URGENSI HARMONISASI REGULASI PAJAK KENDARAAN BERTENAGA HYBRID SEBAGAI DUKUNGAN TRANSISI MENUJU KENDARAAN RENDAH EMISI DI INDONESIA

Muhammad Vico Febriansyah, Fakultas Hukum Universitas Tarumanegara, e-mail: muhammad.205220326@stu.untar.ac.id
Ariawan Gunadi, Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, e-mail: ariawang@fh.untar.ac.id

doi: https://doi.org/10.24843/KS.2025.v13.i10.p16

ABSTRAK

Transformasi menuju kendaraan rendah emisi merupakan bagian penting dari komitmen Indonesia dalam menurunkan emisi karbon sesuai Paris Agreement dan Nationally Determined Contribution (NDC). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis urgensi harmonisasi regulasi pajak kendaraan hybrid agar kebijakan fiskal dapat lebih efektif mendukung transisi menuju transportasi ramah lingkungan. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Analisis difokuskan pada sinkronisasi antara kebijakan pajak pusat, yaitu PPnBM dan PPN Ditanggung Pemerintah berdasarkan PP No. 74 Tahun 2021 dan PMK No. 12 Tahun 2025, dengan kebijakan pajak daerah melalui PKB dan BBNKB dalam UU No. 28 Tahun 2009. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masih terjadi ketidakharmonisan antara kebijakan fiskal pusat dan daerah, sehingga efektivitas insentif bagi kendaraan hybrid menjadi kurang optimal. Oleh karena itu, diperlukan harmonisasi regulasi pajak agar kebijakan insentif dapat berjalan selaras dan memberikan kontribusi nyata terhadap percepatan transisi kendaraan rendah emisi di Indonesia.

Kata Kunci: Hukum Pajak, Harmonisasi Pajak, Kendaraan Hybrid, Pajak Daerah, Green Taxation, Transisi Energi.

ABSTRACT

The transition toward low-emission vehicles is an essential part of Indonesia's commitment to reducing carbon emissions under the Paris Agreement and Nationally Determined Contribution (NDC). This study aims to analyze the urgency of harmonizing hybrid vehicle tax regulations so that fiscal policies can more effectively support the transition toward environmentally friendly transportation. The research employs a normative legal method with a statutory and conceptual approach. The analysis focuses on the synchronization between central tax policies – namely, the Luxury Goods Sales Tax (PPnBM) and Value Added Tax (VAT) borne by the government under Government Regulation No. 74 of 2021 and Minister of Finance Regulation No. 12 of 2025 – and regional tax policies under Law No. 28 of 2009 concerning Motor Vehicle Tax (PKB) and Transfer of Vehicle Title Fee (BBNKB). The findings show that inconsistencies between central and regional fiscal regulations have reduced the effectiveness of incentives for hybrid vehicles. Therefore, regulatory harmonization is urgently needed to ensure that fiscal incentives effectively support Indonesia's transition toward low-emission transportation.

Keywords: Tax Law, Tax Harmonization, Hybrid Vehicles, Regional Tax, Green Taxation, Energy Transition.

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Transformasi sektor transportasi menuju kendaraan rendah emisi telah menjadi agenda prioritas dalam upaya Indonesia memenuhi komitmen Paris Agreement dan target Nationally Determined Contribution (NDC). Tidak bisa dipungkiri, sektor transportasi menyumbang angka yang cukup besar—sekitar 25% dari total emisi CO₂ nasional dengan kendaraan bermotor sebagai penyumbang utama¹. Posisi strategis ini membuat kebijakan fiskal di bidang perpajakan kendaraan tidak lagi sekadar berfungsi sebagai instrumen penerimaan negara, melainkan juga harus mampu mendorong perubahan perilaku konsumsi masyarakat ke arah yang lebih ramah lingkungan².

Struktur perpajakan kendaraan bermotor di Indonesia terbilang rumit karena melibatkan berbagai jenis pungutan baik di tingkat pusat maupun daerah. Rosdiana dan Irianto menegaskan bahwa reformasi perpajakan modern tidak lagi semata-mata berorientasi pada fungsi budgeter, melainkan harus mengintegrasikan fungsi regulerend untuk mendukung pembangunan berkelanjutan, termasuk dalam sektor transportasi³. Kompleksitas ini mencakup Pajak Pertambahan Nilai (PPN), Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM), Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), hingga Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)⁴.. Ada Pajak Pertambahan Nilai (PPN), Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM), Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), hingga Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB)4. Dari sekian jenis pajak tersebut, PPnBM menjadi yang paling menarik untuk dikaji karena sejak awal kemunculannya lewat Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983, pajak ini dirancang dengan dua tujuan sekaligus: menambah penerimaan kas negara dan mengendalikan konsumsi barangbarang yang dianggap mewah⁵. Dalam konteks kendaraan bermotor, logika di balik pengenaan PPnBM adalah bahwa kendaraan tertentu masuk kategori barang mewah yang konsumsinya perlu diatur demi terciptanya keadilan sosial dan pemerataan ekonomi.

Titik balik kebijakan terjadi ketika pemerintah menerbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2021. Lewat regulasi ini, basis pengenaan PPnBM bergeser dari yang semula bertumpu pada kapasitas mesin menjadi berbasis emisi dan efisiensi bahan bakar⁶. Pergeseran paradigma ini bukan tanpa alasan pendekatan lama yang mengandalkan kapasitas mesin dinilai kurang efektif dalam mendorong masyarakat

¹ Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, *Laporan Inventarisasi Gas Rumah Kaca Nasional* (Jakarta: Kementerian LHK, 2023), hlm. 45-47.

² David Pearce & Kerry Turner, *Economics of Natural Resources and the Environment* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2020), hlm. 145-167.

³ Rosdiana, Haula dan Edi Slamet Irianto. "Reformasi Perpajakan untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan." *Jurnal Pajak dan Keuangan Negara* 3, No. 2 (2022): 112-128

⁴ Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Pasal 1 angka 12 dan 13 serta Pasal 2 ayat (1).

⁵ Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah, Penjelasan Umum, Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3262.

⁶ Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 2019 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah.

beralih ke kendaraan yang lebih bersahabat dengan lingkungan⁷. Langkah ini sejalan dengan praktik *green taxation* yang sudah lebih dulu diterapkan di negara-negara maju. Uni Eropa, misalnya, telah memberlakukan sistem perpajakan kendaraan berbasis emisi CO₂ sejak 2009⁸. sementara Jepang menerapkan skema bonus-malus yang mengacu pada tingkat efisiensi bahan bakar.

Konsep green taxation dalam perpajakan kendaraan telah menjadi fokus kajian akademis di Indonesia. Lazuardi dalam kajiannya tentang kebijakan pajak kendaraan bermotor menegaskan bahwa penerapan prinsip pencemar membayar (polluter pays principle) melalui instrumen fiskal merupakan langkah progresif dalam pengendalian pencemaran udara dari sektor transportasi⁹. Sherli et al. menambahkan bahwa pajak lingkungan dapat menjadi instrumen ganda yang tidak hanya mengurangi emisi tetapi juga menciptakan sumber pendapatan baru bagi pemerintah¹⁰.

Komitmen pemerintah terhadap transisi energi bersih semakin ditegaskan lewat Peraturan Menteri Keuangan Nomor 12 Tahun 2025. Regulasi ini memberikan fasilitas berupa PPN dan PPnBM ditanggung negara bagi kendaraan rendah emisi termasuk di dalamnya kendaraan hybrid, plug-in hybrid, dan listrik berbasis baterai yang memenuhi standar emisi serta kandungan lokal tertentu¹¹. Kebijakan yang berlaku sepanjang 2025 ini menjadi bukti bahwa perpajakan kendaraan tidak lagi sekadar urusan teknis fiskal, melainkan sudah menjadi bagian integral dari strategi nasional untuk mencapai target pengurangan emisi.

Dari sisi pasar, perkembangan kendaraan hybrid di Indonesia menunjukkan grafik yang cukup menggembirakan. Data dari Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) mencatat bahwa penjualan kendaraan hybrid yang pada 2019-2020 masih sangat minim, mulai merangkak naik menjadi 0,4% dari total penjualan pada 2021. Angka ini kemudian melonjak signifikan menjadi sekitar 7.235 unit pada 2022, melambung tinggi ke 54.000 unit atau 7,1% dari total penjualan di 2023, dan mencapai lebih dari 56.000 unit dengan pangsa pasar di atas 10% pada 2024¹². Kenaikan drastis ini bisa dibaca sebagai sinyal positif bahwa kesadaran konsumen terhadap isu lingkungan tampaknya mulai tumbuh, dan insentif fiskal yang diberikan pemerintah cukup berhasil menarik minat pasar.

Temuan Pratama dan Rezki memperkuat argumen ini. Dalam riset mereka, ditemukan bahwa kebijakan insentif PPnBM yang ditanggung pemerintah punya dampak signifikan terhadap performa industri otomotif nasional. Naik-turunnya tarif

⁷ Penjelasan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2021, Konsiderans Menimbang huruf b dan c.

⁸ European Environment Agency, *Transport and Environment Report* 2020 (Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2021), hlm. 78-95.

⁹ Lazuardi, M. Hida. "Kebijakan Pajak Kendaraan Bermotor, Dikaji dari Prinsip Pencemar Membayar." *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia* 7, No. 2 (2021): 171-196.

¹⁰ Sherly Puspa Dewi, Reni Alsakinah, Sita Antika Sara, Denia Hellin Amrina. "Pajak Lingkungan Sebagai Upaya Pengendalian Pencemaran Udara Dari Gas Buang Kendaraan Bermotor Di Indonesia." *Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Pajak* 2, No. 1 (2022): 7-13.

¹¹ Peraturan Menteri Keuangan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Rendah Emisi yang Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2025, Pasal 2 dan Pasal 3.

¹² Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), *Data Penjualan Kendaraan Hybrid* 2019-2024 (Jakarta, GAIKINDO, 2024).

PPnBM ternyata berkorelasi langsung dengan angka penjualan dan pertumbuhan sektor ini¹³. Meski demikian, perlu dicatat bahwa capaian ini belum bisa dibilang memuaskan jika dibandingkan dengan total penjualan kendaraan bermotor nasional yang tembus lebih dari sejuta unit per tahun¹⁴. Artinya, masih terbuka lebar ruang untuk mempercepat transisi energi di sektor transportasi.

Yang menjadi masalah, implementasi kebijakan perpajakan kendaraan hybrid ternyata berhadapan dengan tantangan serius berupa ketidakselarasan antara kebijakan pajak pusat dan pajak daerah. Sementara pemerintah pusat sudah mengadopsi pendekatan berbasis emisi lewat PP 74/2021 dan PMK 12/2025, di tingkat daerah tarif PKB dan BBNKB masih diterapkan secara *flat* tanpa mempertimbangkan tingkat emisi atau efisiensi kendaraan, sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah¹⁵. Ketidakselarasan vertikal semacam ini menciptakan semacam "sinyal ganda" yang membingungkan bagi konsumen. Di satu sisi, PPnBM memberi insentif kepada kendaraan ramah lingkungan, tetapi disisi lain, pajak daerah yang datar cenderung mengurangi bahkan dalam beberapa kasus menghilangkan efektivitas insentif tersebut. Richard dan Rasji, dalam kajian mereka tentang insentif perpajakan untuk sektor energi dan transportasi menemukan bahwa kombinasi insentif pajak seperti PPN ditanggung pemerintah, pengurangan PPnBM, dan super tax deduction dapat mendorong adopsi teknologi rendah emisi secara signifikan¹⁶. Penelitian Bestari et al. lebih lanjut menunjukkan bahwa nilai ekonomi dari pengurangan polusi udara melalui pajak emisi jauh lebih besar dibandingkan potensi kehilangan penerimaan pajak dalam jangka pendek¹⁷.

Meskipun Rosiana (2022) menemukan bahwa PPN dan PPnBM secara positif mempengaruhi daya beli konsumen kendaraan roda empat karena faktor prestise dan status sosial, ia juga menunjukkan bahwa beban pajak tetap menjadi variabel yang diperhitungkan dalam keputusan pembelian, Oleh sebab itu, diperlukan harmonisasi kebijakan pajak agar tujuan ekonomi dan lingkungan dapat dicapai bersamaan tanpa menimbulkan keraguan di sisi konsumen¹⁸. Kondisi ini bukan hanya soal ketidakpastian hukum bagi wajib pajak dan pelaku industri, tetapi juga berpotensi menggagalkan target kebijakan lingkungan yang sudah dicanangkan pemerintah dalam kerangka Paris Agreement dan NDC.

¹³ Pratama, R. A. dan J. F. Rezki, "Bagaimana Dampak Kebijakan Insentif PPnBM Ditanggung Pemerintah Terhadap Kinerja Industri Kendaraan Bermotor?" *Jurnal Pajak Indonesia* 6, No. 1 (2022): 89-99.

¹⁴ Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), *Data Statistik Penjualan Motor Nasional* (Jakarta, AISI, 2024).

¹⁵ Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Pasal 6 tentang Pajak Kendaraan Bermotor, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3312.

¹⁶ Richard Jatimulya Alam Wibowo, Rasji. "Kebijakan Hukum Insentif Perpajakan pada Sektor Energi dan Transportasi untuk Mendukung Net Zero Emission Tahun 2060." *Jurnal Pajak Indonesia (Indonesian Tax Review)* 7, No. 1 (2023): 91-106.

¹⁷ Bestari, L. R., A. Hidayat, dan M. Yani. "Estimasi Nilai Pajak Kendaraan Solar Terkait Kerugian Pencemaran Udara (Studi Kasus: Metro Mini di DKI Jakarta)." *Journal of Agriculture, Resource and Environmental Economics* 1, No. 2 (2014): 98-111.

¹⁸ Rosiana, Ratih Kumala, "Pengaruh Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Terhadap Daya Beli Konsumen Kendaraan Bermotor," *Jurnal Ilmu Administrasi Publik* 8, No. 2 (2020): 156-167.

Dari sudut pandang teori hukum pajak, kebijakan perpajakan kendaraan semestinya memenuhi empat prinsip dasar yang dirumuskan Adam Smith, yaitu keadilan (equity), kepastian (certainty), kemudahan (convenience), dan efisiensi (efficiency)19. Prinsip keadilan menghendaki agar beban pajak didistribusikan secara proporsional sesuai kemampuan bayar dan manfaat yang diterima. Dalam konteks kendaraan ramah lingkungan, Menurut Musgrave, instrumen pajak memiliki fungsi alokasi yang digunakan untuk mengoreksi eksternalitas sehingga aktivitas yang memberikan manfaat sosial lebih besar perlu diberikan insentif fiskal, sedangkan aktivitas yang menimbulkan dampak negatif perlu dikenai beban pajak lebih tinggi. Dengan demikian, kendaraan ramah lingkungan sebagai barang bernilai eksternalitas positif semestinya dikenakan tarif lebih rendah untuk mendorong konsumsi dan mendukung tujuan lingkungan²⁰. Sementara itu, prinsip kepastian hukum menuntut adanya kejelasan dan konsistensi dalam penerapan aturan pajak. Tanpa harmonisasi antara kebijakan pajak pusat dan daerah, yang muncul justru kebingungan yang pada ujungnya menghambat investasi dan inovasi dalam teknologi kendaraan ramah lingkungan²¹.

Persoalan disharmonisasi ini juga bisa ditelaah lewat kacamata teori federalisme fiskal yang dikembangkan Wallace Oates. Teori ini menegaskan pentingnya koordinasi dan harmonisasi sistem perpajakan di berbagai tingkat pemerintahan demi terciptanya sistem yang koheren, efisien, dan berkeadilan²². Di Indonesia, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah sebenarnya sudah menyediakan kerangka hukum untuk harmonisasi fiskal, termasuk di bidang perpajakan. Namun implementasinya dalam konteks pajak kendaraan ramah lingkungan masih tersendat oleh berbagai kendala praktis maupun yuridis²³.

Pengalaman negara lain memperlihatkan bahwa kebijakan pajak berbasis emisi bisa efektif mengubah perilaku konsumen asalkan ada konsistensi dan harmonisasi antar berbagai instrumen fiskal di semua tingkat pemerintahan. Norwegia, misalnya, berhasil mencatat pangsa pasar kendaraan listrik tertinggi di dunia berkat kombinasi insentif pajak dan non-pajak yang komprehensif dan harmonis²⁴. Keberhasilan Norwegia ini menjadi bukti nyata bahwa harmonisasi kebijakan perpajakan vertikal bukan sekadar wacana teoritis, melainkan faktor krusial dalam keberhasilan transisi energi di sektor transportasi.

Berangkat dari latar belakang tersebut, penelitian ini berusaha menjawab dua pertanyaan pokok. Pertama, bagaimana sebenarnya pengaturan pajak kendaraan hybrid di Indonesia dalam perspektif transisi menuju kendaraan rendah emisi? Kedua,

¹⁹ Smith, Adam, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (London, W. Strahan and T. Cadell, 1776), 825-828.

²⁰ Musgrave, Richard A. dan Peggy B. Musgrave, *Public Finance in Theory and Practice* (New York, McGraw-Hill, 1989), 234-256.

²¹ Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan, Penjelasan Umum, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 246.

²²Oates, Wallace E., Fiscal Federalism (New York, Harcourt Brace Jovanovich, 1972), 45-67.

²³ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah, Bab II Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

²⁴ Norwegian Electric Vehicle Association, Norwegian EV Policy Success (Oslo, NEVA, 2023), 23-45.

mengapa harmonisasi antara kebijakan pajak pusat dan daerah menjadi kebutuhan mendesak dalam mendukung kebijakan lingkungan hidup? Penelitian ini penting mengingat masih minimnya kajian yuridis yang secara mendalam mengupas persoalan disharmonisasi kebijakan fiskal vertikal dalam konteks transisi energi. Dengan menggunakan pendekatan yuridis normatif lewat statute approach dan conceptual approach, riset ini diharapkan bisa memberi sumbangan pemikiran teoretis dalam pengembangan konsep green taxation di Indonesia, sekaligus menyodorkan rekomendasi praktis bagi penyempurnaan kerangka hukum perpajakan kendaraan yang lebih harmonis, adil, dan efektif dalam menopang agenda pembangunan berkelanjutan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah:

- 1. Apakah pengaturan pajak kendaraan hybrid di Indonesia dalam perspektif peralihan menuju kendaraan rendah emisi telah sesuai dengan asas-asas pemungutan pajak menurut Adam Smith?
- 2. Mengapa harmonisasi antara kebijakan pajak pusat dan daerah menjadi urgensi dalam mendukung kebijakan lingkungan hidup?

1.3 Tujuan Penulisan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara yuridis kesesuaian pengaturan pajak kendaraan hybrid di Indonesia dalam perspektif transisi menuju kendaraan rendah emisi dengan asas-asas pemungutan pajak menurut Adam Smith, yaitu asas keadilan (equity), kepastian (certainty), kemudahan (convenience), dan efisiensi (efficiency). Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis urgensi harmonisasi antara kebijakan pajak pusat dan daerah dalam mendukung kebijakan lingkungan hidup. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoritis dalam pengembangan konsep green taxation di Indonesia sekaligus rekomendasi praktis bagi penyempurnaan kerangka hukum perpajakan kendaraan yang lebih harmonis, adil, dan efektif dalam menopang agenda pembangunan berkelanjutan.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan fokus pada problem norma berupa disharmonisasi antara kebijakan pajak pusat (PPnBM melalui PP 74/2021 dan PMK 12/2025) dengan pajak daerah (PKB dan BBNKB berdasarkan UU 28/2009).²⁵ Ketidakharmonisan regulasi tersebut menimbulkan ketidakpastian hukum dalam penerapan insentif fiskal bagi kendaraan hybrid, sehingga berpotensi menghambat transisi menuju kendaraan rendah emisi. Pendekatan penelitian meliputi pendekatan perundang-undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan analitis. Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk mengkaji

²⁵ Marzuki, Peter Mahmud, Penelitian Hukum (Jakarta, Kencana, 2019), 47-52.

konsistensi vertikal dan potensi konflik norma dalam PP 74/2021, PMK 12/2025, UU 28/2009, UU 1/2022, dan UU 7/2021. Pendekatan konseptual digunakan untuk menguraikan konsep green taxation, asas pemungutan pajak, serta prinsip polluter pays. Sementara pendekatan analitis ditujukan untuk menafsirkan efektivitas pengaturan pajak kendaraan hybrid dalam mencapai tujuan kebijakan lingkungan. Bahan hukum yang digunakan terdiri dari bahan hukum primer (peraturan perundangundangan terkait perpajakan kendaraan bermotor dan peraturan daerah mengenai PKB dan BBNKB), bahan hukum sekunder (literatur hukum, jurnal ilmiah, laporan lembaga pemerintah dan organisasi internasional), serta bahan hukum tersier (kamus hukum dan ensiklopedia)²⁶. Teknik pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan dengan menelusuri database hukum, perpustakaan, serta sumber daring resmi untuk memperoleh data yang relevan mengenai perpajakan kendaraan ramah lingkungan²⁷. Analisis bahan hukum dilakukan secara kualitatif deskriptif-analitis dengan menerapkan interpretasi gramatikal, sistematis, teleologis, dan historis guna menemukan solusi atas

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Kesesuaian Pengaturan Pajak Kendaraan Hybrid dengan Asas Pemungutan Pajak Adam Smith

Pengaturan perpajakan kendaraan hybrid di Indonesia mengalami transformasi mendasar melalui penerbitan PP 74/2021 dan PMK 12/2025. Transformasi ini menandai pergeseran filosofis dari pendekatan konvensional berbasis kapasitas mesin menuju paradigma baru yang mengintegrasikan pertimbangan lingkungan hidup. Untuk menilai kualitas pengaturan tersebut, diperlukan evaluasi komprehensif menggunakan empat asas fundamental pemungutan pajak yang dirumuskan Adam Smith²⁸.

3.1.1 Asas Keadilan (Equity)

Prinsip keadilan dalam perpajakan menghendaki distribusi beban pajak yang proporsional berdasarkan kemampuan ekonomis wajib pajak dan eksternalitas yang ditimbulkan²⁹. Dalam konteks kendaraan bermotor, penerapan asas ini tidak lagi semata-mata mengacu pada nilai ekonomis kendaraan, melainkan juga mempertimbangkan dampak lingkungan yang dihasilkan. PP 74/2021 mencoba mengoperasionalisasikan asas keadilan melalui diferensiasi tarif PPnBM berdasarkan tingkat emisi CO₂. Kendaraan dengan emisi rendah dikenakan tarif lebih ringan atau bahkan mendapat pembebasan, sementara kendaraan dengan emisi tinggi dibebani tarif progresif³⁰. Struktur ini mencerminkan penerapan prinsip *polluter pays* yang telah menjadi norma dalam hukum lingkungan internasional³¹. Menurut kerangka teoretis

³⁰ Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2021, Pasal 27, huruf a.

²⁶ Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2015), 13-14.

²⁷ Sunggono, Bambang, *Metodologi Penelitian Hukum* (Jakarta, RajaGrafindo Persada, 2015), 113-116.

²⁸ Smith, Adam, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (London: W. Strahan and T. Cadell, 1776), 825-828.

²⁹ *Ibid*.

³¹ Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), *Environmental Taxation: A Guide for Policy Makers* (Paris: OECD Publishing, 2011), 34-56.

yang dikembangkan Musgrave, kebijakan semacam ini merupakan implementasi fungsi alokasi pajak untuk menginternalisasi eksternalitas negatif dari polusi kendaraan bermotor³².

PMK 12/2025 memperkuat dimensi keadilan ini dengan memberikan fasilitas PPN dan PPnBM ditanggung pemerintah bagi kendaraan rendah emisi yang memenuhi kriteria teknis tertentu³³. Kebijakan ini menerapkan logika keadilan vertikal: konsumen yang memilih kendaraan ramah lingkungan yang memberikan manfaat sosial lebih besar melalui pengurangan polusi diberikan insentif fiskal sebagai kompensasi atas kontribusi positifnya terhadap lingkungan hidup.

Namun demikian, implementasi asas keadilan menghadapi tantangan struktural ketika dikonfrontasikan dengan sistem pajak daerah. UU 28/2009 yang mengatur PKB dan BBNKB menerapkan pendekatan flat rate tanpa diferensiasi berdasarkan tingkat emisi³⁴. Ketentuan ini menciptakan anomali dalam sistem perpajakan: di tingkat pusat, kendaraan hybrid mendapat insentif, tetapi di tingkat daerah, kendaraan tersebut diperlakukan sama dengan kendaraan konvensional yang emisinya lebih tinggi. Kondisi ini menimbulkan pertanyaan mendasar tentang konsistensi penerapan asas keadilan dalam sistem perpajakan Indonesia.

Pada konteks keadilan perpajakan kendaraan, Astuti dan Maryono menemukan bahwa masyarakat Kota Yogyakarta menunjukkan kesediaan untuk membayar pajak emisi yang lebih tinggi asalkan dana tersebut dialokasikan untuk program pengendalian pencemaran udara dan perbaikan transportasi publik³⁵. Richard dan Rasji memperkirakan bahwa penerapan pajak emisi berbasis tingkat polusi dapat mengurangi emisi kendaraan umum berbahan bakar bensin hingga 25-30% dalam lima tahun³⁶.

Penelitian yang dilakukan terhadap regulasi daerah menunjukkan bahwa hampir seluruh provinsi menerapkan tarif PKB berdasarkan nilai jual kendaraan tanpa mempertimbangkan aspek lingkungan. Padahal, jika merujuk pada teori keadilan Rawls tentang *distributive justice*, alokasi beban pajak semestinya mempertimbangkan dampak sosial yang lebih luas, termasuk kontribusi terhadap kualitas udara dan kesehatan masyarakat³⁷. Ketiadaan diferensiasi ini berpotensi mengurangi efektivitas insentif pusat dan menimbulkan ketidakadilan substantif bagi konsumen yang telah memilih opsi lebih ramah lingkungan namun tetap menanggung beban pajak daerah setara dengan kendaraan konvensional.

3.1.2 Asas Kepastian (Certainty)

Kepastian hukum merupakan prasyarat fundamental bagi bekerjanya sistem perpajakan yang efisien. Asas ini menghendaki kejelasan mengenai subjek pajak, objek

Jurnal Kertha Semaya, Vol. 13 No. 10 Tahun 2025, hlm. 2360-2375

³² Musgrave, Richard A. dan Peggy B. Musgrave, *Public Finance in Theory and Practice* (New York: McGraw-Hill, 1989), 234-256.

³³ Peraturan Menteri Keuangan Nomor 12 Tahun 2025, Pasal 2 dan Pasal 3.

³⁴ Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009, Pasal 6.

³⁵ Astuti, Nur Prabandari dan Tri Maryono. "Pajak Lingkungan untuk Pengendalian Pencemaran Udara Sektor Transportasi di Kota Yogyakarta." *Proceeding Biology Education Conference* 15, No. 1 (2018): 760-765.

³⁶ Richard, loc.cit.

³⁷ Rawls, John, A Theory of Justice (Cambridge: Harvard University Press, 1971), 60-83.

pajak, dasar pengenaan, tarif, dan mekanisme pembayaran sehingga wajib pajak dapat memprediksi kewajiban perpajakannya dengan akurat³⁸.

Dari perspektif regulasi pusat, PP 74/2021 telah menyediakan kerangka yang relatif jelas dengan menetapkan klasifikasi kendaraan berdasarkan tingkat emisi dan efisiensi bahan bakar³⁹. Regulasi ini merinci parameter teknis seperti batas emisi CO₂ per kilometer dan standar efisiensi yang harus dipenuhi untuk masuk kategori tertentu. PMK 12/2025 melengkapi kerangka ini dengan spesifikasi lebih detail mengenai kriteria kendaraan yang berhak mendapat fasilitas, termasuk persyaratan kandungan lokal (*local content*) yang harus dipenuhi⁴⁰. Namun, kepastian hukum yang dibangun di tingkat pusat mengalami distorsi ketika berinteraksi dengan sistem pajak daerah. Tidak adanya mekanisme koordinasi formal antara pemerintah pusat dan daerah dalam penerapan insentif fiskal menciptakan zona abu-abu yang membingungkan. Pelaku industri dan konsumen menghadapi ketidakpastian mengenai total beban pajak yang harus ditanggung karena insentif pusat tidak otomatis diikuti dengan penyesuaian di tingkat daerah.

Ketidakpastian ini diperparah oleh variasi peraturan daerah antar provinsi. Meskipun UU 28/2009 memberikan kerangka umum, implementasi di tingkat provinsi memiliki variasi signifikan dalam hal tarif maksimal, mekanisme penetapan nilai jual, dan prosedur administrasi⁴¹. Dalam konteks kendaraan hybrid, ketiadaan pedoman nasional yang mengikat mengenai perlakuan pajak daerah atas kendaraan ramah lingkungan menciptakan fragmentasi regulasi yang kontraproduktif terhadap tujuan kebijakan nasional.

Dari sudut pandang teori hukum pajak, situasi ini bertentangan dengan prinsip *lex certa* yang mensyaratkan bahwa norma hukum harus dirumuskan secara jelas dan tidak menimbulkan multitafsir. UU 7/2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan sebenarnya telah menegaskan pentingnya kepastian hukum dan simplifikasi sistem perpajakan. Namun, harmonisasi yang dimaksud belum sepenuhnya menyentuh relasi antara pajak pusat dan pajak daerah dalam konteks transisi energi⁴².

3.1.3 Asas Kemudahan (Convenience)

Kemudahan administrasi perpajakan bukan sekadar soal kenyamanan prosedural, melainkan variabel yang mempengaruhi tingkat kepatuhan dan efektivitas pemungutan pajak⁴³. Asas ini menghendaki agar mekanisme pembayaran pajak dirancang sedemikian rupa sehingga tidak membebani wajib pajak secara berlebihan dan dapat dilakukan dengan cara yang paling praktis. Dalam implementasi PPnBM untuk kendaraan hybrid, mekanisme pemungutan relatif sederhana karena dilakukan pada saat transaksi pembelian kendaraan. Konsumen tidak perlu melakukan perhitungan atau pelaporan tersendiri karena pajak sudah termasuk dalam harga jual. Sistem ini menerapkan prinsip *withholding* yang terbukti efektif meningkatkan

³⁹ Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2021, Lampiran.

³⁸ Smith, op.cit.

⁴⁰ Peraturan Menteri Keuangan Nomor 12 Tahun 2025, Pasal 4, huruf a.

⁴¹ Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009, Penjelasan Pasal 6.

⁴² Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2021, Penjelasan Umum.

⁴³ Smith, op.cit., 826.

kepatuhan karena meminimalkan beban administratif bagi wajib pajak⁴⁴. Fasilitas PPN dan PPnBM ditanggung pemerintah berdasarkan PMK 12/2025 juga dirancang dengan mekanisme yang relatif efisien. Proses verifikasi kelayakan dilakukan oleh produsen atau importir, sehingga konsumen akhir cukup menikmati harga yang sudah dipotong insentif tanpa harus mengurus klaim restitusi atau pembebasan secara terpisah.⁴⁵

Namun, kompleksitas muncul ketika konsumen harus berhadapan dengan sistem pajak daerah. Proses pembayaran PKB dan BBNKB melibatkan prosedur tersendiri yang seringkali memerlukan verifikasi dokumen dan penetapan nilai jual kendaraan oleh aparat daerah. Meskipun beberapa daerah telah mengembangkan sistem pembayaran elektronik (*e-Samsat*), ketiadaan integrasi data antara sistem perpajakan pusat dan daerah tetap menyisakan inefisiensi⁴⁶.

Lebih lanjut, perbedaan perlakuan antara insentif pusat dan tarif daerah menciptakan kerumitan psikologis bagi konsumen dalam mengkalkulasi total biaya kepemilikan kendaraan. Konsumen yang tertarik membeli kendaraan hybrid harus mempertimbangkan tidak hanya harga pembelian (termasuk PPnBM yang sudah diberi insentif), tetapi juga biaya tahunan PKB dan biaya BBNKB yang tidak mendapat perlakuan khusus di mayoritas daerah⁴⁷. Kompleksitas kalkulasi ini berpotensi menjadi disinsentif non-fiskal yang mengurangi daya tarik kendaraan hybrid.

3.1.4 Asas Efisiensi (Efficiency)

Efisiensi dalam konteks perpajakan memiliki dua dimensi: efisiensi administratif (cost of collection) dan efisiensi ekonomi (deadweight loss)⁴⁸. Dimensi pertama mengukur biaya yang dikeluarkan pemerintah untuk memungut pajak relatif terhadap penerimaan yang diperoleh. Dimensi kedua mengevaluasi distorsi ekonomi yang ditimbulkan oleh sistem pajak terhadap alokasi sumber daya. Dari sisi efisiensi administratif, sistem PPnBM berbasis emisi memerlukan investasi dalam infrastruktur verifikasi dan monitoring. Pemerintah harus memastikan bahwa spesifikasi teknis kendaraan yang dilaporkan produsen sesuai dengan standar yang ditetapkan. Meskipun menimbulkan biaya tambahan, investasi ini dapat dianggap proporsional mengingat tujuan kebijakan yang lebih luas yaitu transisi energi dan pengurangan emisi.

Namun, dari perspektif efisiensi ekonomi, disharmonisasi antara kebijakan pusat dan daerah menciptakan inefisiensi alokasi. Teori ekonomi publik mengajarkan bahwa sistem pajak yang optimal adalah yang mampu mengoreksi eksternalitas dengan distorsi minimal terhadap keputusan pasar⁴⁹. Ketika insentif pusat tidak dibarengi dengan penyesuaian tarif daerah, sinyal harga yang diterima konsumen menjadi kabur. Insentif yang dirancang untuk mendorong substitusi dari kendaraan konvensional ke

⁴⁴ Bird, Richard M. dan Eric M. Zolt, "Introduction to Tax Policy Design and Development," *World Bank Research Paper* (2003): 12-28.

⁴⁵ Peraturan Menteri Keuangan Nomor 12 Tahun 2025, Pasal 5.

⁴⁶ Evaluasi terhadap sistem e-Samsat di berbagai provinsi, 2023-2024.

⁴⁷ Rosiana, Ratih Kumala, "Pengaruh Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Terhadap Daya Beli Konsumen Kendaraan Bermotor," *Jurnal Ilmu Administrasi Publik* 8, No. 2 (2020): 156-167.

⁴⁸ Stiglitz, Joseph E., Economics of the Public Sector, 3rd ed. (New York: W.W. Norton, 2000), 456-478

⁴⁹ Musgrave, op.cit., 240-245.

hybrid menjadi tidak optimal karena sebagian manfaat fiskal tereliminasi oleh pajak daerah yang tetap tinggi.

Penelitian empiris menunjukkan bahwa elastisitas permintaan terhadap perubahan harga sangat signifikan dalam pasar kendaraan bermotor⁵⁰. Konsumen sangat sensitif terhadap total biaya kepemilikan (*total cost of ownership*), yang mencakup tidak hanya harga pembelian tetapi juga biaya operasional dan perpajakan tahunan. Ketika insentif pusat tidak cukup kuat untuk mengkompensasi beban pajak daerah, transisi ke kendaraan hybrid menjadi kurang menarik secara ekonomis, terutama bagi segmen menengah yang sangat sensitif harga.

Lebih jauh, inefisiensi juga muncul dari fragmentasi regulasi yang memaksa pelaku industri untuk menghadapi kompleksitas kepatuhan ganda. Produsen kendaraan harus memenuhi persyaratan administratif yang berbeda untuk insentif pusat dan pelaporan pajak daerah. Duplikasi ini meningkatkan biaya kepatuhan (compliance cost) yang pada akhirnya dapat ditransfer kepada konsumen dalam bentuk harga lebih tinggi.

3.2 Urgensi Harmonisasi Kebijakan Pajak Pusat dan Daerah dalam Mendukung Kebijakan Lingkungan Hidup

3.2.1 Disharmonisasi sebagai Hambatan Struktural

Disharmonisasi antara kebijakan pajak pusat dan daerah dalam konteks kendaraan hybrid bukan sekadar persoalan teknis-administratif, melainkan mencerminkan inkonsistensi paradigma kebijakan⁵¹. Di tingkat pusat, telah terjadi pergeseran dari pendekatan fiskal tradisional menuju *green taxation* yang mengintegrasikan pertimbangan lingkungan. Sebaliknya, kerangka pajak daerah masih bertumpu pada logika *revenue maximization* tanpa internalisasi eksternalitas lingkungan. Ketidakselarasan ini menciptakan fenomena yang dalam literatur ekonomi publik disebut sebagai *policy inconsistency* atau *mixed signals*⁵². Konsumen menerima sinyal kontradiktif: pemerintah pusat melalui insentif PPnBM menyatakan bahwa kendaraan hybrid adalah pilihan yang diinginkan secara sosial, namun pemerintah daerah melalui PKB yang tidak terdeferensiasi memperlakukan kendaraan tersebut setara dengan kendaraan konvensional. Ambiguitas sinyal ini melemahkan efektivitas instrumen fiskal sebagai alat untuk mengubah perilaku konsumen.

Dari perspektif teori federalisme fiskal yang dikembangkan Oates, disharmonisasi vertikal semacam ini merupakan manifestasi dari *vertical fiscal imbalance* yang tidak dikelola dengan baik⁵³. Oates menegaskan bahwa dalam sistem pemerintahan bertingkat, koordinasi kebijakan fiskal antara berbagai level pemerintahan adalah esensial untuk mencegah distorsi alokasi dan memastikan

_

⁵⁰ Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), *Data Penjualan Kendaraan Hybrid* 2019-2024 (Jakarta: GAIKINDO, 2024).

⁵¹ Pearce, David dan Kerry Turner, *Economics of Natural Resources and the Environment* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2020), 145-167.

⁵² Tanzi, Vito dan Howell H. Zee, "Tax Policy for Emerging Markets: Developing Countries," *IMF Working Paper* No. 00/35 (2000): 8-15.

⁵³ Oates, Wallace E. op.cit., 45-67.

pencapaian tujuan nasional yang koheren⁵⁴. Ketiadaan koordinasi dapat menghasilkan situasi di mana kebijakan satu tingkat pemerintahan justru meniadakan efek positif kebijakan tingkat pemerintahan lainnya. UU 1/2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah sebenarnya telah menyediakan kerangka legal untuk harmonisasi fiskal⁵⁵. Namun, implementasinya dalam konteks perpajakan kendaraan ramah lingkungan masih minim. Undang-undang tersebut memberikan kewenangan kepada pemerintah pusat untuk menetapkan kebijakan nasional di bidang perpajakan, termasuk memberikan pedoman bagi daerah. Akan tetapi, dalam praktiknya, pedoman tersebut belum secara eksplisit mengatur perlakuan pajak daerah atas kendaraan rendah emisi.

Andryan mengidentifikasi bahwa harmonisasi antara pemerintah pusat dan daerah masih menghadapi kendala struktural, terutama terkait dengan perbedaan prioritas kebijakan dan keterbatasan koordinasi kelembagaan⁵⁶. Pada Pembahasan perpajakan kendaraan, Pranata et al. menemukan bahwa kesadaran wajib pajak dan efektivitas sanksi di tingkat daerah sangat dipengaruhi oleh konsistensi kebijakan antara pusat dan daerah⁵⁷. Samuel dan Susanti menambahkan bahwa determinan kepatuhan pajak kendaraan bermotor tidak hanya dipengaruhi oleh faktor administratif, tetapi juga persepsi masyarakat terhadap keadilan dan konsistensi sistem perpajakan⁵⁸.

3.2.2 Implikasi terhadap Pencapaian Target Lingkungan Nasional

Indonesia telah berkomitmen dalam Paris Agreement untuk mengurangi emisi gas rumah kaca sebesar 29% dengan upaya sendiri dan hingga 41% dengan dukungan internasional pada 2030⁵⁹. Sektor transportasi, yang menyumbang sekitar seperempat dari total emisi nasional, menjadi target utama dalam strategi mitigasi⁶⁰. Transisi ke kendaraan rendah emisi merupakan salah satu pilar kunci untuk mencapai target tersebut. Namun, pencapaian target ambisius ini memerlukan instrumen kebijakan yang koheren dan sinergis. Pengalaman internasional menunjukkan bahwa keberhasilan transisi energi di sektor transportasi sangat bergantung pada konsistensi kebijakan fiskal⁶¹. Norwegia, yang saat ini memiliki penetrasi kendaraan listrik tertinggi di dunia (lebih dari 80% pangsa pasar kendaraan baru), mencapai kesuksesan tersebut melalui kombinasi insentif komprehensif yang harmonis di semua tingkat pemerintahan⁶². Selain pembebasan pajak pembelian, pemerintah Norwegia juga memberikan pembebasan pajak tahunan, akses jalur khusus, dan pembebasan biaya parkir yang dikoordinasikan antara pemerintah pusat dan lokal. Sebaliknya, inkonsistensi kebijakan

⁵⁵ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022, Bab II.

⁵⁴ Ibid

⁵⁶ Andryan. "Harmonisasi Pemerintah Pusat dengan Daerah sebagai Efektivitas Sistem Pemerintahan." *Jurnal Legislasi Indonesia* 16, No. 4 (2019): 401-410.

⁵⁷ Pranata, A., Nurmala, N., dan Arifin, M. A. "Pengaruh Kesadaran Wajib Pajak, Sanksi, dan Pemutihan Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak Kendaraan Bermotor (Studi pada Badan Pendapatan Daerah Provinsi Sumatera Selatan)." *Jurnal Akuntansi* 14, No. 2 (2022): 319-329.

⁵⁸ Samuel, H. dan M. Susanti. "Determinan Kepatuhan Wajib Pajak Kendaraan Bermotor." *Jurnal Saintifik (Multi Science Journal)* 21, No. 1 (2023): 37-51.

⁵⁹ Nationally Determined Contribution (NDC) Indonesia, 2021.

⁶⁰ Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, *Laporan Inventarisasi Gas Rumah Kaca Nasional* (Jakarta: Kementerian LHK, 2023), 45-47.

⁶¹ International Energy Agency (IEA), Global EV Outlook 2023 (Paris: IEA, 2023), 89-112.

⁶² Norwegian Electric Vehicle Association, Norwegian EV Policy Success (Oslo: NEVA, 2023), 23-45.

dapat menghambat pencapaian target. Studi yang dilakukan oleh International Energy Agency menunjukkan bahwa negara-negara dengan kebijakan fiskal yang tidak harmonis cenderung mengalami adopsi kendaraan rendah emisi yang lebih lambat⁶³. Disharmonisasi menciptakan ketidakpastian yang membuat konsumen dan investor enggan melakukan komitmen jangka panjang. Pada konteks Indonesia, meskipun penjualan kendaraan hybrid menunjukkan tren meningkat dari kurang dari 1% pada 2021 menjadi lebih dari 10% pada 2024⁶⁴. angka absolut masih jauh dari memadai untuk mencapai target pengurangan emisi yang ditetapkan. Dengan total penjualan kendaraan nasional yang mencapai lebih dari satu juta unit per tahun⁶⁵, penetrasi kendaraan hybrid yang baru 10% berarti masih ada 90% penjualan yang merupakan kendaraan konvensional dengan emisi lebih tinggi.

Diaz et al. menegaskan bahwa kebijakan pajak karbon dan instrumen fiskal lingkungan lainnya harus dirancang sebagai bagian integral dari strategi pembangunan ekonomi berkelanjutan, bukan sekadar instrumen penerimaan negara⁶⁶. Safitra dalam studi komparasinya tentang insentif pajak bangunan hijau menemukan bahwa negaranegara yang berhasil mencapai target emisi adalah yang mengharmonisasikan insentif fiskal di semua level pemerintahan dan sektor ekonomi⁶⁷.

Untuk mempercepat transisi, diperlukan kebijakan yang tidak hanya memberikan insentif di satu sisi tetapi juga memastikan tidak ada disinsentif di sisi lain. Harmonisasi pajak pusat dan daerah menjadi kritikal dalam konteks ini. Tanpa harmonisasi, efektivitas insentif yang sudah digelontorkan pemerintah pusat yang memiliki implikasi fiskal signifikan terhadap APBN menjadi suboptimal karena sebagian manfaatnya tereliminasi oleh beban pajak daerah yang tidak responsif terhadap pertimbangan lingkungan⁶⁸.

3.2.3 Kebutuhan Reformasi Kerangka Hukum

Kajian empiris turut memperkuat urgensi reformasi regulasi ini. Bintary dalam analisisnya terhadap kepatuhan wajib pajak kendaraan bermotor di Jakarta Timur merekomendasikan perlunya strategi komprehensif yang menggabungkan perbaikan kualitas pelayanan, penguatan koordinasi antar-instansi, dan sosialisasi mengenai manfaat pajak bagi pembangunan daerah⁶⁹. Penelitian terbaru tentang tren *green tax* oleh Ida et al. juga menunjukkan bahwa diskursus akademis mengenai pajak lingkungan di Indonesia semakin berkembang, namun masih perlu diterjemahkan ke dalam kebijakan

⁶³ IEA, op.cit., 95-98.

⁶⁴ GAIKINDO, op.cit.

⁶⁵ AISI, op.cit.

⁶⁶ Diaz, M. R., J. K. Putri, H. Kwan, dan H. S. L. Gaol. "Kebijakan Pajak Karbon Sebagai Strategi Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan." *Jurnal Magister Hukum Argumentum* 9, No. 1 (2023): 156-164

⁶⁷ Safitra, Dhian Adhetiya. "Insentif Pajak Atas Bangunan Hijau: Sebuah Studi Komparasi." *Jurnal Pajak dan Keuangan Negara* 3, No. 2 (2022): 331-342.

⁶⁸ Analisis dampak fiskal insentif PPnBM, Kementerian Keuangan, 2024.

⁶⁹ Bintary, Avidaniar. "Analisis Kepatuhan Wajib Pajak Kendaraan Bermotor dalam upaya Meningkatkan Penerimaan Pajak Daerah pada Kantor Bersama Samsat Jakarta Timur Tahun 2015-2018.

konkret yang terharmonisasi⁷⁰. Temuan ini menegaskan bahwa reformasi perpajakan kendaraan rendah emisi tidak dapat dilakukan secara parsial, melainkan membutuhkan pendekatan yang terstruktur dan terkoordinasi lintas level pemerintahan. Mengatasi disharmonisasi memerlukan intervensi pada level regulasi. Beberapa opsi reformasi dapat dipertimbangkan:

Pertama, revisi UU 28/2009 untuk mengintegrasikan pertimbangan lingkungan dalam penetapan tarif PKB dan BBNKB. Undang-undang dapat memberikan mandat kepada pemerintah daerah untuk menerapkan tarif diferensial berdasarkan tingkat emisi, dengan koridor tarif maksimal dan minimal yang ditetapkan secara nasional⁷¹. Pendekatan ini memberikan fleksibilitas bagi daerah sambil memastikan konsistensi dengan kebijakan lingkungan nasional. Kedua, penerbitan peraturan pemerintah sebagai turunan UU 1/2022 yang secara spesifik mengatur harmonisasi perpajakan kendaraan ramah lingkungan⁷². Peraturan ini dapat menetapkan pedoman teknis bagi daerah dalam menerapkan insentif fiskal untuk kendaraan rendah emisi, termasuk mekanisme kompensasi fiskal dari pusat kepada daerah untuk mengganti potensi kehilangan pendapatan akibat pemberian insentif.

Ketiga, pengembangan sistem *revenue sharing* atau transfer khusus yang mengkompensasi daerah atas hilangnya penerimaan PKB dan BBNKB dari kendaraan hybrid. Salah satu kekhawatiran pemerintah daerah dalam memberikan insentif pajak adalah berkurangnya pendapatan asli daerah yang sangat bergantung pada pajak kendaraan bermotor. Mekanisme kompensasi dari pusat dapat mengurangi resistensi daerah terhadap adopsi kebijakan insentif.

Keempat, pemanfaatan teknologi digital untuk integrasi sistem perpajakan pusat dan daerah. Pengembangan platform tunggal yang mengintegrasikan data perpajakan kendaraan dari pusat hingga daerah dapat meningkatkan efisiensi administratif, mengurangi biaya kepatuhan, dan memberikan transparansi kepada wajib pajak mengenai total beban pajak yang harus ditanggung. Integrasi sistem juga memungkinkan monitoring real-time atas efektivitas insentif dan dampaknya terhadap adopsi kendaraan ramah lingkungan.

4. KESIMPULAN

Pengaturan pajak kendaraan hybrid di Indonesia melalui PP 74 Tahun 2021 dan PMK 12 Tahun 2025 pada dasarnya sudah mencerminkan semangat *green taxation* dengan menempatkan aspek emisi dan efisiensi bahan bakar sebagai dasar pengenaan pajak. Kebijakan ini sejalan dengan asas-asas pemungutan pajak menurut Adam Smith, terutama keadilan dan efisiensi, meskipun penerapannya belum sepenuhnya konsisten di lapangan. Masalah utama yang muncul adalah belum adanya keselarasan antara kebijakan pajak pusat dan daerah. Pemerintah pusat sudah memberi insentif bagi kendaraan rendah emisi, tetapi di tingkat daerah tarif PKB dan BBNKB masih bersifat flat tanpa mempertimbangkan aspek lingkungan. Kondisi ini membuat tujuan kebijakan menjadi kurang efektif dan berpotensi menurunkan minat masyarakat untuk beralih ke

⁷⁰ Asri, I., Diviariesty, K., & Dewinta, I. (2024). TREN RISET GREEN TAX PADA ARTIKEL ILMIAH TERINDEKS GOOGLE SCHOLAR: SYSTEMATIC LITERATURE REVIEW. Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi, & Akuntansi (MEA), 8(3), 1455-1470.

⁷¹ Usulan revisi berdasarkan kajian Badan Kebijakan Fiskal, 2024.

⁷² Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022, Pasal 98.

kendaraan hybrid. Untuk itu, diperlukan langkah nyata menuju harmonisasi kebijakan fiskal agar sistem perpajakan pusat dan daerah bisa saling mendukung. Sinkronisasi aturan, revisi regulasi daerah, dan integrasi sistem pajak berbasis data menjadi kunci agar insentif yang diberikan benar-benar mampu mendorong transisi menuju transportasi rendah emisi yang berkeadilan dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Bird, Richard M. dan Eric M. Zolt. *Introduction to Tax Policy Design and Development*. World Bank Research Paper, 2003.Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana, 2019.
- Musgrave, Richard A. dan Peggy B. Musgrave. *Public Finance in Theory and Practice*. New York: McGraw-Hill, 1989.
- Oates, Wallace E. Fiscal Federalism. New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1972.
- Pearce, David dan Kerry Turner. *Economics of Natural Resources and the Environment*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2020.
- Rawls, John. A Theory of Justice. Cambridge: Harvard University Press, 1971.
- Smith, Adam. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. London: W. Strahan and T. Cadell, 1776.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat.* Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2015.
- Stiglitz, Joseph E. *Economics of the Public Sector*, 3rd ed. New York: W.W. Norton, 2000. Sunggono, Bambang. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2015.

Jurnal

- Andryan. "Harmonisasi Pemerintah Pusat dengan Daerah sebagai Efektivitas Sistem Pemerintahan." *Jurnal Legislasi Indonesia* 16, No. 4 (2019): 401-410.
- Asri, I., Diviariesty, K., & Dewinta, I. TREN RISET GREEN TAX PADA ARTIKEL ILMIAH TERINDEKS GOOGLE SCHOLAR: SYSTEMATIC LITERATURE REVIEW. *Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi, & Akuntansi (MEA) 8* no. 3 (2024). 1455-1470.
- Astuti, Nur Prabandari dan Tri Maryono. "Pajak Lingkungan untuk Pengendalian Pencemaran Udara Sektor Transportasi di Kota Yogyakarta." *Proceeding Biology Education Conference* 15, No. 1 (2018): 760-765.
- Bestari, L. R., A. Hidayat, dan M. Yani. "Estimasi Nilai Pajak Kendaraan Solar Terkait Kerugian Pencemaran Udara (Studi Kasus: Metro Mini di DKI Jakarta)." *Journal of Agriculture, Resource and Environmental Economics* 1, No. 2 (2014): 98-111.
- Diaz, M. R., J. K. Putri, H. Kwan, dan H. S. L. Gaol. "Kebijakan Pajak Karbon Sebagai Strategi Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan." *Jurnal Magister Hukum Argumentum* 9, No. 1 (2023): 156-164.
- International Energy Agency (IEA). *Global EV Outlook* 2023. Paris: IEA, 2023. Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. *Laporan Inventarisasi Gas Rumah Kaca Nasional*. Jakarta: KLHK, 2023.
- Lazuardi, M. Hida. "Kebijakan Pajak Kendaraan Bermotor, Dikaji dari Prinsip Pencemar Membayar." *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia* 7, No. 2 (2021): 171-196.

- Norwegian Electric Vehicle Association. *Norwegian EV Policy Success*. Oslo: NEVA, 2023. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). *Environmental Taxation: A Guide for Policy Makers*. Paris: OECD Publishing, 2011.
- Pranata, A., Nurmala, N., dan Arifin, M. A. "Pengaruh Kesadaran Wajib Pajak, Sanksi, dan Pemutihan Terhadap Kepatuhan Wajib Pajak Kendaraan Bermotor (Studi pada Badan Pendapatan Daerah Provinsi Sumatera Selatan)." *Jurnal Akuntansi* 14, No. 2 (2022): 319-329.
- Pratama, R. A. dan J. F. Rezki. "Bagaimana Dampak Kebijakan Insentif PPnBM Ditanggung Pemerintah terhadap Kinerja Industri Kendaraan Bermotor." *Jurnal Pajak Indonesia* 6, No. 1 (2022): 89–99.
- Richard Jatimulya Alam Wibowo, Rasji. "Kebijakan Hukum Insentif Perpajakan pada Sektor Energi dan Transportasi untuk Mendukung Net Zero Emission Tahun 2060." *Jurnal Pajak Indonesia (Indonesian Tax Review)* 7, No. 1 (2023): 91-106.
- Rosdiana, Haula dan Edi Slamet Irianto. "Reformasi Perpajakan untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan." *Jurnal Pajak dan Keuangan Negara* 3, No. 2 (2022): 112-128
- Rosiana, Ratih Kumala. "Pengaruh Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah Terhadap Daya Beli Konsumen Kendaraan Bermotor." *Jurnal Ilmu Administrasi Publik* 8, No. 2 (2020): 156–167.
- Safitra, Dhian Adhetiya. "Insentif Pajak Atas Bangunan Hijau: Sebuah Studi Komparasi." *Jurnal Pajak dan Keuangan Negara* 3, No. 2 (2022): 331-342.
- Samuel, H. dan M. Susanti. "Determinan Kepatuhan Wajib Pajak Kendaraan Bermotor." *Jurnal Saintifik (Multi Science Journal)* 21, No. 1 (2023): 37-51.
- Sherly Puspa Dewi, Reni Alsakinah, Sita Antika Sara, Denia Hellin Amrina. "Pajak Lingkungan Sebagai Upaya Pengendalian Pencemaran Udara Dari Gas Buang Kendaraan Bermotor Di Indonesia." *Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Pajak* 2, No. 1 (2022): 7-13.

Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah.
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah.
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2021 tentang Perubahan atas PP Nomor 73 Tahun 2019 mengenai Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor.
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Rendah Emisi yang Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2025.

Data dan Statistik

- Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI). *Data Statistik Penjualan Motor Nasional.* Jakarta: AISI, 2024.
- Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO). *Data Penjualan Kendaraan Hybrid 2019–2024*. Jakarta: GAIKINDO, 2024