

KEBIJAKAN HUKUM INSENTIF PERPAJAKAN PADA SEKTOR ENERGI DAN TRANSPORTASI UNTUK MENDUKUNG NET ZERO EMISSION TAHUN 2060

Richard Jatimulya Alam Wibowo
Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara
Rasji
Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara
Alamat Korespondensi: richardjaw2002@gmail.com

INFORMASI ARTIKEL

Diterima Pertama
[07 06 2023]

Dinyatakan Diterima
[07 07 2023]

KATA KUNCI:
energi, insentif pajak, net zero emissions, transportasi.

KLASIFIKASI JEL:
K34

ABSTRACT

As part of the Paris Agreement, Indonesia has set goals for net zero emissions by 2060. One of the efforts being made is the enactment of environmental law taxes in the form of tax incentives to encourage a green economy, particularly in the energy and transportation sectors. This study reviews the legal policies on environmental tax incentives in the energy and transportation sectors using normative juridical research methods, as well as statutory and conceptual approaches. The study found that environmental tax incentives in the energy and transportation sectors focused on research, development, construction, component manufacturing, and renewable power plants, as well as incentives for using BEV, KBH2, and low emission fuels. The tax incentives provided include super tax deductions, tax exemptions, tax reductions, VAT borne by the government, carbon taxes, income taxes, PPnBM, PBB, and import duties that support the realization of a green economy in related sectors. This study also found the need for incentives that encourage community involvement in the energy sector, public transport incentives rather than private ones, as well as the materialization of tax incentive policies that support net zero emissions.

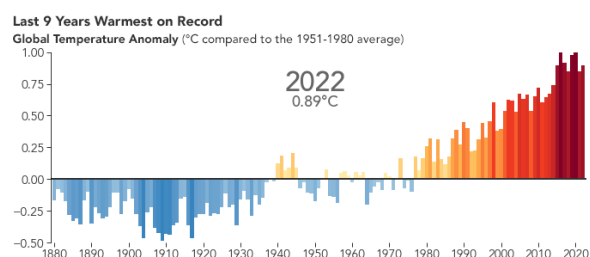
ABSTRAK

Sebagai bagian dari Paris Agreement, Indonesia menetapkan cita-cita net zero emission pada tahun 2060. Salah satu upaya yang dilakukan adalah pemberlakuan pajak hukum lingkungan dalam bentuk insentif perpajakan untuk mendorong ekonomi hijau, khususnya sektor energi dan transportasi. Kajian ini meninjau kebijakan hukum insentif perpajakan lingkungan di sektor energi dan transportasi dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif, serta pendekatan undang-undang dan konseptual. Kemudian kajian ini menemukan bahwa insentif perpajakan lingkungan di sektor energi dan transportasi berfokus pada riset, pengembangan, konstruksi, manufaktur komponen, dan pembangkit listrik tenaga terbarukan, serta insentif penggunaan BEV, KBH2, dan bahan bakar rendah emisi. Insentif pajak yang diberikan meliputi pengurangan pajak super, pembebasan pajak, pengurangan pajak, PPN ditanggung oleh pemerintah, pajak karbon, pajak penghasilan, PPnBM, PBB, dan bea impor yang mendukung perwujudan ekonomi hijau di sektor terkait. Kajian ini juga menemukan perlunya insentif yang mendorong keterlibatan masyarakat di sektor energi, insentif transportasi umum dibandingkan pribadi, serta materialisasi kebijakan insentif pajak yang mendukung net zero emission.

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sejak tahun 1994, Indonesia telah mengambil komitmen bersama negara-negara di dunia untuk mendukung pencegahan perubahan iklim (*climate change*) melalui United Nations Framework on Climate Change (UNFCCC). Hal ini sesuai dengan mandat Pasal 33 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia yaitu penyelenggaraan perekonomian nasional berdasarkan prinsip berkelanjutan dan berwawasan lingkungan. Kemudian pada tahun 2016, Indonesia meratifikasi Paris Agreement yang mencerminkan komitmen negara-negara untuk menjaga agar kenaikan suhu bumi tetap berada di angka 2 derajat celsius sebelum revolusi industri (pra-industrial) serta komitmen yang dinyatakan dalam Nationally Determined Contribution (NDC). Latar belakang kelahiran Paris Agreement adalah fenomena pemanasan global (*global warming*), di mana planet bumi telah mengalami perubahan suhu yang cukup signifikan sejak tahun 1975 (lihat gambar 1). Perubahan yang disebabkan oleh gas rumah kaca (GRK) ini dapat mengancam kehidupan di muka bumi dengan adanya peningkatan permukaan air laut, musim yang tidak menentu, punahnya hewan dan tumbuhan, hingga memunculkan wabah penyakit baru (Utina, 2008). Gas-gas rumah kaca seperti karbon dioksida (CO₂), metana (CH₄), dinitro oksida (N₂O) merupakan emisi dari aktivitas ekonomi atau pengoperasian industri (Anggraeni, 2015). Oleh karena itu, sebagai mandat dari konstitusi serta partisipasi global akan pencegahan perubahan iklim, Indonesia turut mengambil kebijakan-kebijakan ekonomi yang berorientasi pada penurunan emisi GRK.



Gambar 1: Anomali Temperatur Global 9 Tahun Terakhir (dalam Celsius)

(Dibandingkan Rata-Rata Tahun 1951-1980)

Sumber: earthobservatory.nasa.gov

Di Indonesia, kebijakan fiskal lingkungan tercantum dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 (selanjutnya disebut UU PPLH). Pasal 42 ayat (2) huruf c UU PPLH mencantumkan insentif dan/atau disinsentif sebagai salah satu instrumen ekonomi lingkungan hidup. Salah satu kebijakan ekonomi ini diselenggarakan di bidang pajak yaitu adanya pajak karbon (*carbon tax*) melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Undang-Undang Perpajakan (selanjutnya disebut UU HPP). Pajak karbon diharapkan dapat menurunkan emisi GRK hingga mencapai *Net Zero Emission* (NZE) selambat-lambatnya tahun 2060 sesuai

dengan peta jalan (*roadmap*) pajak karbon. Berdasarkan siaran pers nomor SP-31/BKF/2021 dari Badan Kebijakan Fiskal, hal ini didukung dengan adanya insentif fiskal di dalam pajak pertambahan nilai (PPN) dalam bentuk *tax holiday*, *tax allowance*, dan fasilitas lainnya bagi investasi hijau serta pengembangan sumber energi terbarukan (*renewable energy*). Pajak dan insentif pajak di bidang lingkungan (*green tax and green incentive*) sama-sama memiliki tujuan untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup dengan pajak yang membiayai dan insentif sebagai perangsang perekonomian serta investasi yang mendukung keberlanjutan lingkungan (Makmun, 2009).

Berdasarkan peta jalan pasar karbon pada UU HPP, sektor yang menjadi prioritas sasaran penurunan emisi GRK sebesar dari 97% (sembilan puluh tujuh persen) target NDC Indonesia adalah sektor energi dan transportasi. Di bidang energi, kebijakan pajak karbon menunjukkan potensi yang menjanjikan dengan perkiraan penerimaan pajak sebesar Rp23,651 triliun di tahun 2025 dan diharapkan dapat mendorong penggunaan energi terbarukan yang bersih dari emisi karbon (Pratama et al., 2022). Hal ini didukung dengan adanya insentif dari pemerintah untuk merangsang investasi energi terbarukan yang bersih melalui *tax allowance*, fasilitas bea masuk, dan *tax holiday* (Hariani, 2022). Pemerintah juga menerapkan kebijakan insentif pajak atas pajak properti, tarif khusus, pemotongan dan pengurangan pajak, atau pembebasan pajak bagi bangunan hijau yang menggunakan energi terbarukan dan lebih efisien (Safitra, 2022). Sedangkan kebijakan fiskal di bidang transportasi lebih mengarah ke adanya insentif dan subsidi penggunaan transportasi listrik atau pengonversian transportasi bahan bakar minyak (BBM) menjadi transportasi listrik berbasis baterai. Sebagai hukum pajak yang merupakan bagian dari hukum fiskal, fungsi kebijakan tersebut tidak hanya berhenti pada fungsi anggaran (*budgeter*) untuk membiayai tujuan negara, akan tetapi juga memiliki fungsi mengatur (*regulerend*) sesuatu untuk mencapai kepentingan negara (Saidi, 2022).

Bahwa kajian sebelumnya mengenai insentif perpajakan di bidang lingkungan lebih mengarah kepada pajak lingkungan (*green tax*), serta insentif pajak lingkungan di sektor komersial dan industri. Hal ini dapat dilihat pada kajian berjudul "Insentif Pajak Lingkungan: Suatu Instrumen Kebijakan Fiskal Guna Mewujudkan Industri Ramah Lingkungan" oleh Hidayat, Kinanti, & Aurelianisa (2022) membahas mengenai aspek-aspek insentif pajak yang mendukung terwujudnya industri ramah lingkungan. Kemudian ada pula kajian berjudul "Insentif Pajak Atas Bangunan Hijau: Sebuah Studi Komparasi" oleh Safitra (2022) yang memberikan sebuah studi perbandingan atau komparasi mengenai pemberian insentif bagi bangunan hijau di negara-negara lain. Selain itu di bidang pajak, terdapat kajian berjudul "Implementasi Pajak Karbon di Indonesia: Potensi Penerimaan Negara dan Penurunan Jumlah Emisi Karbon" oleh Pratama, Ramadhani, Lubis, & Firmansyah (2022) yang melihat penerapan atau implementasi dari kebijakan pajak karbon. Hingga kajian mengenai rencana penerapan

pajak lingkungan oleh Hasan dan Puspitasari (2008), serta Pratiwi (2014).

Berdasarkan latar belakang dan pertimbangan atas kajian-kajian sebelumnya terkait insentif perpajakan lingkungan. Diperlukan suatu tinjauan yang membahas mengenai kebijakan insentif perpajakan lingkungan (selanjutnya disebut IPL) di sektor energi dan transportasi. Untuk itu, artikel ini akan menjawab beberapa pertanyaan yaitu: (1) Bagaimana pengaturan kebijakan hukum IPL di sektor energi? (2) Bagaimana pengaturan kebijakan hukum IPL di sektor transportasi? (3) Bagaimana pengembangan kebijakan hukum IPL di sektor energi dan transportasi yang masih diperlukan ke depannya? Oleh karena itu, tujuan dari penelitian (*research objectives*) dari penelitian ini antara lain: (1) memberikan gambaran umum kebijakan hukum IPL di sektor energi, (2) memberikan gambaran umum kebijakan hukum IPL di sektor transportasi, dan (3) memberikan pengembangan kebijakan hukum IPL yang dibutuhkan untuk mencapai NZE.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Hukum Pajak

Bahwa pengertian hukum pajak (*belastingrecht*) atau disebut pula hukum fiskal sebagai keseluruhan instrumen normatif yang mencakup kewenangan pemerintah (*government*) untuk memungut hasil kekayaan seseorang melewati kas negara, serta aturan mengenai hubungan negara dan wajib pajak (Asri, 2021). Meski hukum pajak dikenal dengan nama hukum fiskal, akan tetapi terdapat diferensiasi substansi antara hukum pajak dan fiskal, di mana hukum pajak hanya membicarakan mengenai pajak saja, sedangkan hukum fiskal meliputi substansi hukum pajak ditambah hal-hal mengenai keuangan negara lainnya (Saidi, 2022). Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) menyatakan bahwa fiskal berarti berkaitan dengan pajak atau pendapatan suatu negara. Oleh karena itu dapat dipahami bahwa kebijakan hukum perpajakan adalah bagian dari hukum fiskal yang pengaturannya lebih luas.

2.2. Insentif Pajak

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) menyebutkan bahwa insentif pajak (*tax incentives*) adalah insentif apa pun yang mengurangi beban pajak perusahaan (*enterprise*) sehingga menyebabkan mereka untuk berinvestasi di suatu proyek atau sektor tertentu (UNCTAD, 2000). Kemudian, insentif perpajakan sebagai suatu kebijakan fiskal berupa pengurangan kewajiban perpajakan di sektor tertentu yang bertujuan memberikan dampak positif terhadap perekonomian (Mohammad et al., 2021). Berbeda dengan insentif, pajak negatif atau yang sering dikenal dengan istilah subsidi tidak meringankan beban pajak, namun bentuknya berwujud bantuan langsung dari pemerintah ke masyarakat yang menjadi target penerima subsidi (Purnama, 2016). Secara umum, Barry Spitz (1983) membagi insentif pajak ke dalam 4 (empat) bentuk

yaitu: (1) pengecualian dari pengenaan pajak (*tax exemption* atau *tax holiday*), (2) pengurangan dasar pengenaan pajak (*investment allowances*, *loss carry forward*, atau *double deduction*), (3) pengurangan terhadap tarif pajak, (4) penangguhan pajak (Suandy, 2008).

2.3. Pajak Lingkungan

Pajak lingkungan (*green tax* atau *eco tax*) merupakan sebuah konsep penerapan pajak yaitu pihak pencemar membayar (*polluter pays principle*), pemberlakuan dan alokasi penerimaannya terarah pada tujuan pelestarian lingkungan (Pratiwi, 2014). Dalam pembaruan kebijakan pajak lingkungan (*ecological tax reform* atau *green tax reform*, dikenal konsep *double dividend* atau dividen ganda, di mana pajak lingkungan memberikan dividen pertama berupa peningkatan pelestarian lingkungan dari penerapan pajak lingkungan, hal ini diikuti dengan dividen kedua berupa perwujudan perekonomian yang lebih kuat dari reduksi *distortionary taxes* (Milne, 2018). Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) menyatakan, bahwa pengenaan pajak lebih tinggi untuk menaikkan harga produk yang “kotor”, atau stimulasi keringanan pajak bagi produsen untuk memproduksi serta mengembangkan produk yang lebih “bersih”, menjadi 2 (dua) cara utama bagi kebijakan pajak lingkungan untuk mempengaruhi kegiatan perekonomian ke arah pelestarian lingkungan (OECD, 2015). Potensi ini dapat turut didukung dengan kebijakan instrumen lain seperti subsidi, standar produk, dan *eco-labelling*.

2.4. Kebijakan Pajak Lingkungan di Sektor Energi dan Transportasi

Bahwa kebijakan pajak lingkungan di sektor energi terlihat jelas diarahkan ke pada transisi dari energi fosil menuju energi terbarukan (*renewable energy*). Kebijakan fiskal di sektor energi telah berhasil menurunkan penemuan dan produksi migas, meskipun Indonesia diproyeksikan masih secara dominan dan primer menggunakan energi dari minyak dan gas bumi pada tahun 2025-2050 (Setyono & Kiono, 2021). Bahwa dalam hal ini, kebijakan fiskal di sektor energi dan sektor transportasi, sama-sama memiliki tujuan untuk meningkatkan penggunaan energi terbarukan yang mengurangi atau bebas dari emisi karbon. Tren kebijakan perpajakan lingkungan di sektor transportasi terlihat pada insentif pajak untuk mendukung mobil ramah lingkungan (*eco-friendly cars*) dan transportasi elektrik (*e-mobility*), serta peningkatan pajak bahan bakar minyak untuk mendorong masyarakat memilih opsi yang lebih ramah lingkungan (Giese & Holtmann, 2023).

3. METODE PENELITIAN

Kajian ini ditulis dengan metode penelitian hukum normatif (*normative law research*) dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan terdiri dari penelaahan mengenai instrumen perundang-undangan serta *ratio*

legis dibelakangnya, sedangkan secara konseptual melihat sumber-sumber di luar aturan perundang-undangan untuk membentuk pengembangan konsep baru dalam hukum (Marzuki, 2010). Bahan hukum yang akan digunakan meliputi bahan hukum primer berupa norma hukum yang mengikat, dan bahan hukum sekunder terkait hukum seperti karya literatur yang memberikan penjelasan maupun interpretasi hukum positif (Soekanto, 2015). Hal ini didukung dengan bahan hukum sekunder yang tidak termasuk peraturan perundang-undangan seperti buku dan penelitian seperti skripsi, tesis, disertasi, dan artikel jurnal hukum yang berhubungan dengan insentif pajak, pajak lingkungan, serta kajian mengenai hal tersebut di sektor energi dan transportasi.

4. HASIL PENELITIAN

4.1. Kebijakan Hukum Insentif Pajak Lingkungan di Sektor Energi

Di tahun 2019, emisi GRK dari sektor energi menembus angka 600.000 ton CO₂ (Syaiful et al., 2021). Kenaikan ini nampak kontras dengan pencapaian mitigasi GRK sektor energi Indonesia pada tahun 2021 yang berhasil melewati target sebesar 104% (seratus empat persen) atau 70 dari 67 juta ton CO₂ yang ditargetkan di tahun 2021, dan 64,4 juta ton CO₂ di tahun 2020 (Dirjen EBTKE, 2022). Raihan pencapaian ini tidak terlepas dari penambahan strategi reduksi emisi GRK sebagaimana dicantumkan dalam NDC 2022, setelah NDC Indonesia disampaikan di tahun 2016 dan 2021 (lihat Tabel-1).

Sebuah kajian yang dilakukan oleh Hidayat, Kinanti, & Aurelianisa (2022) menunjukan salah satu perusahaan di sektor energi yang merupakan kontributor emisi GRK terbesar di tahun 2018-2020 memiliki *Net Cash Flow* (NCF) yang jauh berada di bawah kebutuhan anual untuk melakukan transisi ke industri hijau. Insentif pajak berupa *tax holiday* menjadi salah satu solusi yang dibutuhkan untuk mendukung transisi industri hijau (Hidayat et al., 2022). Oleh karena itu, pemerintah mencoba menerapkan kebijakan hukum insentif pajak lingkungan mendukung strategi sebagaimana tercantum dalam NDC untuk mewujudkan ekonomi hijau di sektor energi (lihat Tabel-2).

Bahwa berdasarkan Tabel-2, dapat dilihat bahwa ada sejumlah insentif pajak yang meringankan wajib pajak di sektor energi dalam fasilitas pajak penghasilan berupa pengurangan pajak penghasilan (*tax allowance*) dan pembebasan pajak penghasilan (*tax holiday*). Hal ini terlihat diterapkan beberapa fasilitas pajak penghasilan pada pelaku usaha dan investor sebagaimana diatur dalam PP 79/2019 *jo.* Permen ESDM 16/2015. Selain itu juga diterapkan dalam skema yang sangat menarik investor berupa pengurangan pajak penghasilan (*tax allowance*) dan pembebasan pajak penghasilan (*tax holiday*) bagi investor yang ingin menanamkan modal di industri pionir yang mendukung teknologi ramah lingkungan di sektor energi sebagaimana diatur dalam PMK Nomor 130/PMK.010/2020. Secara aktual, terdapat perusahaan-perusahaan yang telah memanfaatkan fasilitas pajak ini, antara lain: PT Sahung Brantas (*tax*

allowance) dan PT Bangun Tirta Lestari (*tax holiday*) (Dirjen EBTKE, 2019). Selain untuk industri, diberikan pula skema *super tax deduction* untuk pajak penghasilan bruto sebesar 300% (tiga ratus persen) bagi penelitian dan pengembangan (*research and development*) di sektor energi seperti pembangkit listrik, EBT, pengolahan limbah/sampah untuk energi, baterai, alat kelistrikan, dan *enhanced oil recovery* (EOR) (PMK 153/PMK.010/2020).

Selain insentif pajak penghasilan, di dalam Tabel-2 juga dapat dilihat kebijakan fiskal berupa fasilitas pajak pertambahan nilai (PPN), bea masuk impor (kepabean), hingga pajak bumi dan bangunan (PBB). Fasilitas pajak pertambahan nilai (PPN) yang diberikan adalah pembebasan barang impor kena pajak dalam rangka memproduksi barang kena pajak berupa mesin (terpasang maupun lepasan dan tidak termasuk suku cadang) sesuai PMK 21/PMK.011/2010. Kemudian untuk fasilitas kepabean, terdapat pembebasan bea masuk impor untuk barang-barang yang berkaitan dengan pemanfaatan energi terbarukan seperti dalam hal mesin, barang, dan bahan dalam rangka penanaman modal (PMK 176/PMK.011/2009 *jo.* PMK 76/PMK.011/2012 *jo.* PMK 188/PMK.010/2015), kemudian untuk barang modal pembangunan dan pengembangan pembangkit listrik untuk kepentingan umum (PMK 66/PMK.010/2015), dan barang untuk penyelenggaraan kegiatan usaha panas bumi (PMK 218/PMK.04/2019 *jo.* PMK 172/PMK.04/2022). Insentif pajak juga diberikan untuk pengurangan pajak bumi dan bangunan (PBB) untuk kegiatan eksplorasi panas bumi khususnya untuk PBB terutang untuk tubuh bumi (PMK 172/PMK.010/2016). Terakhir, insentif pajak diberikan pada skema pajak lingkungan terbaru yaitu pajak karbon, insentif ini diperuntukkan untuk mendorong wajib pajak badan untuk melakukan kewajiban pajak karbon dalam skema *cap and trade*, *carbon offset*, dan hal-hal lainnya sesuai peraturan perundang undangan lingkungan hidup (UU HPP). Semua insentif perpajakan di sektor energi untuk lingkungan ini, ditegaskan kembali urgensi pembaruan serta pengembangan (*development*) nya dalam Perpres 112/2022.

4.2. Kebijakan Hukum Insentif Pajak Lingkungan di Sektor Transportasi

Pada masa pandemi Covid-19, kementerian lingkungan hidup dan kehutanan mencatatkan emisi GRK di sektor transportasi mengalami penurunan akibat pembatasan sosial berskala besar (PSBB) hingga antara bulan April dan Mei 2020 saja terjadi penurunan 90,4% (sembilan puluh koma empat persen) di transportasi udara, 95,3% (sembilan puluh lima koma tiga persen) di transportasi laut, dan 34,2% (tiga puluh empat koma dua persen) di transportasi darat dibandingkan periode yang sama pada tahun sebelumnya (Setyorini, 2020). Hal ini memperlihatkan bahwa aktivitas manusia secara aktif dan intens mempengaruhi emisi GRK di sektor transportasi. Bahwa kebijakan strategis untuk memitigasi emisi GRK di sektor energi tidak terlepas dari kebijakan di bidang transportasi sebagai sub sektor energi, mitigasi yang dilakukan meliputi transportasi darat laut, udara, dan

kereta api (lihat Tabel-3), hingga mampu mencapai pengurangan emisi GRK hingga 4.680.124 (empat juta enam ratus delapan puluh ribu seratus dua puluh empat) ton CO₂e (karbon dioksida ekuivalen) di tahun 2019 (Syaiful et al., 2021).

Sebagai sub-sektor energi, strategi reduksi emisi GRK di sektor transportasi di dalam NDC (lihat Tabel-1), terlihat pada pemberdayaan kendaraan energi listrik, penggunaan *biofuel* dan gas, serta pembangunan infrastruktur yang mendukung hal-hal tersebut. Partisipasi masyarakat adalah kunci dalam skema penyeimbangan produksi karbon dengan pengurangan berdasarkan 3 (tiga) prinsip ASI yaitu: *avoid* (mengurangi perjalanan tidak perlu), *shift* (beralih ke kendaraan rendah emisi atau efisien), dan *improve* (pemanfaatan teknologi yang efisien dan kualitas bahan bakar) (Purwoko, 2023). Terkait penggunaan bakar berkualitas rendah sulfur untuk mereduksi emisi gas buang, hal ini diperlukan insentif fiskal tidak hanya dalam produksinya, namun juga dalam dana penelitian yang membutuhkan investasi yang besar (*research and development*) (Haryanto, 2015). Oleh karena itu, pemerintah dalam hal ini menerapkan sejumlah insentif fiskal di sektor transportasi untuk mendukung transisi produsen atau perusahaan transportasi dan masyarakat untuk terdorong memilih alternatif yang rendah emisi GRK (lihat Tabel-4).

Bahwa berdasarkan Tabel-4, kita dapat melihat tren yang sama terhadap insentif pajak lingkungan di sektor energi yang pula diterapkan di sektor transportasi seperti pajak penghasilan. Bagi penelitian dan pengembangan industri otomotif elektrik dan komponennya diberikan *super tax deduction* atau pengurangan pajak super terhadap pajak penghasilan bruto yang diberikan hingga sejumlah 300% (tiga ratus persen) (PMK 153/PMK.010/2020). Tren kesamaan fasilitas perpajakan di sektor transportasi dengan sektor energi berlanjut pada pembebasan bea masuk impor mesin, barang, dan bahan dalam rangka investasi atau penanaman modal, serta KBLBB dalam keadaan lepasan lengkap (CKD) maupun lepasan tidak lengkap (IKD). Fasilitas bea masuk impor di sektor transportasi ramah lingkungan ini turut didukung pula dengan kerja sama pembebasan tarif bea masuk USDFS IKCEPA Indonesia-Korea (PMK 228/PMK.010/2022) dan Indonesia-Jepang (PMK 51/PMK.010/2022), perdagangan bebas dengan tarif bea masuk yang lebih rendah ASEAN-Hongkong-RRT (PMK49/PMK.010/2022), serta hubungan kerja sama bilateral dan multilateral lainnya yang berdampak positif pada kebutuhan kendaraan bermotor ramah lingkungan di Indonesia. *Tax holiday* atau pembebasan pajak juga diberikan sebagai insentif fiskal bagi PPN untuk bahan baku logam, khususnya nikel yang mendapat perhatian sebagai bahan baku baterai listrik, serta terdapat PPN yang ditanggung oleh pemerintah untuk KBL dan KBL B3T sebesar 10% dan 5% dengan syarat minimum TKDN yang diatur dalam peraturan perundang-undangan (PMK 38/2023).

Insentif di sektor transportasi juga diberikan pada pajak-pajak yang biasanya dikenakan pada kendaraan bermotor seperti PKB, BBNKB, dan PPnBM. Untuk insentif fiskal bagi PKB dan BBNKB diberikan terhadap KBLBB roda empat dan angkutan umum untuk orang dan barang (Permendagri 82/2022). Selain itu, pemberian insentif PPnBM tidak hanya berfokus pada pembebasan PPnBM kendaraan bermotor tenaga listrik saja, namun juga penetapan tarif PPnBM paling rendah untuk mobil KB2H atau dikenal dengan *low cost green car* (LCGC) sebagai bagian dari *low carbon emission vehicle* (LCEV). Selain insentif pajak yang mendukung impor di sektor transportasi ramah lingkungan, dapat pula dilihat insentif pajak tambahan bagi produsen KBL bermerek nasional (Perpres 55/2019). Bahwa pemberian insentif pajak lingkungan di sektor transportasi, tidak hanya pada produksi dan pengembangan transportasi saja, akan tetapi juga insentif untuk pembangunan infrastruktur mulai dari hulu-hilir seperti pengembangan SDM di bidang KBL dan sertifikasi produk dan teknis yang ramah lingkungan, pembangunan fasilitas SPKLU, keringanan biaya *charging* di SPKLU, keringanan biaya parkir dan pajak pusat-daerah, hingga insentif bagi pengelola limbah baterai. Kebijakan-kebijakan insentif fiskal ini semuanya ditegaskan dalam Perpres 55/2019 mengenai percepatan program BEV untuk transportasi di jalan raya.

4.3. Pengembangan Kebijakan Hukum Insentif Pajak Lingkungan di Sektor Energi dan Transportasi Untuk Mendukung Net Zero Emission Tahun 2060 di Indonesia

Di sektor energi, pengembangan insentif perpajakan masih perlu diperhatikan terutama dalam pajak karbon (*carbon tax*). Berkaca dari penyelenggaraan UU HPP, Indonesia saat ini masih dalam tahap menerapkan pajak karbon dengan skema *cap and tax* untuk pembangkit listrik tenaga uap dengan bahan bakar batu bara (2022-2024). Pajak karbon sendiri sudah dicanangkan akan diperluas penerapannya ke berbagai sektor setelah 2025, dengan mempertimbangkan berbagai kesiapan, kondisi ekonomi, pelaku, dan dampaknya. Meskipun pajak karbon mengutamakan subjek pajak badan, akan perlu diwaspadai adanya pengaruh tidak langsung kenaikan harga di sektor energi akibat penerapan pajak karbon terhadap masyarakat (Pamungkas & Haptari, 2022). Sebuah kajian terhadap penerapan pajak karbon di Amerika Serikat menemukan beberapa hal penting yang perlu diperhatikan yaitu: (1) menggunakan penerimaan pajak karbon untuk mengurangi pajak penghasilan menjadi kebijakan yang paling efisien, akan tetapi cenderung menguntungkan masyarakat ekonomi atas (*richer household*), serta menimbulkan ketidakadilan terhadap masyarakat ekonomi bawah (*low income households*) dan (2) pengembalian pajak secara langsung ke masyarakat merupakan langkah yang paling tidak efisien namun menjadi paling progresif dan opsi terbaik bagi masyarakat ekonomi

bawah (*low income households*) (Caron et al., 2018). Kajian ini menyebutkan bahwa keadilan dapat ditingkatkan dengan biaya yang relatif rendah dengan mengombinasikan potongan pajak penghasilan dan transfer tambahan untuk mengompensasi masyarakat ekonomi bawah (*low income households*), yang mana hal ini hanya memerlukan 6-8% keuntungan dari pajak karbon (Caron et al., 2018).

Meski saat ini skema *cap and tax* di sektor PLTU batu bara dengan perkiraan kenaikan harga sebesar 0,058% (nol koma nol lima puluh delapan persen) dan tidak memiliki dampak signifikan (Pamungkas & Haptari, 2022). Namun kajian yang dilakukan oleh Caron, Cohen, Brown, & Reilly (2018) tersebut menunjukkan bahwa pertimbangan penerapan pajak karbon perlu mempertimbangkan tidak hanya faktor ekonomi dan lingkungan, namun juga pertimbangan keadilan sosial bagi masyarakat, khususnya masyarakat dengan kemampuan ekonomi yang lemah. Di mana hal ini semakin relevan dengan pengembangan pajak karbon ke sektor lainnya setelah 2025. Oleh karena itu, ke depannya insentif perpajakan yang memperhatikan golongan masyarakat yang terdampak pajak karbon di sektor energi bisa menjadi solusi yang memberikan keadilan untuk menjaga kesejahteraan kehidupan masyarakat.

Insentif pajak lingkungan di bidang energi telah menjangkau berbagai energi baru terbarukan (EBT) yang bebas karbon seperti tenaga angin, air, arus laut, matahari, biomassa, dan panas bumi. Akan tetapi sesuai dengan NDC 2022 pada Tabel-1, pembangkit listrik lepas jaringan (*off grid*) dan terikat jaringan (*grid tied*) bisa menjadi salah satu strategi solusi percepatan transisi industri energi. Sebuah kajian menemukan bahwa *grid tied solar system* dapat mengurangi ketergantungan rumah tangga hingga 20 kWh dan memberikan return on investment (RoI) selama 13 (tiga belas) tahun tanpa menjual tenaga listrik ke sistem *grid* (Chand, 2019). Dengan pengembangan pembangkit tenaga surya yang mendukung *solar system* sebagai sumber energi yang sangat terjangkau (Kurmelovs, 2021), dan potensi besar tenaga surya di Indonesia yang beriklim tropis, pembangunan pengembangan pembangkit listrik dalam skala lokal dan perumahan (residensial) diharapkan mendapatkan bisa mendapatkan insentif perpajakan untuk mendorong pemakaian sistem oleh masyarakat. Maka dari itu, pengembangan kebijakan insentif pajak lingkungan di sektor energi diharapkan tidak hanya berfokus pada industri besar saja, namun potensi partisipasi dari masyarakat dalam level lokal.

Selanjutnya, pengembangan kebijakan hukum insentif pajak lingkungan tidak dapat dipisahkan di antara sektor energi dan transportasi. Hal ini dapat dicontohkan misalnya saja dari paradoks penggunaan mobil listrik ketika masih digunakannya pembangkit listrik batu bara, malah akan meningkatkan emisi CO₂

sebesar 7,3% (tujuh koma tiga persen) dibandingkan mobil BBM konvensional (Khoirunurrofik, 2021). Benar bahwa berbagai insentif fiskal yang dicurahkan oleh pemerintah untuk transisi ke mobil listrik (BEV) telah meningkatkan pemakaian BEV dengan pesat (Ahdiat, 2023), tetapi jika tidak diimbangi dengan pembangunan pembangkit listrik dari energi baru terbarukan yang bebas (EBT) yang bebas dari emisi GRK, maka efek insentif pajak tersebut dapat menjadi negatif bagi lingkungan. Hal ini dapat menjadikan sedikit gambaran bahwa dalam usaha *net zero emission* di tahun 2060, sektor transportasi sangat bergantung terhadap perkembangan sektor energi ke arah energi terbarukan yang lebih ramah lingkungan.

Sri Mulyani mengatakan bahwa akumulasi insentif fiskal terhadap KBL akan diberikan hingga 32% (tiga puluh dua persen) dari harga jual untuk mobil, dan 18% (delapan belas persen) untuk sepeda motor (Sopiah, 2023). Bahwa jika membandingkan Tabel-3 dan Tabel-4, maka kita dapat melihat bahwa kebijakan insentif pajak lingkungan di sektor transportasi, mayoritas condong ke arah kendaraan pribadi, khususnya mobil listrik. Kebijakan cenderung belum mengakomodasi transportasi massal seperti bus, kereta api, pesawat terbang, dan kapal laut. Guru besar transportasi UGM, Agus Taufik Mulyono berpendapat bahwa seharusnya pengembangan kendaraan listrik difokuskan ke transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi (Hapsari, 2023). Hal ini didukung dengan sebuah kajian Sunitiyoso, Belgiawan, Rizki, & Hasyimi (2022) yang dengan metode *Mixed Logit Model* (MXL) menemukan bahwa penerapan bus listrik dapat berpotensi mengurangi 96.332.825 kg CO₂ setiap tahunnya (Sunitiyoso et al., 2022). Kemudian sebuah kajian lainnya juga menemukan bahwa dampak negatif terbesar bagi lingkungan ditimbulkan oleh moda transportasi mobil listrik, sedangkan bus elektrik memiliki dampak negatif terkecil (Markowska, 2021).

Bahwa sebenarnya strategi mitigasi GRK dalam Tabel-3 sudah mengarah ke arah transportasi umum, yang salah satunya adalah peningkatan sistem bus. Dalam konteks kebijakan insentif pajak lingkungan di bidang transportasi, berdasarkan kajian-kajian yang telah disebutkan di atas, bahwa arah kebijakan transportasi umum akan memberikan dampak lingkungan lebih baik dibandingkan transportasi pribadi. Bus dan kereta api yang sebelumnya telah berhasil memberikan dampak pada penurunan GRK, diharapkan dalam pengembangan teknologinya mampu menjadi solusi yang membawa dampak signifikan dalam mencapai *net zero emission* tahun 2060 di Indonesia. Kebijakan insentif fiskal dapat diterapkan untuk lebih tepat menysasar transportasi yang membawa reduksi emisi GRK dengan lebih signifikan. Arah pengembangan kebijakan insentif pajak untuk menurunkan emisi GRK di sektor transportasi juga dapat diterapkan di moda lain seperti: (1) transportasi udara juga dapat dilakukan pengembangan bahan bakar dengan emisi GRK lebih

rendah seperti *bioavtur* (Permana, 2021), (2) kereta api listrik yang mampu menghasilkan emisi GRK lebih rendah per kilometer dibandingkan motor dan mobil (KAI, 2022), dan (3) pengembangan teknologi kapal laut sebagai upaya dekarbonisasi maritim seperti penggunaan bahan bakar nuklir (Wang et al., 2023). Oleh karena itu bahwa pengembangan kebijakan insentif pajak lingkungan, diharapkan dapat diarahkan untuk mendorong penggunaan dan pengembangan transportasi umum yang lebih ramah lingkungan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Bahwa kebijakan hukum insentif pajak lingkungan di sektor energi diberikan dalam bentuk pengurangan pajak super (*super tax deduction*), pembebasan pajak (*tax holiday*), pengurangan pajak (*tax allowance*), dan pajak yang ditanggung oleh pemerintah. Insentif pajak lingkungan di sektor energi diberikan untuk PPh, PPN, PBB, pajak karbon, dan bea masuk yang difokuskan untuk penelitian, pengembangan, pembangunan, dan manufaktur di sektor energi ramah lingkungan seperti penggunaan teknologi mesin yang ramah lingkungan pada fasilitas energi, terutama dalam industri pembangkit listrik dengan energi baru dan terbarukan (EBT). Kemudian insentif pajak lingkungan di sektor transportasi sebagai sub-sektor energi turut mengusung bentuk-bentuk insentif yang diberikan pada sektor energi, khususnya pada insentif pajak PPh, PPnBM, PPN, bea masuk impor bagi penelitian, pengembangan, pembangunan, dan manufaktur di sektor transportasi. Insentif pajak di sektor transportasi utamanya diberikan untuk mendorong transisi penggunaan kendaraan bermotor berbahan bakar fosil menjadi kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (KBLBB) dan sepeda motor listrik, selain itu juga penggunaan kendaraan bermotor berbahan bakar fosil dengan teknologi mesin yang lebih efisien (KBH2) dan penggunaan bahan bakar berkualitas rendah emisi karbon.

Rekomendasi kebijakan hukum insentif pajak lingkungan yang dapat diberikan di sektor energi adalah pemberian insentif pajak yang mempertimbangkan dampak sosial, serta turut mengandalkan partisipasi masyarakat dalam sektor energi bebas emisi GRK seperti penggunaan teknologi *grid tied solar system* untuk mengurangi beban dan mempercepat transisi ekonomi hijau di sektor energi. Selain itu rekomendasi kebijakan hukum insentif pajak lingkungan di sektor transportasi yaitu pengembangan dan penambahan insentif pajak tepat sasaran yang salah satunya diberikan untuk transportasi umum, utamanya bus listrik untuk dampak lingkungan yang lebih baik daripada kendaraan pribadi. Akhirnya, masih banyak insentif pajak yang diatur dalam PP 15/2019, namun pelaksanaan dan rinciannya belum ada, hal ini sebaiknya segera dibenahi agar secara potensi

insentif pajak dapat efektif mendukung *net zero emission* tahun 2060 di Indonesia.

6. IMPLIKASI DAN KETERBATASAN

Bahwa implikasi dari penemuan kajian ini dapat menjadi rekomendasi dan acuan bagi arah kebijakan pemerintah. Hal ini utamanya relevan dalam arah pembuatan peraturan perundang-undangan insentif perpajakan di sektor transportasi dan energi untuk mendorong investasi dan juga perilaku bisnis yang terarah pada ekonomi hijau dan cita-cita *net zero emission* pada tahun 2060 di Indonesia. Kemudian penulis menyadari bahwa kajian ini terbatas pada terhadap peraturan perundang-undangan yang ada saat ini. Selain itu bahwa tentunya kajian ini juga terbatas oleh materi dan kajian yang dapat tersedia serta dapat diakses oleh penulis pada waktu penulisan. Oleh karena itu penulis menyarankan bahwa dilakukan riset dan kajian mendatang terhadap peraturan perundang-undangan insentif pajak di masa depan. Dapat pula dilakukan kajian-kajian lebih lanjut yang melibatkan data empiris dari dampak penerapan insentif untuk mengetahui pengaruh atau efektivitas dari tujuan pemberian insentif yang diharapkan oleh peraturan perundang-undangan.

DAFTAR PUSTAKA (REFERENCES)

- Ahdiat, Adi. (2023). *Volume Penjualan Wholesale Bulanan Mobil Listrik BEV di Indonesia (Januari 2022-Maret 2023)*. Retrieved from Katadata website: <https://databoks.katadata.co.id/index.php/datapublish/2023/04/18/tren-penjualan-mobil-listrik-menguat-pada-kuartal-i-2023>
- Anggraeni, D. Y. (2015). Pengungkapan Emisi Gas Rumah Kaca, Kinerja Lingkungan, dan Nilai Perusahaan. *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan Indonesia*, 12(2), 188–209. <https://doi.org/10.21002/jaki.2015.11>
- Anwar, Syaiful, Asaad, Irawan, Budiharto, Ratnasari, Wibowo, Hari, Gunawan, Wawan, Novitri, Fifi, Rosehan, Allan, Masri, Akma Yeni, Oktavia, Endah Riana, Carolyn, Rully Dhorra, Precylia, Vinna, Lathif, Saiful, Asmani, Rusi, Purnomo, Heri, Utomo, Prasetyadi, Utama, Kurnia, & Ratnasari, Lolita. (2021). *Laporan Inventarisasi Gas Rumah Kaca (GRK) dan Monitoring, Pelaporan, Verifikasi (MPV)*. Jakarta: Kementerian Lingkungan hidup dan Kehutanan, Direktorat Jenderal Pengendalian Perubahan Iklim, Direktorat Inventarisasi GRK dan Monitoring, Pelaporan, Verifikasi.
- Asri, Ardison. (2021). *Buku Ajar Hukum Pajak & Peradilan Pajak*. Sukabumi: Jejak.
- Caron, Justin, Cohen, Stuart M., Brown, Maxwell, & Reilly John M. (2018). Exploring the Impacts of a National U.S. CO₂ Tax and Revenue Recycling Options with a Coupled Electricity-Economy Model. *Climate Change Economics*, 9(1), 1-40. <https://doi.org/10.1142/S2010007818400158>

- Chand, Aneesh A., Prasad, Kushal A., Mamun, Kabri A., Sharma, Krishneel R. & Chand, Kritish K. (2019). Adoption of Grid-Tie Solar System at Residential Scale. *Clean Technologies*, 1(15), 1-9.
<https://doi.org/10.3390/cleantechnol1010015>
- Direktorat Jenderal Energi Baru Terbarukan dan Konservasi Energi (2019). *Ditjen EBTKE Sosialisasikan Insentif Fiskal Bidang EBT*. Retrieved from Dirjen EBTKE website: <https://ebtke.esdm.go.id/post/2019/06/27/2273/ditjen.ebtke.sosialisasikan.insentif.fiskal.bidang.ebt?lang=en>
- Direktorat Jenderal Energi Baru Terbarukan dan Konservasi Energi. (2022). *Penurunan Emisi Sektor Energi 2021 Berhasil Lampau Target*. Retrieved from Dirjen EBTKE website: <https://ebtke.esdm.go.id/post/2022/09/08/3254/penurunan.emisi.sektor.energi.2021.berhasil.lampau.target>
- Giese, H., & Holtmann, S. (2023). Towards Green Driving - Income Tax Incentives for Plug-In Hybrids. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.4394968>
- Hariani, Aprilia. *Tiga Insentif Perpajakan Untuk Investasi Energi Bersih*. Retrieved from Pajak.com website: <https://www.pajak.com/pajak/tiga-insentif-perpajakan-untuk-investasi-energi-bersih/>
- Hapsari, Natalia Endah. (2023). *Pakar: Kendaraan Listrik Harus Diarahkan Untuk Transportasi Umum*. Retrieved from Republika website: <https://republika.co.id/berita/rpcnbd478/pakar-kendaraan-listrik-harus-diarahkan-untuk-transportasi-umum>
- Haryanto, Joko Tri. (2015). Pemetaan Insentif Fiskal Bagi Pengembangan BBM Berkualitas di Indonesia. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(5), 311-322.
- Hidayat, Dzulfan, Kinanti, Intan Tresna, & Aurelianisa, Kayla. (2022). Insentif Pajak Lingkungan: Suatu Instrumen Kebijakan Fiskal Guna Mewujudkan Industri Ramah Lingkungan. *Prosiding Seminar Nasional Ekonomi dan Perpajakan*, 2(1), 51-66.
- Khoirunurrofik. (2021, November 16). *Kajian Optimalisasi Penurunan CO2 di Sektor Transportasi*. Retrieved from Gaikindo website: https://www.gaikindo.or.id/wp-content/uploads/2021/11/04.-LPEM_Kajian-Optimalisasi-Penurunan-CO2-Sektor-Transportasi_17112021.pdf
- Kurmelovs, Royce. (2021). *'Insanely Cheap Energy': How Solar Power Continues to Shock the World*. Retrieved from The Guardian website: <https://www.theguardian.com/australia-news/2021/apr/25/insanely-cheap-energy-how-solar-power-continues-to-shock-the-world>
- Makmun. (2009). *Green Tax Versus Green Incentive*. Badan Kebijakan Fiskal. Retrieved from Badan Kebijakan Fiskal website: <https://fiskal.kemenkeu.go.id/kajian/2009/07/21/115454-igreen-tax-versus-green-insentive>
- Markowska, K., Flizikowski, J., Bieliński, K., Tomporowski, A., Kruszelnicka, W., Kasner, R., Bałdowska-Witos, P., & Mazur, Ł. (2021). The Comparative Assessment of Effects on the Power System and Environment of Selected Electric Transport Means in Poland. *Materials*, 14(16), 4556. <https://doi.org/10.3390/ma14164556>
- Marzuki, Peter Mahmud. (2010). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media.
- Milne, Janet E. (2018). A Bird's-eye View of Environmental Taxation. Dalam Roberta F. Mann & Tracey M Roberts (Eds.), *Tax Law and the Environment, A Multidisciplinary and Worldwide Perspective* (hal 1-16). Lanham: Lexington Books.
- Mohammad, Ryan, Rizal Helmi Zuz, & PG, Gede Satria Pujanggo. (2021). Efek Insentif Perpajakan Berdasarkan Dasar Pengenaan Pajak dan Tarif Pajak Terhadap Ekonomi Secara Makro: Studi Kasus Indonesia. *Scientax*, 2(2), 179-198. <https://doi.org/10.52869/st.v2i2.91>
- Organization for Economic Co-operation and Development. (2015). *Creating Incentives for Greener Products: A Policy Manual for Eastern Partnerships Countries*, OECD Green Growth Studies. Paris: OECD Publishing.
- Pamungkas, Bima Niko & Haptari, Dewi Vissia. (2022). Analisis Skema Pengenaan Pajak Karbon di Indonesia Berdasarkan *United Nations Handbook* Mengenai Penerapan Pajak Karbon Oleh Negara Berkembang. *Jurnal Pajak Indonesia*, 6(2), 357-367. <https://doi.org/10.31092/jpi.v6i2.1843>
- Permana, Adi. (2021). *Indonesia Mengukir Sejarah, Uji Coba Terbang Bahan Bakar Bioavtur Sukses Dilakukan*. Institut Teknologi Bandung. Retrieved from Institut Teknologi Bandung website: <https://www.itb.ac.id/berita/detail/58191/indonesia-mengukir-sejarah-uji-coba-terbang-bahan-bakar-bioavtur-sukses-dilakukan>
- Pratama, Bintang Adi, Ramadhani, Agra Muhammad, Lubis, Putri Meiarta, & Firmansyah, Amrie. (2022). Implementasi Pajak Karbon di Indonesia: Potensi Penerimaan Negara dan Penurunan Jumlah Emisi Karbon. *Jurnal Pajak Indonesia*, 6(2), 368-374. <https://doi.org/10.31092/jpi.v6i2.1827>
- Pratiwi, Eva Mustika. (2014). Tinjauan dalam Rencana Pemberlakuan *Green Tax* atau *Eco Tax* di Indonesia Untuk Menghadapi ASEAN Economic Community 2015. *Jurnal Riset Akutansi dan Keuangan*, 2(3), 443-456. <https://doi.org/10.17509/jrak.v2i3.6596>
- Public Relations KAI. (2022). *Pelanggan Kereta Api Meningkat, Masyarakat Mulai Beralih ke Transportasi Ramah Lingkungan*. Kereta Api Indonesia. Retrieved from Kereta Api Indonesia website: https://www.kai.id/information/full_news/5437-pelanggan-kereta-api-meningkat-masyarakat-mulai-beralih-ke-transportasi-ramah-lingkungan

- Purnama, Ika Nadia. (2016). Pengaruh Pajak dan Subsidi Pada Keseimbangan Pasar. *Ekonomikawan*, 16(1), 32-37. <https://doi.org/10.30596/ekonomikawan.v16i1.1016>
- Purwoko, Budi Aji, (2023). *Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Pada Transportasi Perkotaan Melalui Upaya Penyeimbangan Karbon*. Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan. Retrieved from Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan website: <https://baketrans.dephub.go.id/berita/penurunan-emisi-gas-rumah-kaca-grk-pada-transportasi-perkotaan-melalui-upaya-penyeimbangan-karbon>
- Safitra, Dhian Adhetiya. (2022). Insentif Pajak Atas Bangunan Hijau: Sebuah Studi Komparasi. *Jurnal Pajak dan Keuangan Negara*, 3(2), 331-342. <https://doi.org/10.31092/jpkn.v3i2.1488>
- Saidi, Muhammad Djafar. (2022). *Pembaruan Hukum Pajak*. Depok: Rajawali Pers.
- Setyono, Agus Eko & Kiono, Berkah Fajar Tamtono. (2021). Dari Energi Fosil Menuju Energi Terbarukan: Potret Kondisi Minyak dan Gas Bumi Indonesia Tahun 2020-2050. *JEBT: Jurnal Energi Baru & Terbarukan*, 2(3), 154-162. <https://doi.org/10.14710/jebt.2021.11157>
- Setyorini, Virna P. (2020). *Emisi GRK Transportasi Nasional Turun Signifikan di Masa PSBB*. Antara News. Retrieved from Antara website: <https://www.antaranews.com/berita/1758953/emisi-grk-transportasi-nasional-turun-signifikan-di-masa-psbb>
- Soekanto, Soerjono. (2015). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.
- Sopiah, Anisa. (2023). *Lengkap! Ini 7 Insentif Kendaraan Listrik Dari Sri Mulyani*. CNBC Indonesia. Retrieved from CNBC website: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230320181109-4-423315/lengkap-ini-7-insentif-kendaraan-listrik-dari-sri-mulyani>
- Suandy, Erly. (2008). *Perencanaan Pajak*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sunitiyoso, Y., Belgiawan, P. F., Rizki, M., & Hasyimi, V. (2022). Public acceptance and the environmental impact of electric bus services. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 109, 103358. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103358>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2000). *Tax Incentives and Foreign Direct Investment: A Global Survey*. Geneva: United Nations Publication.
- Utina, Ramli. (2008). Pemanasan Global: Dampak dan Upaya Meminimalisasinya. *Jurnal Sainstek*, 3(3), 1-11.
- Wang, Q., Zhang, H., & Zhu, P. (2023). Using Nuclear Energy for Maritime Decarbonization and Related Environmental Challenges: Existing Regulatory Shortcomings and Improvements. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 20(4), 2993. <https://doi.org/10.3390/ijerph20042993>

LAMPIRAN

**Tabel 1: Perbedaan Strategi Reduksi Emisi GRK di Sektor energi
Pada NDC 2016, 2021, 2022 (side by side)**

NDC 2016	NDC 2022
1. Efisiensi konsumsi energi final 2. Penerapan (CCT) <i>clean coal technology</i> di pembangkit listrik 3. Pembangkit listrik dengan energi baru terbarukan (EBT) 4. Bahan Bakar Nabati B30 di sektor transportasi 5. Penambahan Jaringan Gas (Jargas) 6. Penambahan Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBG)	1. Energi terbarukan (<i>Renewable Energy</i>) - Energi terbarukan tambahan sesuai RUPTL - Atap panel surya, wilayah usaha pembangkit tenaga air, dan <i>off-grid</i> - <i>Biofuel</i> dari minyak sawit - <i>Co-firing</i> atau substitusi bahan bakar dengan biomassa - Penggunaan biomassa dan biogas untuk pembangkit listrik <i>off-grid</i> 2. Efisiensi energi - Kewajiban peningkatan manajemen energi - Peningkatan peralatan efisiensi energi - Kendaraan listrik (EV) - Lampu jalan yang efisien - Kompor induksi listrik 3. Bahan Bakar Rendah Karbon
NDC 2021	

1. Efisiensi konsumsi energi final 2. Penerapan (CCT) <i>clean coal technology</i> di pembangkit listrik 3. Penggunaan energi terbarukan (renewable energy) dalam produksi tenaga listrik 4. Penerapan biofuel dalam sektor transportasi 5. Penambahan jaringan distribusi gas (pipa gas untuk pemukiman dan sektor komersial) 6. Konsumsi <i>Compressed Natural Gas</i> (CNG)	- Perubahan bahan bakar menjadi RON yang lebih tinggi dari RON 88 - Konversi kerosin menjadi LPG - <i>Compressed Natural Gas</i> (CNG) untuk transportasi publik - Ekspansi Jaringan Gas (Jargas) untuk mendukung konversi kerosin ke LPG 4. <i>Clean Coal Technology</i> (CCT) dan Pembangkit Listrik Tenaga Gas (PLTG) - <i>Supercritical</i> dan <i>Ultra supercritical coal-fired power plants</i> 5. Reklamasi Pasca Tambang (<i>Post Mining Reclamation</i>)
---	---

**Tabel 2: Kebijakan Hukum Insentif Pajak Lingkungan di Sektor Energi
(urutan berdasarkan hierarki peraturan perundang-undangan dan tahun terbit)**

Peraturan Perundang-Undangan	Insentif Pajak Lingkungan
UU Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup sebagaimana telah diubah dengan UU Nomor 6 Tahun 2023	→ Pasal 42 ayat (2) huruf c: Instrumen ekonomi lingkungan hidup: 1. Insentif berupa dorongan atau daya tarik moneter dan/atau non moneter agar memilih kegiatan yang memiliki suatu dampak baik bagi SDA dan kualitas lingkungan hidup. 2. Disinsentif berupa pengenaan beban atau ancaman moneter dan/atau non moneter agar kegiatan yang berdampak buruk atau negatif terhadap SDA dan kualitas lingkungan hidup berkurang. → Pasal 43 ayat (3) huruf c Insentif dan/atau disinsentif dalam penerapan pajak, retribusi, dan subsidi lingkungan hidup.
UU Nomor 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan	→ Pasal 13 ayat (13) huruf a dan b Wajib Pajak, (utamanya Wajib Pajak Badan (Pasal 13 ayat (3)) dapat diberikan pengurangan pajak karbon atau perlakuan lainnya jika melakukan hal hal sebagai berikut: 1. perdagangan emisi karbon yaitu transaksi bagi pelaku usah yang telah memiliki emisi karbon melebihi dari batas yang ditentukan (<i>cap and trade</i>) 2. pengimbangan emisi karbon berupa pengurangan emisi karbon di dalam kegiatan usaha untuk mengimbangi atau mengompensasi emisi karbon yang dikeluarkan tempat lain (<i>carbon offset</i>) 3. dan/atau mekanisme lain sesuai peraturan perundang-undangan di bidang lingkungan hidup
PP Nomor 78 Tahun 2019 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan untuk Penanaman Modal di Bidang-Bidang Usaha Tertentu dan/atau di Daerah-Daerah Tertentu	→ Pasal 3 ayat (1) huruf a fasilitas pajak berupa adanya pengurangan penghasilan bersih (neto) sebesar 30% (tiga puluh persen) dari jumlah modal yang ditanam. → Pasal 3 ayat (1) huruf b Percepatan penyusutan terhadap aktiva berwujud, serta percepatan bagi amortisasi terhadap aktiva tak berwujud yang diperoleh dari penanaman modal. → Pasal 3 ayat (1) huruf c Tarif pajak penghasilan ≤ 10% (kurang dari atau sama dengan sepuluh persen) bagi dividen yang dibayarkan kepada Wajib Pajak luar negeri selain bentuk usaha tetap. → Pasal 3 ayat (1) huruf d angka 3 Tambahan 1 tahun kompensasi kerugian yang > 5 < 10 tahun pada penanaman modal di bidang energi baru dan terbarukan (EBT).
Peraturan Presiden Nomor 112 Tahun 2022 tentang Percepatan Pengembangan Energi Terbarukan untuk Penyediaan Tenaga Listrik	→ Pasal 22 ayat (2) Insentif fiskal bagi pengembangan pembangkit listrik dengan sumber energi terbarukan berupa fasilitas pajak penghasilan, fasilitas impor, fasilitas pajak bumi dan bangunan, dukungan pengembangan <i>geothermal</i> (panas bumi), dan dukungan fasilitas pembiayaan dan penjaminan melalui BUMN → Pasal 23 ayat (12) dan (13)

Peraturan Perundang-Undangan	Insentif Pajak Lingkungan
	Pemerintah daerah memberikan dukungan yang salah satunya adalah pemberian insentif berupa keringana pajak bumi dan bangunan, terutama di bidang usaha tertentu serta wilayah atau daerah/kawasan tertentu. →Pasal 25 Pemberian insentif fiskal dalam peraturan perundang-undangan sebagaimana, jika belum ditetapkan maka menteri/kepala lembaga atau pemerintah daerah wajib menetapkan atau menyesuaikan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Perpres <i>a quo</i> berlaku.
Peraturan Menteri Keuangan Nomor 21/PMK.011/2010 tentang Pemberian Fasilitas Perpajakan dan Kepabeanan Untuk Kegiatan Pemanfaatan Sumber Energi Terbarukan	→Pasal 2 Fasilitas perpajakan dan kepabeanan dalam pajak penghasilan (PPh), pajak pertambahan nilai (PPN), fasilitas bea masuk, dan fasilitas pajak yang ditanggung pemerintah. →Pasal 3 Fasilitas PPh sebagaimana (fasilitas yang sama dan dilengkapi dengan PP 78/2019) →Pasal 5 ayat (1) Fasilitas PPN berupa pembebasan PPN atas impor barang kena pajak yang diperlukan untuk sektor sumber energi terbarukan untuk menghasilkan barang kena pajak seperti: mesin dan peralatan baik dalam keadaan sudah dirakit/terpasang atau belum/terlepas. Tidak termasuk suku cadang (<i>spare parts</i>) →Pasal 6 Fasilitas Bea masuk berupa pembebasan bea masuk impor sesuai dalam PMK 176/011/2009 <i>jo.</i> PMK 76/PMK.011/2012 <i>jo.</i> PMK 188/PMK.010/2015 (mesin serta barang dan bahan untuk pembangunan atau pengembangan industri dalam rangka penanaman modal) dan PMK 154/PMK.011/2008 yang sekarang digantikan oleh PMK 66/PMK.010/2015 (barang modal dalam rangka pembangunan atau pengembangan industri pembangkitan tenaga listrik untuk kepentingan umum. →Termasuk pula PMK 218/PMK.04/2019 <i>jo.</i> PMK 172/PMK.04/2022 (barang untuk kegiatan penyelenggaraan panas bumi)
Peraturan Menteri Keuangan Nomor 172/PMK.010/2016 tentang Pengurangan Pajak Bumi dan Bangunan Untuk Kegiatan Usaha Pertambangan/ Pengusahaan Panas Bumi Pada Tahap Eksplorasi	→Pasal 2 Pengurangan pajak bumi dan bangunan (PBB) atas tubuh bumi bagi Wajib Pajak yang sedang melakukan eksplorasi panas bumi →Pasal 3 Pengurangan PBB Panas Bumi yang tercantum “untuk tubuh bumi” dalam Surat Pemberitahuan pajak Terutang (SPPT) sebesar 100% dari PBB Panas Bumi terutang. →Pasal 5 Pengurangan PBB tersebut diberikan setiap tahun selama 5 (lima) tahun sejak izin panas bumi diterbitkan, dan dapat diperpanjang selama 2 (dua) tahun berdasarkan rekomendasi menteri penyelenggara urusan pemerintahan di sektor usaha panas bumi yang mencatatkan bahwa objek PBB Panas Bumi masih dalam tahap eksplorasi.
Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 16 Tahun 2015 tentang Kriteria dan/atau Persyaratan dalam Pemanfaatan Fasilitas Pajak Penghasilan Untuk Penanaman Modal di Bidang-Bidang Usaha Tertentu dan/atau di Daerah-Daerah Tertentu Pada Sektor Energi dan Sumber Daya Mineral	Bidang usaha, kriteria dan persyaratan pemanfaatan fasilitas pajak penghasilan PP 78/2019 di sektor energi antara lain: 1. Usaha tenaga panas bumi yaitu pembangkit listrik tenaga panas bumi (PLTP) dengan nilai investasi sedikitnya Rp100.000.000.000,00 (seratus miliar rupiah). 2. Pembangkit listrik dengan tenaga baru antara lain: hidrogen, <i>Coalbed Methane</i> (CBM), batu bara tercairkan atau batu bara tergaskan. 3. Pembangkit listrik tenaga terbarukan antara lain: tenaga air dan terjunan air (PLTA), tenaga surya (PLTS), tenaga bayu (angin) atau PLTB, arus laut (PLTAL), biomassa, biogas, sampah kota.

Peraturan Perundang-Undangan	Insentif Pajak Lingkungan
	4. Fasilitas pajak pembangkit listrik tenaga baru dan terbarukan (EBT) di poin 2 dan 3, memiliki kriteria Wajib Pajak yang berinvestasi paling sedikit Rp30.000.000.000,00 (tiga puluh miliar rupiah) dan paling sedikit memiliki 100 (seratus) orang pekerja.
Peraturan Menteri Keuangan Nomor 130/PMK.010/2020 tentang Pemberian Fasilitas Pajak Penghasilan Badan	→ Pasal 1 angka 2 Industri pionir memperkenalkan teknologi baru, serta memiliki nilai strategis bagi perekonomian nasional. → Pasal 2 ayat (1) Fasilitas pengurangan pajak penghasilan badan dari kegiatan usaha utama dapat diterima oleh Wajib Pajak badan yang menanamkan modal paling sedikit Rp100.000.000.000,00 (seratus miliar rupiah). → Pasal 2 ayat (2) huruf a dan b Fasilitas pengurangan pajak penghasilan badan terutang yang diterima sebanyak 100% (seratus persen) untuk investasi penanaman modal $\geq$ Rp500.000.000.000,00 (lebih dari atau sama dengan lima ratus miliar) atau 50% (lima puluh persen) untuk investasi penanaman modal $\geq$ Rp100.000.000.000,00 < Rp500.000.000.000,00 (lebih dari atau sama dengan seratus miliar rupiah dan kurang dari lima ratus miliar rupiah). → Pasal 2 ayat (4) Jangka waktu pemberian fasilitas pengurangan pajak penghasilan badan tersebut adalah sebagai berikut: - 5 (lima) tahun pajak untuk penanaman modal $\geq$ Rp500.000.000.000,00 < Rp1.000.000.000.000,00. - 7 (tujuh) tahun pajak untuk penanaman modal $\geq$ Rp1.000.000.000.000,00 < Rp5.000.000.000.000,00. - 10 (sepuluh) tahun pajak untuk penanaman modal $\geq$ Rp5.000.000.000.000,00 < Rp15.000.000.000.000,00. - 15 (lima belas) tahun pajak untuk penanaman modal $\geq$ Rp15.000.000.000,00 < Rp30.000.000. - 20 (dua puluh) tahun pajak untuk penanaman modal $\geq$ Rp30.000.000.000,00. → Pasal 2 ayat (5) Jangka waktu pemberian fasilitas pengurangan pajak penghasilan badan pada Pasal 2 ayat (3) huruf b ($\geq$ Rp100.000.000.000,00 < Rp500.000.000.000,00) diberikan selama 5 (lima) tahun pajak. → Pasal 3 ayat (2) huruf k Industri manufaktur komponen pembangkit listrik merupakan salah satu industri yang termasuk dalam kriteria industri pionir. → Pasal 5 ayat (1), ayat (2) huruf b, dan ayat (4) Wajib Pajak dapat mengajukan permohonan berdasarkan kriteria kuantitatif Industri pionir berdasarkan lampiran huruf A PMK <i>a quo</i> untuk mendapatkan pengurangan pajak penghasilan badan (minimal skor $\geq$ 80). → Lampiran huruf A Pada bagian III (Memperkenalkan Teknologi Baru), angka 7 disebutkan bahwa salah satu penilaian kriteria kuantitatif adalah industri yang menggunakan teknologi ramah lingkungan, dengan perhitungan skor sebagai berikut: - Mesin produksi utama dan pendukung (skor 100); - Mesin produksi utama (skor 80); - Mesin produksi pendukung (skor 60); - Belum menggunakan (skor 0).
Peraturan Menteri Keuangan Nomor 153/PMK.010/2020 tentang Pemberian Pengurangan Penghasilan Bruto atas Kegiatan Penelitian dan Pengembangan Tertentu di Indonesia	→ Pasal 2 ayat (1) dan (2) Pengurangan pajak penghasilan bruto setinggi 300% (tiga ratus persen) dari biaya penelitian dan pengembangan (<i>research and development/ R&D</i>) tertentu di Indonesia dengan periode tertentu. Hal ini meliputi 100% (seratus persen) dari jumlah biaya yang dikeluarkan untuk penelitian dan pengembangan, serta tambahan 200% (dua ratus persen)

Peraturan Perundang-Undangan	Insentif Pajak Lingkungan
	dari biaya yang dikeluarkan untuk penelitian dan pengembangan dalam periode tertentu. → Pasal 2 ayat (3) Rincian tambahan pengurangan pajak penghasilan bruto sebesar 200% (dua ratus persen) adalah sebagai berikut: - 50% jika R&D didaftarkan HAKI (Paten atau Perlindungan Varietas Tanaman (PVT)) di Indonesia - 25% jika R&D didaftarkan HAKI (Paten atau PVT) di Indonesia dan luar negeri. - 100% jika R&D sudah bisa dikomersialisasi. - 25% jika R&D sudah meliputi semua hal-hal di atas, serta melakukan kerja sama dengan lembaga R&D pemerintah dan/atau lembaga pendidikan tinggi. → Pasal 5 ayat (1) dan (2) Tambahan pengurangan pajak penghasilan bruto dapat untuk akumulasi 5 (lima) tahun terakhir sejak pendaftaran HAKI (Paten atau PVT) atau dikomersialisasikan. Kemudian dapat diberikan saat sudah mendapat HAKI dan/atau dikomersialisasikan. → Pasal 5 ayat (3) dan (4) Besaran tambahan pengurangan penghasilan bruto paling tinggi 40% (empat puluh persen) setiap tahun dari penghasilan kena pajak sebelum dikurangi tambahan penghasilan bruto dalam Pasal 2 ayat (2) huruf b. Jika belum tercapai 40% (empat puluh persen), maka dapat diperhitungkan untuk tahun-tahun pajak berikutnya. → Lampiran huruf A Tema penelitian dan pengembangan yang diberikan fasilitas <i>super tax deduction</i> yang mendukung sektor energi yaitu pembangkit listrik, EBT, pengolahan limbah/sampah untuk energi, baterai, alat kelistrikan, dan <i>enhanced oil recovery</i> (EOR).

Tabel 3: Mitigasi GRK Pada Sub-Sektor Energi di Bidang Transportasi

Darat	Pembangunan <i>intelligent transportation system</i> ITS	Berpedoman pada Petunjuk Tekniks Pengukuran, Evaluasi, dan Pelaporan (PEP) Pelaksanaan RAD GRK oleh Bappenas
	Reformasi sistem <i>bus rapid transit</i> (BRT)	
	Pengendalian dampak lalu lintas (TIC)	
	Pembangunan <i>non-motorized transport</i> (NMT)	Pengembangan metode sendiri dengan perhitungan agregasi nasional (<i>non local-based</i>)
Laut	Perhitungan mengikuti metode yang dikembangkan United States Environmental Protection Agency Infrastructure Task Force (USEPA-ITF)	
Udara	Pengurangan emisi dengan metode dan pendampingan International Civil Aviation Organization (ICAO)	
Kereta Api	Pengembangan metode oleh Ditjen Perkeretaapian yang mengalihkan <i>marketshare</i> kendaraan pribadi ke ke kereta api hingga maksimal hampir 90% (sembilan puluh persen)	

**Tabel 4: Kebijakan Hukum Insentif Pajak Lingkungan di Sektor Transportasi
(urutan berdasarkan hierarki peraturan perundang-undangan dan tahun terbit)**

Peraturan Perundang-undangan	Insentif Pajak
UU Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup sebagaimana telah diubah dengan UU Nomor 6 Tahun 2023	→ Pasal 42 ayat (2) huruf c: Instrumen ekonomi lingkungan hidup: 1. Insentif berupa dorongan atau daya tarik moneter dan/atau non moneter agar memilih kegiatan yang memiliki suatu dampak baik bagi SDA dan kualitas lingkungan hidup. 2. Disinsentif berupa pengenaan beban atau ancaman moneter dan/atau non moneter agar kegiatan yang berdampak buruk atau negatif terhadap SDA dan kualitas lingkungan hidup berkurang.

Peraturan Perundang-undangan	Insentif Pajak
	→ Pasal 43 ayat (3) huruf c Insentif dan/atau disinsentif dalam penerapan pajak, retribusi, dan subsidi lingkungan hidup.
PP Nomor 73 Tahun 2019 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah sebagaimana telah diubah dengan PP Nomor 74 Tahun 2021	→ Pasal 25 Penaan tarif Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) 15% (lima belas persen) dari 20% harga jual untuk kendaraan roda empat hemat energi dan harga terjangkau (<i>low cost green car</i>) yang berkriteria: - mesin bensin $\leq 1200\text{cc}$ (konsumsi $\geq$ BBM 20km/liter atau $\leq$ emisi 120 gram CO_2/km) - mesin diesel $\leq 1500\text{cc}$ (konsumsi $\geq$ BBM 21,8km/liter atau $\leq$ emisi 120 gram CO_2/km) → Pasal 36 Insentif penaan PPnBM sebesar 0% (nol persen) dari harga jual bagi kendaraan bermotor yang tergolong PPnBM 15% (lima belas persen) hanya diperuntukan bagi kendaraan berteknologi <i>battery electric vehicles</i> (BEV) atau <i>fuel cell electric vehicle</i>. Dengan kata lain, menghapuskan insentif PPnBM 0% (nol persen) bagi kendaraan berteknologi <i>plug-in hybrid electric vehicles</i> (PHEV), atau <i>fuel cell electric vehicles</i> dengan konsumsi bahan bakar $\geq 28\text{km/liter}$ atau emisi CO_2 sebesar 100 (seratus) gram/kilometer. → Pasal 36B ayat (1) Dasar Penaan Pajak (DPP) Pasal 26-31 dan Pasal 36A tidak berlaku apabila sudah terealisasi investasi $\geq \text{Rp}5.000.000.000.000,00$ (lima triliun rupiah) pada industri kendaraan bermotor BEV yaitu: setelah 2 (dua) tahun realisasi, atau saat BEV telah diproduksi secara komersial. Yang diberlakukan adalah DPP yang jauh lebih tinggi sebagaimana diatur dalam Pasal 36B ayat (2)
PP Nomor 49 Tahun 2022 tentang Pajak Pertambahan Nilai Dibebaskan dan Pajak Pertambahan Nilai atau Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah Tidak Dipungut atas Impor dan/atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu dan/atau Pemanfaatan Jasa Kena Pajak Tertentu dari Luar Daerah Pabean	→ Pasal 6 ayat (1) huruf r Pembebasan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dari bijih-biji logam sebagai barang kena pajak impor yang sifatnya strategis seperti: besi, timah, emas, tembaga, nikel, perak, bauksit. → Logam-logam tersebut dibutuhkan dalam pembuatan transportasi ramah lingkungan khususnya nikel dalam pembuatan baterai
Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (<i>Battery Electric Vehicle</i>) untuk Transportasi Jalan	→ Pasal 3 huruf b Memberikan insentif untuk percepatan program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan (KBLBB-TJ) → Pasal 14 huruf c Insentif fiskal bagi penanaman modal untuk perusahaan KBLBB bermerek nasional → Pasal 17 ayat (3) Insentif fiskal diberikan oleh pemerintah pusat dan daerah untuk program KBLBB-TJ terhadap: 1. Industri, perguruan tinggi, dan/atau lembaga penelitian dan pengembangan (<i>research and development</i>) melakukan penelitian, pengembangan, dan inovasi teknologi serta vokasi industri KBLBB 2. Industri yang mengutamakan prototipe dan/atau komponen dari pelaku yang disebutkan pada poin 1 3. Industri yang memenuhi tingkat komponen dalam negeri (TKDN) sesuai Pasal 8 dan produksi KBLBB sesuai Pasal 9 4. Industri komponen KBLBB yang didirikan, beroperasi, dan berizin di Indonesia 5. Industri KBLBB bermerek nasional sesuai Pasal 14

Peraturan Perundang-undangan	Insentif Pajak
	6. Perusahaan penyedia penyewaan baterai (<i>battery swap</i>) sepeda motor listrik 7. Industri yang mempercepat produksi dengan menyiapkan sarana prasarana KBLBB 8. Perusahaan pengelolaan limbah baterai 9. Perusahaan Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) atau instalasi listrik secara pribadi di hunian untuk pengisian KBLBB 10. Perusahaan transportasi umum dengan KBLBB 11. Perseorangan yang menggunakan KBLBB →Pasal 18 Insentif bagi industri yang membangun fasilitas manufaktur KBLBB →Pasal 19 Insentif fiskal yang dimaksud dalam Pasal 17 ayat (2) diberikan terhadap antara lain: 1. Bea masuk atas impor KBLBB dalam keadaan lepasan (<i>completely knock down</i> atau CKD), keadaan lepasan tidak lengkap (<i>incompletely knock down</i> atau IKD) atau komponen utama dengan kuantitas dan periode tertentu. 2. Pajak PPnBM 3. Pembebasan atau pengurangan pajak pusat dan daerah 4. Bea masuk impor mesin, barang, dan bahan dalam rangka investasi atau penanaman modal 5. Penangguhan bea masuk ekspor 6. Bea masuk ditanggung pemerintah atas impor bahan baku dan/atau bahan penolong dalam proses manufaktur 7. Pembuatan SPKLU 8. Pembiayaan ekspor 9. Penelitian, pengembangan, dan inovasi teknologi serta vokasi industri komponen KBLBB 10. Tarif parkir di zona tertentu oleh pemerintah setempat 11. Keringanan biaya <i>charging</i> di SPKLU 12. Dukungan pembiayaan SPKLU 13. Dukungan pembiayaan infrastruktur SPKLU 14. Sertifikasi profesional SDM industri KBLBB 15. Sertifikasi produk dan/atau standar teknis bagi industri KBLBB dan industri komponennya. →Pasal 21 Pemerintah pusat dan daerah turut memberikan insentif fiskal sesuai Pasal 19 dan insentif fiskal lainnya bagi KBLBB bermerek nasional sesuai Pasal 14
Peraturan Menteri Keuangan Nomor 153/PMK.010/2020 tentang Pemberian Pengurangan Penghasilan Bruto atas Kegiatan Penelitian dan Pengembangan Tertentu di Indonesia	→Pasal 2 ayat (1) dan (2) Pengurangan pajak penghasilan bruto setinggi 300% (tiga ratus persen) dari biaya penelitian dan pengembangan (<i>research and development/ R&D</i>) tertentu di Indonesia dengan periode tertentu. Hal ini meliputi 100% (seratus persen) dari jumlah biaya yang dikeluarkan untuk penelitian dan pengembangan, serta tambahan 200% (dua ratus persen) dari biaya yang dikeluarkan untuk penelitian dan pengembangan dalam periode tertentu →Pasal 2 ayat (3) Rincian tambahan pengurangan pajak penghasilan bruto sebesar 200% (dua ratus persen) adalah sebagai berikut: - 50% jika R&D didaftarkan HAKI (Paten atau Perlindungan Varietas Tanaman (PVT)) di Indonesia - 25% jika R&D didaftarkan HAKI (Paten atau PVT) di Indonesia dan luar negeri - 100% jika R&D sudah bisa dikomersialisasi - 25% jika R&D sudah meliputi semua hal-hal di atas, serta melakukan kerja sama dengan lembaga R&D pemerintah dan/atau lembaga pendidikan tinggi →Pasal 5 ayat (1) dan (2) Tambahan pengurangan pajak penghasilan bruto dapat untuk akumulasi 5 (lima) tahun terakhir sejak pendaftaran HAKI (Paten atau PVT) atau

Peraturan Perundang-undangan	Insentif Pajak
	dikomersialisasikan. Kemudian dapat diberikan saat sudah mendapat HAKI dan/atau dikomersialisasikan → Pasal 5 ayat (3) dan (4) Besaran tambahan pengurangan penghasilan bruto paling tinggi 40% (empat puluh persen) setiap tahun dari penghasilan kena pajak sebelum dikurangi tambahan penghasilan bruto dalam Pasal 2 ayat (2) huruf b. Jika belum tercapai 40% (empat puluh persen), maka dapat diperhitungkan untuk tahun-tahun pajak berikutnya. → Lampiran huruf A Tema penelitian dan pengembangan yang diberikan fasilitas <i>super tax deduction</i> yang mendukung bidang transportasi ramah lingkungan antara lain kendaraan listrik dan komponennya, baterai dan alat kelistrikan
Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 36 Tahun 2021 tentang Kendaraan Bermotor Roda Empat Emisi Karbon Rendah	→ Pasal 4 ayat (1) Syarat Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau (KBH2) sebagai <i>low carbon emission vehicle</i> (LECV) sebagai berikut: 1. Mesin kapasitas $\leq 1200\text{cc}$ untuk bensin, dan $\leq 1500\text{cc}$ untuk diesel (kompresi) 2. Konsumsi bahan bakar $\geq \text{BBM } 20\text{km/liter}$ atau $\leq \text{emisi } 120 \text{ gram CO}_2/\text{km}$ untuk mesin bensin dan $\geq \text{BBM } 21,8\text{km/liter}$ atau $\leq \text{emisi } 120 \text{ gram CO}_2/\text{km}$ untuk mesin diesel yang diuji dengan metode UNR 101 dengan kecepatan 80km/jam (ayat (2)) 3. Radius putar maksimum $4,6\text{m}$ (empat koma enam meter) dan <i>ground clearance</i> 15cm (lima belas sentimeter) dari tanah 4. Merek, model logo yang mencerminkan Indonesia 5. Besaran harga jual $\leq \text{Rp}135.000.000,00$ (seratus tiga puluh lima juta rupiah) sebelum biaya pajak daerah, bea balik nama (BBN), dan pajak kendaraan bermotor (ayat 3), dan dapat disesuaikan sesuai keadaan tertentu sesuai Pasal 5 ayat (1) dan dalam waktu 1 (satu) tahun setelah fasilitas pajak diberikan (Pasal 5 ayat (4)) 6. Informasi bahan bakar oktan 92 untuk mesin bensin, dan cetane 51 untuk mesin diesel di penutup tangki dan pojok bawah kaca belakang → Fasilitas yang diberikan untuk kendaraan yang memenuhi kriteria KBH2 adalah PPnBM termurah di antara mobil-mobil lainnya.
Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 82 Tahun 2022 tentang Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor, Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor, dan Pajak Alat Berat Tahun 2022	→ Pasal 9 Pajak kendaraan bermotor (PKB) dan Biaya Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB) untuk angkutan umum diberikan insentif sebagai berikut - Untuk angkutan barang (PKB 30%) - Untuk angkutan orang (PKB 60%) - BBNKB 60% - Insentif diberikan oleh gubernur → Pasal 10 ayat (1) PKB untuk KBLBB bagi orang atau barang paling tinggi 10% (sepuluh persen) dari dasar pengenaan pajak → Pasal 10 ayat (2) BBNKB untuk KBLBB bagi orang atau barang paling tinggi 10% (sepuluh persen) dari dasar pengenaan pajak → Pasal 10 ayat (3) Insentif pajak tersebut diberikan oleh gubernur
Peraturan Menteri Keuangan Nomor 38 Tahun 2023 tentang Pajak Pertambahan Nilai atas Penyerahan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Bus Tertentu yang Ditanggung Pemerintah Tahun Anggaran 2023	→ Pasal 1 angka 7 Kendaraan yang digerakan motor listrik bertenaga listrik dari baterai maupun sumber eksternal (disebut <i>battery electric vehicle</i> (BEV) atau KBL) → Pasal 2 Pembelian KBL beroda empat (KBL R4) dan/atau KBL berbasis baterai bus tertentu (KBL B3T) yang diregistrasi sebagai kendaraan baru sesuai peraturan perundang-undangan, Pajak Pertambahan Nilai (PPN) nya ditanggung oleh pemerintah.

Peraturan Perundang-undangan	Insentif Pajak
	→Pasal 3 Untuk mendapat fasilitas PPN yang ditanggung oleh pemerintah, KBL R4 dan KBL B3T wajib memiliki tingkat komponen dalam negeri (TKDN) minimal 40% (empat puluh persen) atau $KBL\ B3T \geq 20\% < 40\%$ (lebih dari dua puluh persen sampai kurang dari empat puluh persen). →Pasal 4 PPN yang ditanggung yaitu 10% (sepuluh persen) dari 11% (sebelas persen) PPN terutang dari harga jual KBL R4 dan KBL B3T, atau bagi KBL B3T yang TKDN nya $\geq 20\% < 40\%$ ditanggung sebesar 5% (lima persen) dari PPN terutang dari harga jual. →Pasal 5 Jangka waktu fasilitas PPN yang ditanggung dari masa pajak April – Desember 2023.