

Analisis Dampak Pelaksanaan Program Low Cost Green Car Terhadap Pendapatan Negara

Pendahuluan

Program Low Cost Green Car (LCGC) merupakan program pengadaan mobil ramah lingkungan yang diproyeksikan memiliki harga terjangkau. Program LCGC diatur pada Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 2013. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2013, program LCGC dilatar belakangi oleh upaya mendorong penggunaan kendaraan bermotor yang hemat energi dan ramah lingkungan, mendukung konversi energi dan ramah lingkungan, mendukung konversi energi di bidang transportasi serta mendukung upaya peningkatan kapasitas produksi industri kendaraan dalam negeri.

Insentif yang diberikan oleh pemerintah bagi industri otomotif yang memproduksi mobil LCGC berupa pemotongan dan/atau peniadaan pajak PPnBM. Produk Sedan memperoleh insentif pemotongan pajak sebesar 15%, sedangkan produk MPV besar PPnBM yang harus dibayarkan sebesar 0%. Pemberian insentif kepada industri otomotif yang memproduksi mobil LCGC memberikan dampak terhadap pendapatan negara dalam APBN. Analisis ini ditulis dengan tujuan melihat dampak program LCGC terhadap pendapatan negara dan melihat keuntungan serta kerugian program LCGC.

Dampak Pelaksanaan Program LCGC

Konsep LCGC adalah mobil murah dengan teknologi yang cukup tinggi sehingga bisa disebut ramah lingkungan, namun dengan harga yang murah sehingga mampu dijangkau oleh kalangan ekonomi menengah kebawah. Green car merupakan mobil yang ramah lingkungan. Beberapa tahun terakhir, konsep Green car mulai dikembangkan di berbagai negara. Di negara maju, teknologi yang dikembangkan adalah mobil-mobil yang menggunakan tenaga listrik, bukan menggunakan energi fosil. Mobil bertenaga listrik mampu mengurangi emisi CO₂.

Manfaat Program Low Cost Green Car Menurut Pemerintah

Menurut pemerintah, manfaat yang dapat diperoleh dari pelaksanaan program LCGC adalah sebagai berikut:

1. Harga Mobil Lebih Murah

Harga mobil jenis LCGC memiliki nilai jual sebesar 95 juta. Menurut Kementerian Perindustrian, mobil ini diperkirakan akan diminati oleh 60 juta pemilik kendaraan roda dua yang mengidamkan kepemilikan kendaraan roda empat dengan harga terjangkau. Akibatnya terjadinya perubahan dari pengendara sepeda motor.

2. Lebih Irit,

Program LCGC mensyaratkan tingkat konsumsi 1 liter BBM untuk minimal 20 km jarak tempuh. Konsumsi yang lebih irit diprediksi akan membuat sebagian pengguna mobil akan beralih ke LCGC sehingga kebijakan ini akan menurunkan konsumsi bahan bakar.

Konsumen terbesar dari mobil jenis LCGC berada di *entry level* atau konsumen yang baru memiliki mobil. Sehingga pendapat yang menyatakan bahwa akan terjadi perpindahan pengguna mobil dari non LCGC ke mobil jenis LCGC sangat sedikit.

3. Investasi Bertambah

Menurut PKPN, jumlah investasi sekitar US\$ 1,6 miliar dari lima produsen otomotif dunia, yakni Toyota, Daihatsu, Suzuki, Nissan dan Honda, serta menyerap 315 ribu tenaga kerja.

Rencana Investasi untuk LCGC

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

Sumber: Usulan Kementerian Perindustrian.

4. Output Perekonomian Bertambah

Insentif untuk LCGC serta masuknya investasi akan menyebabkan output perekonomian meningkat sebesar Rp 20 triliun. Ini didorong oleh output dari sektor kendaraan bermotor bertambah sebesar Rp 15 triliun, jasa perbengkelan naik Rp 1,3 triliun, jasa angkutan jalan raya naik Rp 272 miliar, serta jasa lainnya.

5. Menyerap Tenaga Kerja

Investasi terkait LCGC akan meningkatkan penyerapan tenaga kerja sebanyak 315 ribu orang. Ini akan berdampak pada kenaikan

pendapatan masyarakat sebesar Rp 2,5 triliun, terutama bagi karyawan yang bekerja pada industri otomotif.

6. Keuntungan Perusahaan Meningkat

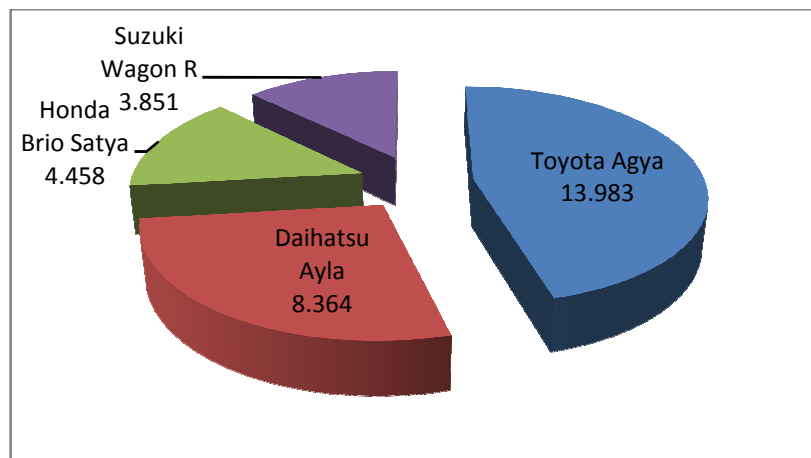
Kajian PKPN juga menyebutkan bahwa kebijakan insentif tersebut akan menyebabkan perusahaan otomotif dan sektor terkait lainnya akan memperoleh tambahan keuntungan hingga mencapai Rp 4,3 triliun.

Dampak Low Cost Green Car Terhadap Keuangan Negara

Program LCGC memberikan insentif berupa pemotongan PPnBM sebesar 10%. Hal ini berarti bahwa mobil LCGC yang berupa MPV membayar PPnBM sebesar 0%. Pemberian insentif memberikan dampak mengurangnya pendapatan negara dari pajak. Pada bulan september tahun 2013 penjualan mobil LCGC mencapai 8.500 unit. Data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) menunjukkan, sepanjang Januari–Februari 2014 penjualan mobil LCGC menembus 30.556 unit. Perinciannya, 13.983 unit Toyota Agya, 8.364 unit Daihatsu Ayla, 4.358 unit Honda Brio Satya, dan 3.851 unit Suzuki Wagon R. Secara total sejak diluncurkan tahun lalu, penjualan mobil LCGC hingga Februari 2014 lebih dari 80.000 unit¹. Penurunan pendapatan negara dari pajak akibat program LCGC sampai bulan february 2014 mencapai lebih dari 780 M. Dalam penjualan dalam 2 kuartal telah mengakibatkan kehilangan pendapatan sebesar 780 M, maka potensi kehilangan pendapatan dalam satu tahun bisa mencapai 1, 56 T.

Gambar 1

Penjualan Mobil Jenis LCGC Bulan Januari- Februari 2014¹



¹ http://gaikindo.or.id/download/statistic/01-current/01-by-category/data_2014/bycat_market_janapr%2014.pdf

Selain melihat jumlah pendapatan negara yang hilang akibat adanya program LCGC, perlu dilihat konsumen mobil-mobil LCGC. Saat ini rasio peredaran uang di Indonesia lebih terpusat di Jakarta dengan persentase 58% hingga 62%. Sedangkan di wilayah perkotaan lainnya hanya 29%-31%. Hal ini berarti bahwa wilayah yang potensial untuk membeli mobil LCGC adalah Jakarta. Bertambahnya jumlah mobil di Jakarta memperparah kemacetan di Ibu Kota. Pada 2010, Dinas Perhubungan DKI Jakarta mendata potensi kerugian hingga Rp 45 triliun per tahun. Biaya terbesar yakni kehilangan waktu. Sementara itu, kerugian akibat pemborosan penggunaan bahan bakar minyak (BBM), menurut data Kementerian Perekonomian, sebesar Rp27 triliun per tahun². Menurut Boestami (2013) menyebutkan besarnya kerugian yang ditimbulkan akibat kemacetan di Jakarta sebesar Rp 12,8 triliun per tahun.³

Daerah lain yang merupakan daerah potensi penjualan mobil LCGC adalah kota-kota besar di Indonesia lainnya, misalnya Surabaya, Medan, Ujung Pandang, Bandung, dan Semarang. Masuknya mobil jenis LCGC memperparah kemacetan yang ada di kelima kota tersebut, sehingga kerugian akibat kemacetan akan semakin meningkat.

Rendahnya harga mobil jenis LCGC menyebabkan sebagian pengguna sepeda motor akan beralih ke mobil murah tersebut. Apabila ini terjadi, maka konsumsi BBM akan meningkat. Walaupun mobil jenis LCGC diwajibkan menggunakan BBM non subsidi, namun sebagian besar konsumen tetap menggunakan BBM bersubsidi. Harga yang lebih rendah merupakan alasan terbesar mereka. Dampak yang ditimbulkan adalah membengkaknya anggaran subsidi minyak. Jumlah konsumsi premium pada kuartal I 2014 mencapai 7,1 juta KL. Sedangkan jumlah konsumsi pada kuartal I tahun 2013 hanya 6,98 juta KL.⁴ Dengan asumsi bahwa kenaikan jumlah konsumsi premium merupakan akibat dari adanya mobil jenis LCGC, maka kerugian negara yang ditimbulkan sebesar 308 M pada kuartal I. Dalam satu tahun, kerugian akibat subsidi BBM bisa mencapai 1,2 T.

Berdasarkan peraturan pemerintah, LCGC merupakan mobil dengan tingkat emisi yang rendah dan hemat bahan bakar. Perbandingan konsumsi bahan bakar yang diijinkan oleh pemerintah untuk mobil-mobil LCGC adalah 1 liter untuk 20 sampai 22 km. Namun perlu dilihat bahwa mayoritas konsumen yang potensial dari

² <http://koran.bisnis.com/read/20130924/251/164818/mobil-murah-yang-tidak-murah>

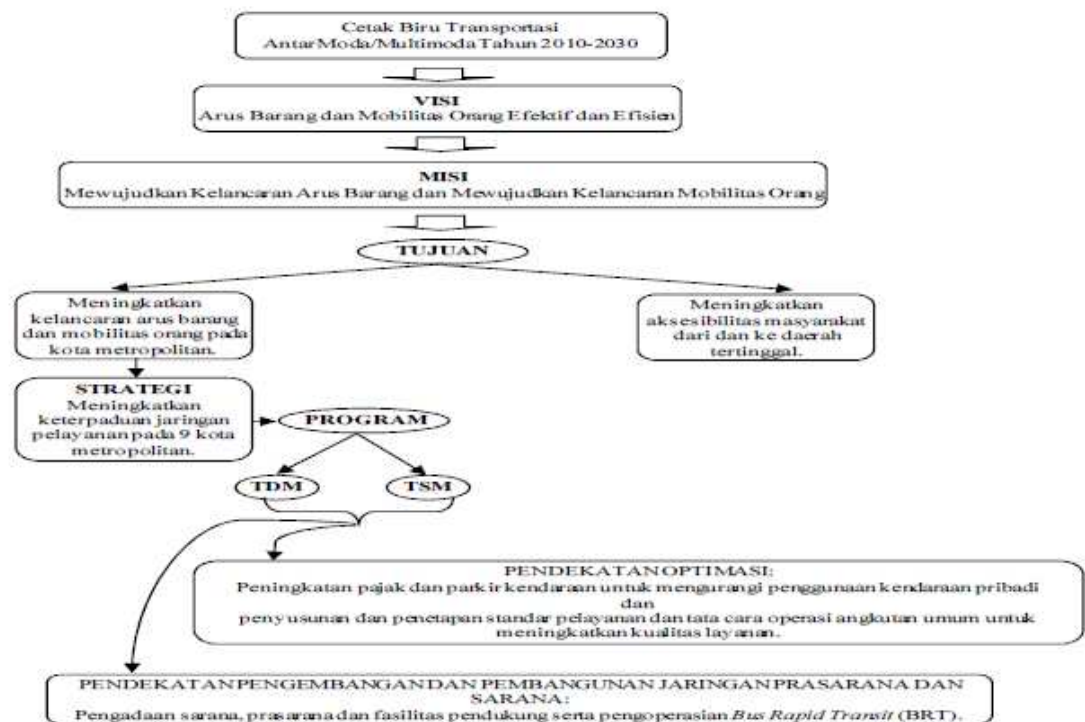
³ <http://finance.detik.com/read/2013/05/28/130722/2257883/4/kerugian-akibat-macet-di-jakarta-rp-128-triliun-tahun>

⁴ <http://www.pertamina.com/news-room/siaran-pers/realisasi-penyaluran-bbm-bersubsidi-kuartal-i-2014-capai-23,6/>

LCGC berada di Ibu Kota Jakarta. Artinya walaupun kadar emisi yang dihasilkan rendah, tetapi jumlah kendaraan semakin banyak, populasi udara tetap sama. Hasil kajian Bank Dunia mengungkapkan dampak ekonomi akibat pencemaran udara di Jakarta sebesar Rp1,8 triliun. Dan sumber utama polusi udara di Jakarta adalah emisi dari kendaraan bermotor, termasuk dari mobil pribadi. Semakin macet kondisi lalu lintas di Jakarta, semakin besar polusi udara yang ditimbulkannya. Itu berarti semakin besar pula kerugian yang ditimbulkannya.

Gambar 2

Cetak Biru Transportasi AntarModa/Multimoda Tahun 2010-2030



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

Apabila dikaitkan dengan cetak biru pemerintah dalam bidang transportasi antar moda yang dituangkan dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 15 tahun 2010, maka program LCGC tidak memberikan kontribusi yang cukup terhadap pelaksanaan cetak biru tersebut. **Tujuan dari pembuatan cetak biru tersebut adalah meningkatkan kelancaran arus barang dan arus penumpang serta mendukung sistem logistik nasional yang efektif dan efisien.** Produk LCGC berupa *city car*, yang biasanya hanya digunakan untuk

transportasi dalam kota. Apabila dilihat kondisi geografis Indonesia yang beragam dan sebagian besar merupakan area pedesaan dan hutan, maka mobil-mobil LCGC kurang tepat bagi masyarakat yang tinggal bukan di perkotaan. Untuk distribusi barang antar daerah, mobil LCGC pun tidak memberikan kontribusi yang cukup.

Berdasarkan cetak biru pemerintah dalam bidang transportasi, pemerintah lebih menekankan untuk penggunaan sarana transportasi umum. Dengan dikeluarkannya program LCGC, masyarakat memiliki kecenderungan untuk lebih memilih menggunakan mobil pribadi daripada sarana transportasi umum. Sehingga kebijakan LCGC kontra produktif dengan cetak biru yang dikeluarkan oleh kementerian perhubungan. Program LCGC tidak memberikan pendidikan kepada masyarakat untuk menggunakan sarana transportasi umum.

Akibat lain dari pelaksanaan program LCGC adalah tergerusnya pasar mobil non LCGC oleh mobil-mobil LCGC. Hal ini dimungkinkan terjadi, karena kelompok ekonomi menengah yang seharusnya mampu membeli mobil non LCGC, membeli mobil LCGC dengan alasan harga yang ekonomis dan lebih hemat bahan bakar.

Penutup

Program LCGC merupakan respon pemerintah terhadap tingginya permintaan mobil di pasar domestik. Selain itu akan di tetapkannya Masyarakat Ekonomi ASEAN pada tahun 2015, akan mengakibatkan masuknya produk luar negeri secara bebas. Namun pelaksanaan program LCGC juga menimbulkan kerugian bagi keuangan negara yang tidak sedikit. Kerugian itu terjadi karena hilangnya potensi pendapat negara dari sektor pajak sebesar Rp 1,56 T per tahun dan membengkaknya subsidi BBM sebesar Rp 1,2 T per tahun. Program LCGC kontra produktif dengan cetak biru pemerintah tentang transportasi antar moda. Hal ini terjadi karena program LCGC tidak memberikan pendidikan kepada masyarakat untuk menggunakan transportasi publik. Akibat lain yang pasti timbul adalah semakin banyaknya jumlah kendaraan di jalan, yang berarti semakin menambah kemacetan di kota-kota besar, sebesar Rp 49 T per tahun (dishub DKI Jakarta, 2010). Kerugian akibat pencemaran udara di Jakarta sebesar Rp 1,8 T. Kemacetan menimbulkan kerugian yang cukup besar yang harus ditanggung oleh masyarakat. **(RC)**