

DINAMIKA KEBIJAKAN RAMAH LINGKUNGAN DALAM MENDORONG PERTUMBUHAN IMPOR KENDARAAN LISTRIK DI INDONESIA

Muhammad Benbifo Ramadhany¹, Idfi Setyaningrum^{2*}, Bambang Budiarto³

^{1,2,3}Program Studi Ilmu Ekonomi, Fakultas Bisnis dan Ekonomika, Universitas Surabaya
Email: benbifor@gmail.com¹, idfi@staff.ubaya.ac.id^{2*}, b_budiarto@staff.ubaya.ac.id³

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kebijakan pemerintah terkait pembebasan bea masuk, khususnya untuk produk kendaraan listrik di Indonesia. Data yang digunakan dalam penelitian ini mencakup angka impor kendaraan tahunan, data dari kuartal pertama dan kedua tahun 2023, serta proyeksi untuk periode rentan di tahun 2024. Data diperoleh dari situs web trademap.org. Penelitian ini menggunakan uji beda rata-rata dengan metode *Wilcoxon Test* dua sampel tidak berpasangan untuk membandingkan dampak sebelum dan sesudah implementasi kebijakan pembebasan bea masuk kendaraan listrik. Temuan menunjukkan bahwa penerapan kebijakan pembebasan tarif impor secara signifikan meningkatkan impor pada kategori tertentu, khususnya untuk kode HS 8703.80.18 (station wagon dan mobil sport dengan penggerak listrik) dan 8703.80.98 (kendaraan listrik dalam bentuk utuh). Namun, untuk kategori lain di bawah kode HS 8703.80.19, 8703.80.97, dan 8703.80.99, perubahan yang terjadi tidak signifikan, serta tidak ada impor yang tercatat untuk kode HS 8703.80.17. Penelitian ini menyimpulkan bahwa kebijakan pembebasan bea masuk memberikan dampak positif pada kategori tertentu kendaraan listrik, namun dampaknya secara keseluruhan masih terbatas. Dukungan tambahan diperlukan untuk membantu Indonesia mencapai visinya menjadi negara ramah lingkungan.

Kata kunci: Bea Masuk, Impor Kendaraan Listrik, Kode HS, Kebijakan Pemerintah

ABSTRACT

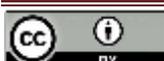
This study aims to analyze government policies regarding import duty exemptions, particularly for electric vehicle products in Indonesia. The data used in this research includes annual vehicle import figures, data from the first and second quarters of 2023, and projections for vulnerable periods in 2024. The data was obtained from the website trademap.org. The study employs an average difference test using the unpaired two-sample Wilcoxon Test to compare the impact before and after the implementation of the electric vehicle import duty exemption policy. The findings indicate that the enforcement of the import tariff exemption policy has significantly increased imports in certain categories, specifically for HS codes 8703.80.18 (station wagons and sports cars with electric propulsion) and 8703.80.98 (completely built-up electric vehicles). However, for other categories under HS codes 8703.80.19, 8703.80.97, and 8703.80.99, the changes were not significant, and there were no imports recorded for HS code 8703.80.17. The study concludes that the import duty exemption policy positively impacts specific categories of electric vehicles but has a limited overall effect. Additional support is needed to help Indonesia achieve its vision of becoming an eco-friendly state.

Keywords: Government Policy, Hs Code, Import Electric Vehicle, Import Duty

PENDAHULUAN

Saat ini, kesadaran masyarakat terhadap pentingnya menjaga lingkungan semakin meningkat, sebagian besar masyarakat sudah mulai mengadopsi gaya hidup menjadi lebih sehat, salah satunya penggunaan kendaraan listrik. Mobil listrik memiliki beberapa keunggulan seperti memiliki efisiensi yang tinggi dan tingkat kebisingan yang rendah. Selain itu, kendaraan ini dapat memanfaatkan berbagai sumber energi alternatif, perawatannya lebih mudah, serta mengandalkan tenaga dari sumber terbarukan.

Semua faktor ini menjadikannya pilihan ideal untuk masa depan transportasi yang lebih bersih dan berkelanjutan (Sudjoko, 2021). Konsep ini juga memperkenalkan paradigma baru dalam perkembangan ekonomi, salah satunya didukung oleh peningkatan di sektor transportasi ke tingkat lebih maju (Mao & Li, 2023). Kemajuan dalam teknologi baterai, pengisian daya, dan sistem kendali kendaraan telah mempercepat perkembangan kendaraan listrik yang efisien, hemat energi, dan ramah lingkungan. Kendaraan listrik tidak hanya menurunkan emisi secara



langsung, tetapi juga membuka peluang bagi penggunaan energi terbarukan serta integrasi dengan jaringan listrik cerdas. Salah satu infrastruktur penting untuk mendukung kendaraan listrik adalah fasilitas pengisian daya. Indonesia memiliki stasiun pengisian daya yang mulai tersedia untuk mendukung keberlanjutan pemilik kendaraan listrik. Tahun 2021 tercatat terdapat 7.000 unit Stasiun Pengisian Listrik Umum (SPLU), 97 unit Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU), dan 9 unit Stasiun Penukaran Baterai Kendaraan Listrik Umum (SPBKLU) di seluruh Indonesia (Dharmawan et al., 2021). Hal ini memberikan kesempatan untuk membangun sistem transportasi berkelanjutan yang mampu mengurangi polusi udara, emisi gas rumah kaca, dan dampak negatif terhadap lingkungan (Ansah, 2023).

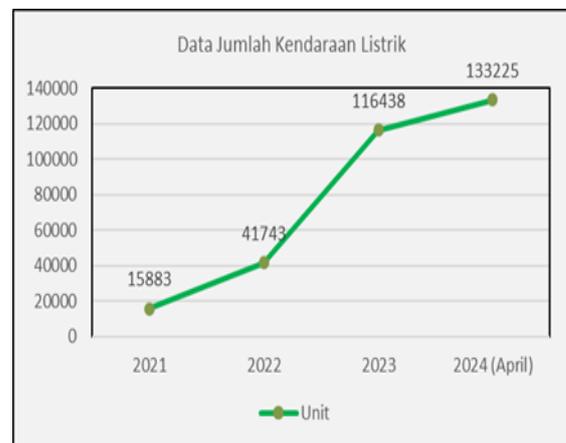
Kendaraan listrik menghasilkan emisi lebih rendah dibandingkan dengan kendaraan berbahan bakar fosil. Penggunaan energi yang lebih efisien, kendaraan listrik dapat menjadi 3-5 kali lebih hemat dibandingkan kendaraan konvensional (Sudjoko, 2021). Inovasi kendaraan ramah lingkungan memiliki emisi rendah dianggap sebagai salah satu solusi untuk mengurangi dan mengendalikan dampak pemanasan global dan perubahan iklim. Negara-negara di Eropa, Tiongkok, dan Amerika Serikat telah secara luas mengadopsi penggunaan kendaraan listrik (Nur & Kurniawan, 2021).

Penggunaan kendaraan listrik di Indonesia masih tergolong baru dan belum sepenuhnya mendapat perhatian dari masyarakat pada tahun 2013. Kendaraan listrik berbahan bakar baterai di Indonesia memiliki dukungan dan berperan dalam menurunkan emisi karbon dioksida. Sebagai produk ekonomi, kendaraan listrik akan menjadi salah satu barang yang efisien dan ramah lingkungan (Kemenangan, 2022). Kendaraan listrik kembali mendapat sorotan setelah Presiden Joko Widodo menetapkan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 mengenai percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai untuk transportasi jalan. Insentif diberikan mencakup pembebasan bea masuk untuk impor kendaraan listrik berbasis baterai dalam bentuk *Completely Knock Down (CKD)*, *Incompletely Knock Down (IKD)*, atau komponen utama, dengan ketentuan jumlah dan jangka waktu tertentu (Aziz et al., 2020).

Pemerintah juga menerapkan beberapa peraturan untuk mendukung perkembangan kendaraan listrik di Indonesia seperti pembebasan bea masuk diberikan kepada impor mesin, barang,

dan bahan terkait penanaman modal, penangguhan bea masuk untuk keperluan ekspor, serta insentif bea masuk yang ditanggung pemerintah atas impor bahan baku dan bahan pendukung untuk proses produksi (Aziz et al., 2020). Peraturan ini didasarkan pada pertimbangan ketahanan dan konservasi energi, pengurangan emisi gas rumah kaca, serta penguasaan teknologi industri. Diharapkan, regulasi ini dapat menciptakan lingkungan yang mendukung pertumbuhan produksi dan penggunaan kendaraan listrik oleh masyarakat (Nur & Kurniawan, 2021).

Indonesia dapat mengambil pelajaran dari negara-negara lain yang telah berhasil beralih dari kendaraan konvensional ke kendaraan listrik dan mengintegrasikan kebijakan kendaraan listrik ke dalam kebijakan transportasi nasional mereka (Maghfiroh et al., 2021). Kebijakan kendaraan listrik bertujuan untuk meningkatkan jumlah kendaraan listrik, kebijakan yang dimaksud untuk menarik konsumen untuk berpindah ke kendaraan listrik (Simbolon et al., 2022). berikut data mengenai kenaikan jumlah kendaraan listrik di Indonesia:



Gambar 1. Data Jumlah Kendaraan Listrik di Indonesia

Sumber: Media Nikel Indonesia 2024

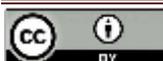
Gambar 1, menunjukkan pertumbuhan jumlah mobil listrik di Indonesia dari tahun 2020 hingga April 2024. Pada 2020, jumlah mobil listrik masih relatif sedikit, yakni 3.894 unit. Namun, angka ini melonjak signifikan pada 2021 menjadi 15.883 unit dengan kenaikan sebesar 3,07%. Kenaikan jumlah mobil listrik berlanjut pada 2022 dan 2023, dengan jumlah mencapai 41.743 unit dan 116.438 unit, meskipun persentase kenaikannya menurun, masing-masing menjadi 1,62% dan 1,78%. Bulan April 2024, jumlah mobil listrik di Indonesia tercatat 133.225 unit, tetapi dengan persentase kenaikan kecil

hanya 0,14%. Berdasarkan data tiga tahun terakhir, penjualan kendaraan listrik di Indonesia terus meningkat. Hal tersebut menunjukkan bahwa pengembangan kendaraan listrik berlanjut sebagai bagian dari upaya transisi energi (Istiqomah et al., 2022). Dapat dilihat dari tabel diatas menunjukan adanya kenaikan jumlah kendaraan listrik di indonesia, pada tahun 2020 jumlah kendaraan listrik tidak sampai di angka 4.000/mobil. Jumlah setiap tahunnya bertambah ke angka yang tidak sedikit, pada bulan April tahun 2024 jumlah kendaraan listrik di indonesia mencapai angka 130.000/mobil. hal tersebut menunjukan dengan diterbitkan kebijakan baru oleh pemerintah memiliki dampak meningkatkan ketertarikan masyarakat kita terhadap kendaraan khususnya mobil listrik di indonesia.

Peraturan tersebut untuk mendorong produsen kendaraan bermotor di Indonesia untuk meluncurkan produk - produk berbasis elektrifikasi. berbagai jenis teknologi elektrifikasi yang tersedia teknologi hibrida menjadi pilihan utama bagi sebagian besar produsen kendaraan bermotor di Indonesia (Iskandar & Yulanto, 2021). Pemerintah Indonesia bekerja sama dengan produsen otomotif terkemuka asal Korea Selatan, untuk mewujudkan komitmen bersama antara Indonesia dan Korea Selatan dalam mengembangkan teknologi transportasi ramah lingkungan yaitu kendaraan listrik (Ardiyanti et al., 2023).

Pemerintah berusaha merelokasi industri nikel diolah menjadi baterai lithium, merupakan komponen utama kendaraan listrik. Aturan ekspor nikel telah diperketat, di mana nikel berkadar rendah tidak lagi diizinkan untuk diekspor sejak tahun 2019. Pemerintah harus memutuskan kebijakan yang berfokus pada pembangunan pabrik mobil listrik atau pada pengembangan infrastruktur pendukung, seperti fasilitas pengisian daya skala besar (Simbolon et al., 2022). Kendaraan listrik yang beredar di Indonesia saat ini, kecuali bus merupakan produk impor (Sasongko, 2024). Tren penggunaan kendaraan listrik yang sangat viral ini memiliki pengaruh yang beragam macamnya, salah satunya yaitu meningkatnya impor kendaraan listrik. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kebijakan yang dikeluarkan Kementerian keuangan pada tahun 2024 terkait Tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor ditujukan kepada komoditas kendaraan listrik.

TINJAUAN PUSTAKA



Teori Permintaan

Permintaan merujuk pada jumlah barang yang diinginkan pada periode dan waktu tertentu. Permintaan berkaitan dengan kemampuan konsumen untuk membeli, sehingga harga suatu barang akan terbentuk dari situ. Jumlah permintaan sangat dipengaruhi oleh harga barang menjadi dasar terbentuknya hukum permintaan (Asnah et al., 2023). Hukum permintaan menghasilkan pada saat harga tinggi maka permintaan akan turun dan sebaliknya (Putra, 2020). Menurut (Zuwardi et al., 2023) teori permintaan, ketika permintaan meningkat, harga harus naik secara proporsional, dan ketika permintaan menurun, harga juga harus turun secara proporsional. Pasokan produk mungkin secara otomatis terganggu saat permintaan naik, konsumen perlu memastikan bahwa permintaan mereka sesuai dengan kebutuhan nyata, bukan hanya berdasarkan keinginan mereka.

Teori Penawaran

Penawaran adalah jumlah barang tertentu yang bersedia dijual pada berbagai tingkat harga mungkin terjadi dalam jangka waktu tertentu (Putra, 2020). Menurut (Zuwardi et al., 2023) Hukum penawaran menyatakan hubungan antara jumlah barang dan jasa yang ditawarkan dengan rasio harga terhadap jumlah tersebut. Artinya, ketika harga naik, penawaran akan meningkat, dan sebaliknya, ketika harga turun, penawaran menurun. Hukum penawaran menunjukkan dengan jelas bahwa harga dan jumlah barang yang ditawarkan memiliki hubungan positif. Oleh karena itu, jumlah barang dan jasa yang ditawarkan pada waktu tertentu sangat bergantung pada tingkat harga tersebut (Aroy Maulana et al., 2021).

Teori Keunggulan Kompetitif

Difusi adalah bentuk komunikasi spesifik, terkait dengan penyebaran pesan dianggap sebagai cita - cita baru. Proses ini memiliki karakteristik khusus karena melibatkan ide-ide baru dalam konten pesannya (Mihardja, 2022). Menurut (Muntaha & Amin, 2023) difusi inovasi pada dasarnya menjelaskan proses bagaimana suatu inovasi disampaikan atau dikomunikasikan melalui saluran-saluran tertentu sepanjang waktu kepada sekelompok anggota dari sistem sosial. Anggota sistem sosial merasakan bahwa karakteristik inovasi dapat mempengaruhi tingkat adopsi. Terdapat lima karakteristik inovasi, yaitu : keuntungan relatif, kesesuaian, kerumitan, kemungkinan untuk diuji coba, dan kemudahan untuk diamati (Akmalia & Rikumahu, 2018).

Teori Perdagangan International

Teori perdagangan internasional adalah perdagangan yang dilakukan oleh penduduk suatu negara dengan penduduk negara lain atas dasar kesepakatan bersama. Perdagangan ini dapat berupa antara individu dengan pemerintah suatu negara atau antara individu dengan pemerintah negara lain (Hasoloan, 2013). Menurut (Yuni & Hutabarat, Lanova, 2021) perdagangan internasional mendorong industrialisasi, globalisasi, kemajuan transportasi, dan kehadiran perusahaan multinasional. Hal tersebut adalah salah satu faktor utama yang meningkatkan Produk Domestik Bruto (PDB). Kegiatan ekspor dan impor menjadi salah satu tolak ukur masyarakat mengenai perdagangan antar negara.

METODE PENELITIAN

Sumber data jumlah impor negara diperoleh untuk proses penelitian ini di ambil dari website trademap.org, data yang digunakan merupakan data yearly series atau data tahunan, dan quarterly series atau data per kuartal. Komoditi yang diteliti telah disesuaikan dengan kebijakan yang telah diterbitkan pemerintah terkait impor kendaraan Listrik, data ini akan di ditampilkan berupa grafik yang nantinya agar mempermudah pada saat menjelaskan analisis terkait masalah yang diteliti. Analisis bertujuan untuk menggambarkan hubungan satu variabel dengan yang lain, dengan adanya gambaran tersebut akan menjelaskan hubungan antara temuan dan argumentasi lain. Variabel yang digunakan adalah bagaimana keadaan impor kendaraan listrik di Indonesia, lalu kebijakan pemerintah Indonesia terhadap tren kendaraan listrik dan HS Code mana yang mendapatkan akses kemudahan impor dari kebijakan yang dikeluarkan pemerintah. Data yang digunakan yaitu data kuartal dengan menggunakan kuartal ke 1 dan 2 tahun 2023 serta kuartal 1 dan 2 tahun 2024. Metode yang digunakan penelitian ini adalah analisis uji beda rata - rata yaitu membedakan pada saat sebelum diberlakukan kebijakan impor dan setelah diberlakukannya kebijakan impor oleh pemerintah.

Metode uji beda rata – rata adalah metode uji beda rata - rata untuk dua sampel berpasangan merupakan salah satu teknik pengujian yang digunakan untuk mengevaluasi efektivitas suatu perlakuan. Membandingkan data sebelum pemberlakuan kebijakan dan setelah diberlakukan kebijakan tersebut, kebijakan yang dimaksud yaitu nilai impor kendaraan listrik sebelum dan sesudah terbitnya tarif impor tersebut. Pengambilan Keputusan untuk menolak HO atau menerima

menggunakan uji berikut :

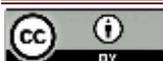
1. Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ dan probabilitas (p-value) $< 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima.
2. Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ dan probabilitas (p-value) $> 0,05$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak.

Karena jumlah data sebelum penerapan tarif dan sesudah penerapan tarif berbeda maka digunakanlah unpaired two-samples Wilcoxon Test dengan prosedur yang sesuai.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Indonesia masih bergantung kepada impor untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, salah satunya yaitu pada sektor kendaraan, mengapa Indonesia belum bisa untuk memproduksi kendaraan sendiri adalah karena sumber daya yang dimiliki Indonesia masih belum bisa memenuhi standar untuk membuat kendaraan sendiri, lalu karena perkembangan teknologi yang masih tertinggal di banding negara yang sudah lama memproduksi kendaraan. Masyarakat cenderung berminat kepada produk kendaraan impor yang sudah lama bergerak di dunia otomotif, secara tidak langsung bahwa tingginya impor Indonesia dilakukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan mengurangi biaya produksi tinggi, berdampak pada harga barang yang dijual. Menurut (BPS, 2023) permintaan impor didukung oleh penelitian yang menunjukkan bahwa kebutuhan masyarakat terhadap barang dan jasa impor meningkat karena harganya lebih murah dan secara tidak langsung membantu menghemat biaya tenaga kerja.

Tahun 2022 pemerintah mengeluarkan kebijakan terkait pembebanan tarif bea masuk terhadap atas barang impor yang bernama “Peraturan Menteri Keuangan Nomor 26/PMK.010/2022 Tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor”. Kebijakan tersebut untuk menetapkan penambahan biaya masuk terhadap barang yang di impor ke Indonesia, mulai berlaku pada tanggal 1 April tahun 2022. Setelah kebijakan tersebut diterbitkan, nilai impor Indonesia pada April 2022 tercatat sebesar USD 19.757,4 juta, mengalami penurunan sebesar USD 2.205,0 juta atau 10,04 persen dibandingkan bulan sebelumnya. Volume impor juga mengalami penurunan sebesar 14,41 persen (2.578,9 ribu ton), menjadi 15.312,0 ribu ton (BPS, 2022). Menurut (Kinski et al., 2023) Pada Mei 2022, nilai impor Indonesia tercatat sebesar USD 18,61 miliar, mengalami penurunan sebesar 5,81 persen dibandingkan April 2022, namun meningkat 30,74 persen dibandingkan Mei 2021.



Menurut Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) dari nilai impor tersebut terdiri dari impor (*CBU*) sebesar 83.298 unit meningkat sekitar 74 persen dari tahun sebelumnya, sedangkan untuk kendaraan (*CKD*) tidak ada impor sama sekali dan total part kendaraan yang diimpor jumlah 226.309.901 pcs pada tahun tersebut.



Gambar 2. Nilai Impor Kendaraan Indonesia

Sumber: Trademap, 2024

Gambar 2 menunjukkan peningkatan nilai impor kendaraan di Indonesia selama tiga tahun terakhir, tahun 2021 hingga 2023. Tahun 2021, nilai impor tercatat sekitar 6,7 juta USD, kemudian mengalami kenaikan signifikan menjadi 9,5 juta USD pada tahun 2022 (BPS, 2024). Peningkatan nilai impor dari tahun ke tahun menunjukkan adanya kenaikan permintaan pada kendaraan impor, didorong oleh pertumbuhan ekonomi dan daya beli masyarakat yang semakin kuat. Pemulihan aktivitas ekonomi setelah pandemi juga berperan dalam meningkatkan kebutuhan kendaraan, untuk kebutuhan pribadi maupun kebutuhan perusahaan. Hal tersebut menunjukkan bahwa Indonesia memiliki ketergantungan terhadap impor komoditas kendaraan, tercatat pada tahun 2021 produksi kendaraan di Indonesia mencapai 890.000 unit, pada tahun 2022 mengalami kenaikan yang signifikan sebesar 1.210.000 unit, dan pada tahun berikutnya produksi mengalami penurunan menjadi 1.180.000 unit. Hingga sekarang Indonesia masih mengandalkan impor kendaraan untuk memenuhi permintaan dan kebutuhan masyarakat.

Mulai masuk ke tahun berikutnya dimana tercatat tahun 2023, nilai impor Indonesia sebesar USD 221,89 miliar, turun sekitar 6,55% dibandingkan tahun 2022 (*yoy*). Penurunan impor terbesar berasal dari mesin atau peralatan listrik dan bagiannya, sedangkan kategori mesin dan peralatan mekanis serta bagiannya mengalami peningkatan impor. Nilai impor mengalami penurunan tetapi volume impor Indonesia tetap tumbuh positif sebesar 8,04% (*yoy*), mencerminkan permintaan domestik yang kuat.

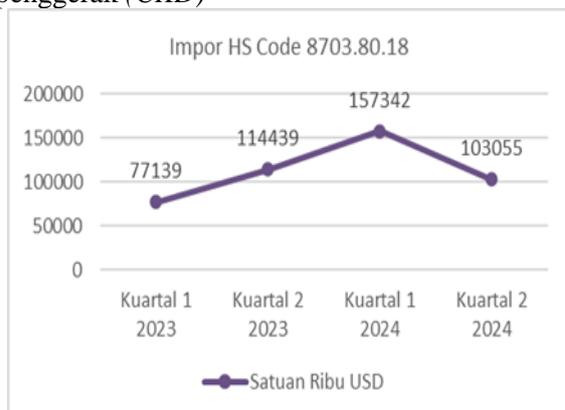
bedasarkan sisi sektoral, impor barang modal dan barang konsumsi menunjukkan pertumbuhan positif, sementara impor bahan baku mengalami penurunan. Negara pemasok utama impor Indonesia masih didominasi oleh Tiongkok dan Jepang, dengan masing-masing berkontribusi 33,42% dan 8,84% terhadap total impor Indonesia. Menurut data impor kendaraan di tahun 2023 mengalami penurunan di angka 10,1 juta USD. Mengalami kenaikan pada impor kendaraan, tetapi secara menyeluruh nilai impor pada tahun 2023 mencapai USD 221,89 miliar, mengalami penurunan sekitar 6,55% dibandingkan tahun sebelumnya (*yoy*). Penurunan impor terbesar disebabkan oleh mesin atau peralatan listrik dan komponennya, sedangkan kategori mesin dan peralatan mekanis beserta bagiannya justru menunjukkan peningkatan impor.

Impor Kendaraan yang Terkena Bebas Bea Masuk

Tahun 2024 pemerintah mengeluarkan “Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2024 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Keuangan Nomor 26/PMK.010/2022 Tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor”. atas impor kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dalam program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle) untuk transportasi jalan yang termasuk dalam : a. Pos Tarif 8703.80.17, 8703.80.18, dan 8703.80.19; dan b. Pos Tarif 8703.80.97, 8703.80.98, dan 8703.80.99. dari peraturan yang dikeluarkan dapat diketahui pemerintah mulai berusaha mendukung *green economy* dengan cara mempermudah mengimpor kendaraan (*CBU*) adalah mobil yang diimpor dalam kondisi sudah sepenuhnya dirakit (Rika Widiana, 2023). dan juga (*CKD*) merupakan impor kendaraan yang hanya partnya saja dan nantinya akan di rakit di negara tujuan. Peraturan tersebut membebaskan biaya masuk impor terhadap beberapa macam kode HS 8703.80 yang berisi “Kendaraan listrik mobil station wagon dan mobil balap dengan penggerak listrik.” dari kebijakan tersebut kita analisis apakah kebijakan tersebut memiliki pengaruh signifikan terhadap impor kendaraan khususnya kendaraan listrik di Indonesia.

Kebijakan terkait pembebasan bea masuk kepada kode HS 8703.80.17 terkait klasifikasi kendaraan sedan dengan menggunakan penggerak listrik (*CKD*), data kuartal 1 dan 2 pada tahun 2023 dan 2024 menunjukkan tidak adanya impor

pada bagian tersebut sehingga nilai impor unuk kode HS tersebut adalah Nol. analisis terkait kode HS 8703.80.18 terkait kendaraan station wagon & mobil sport hanya menggunakan listrik sebagai penggerak (*CKD*)



Gambar 3. Impor Kendaraan Listrik Wagon & Sport CKD kuartal 1 & 2 Tahun 2023 dan 2024

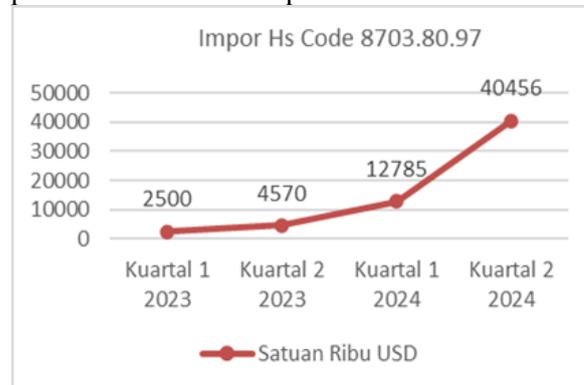
Sumber: Trademap, 2024

Gambar 3 menunjukkan perubahan dan perbandingan nilai impor produk dengan kode HS 8703.80.18 di Indonesia Kuartal 1 & 2 tahun 2023 dengan Kuartal 1 & 2 tahun 2024. Kuartal 1 tahun 2023, nilai impor tercatat sebesar 77.139 ribu USD, menjadi titik awal yang relatif rendah untuk periode ini. Nilai impor meningkat signifikan pada Kuartal 2 tahun 2023, mencapai 114.439 ribu USD, mencerminkan kenaikan permintaan terhadap produk tersebut. Tren ini terus berlanjut hingga kuartal 1 tahun 2024, dengan nilai impor mencapai puncaknya di 157.342 ribu USD, menunjukkan tingginya permintaan. Kuartal 2 tahun 2024, nilai impor menurun menjadi 103.055 ribu USD. Secara keseluruhan, grafik diatas menampilkan tren peningkatan impor yang stabil dari kuartal 1 & 2 tahun 2023 hingga Kuartal 1 tahun 2024, selanjutnya diikuti oleh penurunan pada Kuartal 2 tahun 2024. Hal tersebut karena beberapa faktor salah satunya yaitu adanya insentif pemerintah melalui peraturan menteri investasi dan hilirisasi No 1 Tahun 2024 menghasilkan pembebasan bea masuk terhadap impor mobil listrik dan pajak terhadap barang mewah, peningkatan jenis dan model mobil listrik yang tersedia di masyarakat beragam serta harga mobil listrik mulai bersaing dengan mobil *internal combustion engine* (ICE).

Kode HS 8703.80.19 terkait kendaraan van, bukan untuk penjara dengan hanya menggunakan penggerak listrik (*CKD*). namun pada kode HS tersebut menunjukan pada kuartal 1 dan 2 tahun 2023 tidak melakukan impor sama sekali,

sedangkan untuk kuartal 1 tahun 2024 nilai impor terkait kode HS tersebut sebanyak 12 ribu USD dan pada kurtal kedua tidak melakukan impor sama sekali.

Kode HS selanjutnya yaitu 8703.80.97 terkait sedan dengan penggerak listrik yang diimpor (*CBU*). Berikut data terkait tersebut kode HS periode kuartal 1 dan 2 pada tahun 2023 dan 2024.

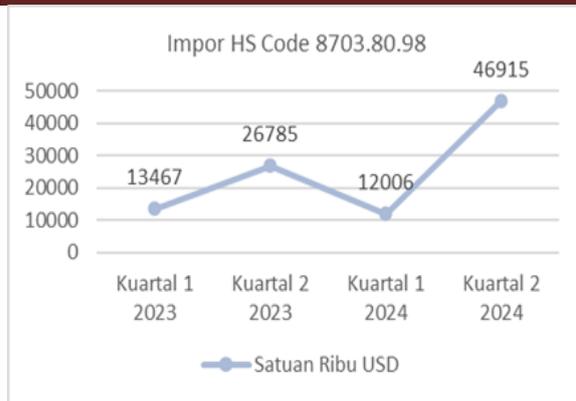


Gambar 4. Impor Kendaraan Listrik Sedan CBU kuartal 1 & 2 Tahun 2023 dan 2024

Sumber: Trademap, 2024

Gambar 4, menggambarkan perbandingan nilai impor produk dengan kode HS 8703.80.97 di Indonesia dari Kuartal 1 dan 2 tahun 2023 dan Kuartal 1 dan 2 tahun 2024, dalam satuan ribu USD. Pada kuartal 1 tahun 2023, nilai impor produk ini tercatat sebesar 2.500 ribu USD. Nilai ini mengalami kenaikan pada kuartal 2 tahun 2023 menjadi 4.570 ribu USD, menunjukkan peningkatan minat terhadap produk terkait kode HS tersebut. Peningkatan signifikan terjadi pada kuartal 1 tahun 2024, di mana nilai impor melonjak lebih dari dua kali lipat menjadi 12.785 lebih dari dua kali lipat lagi pada kuartal 2 tahun 2024, dengan nilai impor mencapai 40.456 ribu USD. Lonjakan ini mencerminkan adanya peningkatan permintaan yang kuat serta karena ada perubahan signifikan dalam kebijakan dan kebutuhan pasar domestik untuk produk impor dengan kode HS tersebut. Secara keseluruhan, gambar ini memperlihatkan tren kenaikan impor tajam dari awal tahun 2023 dan awal tahun 2024, dapat mengindikasikan perubahan kebutuhan serta minat pasar terkait produk tersebut di Indonesia.

Kode HS 8703.80.98 terkait kendaraan station wagon & mobil sport yang hanya menggunakan penggerak listrik (*CBU*). Berikut data impor terkait kode HS tersebut kuartal 1 dan 2 tahun 2023 dan 2024.

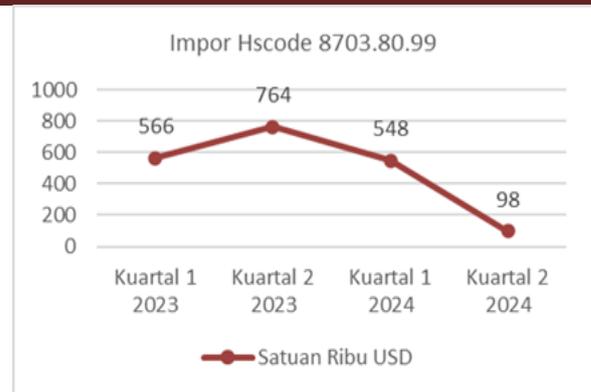


Gambar 5. Impor Kendaraan Listrik Wagon & Sport CBU kuartal 1 & 2 Tahun 2023 dan 2024

Sumber: Trademap, 2024

Bedasarkan gambar 5, menunjukkan perubahan secara fluktuatif terkait nilai impor produk dengan kode HS 8703.80.98 di Indonesia dari kuartal 1 tahun 2023 hingga kuartal 2 tahun 2024, dalam ribuan USD. Kuartal 1 tahun 2023, nilai impor tercatat sebesar 13.467 ribu USD. Kuartal 2 tahun 2023, nilai impor mengalami peningkatan positif menjadi 26.785 ribu USD, mengindikasikan adanya peningkatan permintaan atas produk ini. Kuartal 1 tahun 2024, impor mengalami penurunan yang signifikan dibanding periode sebelumnya hingga mencapai 12.006 ribu USD, hampir separuh dari kuartal sebelumnya. Kuartal 2 tahun 2024, nilai impor kembali melonjak sangat tinggi dibanding sebelumnya menjadi 46.915 ribu USD, nilai tertinggi dalam periode diatas. Pola fluktuatif ini menunjukkan dinamika permintaan yang tidak stabil untuk produk kendaraan *station wagon* dan mobil *sport* yang diimpor secara utuh. Kenaikan tajam pada kuartal 2 tahun 2024 mencerminkan adanya peningkatan konsumsi terhadap produk ini. Penyebab peningkatan tersebut yang pertama adanya insentif pemerintah terkait bebas bea masuk dan pajak barang mewah untuk impor mobil, pelonggaran aturan Tingkat Komponen Dalam Negeri (TKDN) terkait kendaraan listrik hingga tahun 2026, adanya kebijakan perdagangan bebas antara china dan korea selatan terkait tarif impor yang rendah atau nol persen.

Kode HS 8703.80.99 terkait van yang dibuat bukan untuk penjara dengan menggunakan penggerak listrik (*CBU*). Berikut data impor terkait kode HS tersebut periode kuartal 1 dan 2 tahun 2023 dan 2024.



Gambar 6. Impor Kendaraan Listrik Van CBU kuartal 1 & 2 Tahun 2023 dan 2024

Sumber: Trademap, 2024

Bedasarkan gambar 6, impor pada kode HS 8703.80.99 menunjukkan hasil sedikit di bandingkan yang lainnya, kuartal pertama tahun 2023 nilai impor kendaraan mencapai 566 ribu USD, selanjutnya kuartal ke 2 di tahun yang sama mengalami kenaikan yang sedikit menjadi 764 ribu USD, hal tersebut menunjukkan adanya kenaikan secara positif terhadap peminatan kendaraan van dengan penggerak listrik. Tahun 2024 peminatan terhadap kendaraan van dengan penggerak listrik mulai menunjukkan depresiasi, kuartal pertama nilai impor menurun dari tahun sebelumnya menjadi 548 ribu USD, dan kuartal kedua mengalami penurunan signifikan di angka 98 ribu USD.

Perhitungan Analisis Uji Beda

Uji analisis deskriptif diatas, dilakukan analisis *Unpired Two Samples Wilcoxon Test* pada semua data impor yang mendapatkan kemudahan untuk masuk ke indonesia bedasarkan kebijakan PMK No. 10 Tahun 2024 yang berisi kode HS delapan digit. Hasil dari analisis berupa *p-value* dimasukan di tabel dan dilihat apakah mengalami perubahan setelah diberlakukannya kebijakan pemerintah tersebut.

Tabel 1. Impor Kendaraan Listrik yang Mendapatkan Bea Masuk 0%.

Kode HS	Asym. Sig.	Kesimpulan
8703.80.17	0	Tidak mengalami perubahan
8703.80.18	0,655	Mengalami perubahan
8703.80.19	0,317	Mengalami perubahan namun tidak signifikan
8703.80.97	0,180	Mengalami perubahan namun tidak signifikan
8703.80.98	0,655	Mengalami perubahan
8703.80.99	0,180	Mengalami perubahan namun tidak signifikan

Hasil tabel diatas menunjukkan data mengenai impor kendaraan listrik dengan berbagai kode HS yang mendapat bea masuk 0% sesuai dengan peraturan kementerian keuangan. Tabel ini

mencakup kode HS 8703.80.17, 8703.80.18, 8703.80.19, 8703.80.97, 8703.80.98, dan 8703.80.99, serta nilai *Asymp. Sig.* Tabel diatas mengidentifikasi statistik perubahan dalam impor untuk masing-masing HS code. Terdapat dua kode HS mengalami perubahan secara signifikan, yaitu 8703.80.18 terkait kendaraan *station wagon* & mobil sport dengan menggunakan listrik sebagai penggerak (*CKD*) dan 8703.80.98 terkait kendaraan *station wagon* & mobil *sport* yang menggunakan penggerak listrik (*CBU*). dengan nilai *Asymp. Sig* yang sama sebesar 0,655. Nilai ini menunjukkan bahwa untuk kedua kode HS tersebut, menunjukan perubahan terhadap nilai impor cukup signifikan dalam konteks pengaruh peraturan baru oleh kementerian keuangan.

Kempat kode HS lainnya yaitu 8703.80.17 berdasarkan data diatas tidak ada kegiatan impor sama sekali, lalu 8703.80.19 menunjukan nilai *Asymp. Sig* sebesar 0,317, pada kode HS 8703.80.97, dan 8703.80.99 menunjukan nilai *Asymp. Sig* yang sama masing-masing diangka 0,180. nilai tersebut bawah nilai signifikan (dengan nilai 0 atau mendekati), yang berarti tidak ada perubahan signifikan dalam impor meskipun diberikan fasilitas bebas bea masuk. Berdasarkan hasil dari keseluruhan tabel diatas menunjukan semakin banyak minat masyarakat kepada produk mobil listrik namun produksi di Indonesia masih belum siap dan masih mengandalkan impor untuk memenuhi kebutuhan masyarakat karena itu harga mobil listrik masih cenderung tinggi karena jumlah yang terbatas namun permintaan terhadap mobil listrik mulai naik secara signifikan.

KESIMPULAN

Pembebasan bea masuk terhadap kendaraan listrik yang di tetapkan pada tanggal 12 Februari tahun 2024 memiliki pengaruh yang tidak terlalu signifikan terhadap impor kendaraan listrik Indonesia, beberapa macam kode HS yang ditetapkan oleh pemerintah kode HS 8703.80.18 dan 8703.80.98 menunjukan kenaikan yang signifikan, sedangkan pada kode HS lain yaitu 8703.80.19 menunjukan kenaikan namun belum se signifikan kedua kode HS sebelumnya. Kode HS 8703.80.97 dan 8703.80.99 hasil menunjukan masih sedikit peningkatan pada permintaan klasifikasi kode HS tersebut. Kode HS 8703.80.17 menunjukan tidak ada aktivitas impor baik sebelum atau sesudah diberlakukannya kebijakan, disimpulkan bahwa pada kuartal 1 dan 2 tahun 2023 dibandingkan kuartal 1 dan 2 tahun 2024 peminatan terkait kendaraan listrik oleh

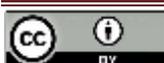
masyarakat Indonesia cenderung kepada kendaraan *station wagon* dan *sports cars* menggunakan penggerak listrik, setelah itu disusul peminatan oleh kendaraan van dan sedan menggunakan listrik.

DAFTAR PUSTAKA

- Akmalia, A. N., & Rikumahu, B. (2018). Analisis Tingkat Adopsi Layanan Perbankan Digital Menggunakan Teori Difusi Inovasi. *Jurnal Mitra Manajemen*, 2(4), 273–285.
- Ansah, R. (2023). Dampak Kendaraan Listrik Terhadap Lingkungan Dan Sumberdaya Alam: Isu Mutakhir Dalam Transportasi Berkelanjutan. *Nucl. Phys.*, 13(1), 104–116.
- Ardiyanti, D., Kurniawan, F., Raokter, U., & Wikansari, R. (2023). Analisis Penjualan Mobil Listrik Di Indonesia Dalam Rentang Waktu 2020-2023. *ECOMA: Journal of Economics and Management*, 1(3), 114–122. <https://doi.org/10.55681/ecoma.v1i3.26>
- Aroy Maulana, Fahriansah, & Nanda Safarida. (2021). Analisis Tingkat Elastisitas Permintaan dan Penawaran Ayam Potong Di Pasar Kota Langsa. *JIM: Jurnal Ilmiah Mahasiswa*, 3(2), 173–198. <https://doi.org/10.32505/jim.v3i2.3482>
- Asnah, Sabri, febrianti, eka, & Al-amin. (2023). Konsep Pemeliharaan Harta Dalam Perspektif Konvensional Dan Syariah. *Journal Of Social Science Research*, 2(2), 11033–11046. <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>
- Aziz, M., Marcellino, Y., Rizki, I. A., Ikhwanuddin, S. A., & Simatupang, J. W. (2020). STAziz, M., Marcellino, Y., Agnita Rizki, I., Anwar Ikhwanuddin, S., & Welman Simatupang, J. (n.d.). Studi Analisis Perkembangan Teknologi Dan Dukungan Pemerintah Indonesia Terkait Mobil Listrik (Vol. 22). *UDI Analisis Perkembangan Teknologi Dan Dukungan P. TESLA: Jurnal Teknik Elektro*, 22(1), 45.
- BPS 2022. (2022). Berita Resmi Statistik. *Bps.Go.Id*, 19(27), 1–5. <https://www.bps.go.id/id/pressrelease/2022/11/07/1916/agustus-2022--tingkat-pengangguran-terbuka--tpt--sebesar-5-86-persen-dan-rata-rata-upah-buruh-sebesar-3-07-juta-rupiah-per-bulan.html>
- BPS, 2023. (2023). Impor menurut moda



- transportasi 2021 -2022. *Sustainability (Switzerland)*, 11(1), 1–14. http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_Sistem_Pemebangunan_Terpusat_Strategi_Melestar
- BPS, 2024. (2024). statistik perdagangan luar negeri indonesia. *Sustainability (Switzerland)*, 11(1), 1–14. http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_Sistem_Pemebangunan_Terpusat_Strategi_Melestar
- Dharmawan, I. P., Kumara, I. N. S., & Budiastira, I. N. (2021). Perkembangan Infrastruktur Pengisian Baterai Kendaraan Listrik Di Indonesia. *Jurnal Spektrum*, 8(3), 90. <https://doi.org/10.24843/spektrum.2021.v08.i03.p12>
- Hasoloan, J. (2013). Peranan Perdagangan Internasional dalam Produktifitas dan Perekonomian. *Edunomic: Jurnal Ilmiah Pendidikan Ekonomi*, 1(2), 102–112.
- Iskandar, H., & Yulanto, D. (2021). Studi Analisis Perkembangan Teknologi Kendaraan Listrik Hibrida. *Journal of Automotive Technology Vocational ...*, 02(1), 31–44. <https://journal.upy.ac.id/index.php/jatve/article/view/1488>
- Istiqomah, S., Sutopo, W., Hisjam, M., & Wicaksono, H. (2022). Optimizing Electric Motorcycle-Charging Station Locations for Easy Accessibility and Public Benefit: A Case Study in Surakarta. *World Electric Vehicle Journal*, 13(12). <https://doi.org/10.3390/wevj13120232>
- Kemenangan, A. N. (2022). Mimpi mobil listrik nasional dan dukungan terhadap ekonomi hijau. <https://k1c2.kemenkeu.go.id/kms/knowledge/mimpi-mobil-listrik-nasional-dan-duktungan-terhadap-ekonomi-hijau-76953cfc/detail>
- Kinski, N., Tanjung, A. A., & Sukardi. (2023). Analisis Pengaruh Ekspor dan Impor Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia Tahun 2018 – 2022. *Ganaya : Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 6(3), 568–578. <https://doi.org/10.37329/ganaya.v6i3.2498>
- Maghfiroh, M. F. N., Pandiyaswargo, A. H., & Onoda, H. (2021). Current readiness status of electric vehicles in indonesia: Multistakeholder perceptions. *Sustainability (Switzerland)*, 13(23), 1–25. <https://doi.org/10.3390/su132313177>
- Mao, Y., & Li, X. (2023). A Review of Research on the Impact Mechanisms of Green Development in the Transportation Industry. *Sustainability (Switzerland)*, 15(23). <https://doi.org/10.3390/su152316531>
- Mihardja, E. J. (2022). Penerapan Teori Difusi Inovasi Dalam Community Engagement : Kisah Pengolahan Limbah Rajungan Dari Indramayu. *Journal of Dedicators Community*, 6(2), 61–74. <https://doi.org/10.34001/jdc.v6i2.2030>
- Muntaha, N. G., & Amin, A. (2023). Difusi Inovasi, Diseminasi Inovasi, Serta Elemen Difusi Inovasi. *Jurnal Pendidikan Dan Konseling*, 5(2), 2548–2554.
- Nur, A. I., & Kurniawan, A. D. (2021). Proyeksi Masa Depan Kendaraan Listrik di Indonesia: Analisis Perspektif Regulasi dan Pengendalian Dampak Perubahan Iklim yang Berkelanjutan. *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia*, 7(2), 197–220. <https://doi.org/10.38011/jhli.v7i2.260>
- Putra, I. H. (2020). Pengaruh Fluktuatif Harga Barang Pokok Dan Non Pokok Terhadap Permintaan Dan Penawaran. *Jurnal Ekonomi & Pendidikan*, 17(2), 116–127.
- Rika Widianita, D. (2023). Pengaruh Tingkat Inflasi Dan Nilai Tukar Rupiah Terhadap Volume Impor Mobil CBU (Completely Built Up) Di Indonesia. *AT-TAWASSUTH: Jurnal Ekonomi Islam*, VIII(I), 1–19.
- Sasongko, N. A. (2024). Mendukung Ketahanan Energi Nasional Implementation Of Battery-Based Electric Motor Vehicle Policies. September.
- Simbolon, A. M., Rusli, B., & -, C.-. (2022). Kebijakan Kendaraan Listrik dalam Perspektif Pasar dan Infrastruktur: Studi Reviu Komparasi Bilateral Korea Selatan dan Indonesia. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 24(2), 83–91. <https://doi.org/10.25104/jptd.v24i2.1943>



-
- Sudjoko, C. (2021). Strategi Pemanfaatan Kendaraan Listrik Berkelanjutan Sebagai Solusi Untuk Mengurangi Emisi Karbon”, *Jurnal Paradigma: Jurnal Multidisipliner Mahasiswa Pascasarjana Indonesia*,. *Jurnal Paradigma: Jurnal Multidisipliner Mahasiswa Pascasarjana Indonesia*, 2(2), 54–68.
- Yuni, R., & Hutabarat, Lanova, D. (2021). 19193-53063-1-Pb. Dampak Perdagangan Internasional Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Pada Tahun 2009-2019, 10(1), 62–69.
- Zuwardi, Syahrin, A., Rayana, M. I., Mainaki. Herdian, & Bilal, M. (2023). Analisis Teori Permintaan, Penawaran, Dan Harga Menurut Pandangan Ibnu Khaldun. *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research*, 3, 13204–13215.