu PKPN BKF sebagai lead dan dari BKF juga melibatkan DJP dan Biro Hukum Kemenkeu kemudian kementerian

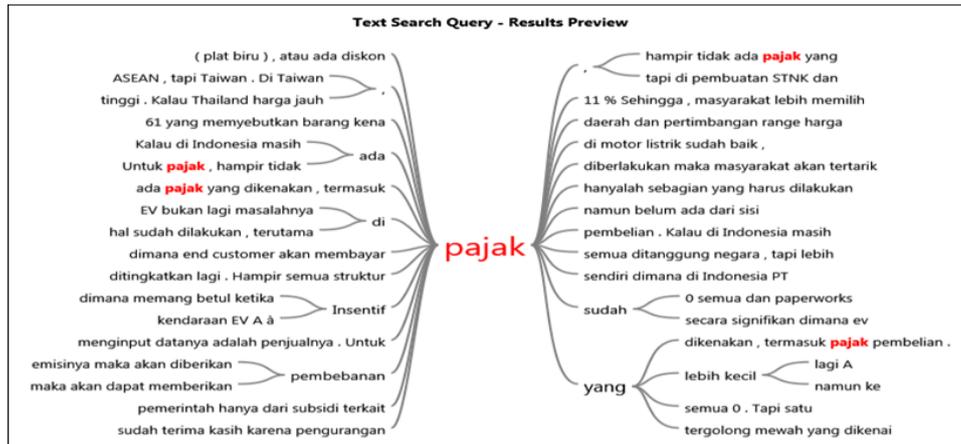
terkait seperti kemenperin, gakindo, kemenko, kemenkumham serta marfes khusus ev karena terkait investasi industri ev” (Hasil Wawancara EP)

Berdasarkan pernyataan tersebut dapat dikatakan bahwa aspek penggunaan kendaraan listrik melibatkan seluruh pihak khususnya dalam hal ini adalah pihak dari kementerian keuangan yang mana dalam konteks menumbuhkan perkembangan dan sekaligus mendorong kapasitas pertumbuhannya sekaligus menciptakan sisi evaluasi yang cukup besar terutama dalam hal perpajakan karena industri kendaraan listrik sendiri sebenarnya memiliki implikasi yang begitu besar dalam hal pajak sebagaimana yang disampaikan oleh kelompok industri sebagai berikut:

“Dari sisi manufakturing sudah terima kasih karena pengurangan pajak sudah secara signifikan dimana ev pajaknya 10% lebih murah dibanding kendaraan biasa PMK PPNBM”. (Hasil Wawancara T). Jadi, dapat disimpulkan bahwa dengan penggunaan kendaraan listrik ini sebenarnya memiliki implikasi yang begitu besar kepada nilai pajak. Ini dikarenakan beberapa hal yang memiliki sisi yang begitu besar yang mana dapat dilihat dari dua tabel berikut ini:



Gambar 4. 8 Hasil Koding Referensi



Gambar 4. 9 Query Words

Berdasarkan dua tabel sebelumnya, dapat menggambarkan bahwa hal yang membuat kecenderungan yang bertahap dan memiliki sisi penggantian industri otomotif sendiri adalah pada aspek perpajakan karena seperti yang telah dibahas sebelumnya nilai pajak yang ada pada situasi saat ini lebih meningkat dan menjerumuskan nilai harga menjadi menurun. Sementara, konsep pajak adalah salah satu hal yang menjadi sisi yang begitu besar yang harus ditunaikan oleh seluruh masyarakat Indonesia.

## D.2. Interpretasi Hasil Pengkajian/ Penelitian

Dalam era modern ini, dunia industri otomotif mengalami pergeseran paradigma yang luar biasa. Bukan hanya lagi sebagai medium transportasi, kendaraan saat ini menjadi simbol efisiensi, inovasi, dan kepedulian terhadap lingkungan. Menyesuaikan diri dengan perkembangan zaman, industri otomotif kini bergerak menuju era kendaraan listrik, yang menawarkan solusi untuk beberapa masalah global yang dihadapi umat manusia saat ini (Aziz et al., 2020).

Industri otomotif kini mengalami transformasi yang signifikan jika dibandingkan dengan era sebelumnya, di mana tujuan utamanya hanyalah sebagai alat transportasi dari satu tempat ke tempat lain. Transformasi ini berjalan seiring dengan perkembangan ekonomi dan teknologi yang mengesankan. Saat ini, industri otomotif lebih menekankan pada efisiensi energi, menjadikannya sektor yang luar biasa dan fenomenal seiring dengan modernisasi yang terus berkembang (Rachmawati & Rismayani, 2019). Hal ini mencerminkan tren global di mana penggunaan kendaraan listrik semakin meningkat di berbagai negara.

### 1. Pertumbuhan Industri Kendaraan Listrik

Kendaraan listrik menjanjikan banyak keuntungan, tidak hanya untuk pengguna tetapi juga untuk lingkungan. Dengan penggunaan energi yang lebih efisien dan pengurangan emisi gas rumah kaca, kendaraan listrik menjadi pilihan yang semakin disukai oleh banyak orang. Namun, perkembangan industri kendaraan listrik di Indonesia masih menghadapi banyak hambatan, seperti ketersediaan stasiun pengisian daya dan insentif fiskal yang kurang mendukung (Utami et al., 2020).

Meski demikian, optimisme terhadap pertumbuhan industri kendaraan listrik tetap tinggi. Pemerintah dan pelaku industri terus bekerja sama untuk mencari solusi atas kendala-kendala yang ada. Upaya bersama ini diharapkan dapat mempercepat penetrasi kendaraan listrik di Indonesia, sejalan dengan komitmen global untuk mengurangi emisi karbon dan melindungi lingkungan hidup.

Inisiatif seperti penurunan harga, peningkatan kapasitas baterai, dan pengembangan infrastruktur pendukung lainnya terus dilakukan. Melalui kerja sama antara pemerintah, industri, dan masyarakat, harapan untuk menjadikan Indonesia sebagai pemain kunci dalam industri kendaraan listrik global semakin nyata. Dengan pertumbuhan industri kendaraan listrik yang berkelanjutan, Indonesia tidak hanya akan memperkuat ekonominya, tetapi juga berkontribusi secara signifikan dalam upaya global untuk menciptakan masa depan yang lebih hijau dan berkelanjutan.

## 2. Kebijakan Perpajakan dan Dukungan Pemerintah

Untuk mendukung pertumbuhan industri kendaraan listrik, diperlukan kebijakan perpajakan yang mendukung. Pemerintah memiliki peran penting dalam menciptakan lingkungan yang kondusif untuk pertumbuhan industri kendaraan listrik, dengan memberikan insentif pajak yang memadai dan mendukung pengembangan infrastruktur yang diperlukan (Victor Tulus Pangapoi Sidabutar, 2020). Keberhasilan industri kendaraan listrik sangat bergantung pada dukungan pemerintah melalui kebijakan perpajakannya.

Untuk mempercepat pertumbuhan industri kendaraan listrik, kebijakan perpajakan memegang peran yang penting. Penerapan cukai yang dirancang dengan baik bisa mendorong produsen maupun konsumen untuk beralih ke kendaraan listrik. Peningkatan cukai pada kendaraan konvensional, sementara memberikan tarif cukai yang lebih rendah untuk kendaraan listrik, bisa menjadi strategi efektif untuk mendorong adopsi yang lebih luas.

Pendapatan dari cukai ini bisa dialokasikan untuk mendanai pengembangan infrastruktur yang diperlukan untuk kendaraan listrik, seperti stasiun pengisian daya. Ini merupakan langkah progresif yang akan memacu pertumbuhan industri kendaraan listrik lebih lanjut.

## 3. Keunggulan Cukai Dibanding PPn BM

Penting untuk menyoroti keunggulan cukai dibandingkan PPn BM dalam mendorong pertumbuhan industri kendaraan listrik. Cukai, sebagai instrumen perpajakan, memberikan fleksibilitas lebih dalam menetapkan tarif, memungkinkan pemerintah untuk memberikan insentif lebih besar untuk industri kendaraan listrik. Sebaliknya, PPn BM memiliki struktur tarif yang lebih kaku, yang mungkin tidak memberikan ruang yang cukup untuk memberikan insentif bagi industri kendaraan listrik.

Dengan mengimplementasikan cukai yang lebih rendah untuk kendaraan listrik, pemerintah dapat mendorong konsumen dan produsen untuk beralih ke kendaraan ramah lingkungan ini, memberikan dorongan yang signifikan untuk pertumbuhan industri kendaraan listrik di Indonesia.

Keunggulan cukai ini juga mencakup kemampuan untuk menyesuaikan tarif sesuai dengan perkembangan industri dan teknologi, memastikan bahwa kebijakan perpajakan tetap relevan dan efektif sejalan dengan perkembangan zaman.

Selain itu, dengan cukai, pemerintah dapat lebih mudah menargetkan kendaraan listrik tertentu atau kelas kendaraan listrik untuk diberikan insentif, memungkinkan implementasi kebijakan yang lebih fokus dan terarah. Ini memastikan bahwa insentif pajak memberikan dampak maksimal dalam mendorong inovasi dan pertumbuhan dalam industri kendaraan listrik, sambil meminimalkan potensi penyalahgunaan atau eksploitasi kebijakan perpajakan.

Keuntungan lain dari cukai adalah kemampuan untuk melakukan *earmarking* atau pengalokasian dana khusus untuk mendukung pertumbuhan industri kendaraan listrik. Sebagian atau seluruh pendapatan dari cukai dapat dialokasikan untuk tujuan tertentu, seperti pengembangan infrastruktur pendukung kendaraan listrik atau insentif bagi produsen dan konsumen kendaraan listrik.

Dengan *earmarking* dana cukai, pemerintah dapat memastikan bahwa pendapatan dari cukai kendaraan konvensional digunakan secara langsung untuk mendukung pertumbuhan dan pengembangan industri kendaraan listrik. Ini akan memberikan dorongan tambahan untuk industri dan membantu mengatasi beberapa hambatan utama yang saat ini menghambat pertumbuhan industri kendaraan listrik di Indonesia. Dalam jangka panjang, kebijakan cukai yang efektif dapat membantu memastikan bahwa industri kendaraan listrik di Indonesia terus berkembang, menarik investasi dan inovasi, dan memposisikan Indonesia sebagai pemimpin dalam revolusi kendaraan listrik global.

### **D.3.Kebaruan hasil penelitian**

Penelitian ini menemukan bahwa strategi pengenaan pajak kendaran bermotor berupa PPN BM dinilai tidak dapat digunakan untuk mendorong pertumbuhan kendaraan listrik. Pengenaan pajak berupa cukai dinilai lebih tepat karena cukai memberikan keleluasaan pengalokasian dana hasil pemungutan pajak atas kendaraan bermotor untuk dialokasikan dalam rangka mendorong pertumbuhan kendaraan listrik melalui skema *earmarking*. Dengan *earmarking* ini, pemerintah dapat langsung mengalokasikan sebagian dana hasil pemungutan cukai untuk digunakan secara khusus dalam mendorong pertumbuhan industri kendaraan bermotor listrik, baik dalam penyediaan infrastruktur maupun dalam kebijakan lainnya.

## **E. Penutup**

### **E.1. Simpulan**

Dalam penelitian ini, telah diulas secara mendalam mengenai pertumbuhan industri kendaraan listrik di Indonesia dan peran penting kebijakan cukai dalam mendorong pertumbuhan industri tersebut. Terungkap bahwa dengan dukungan penuh dari pemerintah dalam bentuk kebijakan perpajakan yang mendukung, industri kendaraan listrik di Indonesia memiliki potensi untuk berkembang pesat, menghasilkan kontribusi yang signifikan terhadap ekonomi nasional sekaligus membantu dalam upaya global untuk mengurangi emisi gas rumah kaca. *Earmarking* dana cukai untuk pengembangan infrastruktur dan insentif bagi produsen dan konsumen kendaraan listrik menunjukkan efektivitas dalam mendorong pertumbuhan industri ini.

Namun, masih ada tantangan yang dihadapi oleh industri kendaraan listrik di Indonesia, termasuk ketersediaan infrastruktur pendukung yang memadai dan insentif fiskal yang kurang mendukung. Penelitian ini menunjukkan bahwa dengan dukungan yang lebih besar dari pemerintah dan pelaku industri, industri kendaraan listrik di Indonesia dapat mengalami pertumbuhan yang signifikan dan berkelanjutan. Selain itu, penelitian ini juga menyoroti pentingnya kebijakan perpajakan yang tepat untuk mempercepat pertumbuhan industri kendaraan listrik. Cukai, dengan fleksibilitas dan kemampuannya untuk dialokasikan untuk tujuan yang spesifik, menunjukkan dirinya sebagai alat yang efektif untuk mendorong pertumbuhan industri kendaraan listrik di Indonesia, dengan mengatasi beberapa hambatan utama yang saat ini dihadapi oleh industri ini.

### **E.2. Keterbatasan Penelitian**

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan. Salah satunya adalah fokus penelitian yang terbatas pada peran cukai dalam mendukung pertumbuhan industri kendaraan listrik di Indonesia, tanpa mengkaji secara mendalam kebijakan perpajakan lain yang mungkin berpengaruh signifikan terhadap industri ini.

Selain itu, penelitian ini juga tidak memperhitungkan faktor-faktor eksternal lainnya yang mungkin berdampak pada perkembangan industri kendaraan listrik, seperti dinamika ekonomi global dan perkembangan teknologi kendaraan listrik. Keterbatasan lain adalah keterbatasan data dan informasi terkait dengan industri kendaraan listrik dan kebijakan perpajakan di Indonesia.

### **E.3. Rekomendasi**

Mengingat keterbatasan-keterbatasan di atas, penelitian lebih lanjut disarankan untuk mengkaji secara mendalam kebijakan perpajakan lain yang mungkin berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan industri kendaraan listrik di Indonesia. Penelitian mendatang juga harus mempertimbangkan faktor-faktor eksternal lainnya yang mungkin berdampak pada perkembangan industri ini.

Selain itu, disarankan bagi pemerintah dan pelaku industri untuk terus bekerja sama dalam mengembangkan kebijakan dan strategi yang efektif untuk mendukung pertumbuhan industri kendaraan listrik di Indonesia. Ini termasuk peningkatan investasi dalam pengembangan infrastruktur pendukung, peningkatan insentif bagi produsen dan konsumen kendaraan listrik, dan upaya lainnya untuk mengatasi hambatan yang dihadapi oleh industri ini.

Menambahkan pada poin di atas, sangat penting untuk menekankan bahwa kebijakan cukai muncul sebagai strategi perpajakan yang sangat tepat untuk mendorong pertumbuhan industri kendaraan listrik di Indonesia. Dengan kemampuannya untuk menyesuaikan tarif dan menargetkan jenis kendaraan tertentu, cukai memberikan fleksibilitas yang dibutuhkan untuk merangsang pertumbuhan industri ini. Selanjutnya, alokasi dana cukai untuk mendukung infrastruktur dan inovasi kendaraan listrik juga akan memainkan peran kunci dalam memastikan perkembangan yang berkelanjutan dan berkesinambungan dari industri ini di Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

- Islamy, M Irfan. 2001. Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Pemerintah.; Bumi Aksa; Jakarta
- Dunn, William N. 2003. Pengantar Analisis Kebijakan Publik; Gajah Mada University Press; Jogjakarta
- Rusfiana, Yudi & Abdoellah, Awan. 2016. Teori dan Analisis Kebijakan Publik; Alfabeta; Bandung
- Mustari, Nuryanti. 2015. Pemahaman Kebijakan Publik: Formulasi, Implementasi dan evaluasi Kebijakan Publik; Leutikaprio,; Jogjakarta
- auto2000.co.id. 2022. *Sejarah Perkembangan Otomotif di Indonesia / Auto2000*. <https://auto2000.co.id/berita-dan-tips/perkembangan-otomotif-di-indonesia#>
- Aziz, M., Marcellino, Y., Rizki, I. A., Ikhwanuddin, S. A., & Simatupang, J. W. 2020. Studi Analisis Perkembangan Teknologi Dan Dukungan Pemerintah Indonesia Terkait Mobil Listrik. *TESLA: Jurnal Teknik Elektro*, 22(1), 45. <https://doi.org/10.24912/tesla.v22i1.7898>
- Rachmawati, V. K., & Rismayani, R. 2019. Struktur Dan Kinerja Industri Otomotif Indonesia. *Jurnal Riset Manajemen Dan Bisnis*, 13(2), 113. <https://doi.org/10.21460/jrmb.2018.132.309>
- Utami, I., Yoesgiantoro, D., Sasongko, N. A., Energi, S. K., Ri, U. P., Riset, B., & Brin, N. 2020. *Implementasi Kebijakan Kendaraan Listrik Indonesia Untuk Mendukung Ketahanan Energi Nasional Implementation Of Battery-Based Electric Motor Vehicle Policies To Support National Energy Security*. 49–65.
- Victor Tulus Pangapoi Sidabutar. 2020. Kajian pengembangan kendaraan listrik di Indonesia: prospek dan hambatanya. *Jurnal Paradigma Ekonomika*, 15(1), 21–38.
- BAPPENAS. 2022. *Perkembangan Ekonomi Indonesia Dan Dunia - Triwulan I Tahun 2022*. 6(1).
- dataindonesia.id. 2022. *Penjualan Mobil Listrik di Indonesia Capai 15.437 Unit pada 2022*. <https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/penjualan-mobil-listrik-di-indonesia-capai-15437-unit-pada-2022>
- Ekspor, W. 2014. *Perkembangan Komponen Otomotif di Indonesia*. 5(05), 1–5.
- gaikindo.or.id. 2023. *Penjualan Mobil Januari 2023 Tembus 94.087 Unit – GAIKINDO*. <https://www.gaikindo.or.id/penjualan-mobil-januari-2023-tembus-94-087-unit/>
- Clague & Gordon. 1939, *Social Security Bulletin Journal*, halaman 10-20, diakses pada <https://www.ssa.gov/policy/docs/ssb/v3n1/v3n1p10.pdf> tanggal 26 September 2023.
- Institute for Transportation & Development Policy (ITDP). 2014. *Best Practice in National Support for Urban Transportation Part 2: Growing Rapid Transit Infrastructure — Funding, Financing, and Capacity*. New York: ITDP.

- Smart Company. 2013. Why we'll happily pay the NDIS Medicare levy – just don't call it a tax, diakses dari <https://www.smartcompany.com.au/finance/tax/why-we-ll-happily-pay-the-ndis-medicare-levy-just-don-t-call-it-a-tax/> pada tanggal 26 September 2023.
- Sitepu, E.M.P. 2016. Penerapan Earmarking Cukai Hasil Tembakau di Indonesia: Regulasi dan Konsep Ideal, Kajian Ekonomi dan Keuangan Vol. 20 No. 3; <https://doi.org/10.31685/kek.v20i3.200>
- Tangkilisan, Hessel Nogi S. 2003. Implementasi Kebijakan Publik. Lukman Offset & Yayasan Pembaruan Administrasi Publik Indonesia. Yogyakarta.
- Preece, Rob. 2015. Automotive Excise Taxation: What Reforms are Needed to Best Utilise The ASEAN Economic Community? World Customs Journal, Vol.9, number 1, 15-36.
- Setiawan & Sabrie. 2022. Kajian Potensi Kendaraan Bermotor Menjadi Barang Kena Cukai, Jurnal Perspektif Bea dan Cukai, Vol. 6.



**KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA  
BADAN PENDIDIKAN DAN PELATIHAN KEUANGAN  
PUSAT PENDIDIKAN DAN PELATIHAN BEA DAN CUKAI**

Jalan Bojana Tirta III, Rawamangun, Jakarta Timur  
Telepon: 021 47862387 / Faksimile: 021 4897123  
Situs: [www.bppk.kemenkeu.go.id/unit-kerja/unit-pusat/pusdiklat-bc](http://www.bppk.kemenkeu.go.id/unit-kerja/unit-pusat/pusdiklat-bc)