

BAB III

PEMBAHASAN

III.1. Analisis Stakeholder dalam Pembuatan Kebijakan LCGC di Indonesia

III.1.1 Analisis stakeholder dalam proses kebijakan.

1. Aktor-aktor dalam Pembuatan Kebijakan LCGC

Para aktor yang terlibat dalam pembuatan kebijakan LCGC adalah: *pertama*, Presiden SBY dan stafnya melakukan kunjungan kenegaraan ke India. SBY melihat secara langsung sistem transportasi pedesaan India yang menggunakan model angkutan atau mobil khusus bertenaga listrik. Kendaraan yang di kategorikan kendaraan ramah lingkungan ditujukan untuk angkutan pedesaan di India. Hal inilah yang menjadi landasan terciptanya kebijakan mobil murah ramah lingkungan hemat energi dan harga terjangkau. Yang digulirkan oleh pemerintah Indonesia untuk menekan konsumsi BBM dan angkutan bagi masyarakat pedesaan yang murah dan ramah lingkungan untuk mengangkut hasil pertanian, perkebunan, dan lain sebagainya yang dihasilkan oleh para petani.

Kedua, setelah lawatan presiden Susilo Bambang Yudoyono (SBY) ke India, presiden mendorong Menteri Perindustrian untuk membuat regulasi mobil murah ramah lingkungan dan harga terjangkau untuk dikembangkan di Indonesia.

Ketiga, Kementerian Perindustrian merancang kebijakan tentang mobil murah bersama Kementerian Keuangan. Yang selanjutnya peraturan tentang mobil murah telah tertera dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 2013 tentang

Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah.

Dengan peraturan ini maka langkah awal untuk mengembangkan mobil murah ramah lingkungan terbuka lebar dan menjadikan Indonesia menjadi basis produksi kendaraan bermotor roda empat yang ramah lingkungan dan harga terjangkau bagi perusahaan merek internasional. *Keempat*, GAIKINDO sebagai produsen merk mobil Internasional dan *Kelima*, ASIA NUSA selaku pemilik produsen mobil merk nasional yang mana keduanya digandeng untuk melancarkan pembuatan kebijakan LCGC.

2. Dampak yang diterima para aktor

Setelah adanya regulasi tentang pembuatan kebijakan mobil murah, kemudian Kementerian Perindustrian bersama Kementerian Keuangan membuat peraturan Menteri Perindustrian no 33 tahun 2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau³⁶. Peraturan ini secara spesifik mengatur tentang regulasi mobil murah ramah lingkungan seperti merek, harga, kapasitas bensin . Kemudian kebijakan ini ditetapkan oleh presiden maka pengembangan produksi kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi dan harga terjangkau dapat dengan legal dikembangkan di Indonesia oleh pemegang merek kendaraan Internasional.

Rencana pengembangan regulasi LCGC ini kemudian mulai menunjukkan titik terang. Dimana Kemenperin melalui Direktorat Jenderal Industri Unggulan

³⁶ Kemenperin.go.id. *Menatap Kebijakan Mobil Murah*. Diakses Senin 4 juni 2015. Pukul 13 : 25.

Berbasis Teknologi Tinggi (Dirjen IUBTT) merilis rancangan regulasi yang mengatur spesifikasi mesin mobil khusus LCGC pada 2009 lalu³⁷. Tujuannya ialah untuk menghasilkan tingkat konsumsi bahan bakar yang rendah, sehingga volume pertumbuhan konsumsi BBM nasional semakin terkendali³⁸. Dan pada akhirnya regulasi tersebut tertuang pada Peraturan Menteri Nomor 33 tahun 2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau Dan disahkan pada tahun 2013.

Namun dalam perjalanannya, kebijakan mobil murah ramah lingkungan dengan harga terjangkau terbagi menjadi dua segmen yaitu untuk mobil pribadi dan angkutan pedesaan³⁹. Pemerintah menggaris bawahi bahwa target awal dari wacana perumusan kebijakan ini ialah untuk angkutan pedesaan, bukan untuk digunakan atas nama pribadi. Kesepakatan awal yang tercipta mengenai target kebijakan ini berkembang menjadi dua segmen, yaitu mobil pribadi dan angkutan pedesaan. Menteri Perindustrian Indonesia, M.S. Hidayat menjelaskan bahwa Konsep mobil murah dan ramah lingkungan awalnya memang ditujukan untuk wilayah pedesaan⁴⁰. Namun pihak Kemenperin akan mencoba merumuskan paket kebijakan yang akan menyisipkan produksi mobil ramah lingkungan baik itu listrik maupun Hybrid untuk tujuan pemakaian komersial atau individu disamping program angkutan pedesaan.

Kebijakan *LCGC* atau yang sering disebut mobil murah ramah lingkungan dengan harga terjangkau dikeluarkan oleh kementerian perindustrian, dengan

³⁷ Kemenperin.go.id. *Menatap Kebijakan Mobil Murah*. Diakses Senin 4 Mei 2015. Pukul 13 : 26.

³⁸ Ibid

³⁹ Skripsi, Dhatu Wicaksono, 2014. *Alih Teknologi pada Industri Otomotif Indonesia*. UGM. Di akses pada rabu 3 desember 2014. Pukul 20:13

⁴⁰ Ibid

tujuan agar kebijakan ini akan dapat diterima ditengah-tengah masyarakat untuk mengurangi konsumsi BBM dan berdampak positif bagi industri otomotif di Indonesia.

Rancangan kebijakan LCGC ini kemudian menuai respon beragam dari pelaku bisnis, baik dari produsen mobil nasional maupun internasional. Bagi pihak perusahaan perakitan mobil merek Internasional, kebijakan LCGC ini dianggap sebagai jalan terbuka untuk mengembangkan secara intensif pasar mobil hemat energi di Indonesia. Karena pasar mobil di Indonesia sangat luas dikarenakan jumlah penduduk dan luas wilayah Indonesia yang luas dan menjanjikan untuk memasarkan produk mobil hemat energi di pasar Indonesia.

Bagi pihak industri mobil nasional dalam hal ini Asia nusa (Asosiasi Otomotive Indonesia) yang telah di produksi di Indonesia dinilai sebagai keunggulan yang akan menguntungkan. Mobil nasional seperti Esemka, GEA, Tawon dan Komodo saat ini telah mencapai tahap rasio kandungan lokal yang sangat tinggi⁴¹. Namun disisi lain regulasi mengenai spesifikasi mesin khusus tersebut juga menimbulkan kekhawatiran. Pasalnya, kapabilitas teknologi dalam proses desain dan produksi pada perusahaan mobil nasional masih kalah jauh dibandingkan dengan perusahaan otomotif perakitan mobil merek internasional.

Kebijakan yang diharapkan oleh Asia Nusa tidak sesuai dengan harapan. Karena kebijakan mobil murah ramah lingkungan yang tertera pada peraturan Menteri Perindustrian No 33 tahun 2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau

⁴¹ Jurnal.Maya Hertiningtyas. *Konsep Kebijakan LCGC di Indonesia*. Academia edu. Diakses Pada Tanggal 3 Maret 2015 Pukul 16:22 WIB.

hanya berfokus pada kebijakan mobil murah angkutan pribadi/komersil. Maka dari itu kebijakan ini jelas tidak menguntungkan bagi perusahaan mobil nasional dan dipastikan tidak akan mampu bersaing dengan produk yang dimiliki oleh perusahaan merek internasional. Dari segi teknologi perusahaan Indonesia jauh ketinggalan dari perusahaan merek asing. Kebijakan ini juga dinilai penuh dengan kepentingan yang berpihak pada perusahaan asing. Dan jelas pemerintah sama sekali tidak ada perhatian dengan perusahaan mobil nasional dan yang dirugikan dengan peralihan kebijakan ini jelas perusahaan mobil nasional.

Seiring berjalannya waktu, kemenperin menggulirkan wacana mengenai spesifikasi mesin khusus untuk program angkutan pedesaan yang harus berkapasitas isi silinder maksimal 700 cc⁴². Disamping itu, Kemenprin juga meregulasi kebijakan untuk pengembangan mobil ramah lingkungan untuk tujuan komersial. Padahal, Dewa Yuniardi selaku ketua bidang pemasaran dan komunikasi Asia Nusa pernah menjelaskan bahwa pemerintah pada awal wacana perumusan menjelaskan kapasitas mesin mobil LCGC tidak akan sampai 1200 cc⁴³. Hal ini dimaksudkan agar pelaku usaha mobil nasional mendapat tempat untuk berpartisipasi dan berkompetisi dengan mobil merek luar negeri, dimana produsen mobil nasional dapat bersaing dan terus berkembang dengan fokus pada mobil dengan kapasitas mesin dibawah 1200 cc.

Disamping itu, Kemenperin juga tengah memformulasikan regulasi pemberian insentif berupa pemotongan Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM)

⁴² Peraturan Pemerintah Republik Indonesia no 41 tahun 2013. Tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor Yang Dikenai Pajak Atas Barang Mewah.

⁴³ Kompas.2013.Kebijakan Mobil Murah Ramah Lingkungan.

bagi produk LCGC sebesar 10% yang dihasilkan peserta program⁴⁴. Pemberian insentif pada mobil LCGC diharapkan harga mobil dapat ditekan dengan insentif yang diberikan oleh Kementerian Keuangan, dengan diberikannya insentif sebesar 10% disetiap mobil LCGC maka diharapkan masyarakat yang ingin memiliki mobil tidak terbebani, dikarenakan harga jual yang terjangkau.

Pada akhirnya Kemenkeu memerintahkan kepada Kemenprin untuk mobil LCGC menggunakan pertamax bukan BBM bersubsidi. Kemenkeu menjelaskan, bahwa diperlukan sebuah paket kebijakan dalam hal pemberian intensif, pengembangan dan keringanan fiskal terhadap mobil-mobil yang masuk kategori Low Carbon Emission (LCE). Mobil yang masuk kategori Low Carbon Emission (LCE) seperti hybrid, mobil listrik, mobil untuk petani⁴⁵. Dalam hal ini Kementerian Keuangan memiliki gagasan agar pengembangan mobil ramah lingkungan tidak hanya terfokus pada mobil Low Cost Green Car (LCGC) saja tetapi juga mobil listrik dan mobil khusus.

Setelah kesepakatan atas regulasi, intensif, dan skema pengembangan Low Cost Green Car (LCGC) menemui titik temu di level Kementerian, Kementerian Perindustrian menetapkan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 tentang penjelasan kebijakan pengembangan produksi kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi dan harga terjangkau.

Dengan diberlakukannya peraturan tentang pengembangan mobil murah yang hemat energi dan ramah lingkungan. Maka dengan spesifik peraturan tentang LCGC yang telah di legalkan oleh pemerintah diatur oleh Permenperin no 33

⁴⁴ Ibid

⁴⁵ Ibid

tahun 2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau. Namun dalam peraturan ini, tidak ditemukan regulasi dan intensif khusus yang ditujukan kepada produksi mobil ramah lingkungan khusus angkutan pedesaan. Malah lebih spesifik mengatur tentang pengembangan kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi dan harga terjangkau khusus mbil komersial.

Lebih lanjut setelah Permenperin no 33 tahun 2013 telah disahkan dalam penetapan perusahaan otomotif sebagai peserta program LCGC, perusahaan wajib mengirimkan surat permohonan resmi yang disertai dengan dokumen-dokumen pendukung seperti akte pendirian perusahaan, nomor pokok wajib pajak, tanda daftar perusahaan, dan rencana kegiatan usaha (Business Plan). Business Plan produksi mobil LCGC selanjutnya memegang peranan sangat penting karena pemerintah dapat menilai kelayakan perusahaan calon peserta program LCGC yang ingin berpartisipasi.

Melalui regulasi ini, pemerintah berusaha untuk memberikan dorongan kepada perusahaan perakitan mobil untuk melakukan lokalisasi komponen dengan menetakan jangka waktu peralihan komponen impor kelokal secara bertahap, ditargetkan tercapai kandungan lokal lebih dari 80% dalam jangka waktu 5 tahun. Ketentuan penggunaan komponen lokal ini ditetapkan oleh Kemenperin dalam petunjuk panduan penggunaan komponen kendaraan bermotor yang tertera pada peraturan Ditjen Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi No.25 tahun 2013.

Sedangkan dalam penetapan prototipe mobil sebagai kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau (KBH2) yang

memperoleh fasilitas perpajakan, perusahaan calon peserta diwajibkan untuk menyediakan hasil uji konsumsi bahan bakar, berkas rancangan manufaktur dan penggunaan komponen lokal, serta hasil uji ketentuan teknis seperti radius putar maksimal dan ground clearance. Lebih jauh, perusahaan juga harus memberikan logo yang mencerminkan Indonesia pada mobil LCGC yang diproduksi.

Apabila perusahaan perakitan mobil dan rancangan mobil LCGC miliknya telah mendapatkan lisensi dari pemerintah barulah fasilitas yang diberikan berupa pembebasan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM). Artinya pemerintah melalui Kementerian Keuangan akan memberikan pajak 0% bagi setiap produk mobil yang diproduksi sesuai aturan kebijakan LCGC⁴⁶.

Kemudian pemerintah menetapkan kebijakan pengembangan LCGC berfokus pada mobil pribadi akan menimbulkan banyak pro dan kontra. Hal ini disebabkan karena pemerintah tidak konsisten terhadap wacana yang digulirkan sebelumnya, dimana regulasi mesin justru sampai 1200 cc dan peraturan pengadaan mobil murah angkutan pedesaan yang sudah diwacanakan ternyata tidak dibahas sama sekali dalam peraturan tersebut⁴⁷. Ada beberapa pihak yang menilai bahwa kebijakan ini sangat pro dengan industri raksasa otomotif Indonesia, yakni perusahaan-perusahaan perakitan mobil merek internasional. Dukungan atas perumusan kebijakan LCGC datang dari industri perakitan Mobil pemegang merek internasional atau selanjutnya dapat kita sebut Agen Tunggal Pemegang merek Asing (ATPM) dan Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO).

⁴⁶ Kemenprin.co.id, *Program Mobil Murah, Dilema Tak Berujung*, Diakses Pada Tanggal 18 Februari 2015. Pukul 14:04.

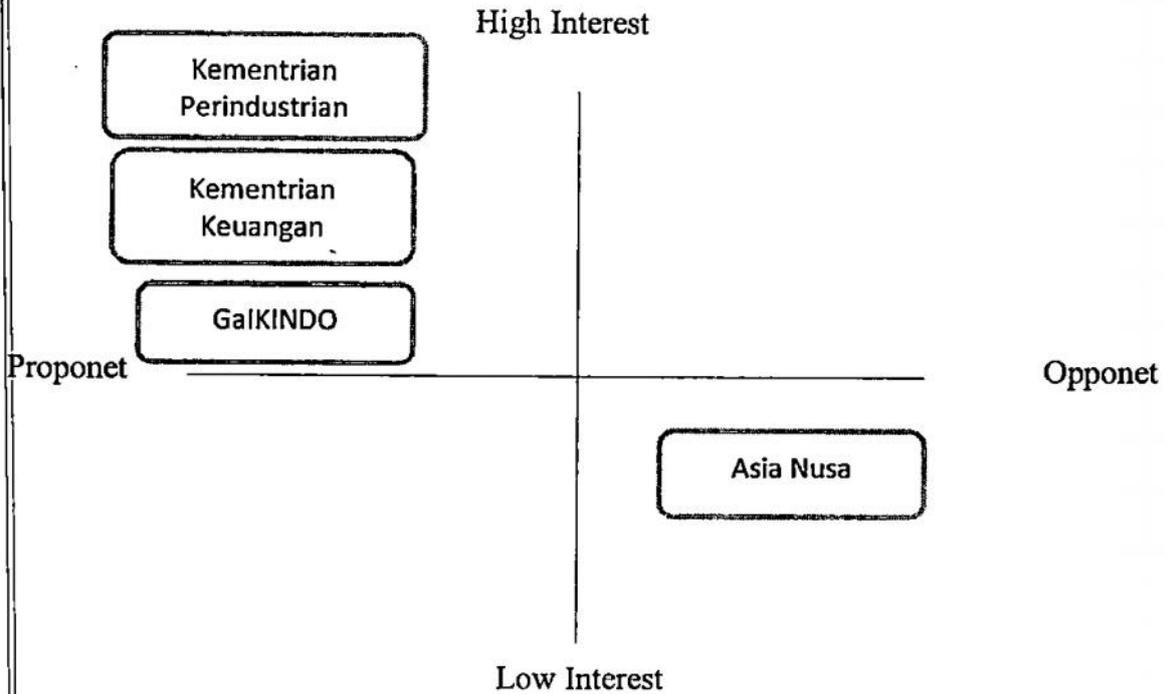
⁴⁷ Ibid

Sedangkan pihak yang menyatakan ketidak setujuan terhadap peraturan kebijakan tersebut adalah pelaku industri otomotif nasional dan Asosiasi yang menaunginya, yakni Asosiasi Industri Automotiv Nusanara (Asia Nusa). Mereka berpendapat bahwa Kemenperin sangat berpihak pada produsen merek internasional. Padahal awal mula kebijakan digulirkan untuk angkutan pedesaan namun seiring berjalannya waktu kebijakan itu hanya angan semata.

III.1.2. Analisis tingkat kepentingan dan keberpihakan stakeholder pada kebijakan

Telah dijelaskan diatas, bahwasannya dalam pembuatan kebijakan LCGC di Indonesia terdapat beberapa pihak yang terlibat baik yang mendukung kebijakan LCGC maupun yang menolak kebijakan LCGC kemudian pihak yang memiliki kepentingan saling bersaing terhadap pembuatan kebijakan LCGC. Adapun pihak-pihak yang terlibat dalam pembuatan kebijakan LCGC di Indonesia dapat digambarkan pada gambar dibawah ini:

Gambar 3.1
Pihak-pihak yang terlibat dalam pembuatan kebijakan LCGC



Pada gambar diatas, dapat kita lihat bahwa terdapat kelompok pro terhadap kebijakan (*LCGC*) dan ada pula kelompok yang kontra terhadap kebijakan (*LCGC*) kedua pihak ini memiliki kepentingan tersendiri dalam kebijakan *LCGC*. pihak pendukung yaitu Kemenperin, Kemenkeu dan GAIKINDO sedangkan yang menolak dari kebijakan *LCGC* yaitu Asia Nusa. Dari pihak pendukung menginginkan bahwa kebijakan ini dapat terealisasi dalam bentuk kebijakan *LCGC* berfokus paa mobil murah ramah lingkungan untuk masyarakat pribadi atau bersifat komersil dan pastinya GAIKINDO lah yang mendapatkan keuntungan terbesar dalam kebijakan ini dikarenakan dengan kebijakan *LCGC* perusahaan pemegang merek internasional dapat mengembangkan mobil murah ramah lingkungan dengan bebas. Dan yang menolak menginkan bahwa kebijakan mobil murah ramah lingkungan dan harga terjangkau berfokus pada kebijakan

mobil murah untuk masyarakat yang berada di pedesaan seperti dengan kebijakan awal yang dicetuskan oleh SBY. Karena jika kebijakan mobil murah ramah lingkungan berfokus pada mobil pribadi jelas perusahaan mobil nasional kalah dari segi teknologi dari perusahaan merek internasional

Semakin banyak masyarakat membeli mobil LCGC maka dengan otomatis meningkat juga keuntungan yang didapatkan oleh perusahaan pemegang merek internasional anggota GAIKINDO. Sedangkan Asia Nusa menolak atas kebijakan LCGC dikarenakan akan pemerintah tidak memihak kepada kemajuan industri otomotif dalam negeri, dengan adanya kebijakan LCGC maka membuat perusahaan industri otomotif dalam negeri akan semakin sulit untuk berkembang dengan sebelum adanya kebijakan LCGC perusahaan mobil nasional susah bersaing dengan merek internasional dikarenakan hampir 100 % pasar dikuasi oleh merek internasional apa lagi jika kebijakan LCGC benar-benar akan terealisasi maka sama saja halnya membuat industri mobil nasional mati secara perlahan. kemudian Masing-masing dari kelompok kepentingan ini saling mempengaruhi formulasi kebijakan pengembangan mobil ramah lingkungan. Dan melalui keputusan penetapan kebijakan ini pemerintah lebih memihak kepada kelompok yang memiliki modal besar, yaitu perusahaan-perusahaan otomotif ATPM anggota GAIKINDO.⁴⁸

Modal besar yang dimaksud disini yaitu pemilik modal yang memiliki perusahaan yang berkecimpung dalam dunia otomotif seperti anggota

⁴⁸ Skripsi. Dhatu wicaksono, *Alih Teknologi Pada Industri Otomotif Indonesia*. UGM: Yogyakarta. 2014.

GAIKINDO, anggota GAIKINDO berhak dalam mengembangkan mobil murah ramah lingkungan yang hemat energi untuk proyek yang telah dicanangkan oleh pemerintah agar Indonesia dapat membuat Indonesia mandiri dalam bidang industri otomotif.

Dalam perjalanannya, pemilik modal besar pasti memiliki kepentingan dalam setiap kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah, tidak terkecuali kebijakan (LCGC) di Indonesia. Adapun kepentingan yang terdapat antara kedua belah pihak yaitu:

1. Kelompok Proponent (Pro Kebijakan)

a. Kementerian Perindustrian

Agar kebijakan (*LCGC*) dapat diterima di tengah-tengah masyarakat dan membuat dampak yang positif dengan adanya mobil murah ini. Kementerian perindustrian selaku pihak yang mengeluarkan kebijakan ini berusaha merumuskan kebijakan yang dibuat sesuai dengan apa yang diharapkan, keinginan dari kementerian perindustrian agar Indonesia tidak bergantung lagi terhadap mobil asing yang selama ini menguasai pasar industri otomotif Indonesia dan dapat membangun mobil asli Indonesia secara mandiri. Ada beberapa hal yang mendasari Kepentingan dari Kementerian Perindustrian terhadap proses formulasi kebijakan mobil murah yaitu:

1.1 Menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA)

Dalam proses formulasi kebijakan LCGC pihak kepentingan elite politik yaitu Kementerian Perindustrian mengeluarkan kebijakan mobil murah untuk menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) pada tahun 2015. Sebagai mana kita tahu Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) merupakan kebijakan yang membuat seluruh barang jasa maupun non jasa akan mudah memasuki wilayah Indonesia, salah satunya yang akan masuk secara bebas ke Indonesia adalah industri otomotif seperti mobil. Jika pemerintah, disini Kementerian Perindustrian tidak segera membuat aturan tentang mobil pengembangan murah hemat energi maka disaat diberlakukannya MEA maka pasar Indonesia secara bebas di hujani dengan produk mobil murah dari Negara lain khususnya Asean. Maka dari itu dalam proses perumusan kebijakan LCGC ini Kementerian Perindustrian menaruh kepentingan yang besar terhadap kebijakan ini agar suatu saat nanti jika diberlakukan MEA Indonesia dapat bersaing dengan produk yang serupa dengan Negara tetangga. "Jika kita tidak bersiap memproduksi mobil murah saat ini, maka saya khawatir pasar kita akan diserbu produk sejenis dari Thailand misalnya yang industri otomotifnya sudah lebih maju," kata MS Hidayat, Menteri Perindustrian.⁴⁹ Kebijakan mobil murah ini dimaksudkan agar disaat diberlakukannya Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) tahun 2015 Indonesia tidak diserbu dengan produk yang serupa. Karena dapat dipastikan Negara-negara anggota Asean akan membuat produk yang serupa untuk mengantisipasi (MEA) dan hal inilah yang menjadi salah satu landasan bagi pemerintah untuk membuat kebijakan mobil murah ramah lingkungan dan harga terjangkau di Indonesia.

⁴⁹ Kemenperin.co.id, *Program Mobil Murah, Dilema Tak Berujung*. Diakses pada 18 februari 2015. Pukul 14:04.

1.2 Membangun Industri Otomotif Dalam Negeri

Dalam proses perumusan kebijakan mobil murah ini tidak hanya untuk menghadapi MEA namun juga membangun industri otomotif dalam negeri seperti yang dikatakan oleh M.S Hidayat LCGC tidak semata-mata membuat mobil dengan harga murah dan irit bahan bakar, namun lebih ke arah membangun struktur industri komponen otomotif dan meningkatkan kemandirian nasional teknologi otomotif, terutama teknologi engine, transmisi, dan axle dengan tetap mengedepankan kualitas dan keamanan produk.⁵⁰ Kebijakan mobil murah ini bertujuan agar Indonesia mampu membangun industri komponen otomotif sendiri dan hasil yang akan di bangun akan memiliki kualitas yang baik dan keamanan produk yang akan dibuat akan teruji kualitasnya dan diharapkan kebijakan ini akan membuat Indonesia bisa mandiri dalam pembangunan industri otomotif dalam negeri. M.S Hidayat menambahkan, dalam program ini, sekitar 10.000 komponen otomotif dibutuhkan untuk membuat sebuah mobil, dan nantinya sebanyak 8.000 komponen akan dibuat di dalam negeri.⁵¹ Kebijakan ini menunjukkan pemerintah secara serius membangun industri otomotif dalam negeri dengan perbandingan komponen dalam sebuah mobil 80% dibuat di dalam negeri. Dan kemudia hari akan mandiri dalam bidang otomotif dan dapat membuat produk yang menjadi kebanggaan bagi masyarakat Indonesia.

⁵⁰ | Kemenperin.co.id, *Menatap Kebijakan Mobil Murah*. Diakses Rabu 11 februari 2015. Pukul 22:18.

⁵¹ | *ibid*

1.3 Membuat Lapangan Pekerjaan Baru

Proses perumusan kebijakan mobil murah dari membangun industri otomotif Kebijakan ini juga diharapkan akan membuat lapangan pekerjaan baru yang langsung di sektor manufaktur sekitar 30.000 orang. Sedangkan penciptaan lapangan tenaga kerja baru di sektor distribusi produk jadi dan komponen, pemasaran, aftersales service, workshop, diler, dan keuangan diperkirakan sekitar 60.000 orang. "Sehingga, dapat menyerap sekitar 90.000 tenaga kerja. Jadi, ada pertumbuhan ekonomi dan aktivitas ekonomi.⁵² Kebijakan ini akan menyerap lapangan pekerjaan yang cukup tinggi sebanyak 90.000 lapangan pekerjaan baru yang dihasilkan. Kebijakan mobil murah tidak hanya menguntungkan pemerintah dari segi kemandirian industri otomotif juga menguntungkan masyarakat yang sulit untuk mendapatkan pekerjaan dikarenakan sulitnya lapangan pekerjaan di Indonesia. kemudian dengan adanya lapangan pekerjaan baru akan mengurangi pengangguran yang ada di Indonesia serta membuat ekonomi masyarakat Indonesia menjadi lebih baik, jika ekonomi masyarakat Indonesia membaik maka tingkat kemiskinan pun dengan sendirinya menurun.

Bangsa Indonesia merupakan bangsa yang besar dengan penduduk sekitar 241.000.000 juta jiwa pada 2014 ini menunjukkan bahwa jumlah penduduk dengan jumlah lapangan pekerjaan tidak sebanding, maka dari itu kebijakan mobil murah ramah lingkungan dan harga terjangkau akan membuka lapangan pekerjaan baru

⁵² bid

bagi masyarakat Indonesia yang belum memiliki pekerjaan. Lapangan pekerjaan merupakan kebutuhan utama bagi masyarakat Indonesia untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dampak positif dari kebijakan adalah membuat masyarakat Indonesia pada awalnya pengangguran menjadi masyarakat yang telah mendapatkan pekerjaan atau dengan kata lain telah memiliki pekerjaan.

1.4 Sebanyak 60 juta Masyarakat Indonesia Ingin Memiliki Mobil

Salah satu proses perumusan kebijakan LCGC yang menjadi kepentingan Kemenperin agar kebijakan mobil murah ramah lingkungan ini dapat terwujud dikarenakan sebanyak 60 juta masyarakat Indonesia menginginkan mobil, data ini menunjukkan betapa besarnya jumlah masyarakat Indonesia yang ingin memiliki mobil sebagai kendaraan yang dimilikinya. Kepentingan dari Kemenperin dalam perumusan kebijakan low cost green car (LCGC) agar apa yang menjadi cita-cita dari masyarakat yang menginginkan memiliki mobil bisa segera dapat terwujud dengan adanya kebijakan mobil murah ramah lingkungan ini, alasan dari semua itu dikarenakan harga yang ditawarkan dari mobil murah ramah lingkungan ini dapat terjangkau oleh masyarakat dengan kisaran harga paling tinggi sebesar 95 juta, harga tersebut telah diatur dalam Permenperin no 33 tahun 2013 tentang pengembangan produksi kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi dan harga terjangkau pada pasal 2 ayat 1. Kebijakan mobil murah ramah lingkungan dan harga terjangkau memberikan harapan bahwa masyarakat yang selama ini hanya bisa bermimpi ingin memiliki mobil akan menjadi kenyataan, dikarekan kebijakan LCGC merupakan kebijakan mobil dengan harga terjangkau sekitar 95.000.000 dengan kata lain harga yang ditawarkan membuat masyarakat

Indonesia dapat memmiliki mobil yang selama ini telah di inginkan. 60 juta masyarakat Indonesia dapat mewujudkan keinginannya untuk memiliki mobil pribadi inilah sebenarnya jawaban dari keinginan 60 juta masyarakat Indonesia yang telah di kabulkan keinginannya oleh pemerintah dengan mengeluarkan kebijakan mobil murah ramah lingkungan dan harga terjangkau.

1.5 Menekan Emisi Karbon

Dalam perumusan kebijakan LCGC yang mendasari Kementerian Perindustrian untuk mengeluarkan kebijakan ini yaitu mengurangi emisi karbon. Ambisi pemerintah untuk menekan emisi karbon dimana pemerintah menginginkan adanya kemajuan dibidang otomotif yaitu kendaraan yang ramah lingkungan.⁵³ Dalam hal membangun kendaraan ramah lingkungan program LCGC ini, industri otomotif disyaratkan untuk membuat kendaraan yang lebih ramah lingkungan dengan meningkatkan efisiensi penggunaan bahan bakar per kilometer jarak tempuh. Sebagai perbandingan, saat ini mobil berbahan bakar minyak rata-rata mengkonsumsi 12 km/liter BBM, sementara mobil murah ramah lingkungan mengkonsumsi 20km/liter BBM. Berarti per untit mobil dapat menghemat bahan bakar hingga 66%. Dengan berkurangnya BBM yang dibakar per kilometernya, berarti emisi karbon yang ditinggalkan juga akan lebih sedikit.⁵⁴ Dengan adanya kebijakan maka polusi udara dapat dia kurangi dengan lebih maksimal dikarenakan gas buang dari kendaraan LCGC jauh lebih sedikit dari

⁵³Jurnal. Samuel Berliando Hasiholan Purba, *Pengaruh Kebijakan Low Cost Green Car Terhadap Strategi Nisan Corporation Menguasai Pasar Otomotif Indonesia*. Universitas Riau. Diakses 5 maret 2015. Pukul 14:41.

⁵⁴Detik finance. Diakses pada hari jumat 9 february 2015 pukul 21:57.

kendaraan yang non LCGC. Dan juga dengan kebijakan mobil murah ramah lingkungan dan harga terjangkau membuat mobil irit dalam hal pemakaian BBM kemudian berdampak pada gas buang yang sedikit dan berdampak pada polusi udara yang sedikit pula. polusi udara yang sedikit akan membuat udara yang bersih, jika udara bersih akan membuat masyarakat Indonesia menjadi sehat. Inilah dampak positif dari kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah yang bertujuan untuk kepentingan masyarakat Indonesia.

Dari kepentingan diatas terlihat jelas bahwa dalam pembuatan kebijakan LCGC kepentingan dari Kementerian Perindustrian dari kebijakan ini amatlah besar kepentingan dari pihak Kementerian Perindustrian, kepentingan tersebut agar kebijakan LCGC nantinya dapat membuat dampak yang positif bagi perkembangan industri otomotif di Indonesia. dalam proses perumusan kebijakan ini terlihat jelas bahwa kebijakan LCGC di buat untuk menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) agar disaat MEA berlangsung Indonesia selaku pasar yang potensial dapat bersaing dengan produk yang serupa. Bukan hanya menghadapi MEA saja kebijakan ini dalam proses nya diharapkan mampu membangun Industri otomotif di Indonesia secara mandiri dan berdampak pada terbukanya lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat yang belum mendapatkan pekerjaan, dan tidak kalah pentingnya lagi sebanyak 60 juta masyarakat Indonesia menginginkan memiliki mobil pribadi. Maka dari itulah dalam perumusan kebijakan Low Cost Green Car (LCGC) pihak yang memiliki kepentingan disini yaitu Kementerian Perindustrian berupaya agar kebijakan ini dapat terealisasikan dengan baik. Dengan banyaknya pengguna mobil LCGC maka lebih jauh

berkurang emisi karbon yang dikeluarkan oleh pengguna kendaraan bermotor roda empat.

Selain itu, Direktur Jenderal (Dirjen) Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi (IUBTT) Kementerian Perindustrian (Kemenperin) Indonesia Budi Darmadi mengklaim bahwa program ini mendatangkan komitmen investasi senilai tiga miliar dolar AS dari industri otomotif dan senilai 3,5 miliar dolar AS dari sekitar 100 industri komponen otomotif baru.⁵⁵ Diharapkan dengan dana investasi sebesar itu mampu membuat Indonesia mandiri dalam bidang industri otomotif. Untuk merencanakan kebijakan LCGC tersebut, tentunya pemerintah sebagai penanggungjawab utama, yang kemudian pemerintah harus merancang langkah-langkah strategis terkait penyusunan kebijakan LCGC ini.

Salah satunya yaitu dengan menjadikan investor atau pemilik modal sebagai mitra strategis pemerintah menjadi pilihan utama, Sehingga kebijakan LCGC yang berhubungan dengan perkembangan industri otomotif dapat tercapai⁵⁶. Pemerintah bertindak sebagai aktor yang mampu menjamin iklim bisnis yang sehat dan ramah bagi investor. Sedangkan para investor lokal maupun internasional menjalankan fungsinya sebagai produsen dan pemasar produk. Implementasi kedua fungsi tersebut selanjutnya akan menentukan bagaimana performa perkembangan industri otomotif nasional.

⁵⁵ Kemenperin.co.id, *Menatap Kebijakan Mobil Murah*. Diakses Rabu 11 februari 2015. Pukul 22:41.

⁵⁶ Kemenprn.co.id, *Menatap Kebijakan Mobil Murah*. Diakses Pada Tanggal 11 Februari 2015. Pukul 22:09.

Dalam mewujudkan proses perkembangan industri yang berkesinambungan, pemberian insentif dapat menjadi salah satu alat yang digunakan untuk mendongkrak peforma industri. Pemerintah selaku pemegang fungsi regulator dapat memberikan insentif yang difungsikan sebagai pendorong pertumbuhan. Dalam hal ini insentif atau bentuk stimulus lainnya dapat dirumuskan sebagai kebijakan otomotif yang berlaku bagi semua pihak. Meskipun hal tersebut dapat dijelaskan secara sederhana, namun tetap ada motif kepentingan dibalik kegiatan ekonomi politik dalam upaya meningkatkan pertumbuhan industri suatu Negara.

Dalam perumusan kebijakan LCGC salah satu yang dituntut dari kementerian perindustrian yaitu penurunan penggunaan BBM bersubsidi. Pemerintah ingin menekan jumlah beban subsidi BBM yang jumlahnya terus mengalami kenaikan⁵⁷. Tercatat jumlah konsumsi BBM bersubsidi skala nasional pada akhir 2012 mencapai hampir 45,27 kiloliter, dimana besaran alokasi subsidinya sebesar 222,8 triliun rupiah⁵⁸. Dengan kondisi yang semakin tidak menentu terhadap kuota subsidi BBM maka dalam perumusan kebijakan LCGC telah ditetapkan bahwasanya mobil yang akan diproduksi dilarang menggunakan bahan bakar minyak yang disubsidi oleh pemerintah, maka dari itu kebijakan LCGC yang akan diterapkan di Indonesia membuat bahan bakar minyak tidak akan terbebani oleh produk dari LCGC ini.

⁵⁷ Ibid

⁵⁸ T. widyaiswara, Meneropong APBN 2013: Subsidi BBM menjadi biang kesehatan Fiskal. *Badan Pendidikan dan Pelatihan Keuangan Kementerian Keuangan Republik Indonesia*. 2012

Pertimbangan lain dari perumusan kebijakan LCGC yang akhirnya mendorong Kemenperin mengambil langkah strategis terhadap sektor industri otomotif Indonesia berupa penancangan regulasi LCGC⁵⁹. Adapun regulasi-regulasi utama yang ditetapkan, terdiri atas ketentuan mesin dan konsumsi bahan bakar, ketentuan penggunaan tambahan merek atau logo yang berunsur Indonesia, dan ketentuan besaran harga jual mobil LCGC. Regulasi ini dinilai cukup memberikan ruang bagi terciptanya alih teknologi baik itu pada industri perakitan mobil maupun komponen.

Produk mobil LCGC yang diproduksi oleh perusahaan peserta program harus memiliki tingkat konsumsi bahan bakar yang minim. Untuk itu, Kemenperin menetapkan spesifikasi mesin (*engine*) khusus sesuai dengan tipe bahan bakarnya.⁶⁰ Bagi produk mobil yang dirancang menggunakan bahan bakar bensin, mesin yang digunakan harus berkapasitas isi silinder antara 980 sampai dengan 1200 cc. mesin ini harus memiliki konsumsi bahan bakar paling sedikit 20 km/liter, sehingga tipe bahan bakar bensin yang digunakan harus beroktan 92⁶¹. Sedangkan untuk mesin berbahan bakar solar atau diesel, spesifikasi mesin yang diperkenankan berkapasitas isi silinder antara 1000 sampai 1500 cc. sam dengan ketentuan mesin berbahan bakar bensin, mesin diesel khusus LCGC juga harus memiliki konsumsi bahan bakar tidak kurang dari 20 km/liter dengan tipe solar bernomor cetane 52. Implementasi standar kapasitas mesin dan tipe bahan bakar

⁵⁹ Kemenkeu.co.id, *Penggunaan LCGC Yang Memakai BBM Bersubsidi Akan Kena Sanksi*. Diakses Pada Tanggal 18 Februari 2015. Pukul 15:47.

⁶⁰ Menteri Perindustrian Republik Indonesia, *Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2013*. Jakarta. 2013. Pasal 2 ayat 1B dan ayat 2, P. 4.

⁶¹ Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan Republik Indonesia, P. 11.

per unit mobil LCGC dimaksudkan untuk mengurangi emisi gas buang, dimana rasio karbon dioksida yang dihasilkan harus sesuai dengan standar emisi Euro2 yakni 150 gram/km.

Regulasi utama kedua yang wajib dipatuhi oleh peserta program LCGC ialah ketentuan penggunaan tambahan merek, model, atau logo Indonesia.⁶² Kemenperin dalam hal ini bertujuan untuk menandai secara langsung produk LCGC sebagai mobil asli Indonesia. dengan spesifikasi mesin dan ketentuan penggunaan tambahan merek berunsur Indonesia, Kemenperin menetapkan harga jual maksimal sebesar 95 juta rupiah berdasarkan lokasi kantor pusat agen tunggal pemegang merek.⁶³ Harga jual ini merupakan harga jual bersih tanpa tambahan pajak daerah, bea balik nama, pajak kendaraan bermotor (PKB). Pemanfaatan sumber daya serta komponen lokal yang tinggi pada akhirnya membuat total biaya produksi yang cukup murah. Hal ini dilakukan demi mengakomodasi kemampuan daya beli pasar kelas menengah Indonesia.

Keberadaan regulasi-regulasi utama ini memperlihatkan bahwa Kemenperin ingin merancang program insentif untuk mendorong produksi mobil hemat energi dan ramah lingkungan. Apalagi tren permintaan pasar nasional terhadap mobil yang dinamai oleh Kementerian Perindustrian sebagai KBH2 (Kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi dan harga terjangkau) mulai nampak. Kemenperin ingin memanfaatkan kesempatan ini, meskipun pada tahap

⁶² Menteri Perindustrian Republik Indonesia, *Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2013*. Pasal 2 ayat 1D, P.4.

⁶³ Menteri Perindustrian Republik Indonesia, *Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2013*. Pasal 2 ayat 1E dan ayat 4, p.4.

perumusan kebijakan seringkali menuai kritik dari banyak pihak. Logika yang dianut oleh Kemenperin ialah apabila mereka tidak segera menginisiasi produk KBH2 secepat mungkin, mobil-mobil hemat energi dan ramah lingkungan produksi Negara lain akan membanjiri pasar otomotif Indonesia.⁶⁴ Artinya Kemenperin berusaha agar industri lokal mampu untuk berkembang dan memenuhi kebutuhan produk KBH2 dalam negeri tanpa diakomodasi oleh produk dari Negara lain. Oleh sebab itu, wacana kebijakan ini terus digulirkan meskipun harus mengorbankan beberapa hal, contohnya kemacetan lalu lintas.

Kebijakan mobil murah diharapkan dapat membangun kemandirian dalam bidang otomotif di Indonesia, dan dapat bermanfaat baik dari segi pemerintah dan masyarakat. Pemerintah berharap dengan kebijakan mobil murah ini Indonesia mampu bersaing dengan Negara asing khususnya Negara-negara dalam kawasan ASEAN dengan produk sejenis. Selain mampu bersaing kebijakan ini diharapkan dapat membuat lapangan pekerjaan yang baru dan menekan konsumsi BBM bersubsidi. Dikalangan masyarakat diharapkan banyak yang terbantu akan adanya mobil murah ini, dimana dengan harga yang murah dapat membuat masyarakat yang berkeinginan mempunyai mobil akan dapat terlaksana. Dikarenakan harga mobil murah telah diatur dalam Permenperin no 33 tahun 2013 dengan harga maksimal Rp 95.000.000⁶⁵.

⁶⁴ Skripsi. Dhatu wicaksono, *Alih Teknologi Pada Industri Otomotif Indonesia*. UGM: Yogyakarta. 2014.

⁶⁵ Permenperin no 33 tahun 2013 Tentang Pengembangan Kendaraan Bermotor Roda Empat Yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau.

Telah dijelaskan diatas bahwasanya kebijakan mobil murah pada awalnya dicetuskan oleh presiden SBY dalam lawatannya ke India kebijakan ini ditujukan untuk masyarakat yang ada dipedesaan, namun setelah berjalannya waktu kebijakan mobil murah ini terbagi menjadi dua segmen yaitu mobil murah untuk pedesaan dan mobil murah untuk kendaraan pribadi yang berada diperkotaan. Kepentingan-kepentingan yang ada sehingga kebijakan ini berubah dari niat awal yang ditujukan untuk masyarakat yang ada dipedesaan menjadi kebijakan mobil murah yang sangat komersil dan mangsa pasar kebijakan ini yaitu kalangan masyarakat menengah keatas. Dalam proses perumusan kebijakan mobil murah terdapat pihak yang menekan agar kebijakan mobil murah jangan ditujukan untuk kalangan pedesaan namun juga terdapat kalangan menengah keatas. Proses perumusan ini di arahkan agar melenceng dari niat awal agar pihak swasta dapat memperoleh keuntungan yang besar terhadap kebijakan mobil murah ini. Pihak yang dimaksudkan disini jelas yang terkait dengan perusahaan industri otomotif yaitu GAIKINDO.

b. Kementerian Keuangan

Sedangkan kementerian keuangan selaku pihak yang bertugas mengatur harga dari produk LCGC itu sendiri dan mengatur agar mobil murah tidak menggunakan BBM bersubsidi, Isu peningkatan volume konsumsi BBM nasional kemudian menjadi agenda pokok yang menentukan persetujuan Kemenkeu dalam memberikan pembebasan pajak PPnBM bagi produk LCGC. Menkeu Agus Martowardoyo tidak ingin BBM bersubsidi digunakan oleh pengguna mobil LCGC kelak. Untuk itu beliau memberikan catatan khusus bagi MS Hidayat untuk

memberikan kepastian bahwa mobil LCGC dirancang untuk menggunakan bensin non-subsidi berjenis pertamax.⁶⁶

Dalam perumusan kebijakan mobil murah ini telah di canangkan bahwasanya mobil murah dilarang untuk menggunakan BBM bersubsidi dikarenakan akan menambah kuota subsidi yang telah di tentukan oleh pemerintah. konsumsi BBM bersubsidi pada tahun ini berpotensi melebihi kuota lebih dari 5 juta kiloliter (kl). Di APBN 2013, tercantum volume BBM bersubsidi tahun ini sebanyak 46,01 juta kl. Catatan PT Pertamina hingga akhir Februari, masyarakat telah memakai BBM bersubsidi sebanyak 7,22 juta kl atau mencapai 15,69 persen dari kuota. Seiring perkembangan ekonomi dan penjualan kendaraan bermotor, serta tanpa kebijakan pengendalian, konsumsi BBM subsidi bisa menembus lebih dari 50 juta kl.⁶⁷

Jika mobil murah memakai BBM bersubsidi dengan sendirinya maka kuota BBM bersubsidi yang akan ditanggung oleh pemerintah dan membuat beban subsidi akan membengkak dengan sendirinya. Pemerintah berencana akan mengenakan sanksi terhadap pengguna mobil murah ramah lingkungan (Low Cost Green Car/LCGC) yang mengonsumsi bahan bakar minyak (BBM) bersubsidi. Hal tersebut disampaikan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian (Menko Perekonomian) Hatta Rajasa.⁶⁸ Dan sanksi ini ditujukan kepada konsumen bukan terhadap produsen. Menteri perindustrian M.S Hidayat dan Menteri Keuangan

⁶⁶ Skripsi. Dhatu wicaksono, *Alih Teknologi Pada Industri Otomotif Indonesia*. UGM: Yogyakarta. 2014.

⁶⁷ Erlangga Djumena, Kompas.com. *Menkeu Usul Kendaraan Pribadi Haram Menggunakan BBM Bersubsidi*. Yogyakarta. Diakses pada 27 februari 2015. Pukul 22:51.

⁶⁸ Kemenkeu.co.id, *Pengguna LCGC Yang Memaki BBM Bersubsidi Akan Kena Sanksi*. Diakses pada 18 februari 2015. Pukul 15:47.

sedang memikirkan sanksi untuk konsumen yang melanggar terhadap ketentuan yang berlaku. Dan dalam proses perumusan kebijakan mobil murah ditetapkan harga jual dari mobil murah, yang telah ditetapkan oleh peraturan menteri perindustrian no 33 tahun 2013 dalam pasal 2 ayat 1 yaitu berkisar paling tinggi 95 juta.

Lebih jauh, kemenkeu melalui Menkeu Agus Martowardojo menjelaskan bahwa diperlukan satu paket kebijakan dalam hal pemberian insentif pengembangan dan keringanan fiskal terhadap mobil-mobil yang masuk kategori *Low Carbon Emission (LCE)*. Mobil yang termasuk dalam kategori LCE ini adalah mobil LCGC, mobil listrik, mobil Hybrid dan mobil untuk petani. Namun pemerintah mengambil keputusan untuk menetapkan kebijakan pengembangan LCGC yang hanya berfokus pada mobil pribadi⁶⁹. Pemberian intensif ini merupakan wujud nyata dari komitmen pemerintah yang akan membuat mobil murah dengan harga terjangkau.

Insentif yang diberikan kepada mobil murah merupakan keringanan pajak bagi konsumen yang memiliki kendaraan, kewajiban konsumen membayar Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) yang tadinya sebesar 10% menjadi 0%. Namun tetap dikenakan PPN sebesar 10% dan Pajak Kendaraan Bermotor di daerah sebesar 10%. Harga off road LCGC ditetapkan sebesar Rp95 juta.⁷⁰ Kebijakan insentif yang diberikan oleh pemerintah akan mempermudah masyarakat yang akan memiliki mobil murah dengan harga terjangkau.

⁶⁹ Skripsi. Dhatu wicaksono, *Alih Teknologi Pada Industri Otomotif Indonesia*. UGM: Yogyakarta. 2014.

⁷⁰ DetikFinance. Diakses pada 28 februari 2015. Pukul 11:31.

c. Kepentingan Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO)

Dalam perumusan kebijakan mobil murah ramah lingkungan memiliki pihak-pihak yang memiliki kepentingan atas perumusan kebijakan tersebut, selain kepentingan yang dimiliki oleh pemangku kepentingan dari pihak elite politik kepentingan dalam perumusan kebijakan mobil murah ada juga kepentingan dari pihak elite birokrasi seperti GAIKINDO. Ini menunjukkan dalam kebijakan LCGC pemangku kepentingan saling mempengaruhi kebijakan LCGC untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya dari kebijakan tersebut.

Selain kepentingan yang diterima pemangku kepentingan dari pihak elite politik kebijakan mobil murah juga memberi kepentingan dari pemangku kepentingan dari pihak elite birokrasi yaitu GAIKINDO. Menurut Ketua Gaikindo Sudirman M Rusdi, LCGC menopang penjualan kendaraan bermotor secara nasional tahun ini penjualan 1,2 juta unit di dalamnya 13,7 persen itu LCGC.⁷¹ Keuntungan yang didapat oleh GAIKINDO dari kebijakan mobil murah yaitu meningkatnya penjualan atas mobil murah sebesar 13,7 persen dari total penjualan 1,2 juta unit pada tahun 2013. Di target pada tahun 2013 mobil LCGC di produksi sebanyak 30.000-40.000 unit sedangkan untuk ekspor sebanyak 15.000 unit kendaraan bermotor roda empat ramah lingkungan yang akan di produksi pada tahun 2013.

⁷¹ Kompas.com, *Gaikindo Berharap Jokowi-JK Teruskan Program LCGC*. Diakses 19 februari 2015. Pukul 21:45.

Kemudian kepentingan yang terbesar dari perusahaan merek internasional anggota GAIKINDO adalah merubah arah kebijakan agar berubah menjadi kebijakan mobil murah ramah lingkungan, dan harga terjangkau untuk mobil pribadi bukan untuk masyarakat pedesaan. Oleh karena itu perubahan ini menunjukkan kepentingan yang besar yang di mainkan oleh elite birokrasi untuk mempengaruhi kebijakan ini, jika kebijakan mobil murah ramah lingkungan berubah arah menjadi kebijakan komersil dengan otomatis permainan yang terjadi dari proses perumusan kebijakan ini amat besar apa lagi kebijakan mobil murah ramah lingkungan dan harga terjangkau akan mendapatkan insentif dari pemerintah.

Yang mana kebijakan ini membuat perusaan merek internasional semakin bernafsu untuk merubah arah kebijakan tersebut. Dan pada akhirnya, lobi yang dilakukan perusahaan merek internasional berhasil dan pemerintah setuju untuk mengubah arah kebijakan mobil murah untuk masyarakat pedesaan ke arah mobil murah untuk masyarakat pribadi. Kemudian secara otomatis keuntungan berlimpah akan menanti perusahaan-perusahaan merek internasional walaupun keuntungan yang didapatkan oleh perusahaan merek internasional akan membuat perusahaan mobil nasional akan mati.

Maka dari itu GAIKINDO mendukung kebijakan yang dikeluarkan oleh SBY (susilo bambang yudoyono) dikarenakan dengan kebijakan mobil murah mendapkan intensif dari pemerintah membuat GAIKINDO jelas mendapatkan keuntungan yang besar. Dalam proses perumusan kebijakan mobil murah pihak yang lantang mendukung kebijakan mobil murah adalah GAIKINDO selaku aktor

yang akan melaksanakan keputusan dari pemerintah, sebagai produsen mobil GAIKINDO jelas mendapatkan keuntungan yang besar dari kebijakan tersebut. Pengaruh dari GAIKINDO terhadap lahirnya kebijakan mobil murah sangat besar, apalagi mobil murah yang akan diproduksi akan mendapatkan keringanan pajak dari pemerintah ini membuat keuntungan yang didapatkan oleh perusahaan pemegang merek akan mendapatkan keuntungan yang semakin besar jumlahnya.

Dalam lahirnya kebijakan LCGC para pihak yang mempunyai kepentingan akan berusaha agar kebijakan mobil murah ramah lingkungan dapat secepatnya terealisasi, para pihak yang mempunyai kepentingan disini yaitu GAIKINDO. Dalam perumusan kebijakan mobil murah ramah lingkungan pihak yang memiliki kepentingan menitipkan kepada eksekutif agar kebijakan mobil murah ramah lingkungan dapat secepatnya terealisasi karena anggota GAIKINDO berharap dengan kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah akan membuat anggota GAIKINDO dengan leluasa mengembangkan produk LCGC ini.

Setelah petinggi PT Astra International Tbk menemui Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, Selasa, isu seputar mobil LCGC terus bergulir. Seolah tak ingin buang waktu, Kepala Negara langsung menginstruksikan Menteri Perindustrian M. S. Hidayat dan Menteri Keuangan Agus D.W. Martowardojo untuk menindaklanjuti rencana pengembangan mobil LCGC di Indonesia.⁷² setelah pertemuan tersebut terdapat kepentingan yang besar dari petinggi PT. astra internasional “anggota GAIKINDO” terhadap proses perumusan kebijakan mobil murah ramah lingkungan dan harga terjangkau yang dikeluarkan oleh

⁷² Kemenperin.go.id, *Ketika Presiden Kepincut Mobil Hybrid*. Diakses 4 maret 2015. Pukul 21:30

Kemenperin. Pertemuan tersebut jelas tidak hanya membawa kepentingan dari PT. Astra saja melainkan membawa nama dari seluruh perusahaan merek internasional yang telah mendapatkan rekomendasi dari Kemenperin untuk memproduksi mobil murah ramah lingkungan dan harga terjangkau di Indonesia.

Dalam pertemuan tersebut terlihat jelas bahwa proses perumusan kebijakan LCGC adalah titipan dari pemangku kepentingan dari anggota GAIKINDO. Terlebih lagi dalam proses perumusan tersebut terdapat suatu kebijakan dimana mobil murah ramah lingkungan ini diberikan insentif keringanan pajak dalam setiap unitnya, Keringan pajak yang dimaksud adalah pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) yang tadinya sebesar 10% menjadi 0%⁷³. Dalam setiap kebijakan yang dikeluarkan pemerintah, salah satunya seperti kebijakan LCGC mempunyai pihak yang memiliki kepentingan didalam perumusannya.

Dalam hal proses perumusan kebijakan LCGC GAIKINDO mempunyai kepentingan hal besar dalam kebijakan ini, bukan rahasia lagi kepentingan yang dimaksud adalah agar anggota GAIKINDO dapat memproduksi mobil yang menjadi kebijakan pemerintah dan alhasil kebijakan yang dikeluarkan pemerintah akan mendapatkan respons dari masyarakat dan setelah itu terjadi masyarakat akan membeli produk yang dikeluarkan oleh anggota GAIKINDO dan membuat anggota GAIKINDO mendapatkan keuntungan dari jual beli yang dilakukan oleh produsen dan konsumen.

⁷³ Ibid

2. Kelompok Opponent Asosiasi Otomotive Nusantara (Kontra Kebijakan)

Dalam kebijakan LCGC selain ada pihak yang pro terhadap kebijakan ada juga yang kontra terhadap kebijakan LCGC yaitu Asosiasi Otomotive Nusantara (Asia Nusa). Menurut Asia Nusa Rencana Menteri Perindustrian untuk memberi insentif kepada perusahaan mobil murah dan ramah lingkungan atau *low cost and green car (LCGC)*, mulai mendapat penolakan. Pasalnya, kebijakan itu dikhawatirkan berpotensi menghambat pengembangan mobil nasional (mobnas).⁷⁴

Dengan adanya kebijakan LCGC ini, dikhawatirkan akan menghambat proses pengembangan mobil merek nasional dikarenakan mobil LCGC akan menggeser mobil merek nasional seperti Esemka, GEA, Tawon dan Komodo. Selain itu, Wakil Ketua Komisi VI DPR Aria Bima menyatakan insentif yang rencananya akan diberikan kepada produsen mobil besar anggota Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), agar membuat mobil berkapasitas mesin antara 1000-1.200 cc⁷⁵. Hal ini sama saja menghambat pengembangan mobil nasional yang murni buatan anak bangsa sendiri. Politisi PDI Perjuangan itu mencontohkan, mobil Kiat-Esemka yang memiliki kapasitas mesin 1500 cc yang digadang-gadang bakal menjadi embrio mobnas bisa terjejal kebijakan pemerintah⁷⁶. Jika diteruskan, kebijakan ini sama saja menghadapkan embrio mobil nasional, seperti Kiat-Esemka, Gea, Tawon, dengan raksasa-raksasa industri otomotif dunia.

⁷⁴ Asia Nusa. Kebijakan LCGC Dinilai Menguntungkan Pihak Asing. Jakarta. Diakses 17 maret 2015. Pukul 22:58.

⁷⁵ Ibid

⁷⁶ Ibid

Lebih lanjut kebijakan LCGC yang diterapkan oleh pemerintah, seharusnya mengutamakan regulasi yang berpihak pada mobil buatan dalam negeri yang bisa dijadikan mobil nasional. Dengan demikian, mobil nasional bisa bersaing dengan mobil yang dijual Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) asing, yang sudah menguasai hampir seratus persen pasar mobil Indonesia. Dan insentif seharusnya diberikan kepada perusahaan nasional yang sedang lemah dan tertatih dalam mengembangkan mobil nasional, bukan malah diberikan kepada perusahaan raksasa industri mobil internasional.

Ketua Asosiasi Industri Automotive Nusantara (Asia Nusa) Dewa Yuniardi, menilai pemerintah justru mengabaikan potensi sumber daya lokal⁷⁷. Kondisi ini akibat kebijakan yang keliru para petinggi negara ini. Sumber daya lokal kita sebenarnya mampu, tetapi kesempatan seolah-olah ditutup selama puluhan tahun⁷⁸. Apa yang dijelaskan oleh ketua Asia Nusa mengindikasikan sebenarnya sumber daya lokal kita mampu untuk mengembangkan mobil LCGC atau non LCGC namun tidak adanya perhatian dari pemerintah terhadap perusahaan mobil nasional maka perusahaan mobil nasional seakan berjalan ditempat tidak ada perkembangan yang signifikan terhadap perusahaan mobil nasional, sebagai contoh pengenaan bea masuk 10 persen bagi impor mesin bagi para produsen merek nasional.

Sementara agen tunggal pemegang merek asing yang mengimpor mesin-mesin tersebut, justru dibebaskan dari pengenaan bea masuk. Itulah sebabnya,

⁷⁷ Asia Nusa, *Kebijakan LCGC Dinilai Menguntungkan Pihak Asing*. Jakarta. Diakses Pada Tanggal 17 Maret 2015. Pukul 22:58.

⁷⁸ Ibid

kemandirian industri otomotif Indonesia sangat rendah⁷⁹. Contoh lain yaitu mobil kiat-Esemka, pada awal kemunculan mobil ini adalah harapan dari masyarakat. Begitu tinggi diharapkan dengan adanya mobil Esemka, akan membuka awal mula kebangkitan mobil nasional di Indonesia. Namun setelah berjalannya waktu, mobil merek Esemka yang dibuat oleh anak bangsa seolah-olah hilang tanpa jejak dan tak tau arahnya. Begitupun dengan perusahaan mobil nasional, tanpa adanya perhatian dari pemerintah perusahaan mobil nasional akan menunggu kapan akan meninggalkan pasar Industri Otomotif dan berujung pada kebangkrutan.

Dengan disahkannya kebijakan LCGC, akan membuat perusahaan mobil nasional semakin terpuruk. Pasalnya dengan keadaan sebelum LCGC muncul perusahaan mobil nasional tidak mampu bersaing dengan perusahaan merek internasional. Ketua Umum Asosiasi Industri Automotive Nusantara (Asia Nusa) Ibnu Susilo menilai, mobil merek lokal akan semakin tersingkir dengan program LCGC. Maklum, LCGC banyak mendapatkan subsidi dari pemerintah, sedangkan mobil lokal tidak. Industri mobil lokal pasti mati.⁸⁰

Dengan kata lain, perusahaan mobil nasional jelas tidak akan mampu bersaing dengan merek internasional dari anggota GAIKINDO. Pasalnya teknologi perusahaan nasional tertinggal jauh dari perusahaan mobil merek internasional. Selain itu, mobil LCGC yang diproduksi perusahaan pemegang merek akan dikenakan insentif pajak 10% dengan kata lain mobil yang diproduksi oleh perusahaan merek internasional akan semakin murah dengan harga paling

⁷⁹ Ibid

⁸⁰ Imanuel Alexander, Kontan.co.id. *Gendang Kematian Mobil Merek lokal*. Jakarta. Diakses 18 maret 2015. Pukul 00:00.

tinggi sebesar 95 juta⁸¹. Dengan kata lain harga jual dari produksi perusahaan merek internasional akan membuat harga mobil LCGC dengan harga mobil merek nasional seperti GEA, Tawon dan Komodo tidak terlalu jauh pasalnya harga jual GEA 60 juta, Komodo 77 juta dan Tawon 40 juta⁸². Dengan harga yang tidak terpaut jauh dengan mobil LCGC maka dapat dipastikan mobil nasional tidak akan diminati oleh konsumen.

Selanjutnya kebijakan mobil murah ramah lingkungan membuat pelaku usaha mobil nasional, khususnya yang bergerak pada pasar perkebunan, pertambangan dan merasa tidak diperhatikan sama sekali oleh pemerintah. Pasalnya, setelah disahkannya PP No 41 tahun 2013 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah berupa kendaraan bermotor yang dikenai pajak penjualan atas barang mewah, pasal 2 ayat 7b yang berbunyi, Kelompok Barang Kena Pajak yang tergolong mewah berupa kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah dengan tarif sebesar 60% (enam puluh persen), adalah: kendaraan khusus yang dibuat untuk perjalanan di atas salju, di pantai, di gunung, dan kendaraan semacam itu.⁸³ Dengan kata lain, mobil nasional dengan merek Komodo akan dikenai pajak sebesar 60% . Atau harga awal dari mobil ini adalah 77 juta akan melonjak tajam menjadi 123,2 juta rupiah. Hal ini akan membuat perusahaan mobil nasional menolak kebijakan LCGC, yang hanya menguntungkan kepentingan dari perusahaan besar dengan pemilik modal yang besar pula.

⁸¹ Peraturan Menteri Nomor 33 Tahun 2013.

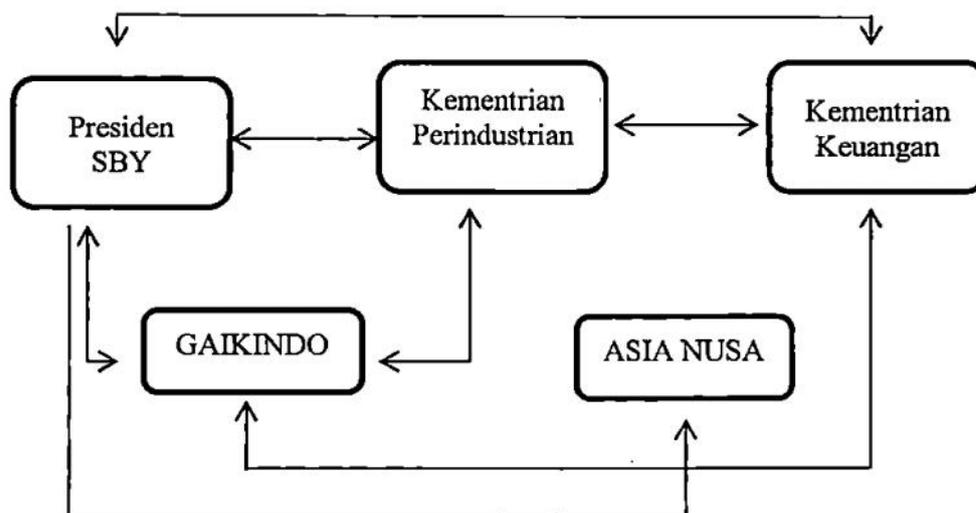
⁸² Ibid

⁸³ PP NO 41 tahun 2013. *Tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan Atas Barang Mewah.*

III.3. Analisis kekuatan Stakeholder dalam mengintervensi

Dari semua aktor yang terlibat dalam pembuatan kebijakan LCGC tentulah tidak semua aktor mempunyai kekuatan atau kekuasaan yang kuat agar kepentingannya dapat berjalan lancar. Untuk melihat aktor yang paling dominan atau yang mempunyai kekuatan paling kuat mengintervensi pemerintah dalam pembuatan kebijakan LCGC dapat kita lihat hubungan para aktor di bawah ini:

Gambar 3.2
Hubungan Para Aktor Dalam Pembuatan Kebijakan



Keterangan:
→ : Satu Alur Hubungan
↔ : Dua Alur Hubungan

Dari Gambar diatas terlihat aktor yang dominan adalah kementrian perindustrian dan GAIKONDO. Hal ini tercermin dari beberapa banyak hubungan

yang terjalin. Kementerian perindustrian terlihat dominan karena selaku pembuat kebijakan LCGC, sehingga menjalin hubungan kepada pihak-pihak yang memiliki kepentingan dalam pembuatan kebijakan mobil murah ini, pihak yang memiliki kepentingan disini yaitu eksekutif seperti presiden dan Kemenku serta dari pihak swasta yang mendukung kebijakan mobil murah adalah GAIKINDO. Seperti yang telah dijelaskan diatas bahwasanya kebijakan ini dicetuskan oleh SBY untuk menjaga kuota BBM bersubsidi dan membuat mobil murah untuk pedesaan. Namun dalam prosesnya pihak Gaikindo melakukan lobi-lobi supaya kebijakan mobil murah dapat berubah menjadi kebijakan mobil murah yang komersial setelah itu Kemenperin mengumumkan bahwa kebijakan mobil murah terbagi menjadi dua segmen yaitu kebijakan mobil murah untuk pedesaan dan untuk pribadi dan hal ini mengindikasikan lobi yang dilakukan oleh GAIKINDO mendapatkan respon yang baik dari pemerintah karena kebijakan LCGC berubah menjadi yang salah satunya bersifat komersil.

Sebaliknya dari gambar diatas, aktor yang memiliki kekuatan paling rendah adalah ASIA NUSA. Karena ASIA NUSA mempunyai hubungan hanya dengan Presiden SBY saja. Dan tidak mempunyai dukungan agar kebijakan dapat ditolak dengan tujuan agar kebijakan sesuai dengan niat awal atau kebijakan mobil murah ramah lingkungan diperuntukan untuk masyarakat yang berada di pedesaan. Awal mula pencetusan regulasi kebijakan mobil murah presiden SBYlah yang menngandeng ASIA NUSA, untuk menjadi produsen mobil untuk mobil murah pedesaan. Namun setelah peraturan tentang mobil LCGC telah diterbitkan, ternyata mobil murah ramah lingkungan hanya menargetkan

konsumen untuk masyarakat yang berada di kota dengan kalangan menengah keatas bukan masyarakat yang berada di pedesaan. Oleh karena itu, terlihat jelas kepentingan dari pihak mana yang diakomodasi oleh pemerintah. Sehingga dapat dipastikan pihak pemenang yang memiliki kepentingan terhadap kebijakan LCGC adalah Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia atau disingkat dengan GAIKINDO.

Kemudian lobi yang dilakukan oleh salah satu petinggi perusahaan anggota GAIKINDO yaitu PT Astra Internasional Tbk dengan SBY membuat perusahaan pemegang merek amat bernafsu dengan kebijakan mobil murah ramah lingkungan, dengan pertemuan inilah dapat dipastikan lobi yang dilakukan oleh pemilik modal besar membuat kebijakan LCGC dengan mulus dapat terealisasi dan berubah menjadi mobil murah ramah lingkungan bersifat komersil. Tidak dapat dipungkiri kekuasaan pemilik modal besar terhadap perkembangan suatu Negara amatlah kuat cengkramannya kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah tidak terlepas dari motif kepentingan didalamnya.

SDalam proses kebijakan LCGC terlihat bahwa peralihan dari kebijakan mobil murah ramah lingkungan untuk masyarakat pedesaan, berubah menjadi mobil murah ramah lingkungan untuk masyarakat yang berada di perkotaan, tidak terlepas dari lobi yang dilakukan oleh pihak yang memiliki kepentingan besar didalamnya. Dengan target kondisi ekonomi berada pada masyarakat menengah keatas yang jelas bersifat mobil pribadi atau komersil, dengan beralihnya tujuan mobil murah ramah lingkungan keuntungan bagi produsen mobil pemegang merek internasional dapat dipastikan akan meningkat tajam.

Kebijakan mobil murah ramah lingkungan disinyalir hanya menguntungkan pihak pemilik modal besar seperti perusahaan mobil merek internasional apalagi dalam kebijakan ini diberikan insentif berupa keringanan pajak Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (PPnBM) sebesar 10% menjadi 0%. Kemudahan yang di dapat oleh perusahaan merek internasional tak lepas dari lobi-lobi yang dimainkan oleh anggota GAIKINDO kepada pemerintah agar semua kepentingan dari GAIKINDO dapat terakomodasi dengan sempurna.

Kemenangan GAIKINDO dari proses perumusan kebijakan LCGC membuat perusahaan pemegang merek Internasional akan semakin berkuasa atas pasar dalam negeri dan semakin dominan dari perusahaan mobil nasional. Kemenangan ini membuat perusahaan mobil nasional semakin tidak dapat berbuat apa-apa terhadap perusahaan asing dan menunggu uluran dari pemerintah namun sayangnya uluran yang dinanti tak kunjung membuahkan asil. Kematian atau kebangkrutan akan menunggu perusahaan mobil nasional didepan mata dikarenakan tidak adanya perhatian yang diberikan oleh pemerintah terhadap kerya anak bangsa khususnya di bidang otomotif.