

Analisis Implementasi BBM sebagai Obyek Cukai

Mohammad Fachrudin
Politeknik Keuangan Negara STAN
fachrudin@pknstan.ac.id

INFORMASI ARTIKEL

Tanggal masuk
[26-09-2022]

Revisi
[20-11-2022]

Tanggal terima
[05-12-2022]

ABSTRACT:

In 2020, Indonesia is ranked as the 9th most polluted country in 106 countries. The main cause of pollution is fuel oil. Meanwhile, foreign exchange expenditures for imports of fuel oil have increased in the last five years. An alternative to controlling fuel oil is to impose an excise duty on fuel oil. This study aims to analyze whether fuel oil is feasible to be imposed and levied excise. The research method used a descriptive qualitative approach. Feasibility is measured using five parameters, namely philosophical, legal, socio-economic, reference (best practice), and operational. The results of this study indicate that fuel oil meets the criteria to be used as an object of excise and is eligible to be subject to excise levies. a specific excise rate is the most likely option. Excise paid in customs area and at the factory. The Directorate General of Customs and Excise has technical and administrative resources who capable of carrying out the collection of fuel excise.

Keywords: tax, excise, pollution

ABSTRAK:

Pada tahun 2020, Indonesia menduduki peringkat ke-9 negara paling tercemar dari 106 negara. Penyebab utama pencemaran adalah bahan bakar minyak. Sementara itu, pengeluaran devisa untuk impor bahan bakar minyak mengalami peningkatan dalam lima tahun terakhir. Alternatif pengendalian bahan bakar minyak adalah dengan mengenakan cukai pada bahan bakar minyak. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis apakah bahan bakar minyak layak untuk dikenakan dan dipungut cukai. Metode penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Kelayakan diukur dengan menggunakan lima parameter, yaitu filosofis, hukum, sosial ekonomi, referensi (praktik terbaik), dan operasional. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa bahan bakar minyak memenuhi kriteria untuk dijadikan objek cukai dan layak untuk dikenakan pungutan cukai. Tarif cukai spesifik adalah pilihan yang paling mungkin. Saat pelunasan cukai dibayar di kawasan pabean dan di pabrik. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai memiliki sumber daya teknis dan administratif yang mampu melakukan pemungutan cukai bahan bakar.

Kata Kunci: Cukai, ekstensifikasi, polusi

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Salah satu isu modern terpenting di dunia adalah masalah polusi udara, yang mengakibatkan peningkatan morbiditas penduduk, kerusakan bangunan dan struktur yang lebih cepat, bahkan tingkat kematian tambahan. Transportasi modern, terutama mobil, berkontribusi dalam polusi udara. Kendaraan di hampir semua negara di dunia mengalami pertumbuhan yang pesat.

Pada tahun 2020, Indonesia menempati peringkat ke-9 negara paling tercemar dari 106 negara (www.iqair.com), dan penyebab utama pencemaran udara adalah BBM (katadata.co.id). Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia tiap tahunnya mencapai angka 8.24 %. Kondisi ini menyebabkan pencemaran udara yang merupakan dampak dari peningkatan produksi gas hasil pembakaran bahan bakar kendaraan. Pencemaran udara dari sektor transportasi turut memberikan kontribusi hingga 60%.

Angka yang demikian tinggi ini menimbulkan problem dalam pemeliharaan kualitas udara. Kendaraan bertanggung jawab 25% dari emisi karbon dioksida (CO₂), serta 90% dari karbon oksida (CO) dan 50% dari oksida nitrogen (NO_x) yang dihasilkan emisi di seluruh dunia (Kusuma, Y, 2013).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) terdapat 133,617 juta unit kendaraan bermotor pada 2019. Untuk memenuhi konsumsi BBM bagi kendaraan bermotor ini diperlukan pasokan dalam jumlah besar setiap tahunnya. Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi (BPH Migas) menyebut konsumsi Bahan

Bakar Minyak (BBM) sepanjang 2019 sebesar 70 juta kl (www.cnbcindonesia.com/). Asal BBM yang dikonsumsi ini berasal dari produksi dalam negeri dan impor dari beberapa negara.

Berdasarkan data Tabel 1 sejak tahun 2010 untuk memenuhi kebutuhan konsumsi dalam negeri, Indonesia sudah menjadi net importir untuk total BBM mentah dan olahan. Walaupun volume importasinya setiap tahun terus menurun, namun jumlahnya masih cukup besar. Sehingga diperlukan peran serta Pemerintah untuk menekan jumlah konsumsi BBM.

Cadangan minyak bumi di dunia makin menipis, untuk itu perlu dipikirkan cara untuk mengendalikan penggunaannya. Masyarakat diharapkan mengubah perilaku dalam menggunakan sarana transportasi yang semula menggunakan kendaraan pribadi beralih ke kendaraan umum. Pemerintah membantu menyediakan sarana transportasi umum yang nyaman dan memadai.

Dalam rangka pengurangan dampak akibat kegiatan transportasi, sangat dibutuhkan peran serta masyarakat sebagai pengguna dan pemerintah sebagai regulator dan pengambil kebijakan (Kusuma, Y, 2013). Pemerintah selaku regulator dapat merumuskan kebijakan untuk mengurangi eksternalitas negatif yang diakibatkan adanya konsumsi BBM. Konsumsi BBM dapat dibatasi menggunakan instrumen fiskal berupa pengenaan cukai.

Tabel 1: Volume Ekspor dan Impor Migas (Berat bersih: ribu ton), 2010-2020

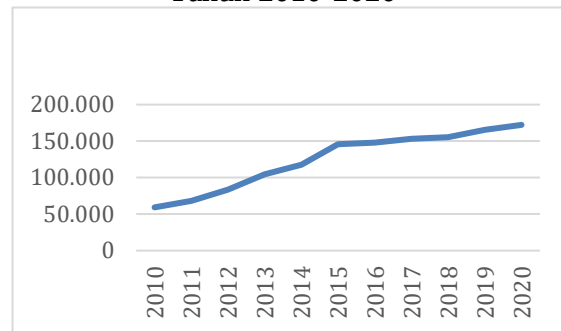
Tahun	Minyak	Mentah	Hasil	Minyak
	Ekspor	Impor	Ekspor	Impor
2010	18 132,4	14 249,6	7 322,8	25 123,9
2011	17 819,5	13 253,6	6 931,5	28 840,3
2012	14 973,1	12 550,1	5 629,5	28 534,5
2013	13 016,9	16 015,6	5 914,5	29 612,2
2014	12 400,0	16 185,9	5 556,9	29 093,6
2015	15 554,1	18 727,6	4 625,8	25 404,7
2016	16 955,5	19 932,3	2 868,1	23 958,3
2017	13 570,7	17 949,2	4 059,4	26 932,7
2018	10 214,5	16 932,1	3 122,1	26 737,1
2019	3 576,7	11 756,4	3 810,8	23 449,3
2020	4 395,6	10 510,2	4 819,7	20 790,0

Sumber : Data BPS

Hingga saat ini sumber pendapatan negara yang paling utama adalah pajak. Dari tahun ke tahun, pemerintah khususnya Direktorat Jenderal Pajak dituntut untuk selalu meningkatkan penerimaan dari sektor pajak sejalan dengan meningkatnya kebutuhan dana untuk pembangunan (Rahayu, dalam Maria, Gufraeni, 2011). Termasuk pajak di sini adalah cukai yang merupakan kategori pajak yang dipungut Pemerintah Pusat, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

Berdasarkan Grafik 1, penerimaan cukai dari tahun 2010-2020 setiap tahun menunjukkan kenaikan, dari semula tahun 2010 sebesar Rp 59,265 triliun menjadi sebesar Rp 172,197 triliun tahun 2020. Indonesia masih tergolong dalam negara yang *extremely narrow coverage* dibanding dengan negara-negara lainnya, karena hanya mengenakan pada tiga Barang Kena Cukai, yaitu etil alkohol, Minuman Mengandung Etil Alkohol (MMEA), dan hasil tembakau. Negara lain mengenakan cukai pada berbagai variasi jenis barang, Finlandia, Perancis, Jerman, India, Jepang, dan Singapura (Agung, dalam Maria, Gufraeni, 2011).

Grafik 1 : Data Penerimaan Cukai Tahun 2010-2020



Sumber : Diolah dari data Bank Indonesia

Wacana penambahan obyek Barang Kena Cukai (BKC) diawali sejak evaluasi komprehensif nasional Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Oktober tahun 1998, dari subbidang sistem dan prosedur cukai merupakan salah satu topik strategis (Karim, 2001). Dua belas jenis barang dipilih sesuai dengan potensi penerimaan cukainya, yaitu semen, *sodium cyclamate* dan *sacharine*, sabun, deterjen, kayu lapis, gas alam, metanol, ban, minuman ringan, air mineral, BBM, dan baterai kering/accu.

Dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tahun 2020-2024 salah satu strategi peningkatan penerimaan yang signifikan dari sisi cukai adalah melalui ekstensifikasi Barang Kena Cukai (BKC) yang saat ini hanya mengatur tiga jenis barang kena cukai yaitu hasil tembakau, etyl alkohol, dan minuman beralkohol.

Dengan adanya kenaikan harga minyak mentah dunia, pemerintah dihadapkan pada pilihan menaikkan harga jual kepada masyarakat dan industri untuk mengurangi subsidi atau menambah subsidi untuk mempertahankan BBM. Dengan postur APBN tahun 2022, pemerintah tidak memiliki ruang fiskal yang cukup untuk menambah jumlah

subsidi BBM, sehingga pilihan menaikkan harga harus diambil.

Adanya dampak negatif bagi Kesehatan dan lingkungan dari penggunaan BBM untuk alat transportasi, maka perlu campur tangan Pemerintah melalui kebijakan yang dapat membatasi penggunaan BBM. Salah satu instrumen yang dapat digunakan sebagai alternatif adalah menjadikan BBM menjadi obyek cukai. Di samping dapat digunakan sebagai instrumen kontrol konsumsi BBM, sekaligus Pemerintah dapat memperoleh penerimaan dari cukai BBM.

Tujuan penelitian ini pertama adalah untuk menilai potensi kelayakan pengenaan cukai pada BBM. Kelayakan diukur dengan menggunakan empat parameter, yaitu filosofis, hukum, referensi (praktik terbaik), dan operasional. Kedua adalah untuk mengetahui cara pemungutan Cukai BBM yang sesuai. Ketiga adalah untuk mengetahui model pengawasan cukai BBM. Keempat adalah untuk mengetahui kesiapan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam melaksanakan pemungutan cukai bahan bakar.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi akademis untuk pengembangan penelitian lebih lanjut dan kontribusi praktis sebagai masukan bagi Pemerintah sebagai kajian tambahan untuk penyusunan kebijakan ekstensifikasi obyek cukai.

2. KERANGKA TEORI

2.1. Tinjauan Teori

Pemungutan cukai dilakukan dengan tujuan antara lain adalah untuk peningkatan pendapatan (*to raise revenue*), sebagai kompensasi biaya

eksternalitas (*to reflekt external costs*), untuk mengendalikan konsumsi (*to discourage consumption*), untuk mengenakan biaya penggunaan jalan yang disediakan oleh pemerintah (*to charge road user for government-provided service*) (Cnossen, 2005:25).

Permana Agung dalam Nugrahini, W. (2019) mengklusterisasi karakteristik pungutan cukai sebagai berikut: 1. *Selectivity in coverage*, cukai hanya dikenakan terhadap barang tertentu; setiap barang yang termasuk obyek cukai diatur secara individu di dalam Undang-undangnya; masing-masing obyek cukai ditentukan tingkat tarif secara terpisah. 2. pengenaan cukai secara filosofis, terdapat beragam argumentasi untuk pembenaran pungutan cukai, yaitu variasi antara latar belakang, dasar pertimbangan, rancangan konsep yang dianut, kriteria sasaran yang ingin dicapai, serta lingkupnya seperti: pengawasan tingkat konsumsi barang tertentu, *internalize negative externalities*, meningkatkan derajat efisiensi dalam penggunaan *resources*, mendorong *growing high yielding plants*, mendorong *employment creation*, kepentingan penerimaan negara. 3. Dalam rangka menjamin ditaatinya *excise liability* dan implementasi aspek yuridis, maka diperlukan kontrol yang lebih bersifat fisik agar totalitas perangkat peraturan perundang-undangan dapat terlaksana.

Cukai merupakan instrumen yang jamak digunakan oleh pemerintah suatu negara sebagai kompensasi eksternalitas negatif khususnya atas konsumsi suatu barang yang menimbulkan eksternalitas negatif, untuk mengendalikan konsumsi, untuk mengenakan biaya penggunaan jalan yang disediakan oleh pemerintah.

Sedangkan untuk peningkatan penerimaan negara, instrumen cukai ini tidak menjadi tujuan utama dalam penentuan obyek cukainya.

2.2. Penelitian Terdahulu

Penelitian ekstensifikasi obyek cukai BBM yang dipublikasikan masih jarang ditemukan.

Firdaus, Alfian (2019) melakukan analisis fisibilitas pemungutan cukai untuk BBM, hasil penelitian menunjukkan bahwa BBM memenuhi syarat dan karakteristik sebagai Barang Kena Cukai dan penegenaan cukai dilakukan di sentra pengeboran dan SPBU karena bersifat sebagai penyalur.

Kebaruan dari penelitian ini adalah menganalisis tarif cukai BBM yang sesuai dengan kondisi Indonesia, menganalisis saat pelunasan dan cara pelunasan cukai yang cocok untuk BBM, dan kesiapan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai untuk melakukan pelayanan dan pengawasan atas obyek cukai BBM.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk memberikan gambaran yang jelas tentang potensi ekstensifikasi objek barang kena cukai pada BBM.

Metode dan strategi penelitian yang dilakukan untuk menganalisis kelayakan pengenaan cukai pada BBM, model pengawasan cukai BBM, dan kesiapan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dalam melaksanakan pemungutan cukai bahan bakar., dilakukan dengan menggunakan studi literatur dan analisis data data yang berkaitan dengan BBM.

4. HASIL PENELITIAN

Di Indonesia hingga saat ini hanya terdapat 3 (tiga) obyek cukai, yaitu Hasil Tembakau, Ethyl Alkohol, dan Minuman Mengandung Ethyl Alkohol. Sementara negara-negara di Kawasan Asia, Amerika, dan Afrika rerata mempunyai 10 objek cukai dan di kawasan Eropa serta Australia dan Oseania mempunyai sekitar 4 objek cukai (<https://news.ddtc.co.id/>).

Cukai merupakan instrumen pengendalian konsumsi atas barang tertentu, namun setiap tahun diharapkan memberikan kontribusi signifikan bagi keuangan negara dari penerimaan perpajakan. Selama bertahun tahun kondisi seperti ini menjadi dilematis. Pembiayaan pembangunan membutuhkan dana yang sangat besar dan diarahkan pada penguatan penerimaan perpajakan, sementara pengendalian konsumsi masih belum merupakan prioritas utama (Setyawan, 2018).

Analisa yang digunakan untuk mengukur kelayakan ekstensifikasi obyek cukai dan kemungkinan pengenaan pajak Pigovian berupa Cukai terhadap BBM menggunakan pendekatan 5 (lima) parameter atau pertimbangan, yaitu: a) filosofis, b) legal, c) sosial ekonomi, d) referensi/*best practices*, dan f) operasional.

4.1. Analisis Filosofis

Sesuai dengan Undang-Undang Cukai, cukai berperan sebagai alat pengendalian produksi atau konsumsi barang tertentu melalui pungutan fiskal, selain itu, sifat atau karakteristik barang yang dikenai cukai adalah barang yang pemakaiannya dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup, BBM

memiliki dampak negatif bagi kesehatan dan lingkungan, sehingga BBM layak ditetapkan sebagai barang kena cukai dan dikenakan cukai dengan tujuan untuk mengurangi dampak negatif yang ditimbulkannya.

Cukai seringkali ditetapkan oleh pemerintah untuk memenuhi tujuan kebijakan tertentu terkait konsumsi barang, misalnya, cukai tembakau mungkin dimanfaatkan untuk mencapai harga eceran tingkat tertentu dan mengurangi permintaan, atau cukai bahan bakar dimaksudkan untuk mendorong permintaan bahan bakar alternatif yang bersih daripada bahan bakar fosil (Preece R., 2012).

Pendekatan ini konsisten dengan klasifikasi 'pajak cukai' oleh OECD yang menganggap pajak cukai sebagai pajak yang dikenakan pada produk tertentu, atau pada rentang produk terbatas ... dikenakan pada setiap tahap produksi atau distribusi dan lazimnya nilai cukai mengacu pada berat atau kekuatan atau kuantitas produk, tetapi kadang-kadang mengacu pada nilai (OECD 2004, dalam Preece R., 2012).

4.2. Aspek Legal

Dalam Undang-undang nomor 11 tahun 1995 tentang Cukai Pasal 2 ayat (1) disebutkan bahwa barang dikenai cukai adalah barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik konsumsinya perlu dikendalikan, peredarannya perlu diawasi, pemakaiannya dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup, atau pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan.

Undang-Undang Cukai memberikan kewenangan kepada pemerintah untuk melakukan penambahan obyek cukai dan menyampaikan kepada Dewan Perwakilan Rakyat untuk mendapatkan persetujuan dan dimasukkan dalam Rancangan Undang-Undang tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara. Sehingga hal ini memberikan sinyal bahwa negara memberikan ruang bagi Kementerian Keuangan untuk merumuskan dan menetapkan barang kena cukai baru.

Dalam menambah jenis objek cukai tidak perlu membuat Undang- Undang, hanya perlu Peraturan Pemerintah. Namun idealnya tetap diperlukan Undang-Undang untuk memperkuat Peraturan Pemerintah. Amandemen Undang-Undang Cukai sudah saatnya dilakukan untuk mengikuti dinamika perkembangan ekonomi, Hal itu disadari oleh Pemerintah agar penambahan obyek cukai baru tidak menimbulkan permasalahan hukum. Salah satunya terlihat dari penambahan karakteristik atau sifat objek cukai yang harus dipenuhi oleh suatu barang tertentu, baik objek cukai yang lama maupun objek cukai yang baru (Permana Agung dalam Chandra, Esther Maria and Gufraeni, Rini, 2011).

4.3. Referensi/Best Practices

Di beberapa Negara, telah diterapkan kebijakan pengenaan cukai terhadap BBM dalam rangka mereduksi dampak penggunaan BBM pada kesehatan dan lingkungan dan mengendalikan konsumsinya. Jenis BBM dan besar tarif cukai berbeda beda tiap negara untuk tiap jenis BBM.

Negara-negara di kawasan ASEAN sebagaimana Tabel 2, telah

mengimplementasikan BBM sebagai obyek cukai, hanya Indonesia dan Brunei Darussalam yang tidak mengimplementasikan cukai pada BBM. Hal ini menunjukkan bahwa negara-negara di kawasan ASEAN sudah menggunakan cukai sebagai instrumen yang dapat mereduksi eksternalitas negatif dari penggunaan BBM.

Tabel 2 : Pengenaan Cukai atas Bahan Bakar di ASEAN

No	Negara	Gasoline	Diesel	Fuel Ethanol
1	Indonesia	-	-	-
2	Brunei Darussalam	-	-	-
3	Kamboja	-	4.35%	-
4	Laos	20%	10%	-
5	Malaysia	5.92	1.99	-
6	Myanmar	170%	90%	20%
7	Filipina	1.74	0.65	2.01
8	Singapura	8.4** 8.4**	8.4** 8.4**	-
9	Thailand	7.00	0.05***	-
10	Vietnam	10%	10%	10%

** Assume regular unleaded

*** Temporary rate, usually 5.31 THB/litre

Sumber: diolah Kembali dari *Excise Taxation of Key Commodities across South East Asia: A comparative Analysis ahead of the ASEAN Economic Community in 2015*

Di beberapa negara Asia BBM juga merupakan obyek cukai. Jepang mengenakan cukai pada semua layanan bahan bakar dan energi dengan tarif yang bervariasi sesuai dengan jenis bahan bakar. Korea Selatan mengenakan cukai pada semua penjualan bahan bakar dan layanan produk minyak dan gas untuk rumah tangga dan bisnis Demikian juga dengan India dan China mengenakan cukai pada semua layanan berbagai produk minyak dengan tarif yang bervariasi berdasarkan jenisnya (OECD, 2021).

Australia memungut cukai dan bea bahan bakar yang besarnya tarif ditentukan berdasarkan kandungan energi. Sedangkan New Zealand memberlakukan pungutan cukai pada bensin, LPG, dan gas alam dengan tarif yang bervariasi (OECD, 2021).

Di Uni Eropa, obyek cukai umumnya terbatas pada minuman beralkohol, produk tembakau, serta bahan bakar dan energi hidrokarbon. Jenis dan tarif cukai yang dikenakan pada masing-masing obyek cukai di tiap negara Eropa berbeda beda.

Turki mengenakan cukai pada bensin reguler dengan tarif lebih tinggi dari cukai solar. Pengenaan Cukai di Turki didasarkan pada tujuan penggunaan bahan bakar, untuk pengguna komersial dan non-komersial. Penggunaan minyak tanah dan bensin untuk penerbangan dibebaskan dari cukai.

United Kingdom memberlakukan cukai pada produk minyak yang digunakan untuk tujuan komersial dan non-komersial. Belanda juga mengenakan cukai pada penjualan produk minyak bumi, khusus penggunaan di sektor hortikultura apabila terdapat peningkatan jumlah konsumsi diberlakukan penurunan tarif (OECD, 2021).

Italia menerapkan pemungutan cukai energi dengan tarif yang berbeda untuk bensin, solar, bahan bakar ringan dan LPG. Denmark, Yunani, Hongaria, Islandia, Norwegia, Polandia, Republik Ceko, dan Ukraina juga menerapkan pemungutan cukai energi dengan tarif yang berbeda (OECD, 2021).

Strategi Uni Eropa untuk mengurangi emisi gas rumah kaca dari sektor transportasi sebesar 70% dalam kondisi konsumsi minyak ringan meningkat dan

sektor transportasi menunjukkan dinamika terburuk sehubungan dengan pengurangan emisi emisi karbon dioksida, cukai energi merupakan instrumen penting untuk mengurangi emisi polutan dari sektor transportasi (Novytska, N. V., 2013).

Bensin mobil adalah satu-satunya BBM yang dapat dikenakan cukai. Di Rusia, upaya dilakukan untuk menyesuaikan tarif cukai pada bensin dengan fokus pada arah sosial-lingkungan (Syrvacheva, E. A., & Kovaleva, A. G., 2020).

Amerika Serikat menerapkan pengenaan Cukai dengan tarif yang berbeda untuk bensin dan untuk bahan bakar diesel. Mexico dan Kanada juga menerapkan pengenaan Cukai dengan tarif yang berbeda untuk tiap jenis BBM.

Indonesia sebagai salah satu negara yang tidak mengenakan cukai atas penggunaan BBM, dapat mempertimbangkan untuk menambah obyek cukai dari BBM dengan mengikuti negara negara lain yang sudah lebih dahulu menjadikan BBM sebagai obyek cukai. Sehingga Indonesia dapat mengambil langkah yang paralel dengan apa yang telah dilakukan oleh banyak negara di ASEAN, Asia non ASEAN, Australia dan New Zealand, Uni Eropa, dan Amerika Serikat, khususnya untuk mereduksi dampak negatif dari penggunaan BBM.

Cukai atas energi yang berhasil diimplementasikan di negara-negara maju sebagai alat untuk memberikan sinyal harga tentang biaya eksternalitas negatif yang disebabkan oleh gas rumah kaca dan polutan lokal dari energi pembakaran dan kemacetan jalan, kecelakaan dan

kebisingan (OECD, dalam Novytska, N. V., 2013).

Cukai merupakan instrumen fiskal yang dapat digunakan menjadi sarana untuk mempengaruhi perilaku konsumen dan produsen. Kebijakan pemungutan cukai atas BBM untuk alasan kesehatan dan lingkungan merupakan salah satu cara yang efektif untuk mendorong inovasi teknologi yang ramah pada kesehatan dan lingkungan. Konsumen juga terdorong untuk lebih bijak dalam mengkonsumsi BBM dan terdorong untuk menggunakan sarana transportasi pengganti seperti angkutan umum atau memilih menggunakan sarana transportasi yang lebih ramah.

Tidak adanya barang substitusi yang dekat untuk produk adiktif atau sangat diperlukan, seperti tembakau, alkohol, dan energi, menyiratkan bahwa permintaannya tidak elastis. Artinya, potensi distorsi keputusan ekonomi akibat pengenaan cukai relatif kecil (Cnossen, S., 2010).

4.4. Tarif Cukai

Selama ini prinsip-prinsip yang digunakan dalam perumusan kebijakan tarif cukai adalah: 1. pencapaian dan pengamanan target penerimaan negara; 2. unifikasi (penyeragaman) dan simplifikasi (penyederhanaan) struktur cukai, yang pada akhirnya menuju pada tarif tunggal; 3. melindungi pengusaha Barang Kena Cukai kecil agar dapat bersaing dan berkembang secara wajar; 4. menciptakan kepastian berusaha bagi seluruh pengusaha Barang Kena Cukai; 5. menciptakan rasa keadilan dalam distribusi beban kena cukai antara pengusaha besar dan pengusaha kecil sesuai kemampuannya; dan 6.

memberikan perlakuan khusus kepada pabrik padat karya yang membutuhkan banyak tenaga kerja (*employment creation*) umumnya pabrik yang sebagian besar tidak menggunakan mesin (Purwito, dalam Maria, Gufraeni, 2011).

Hampir semua negara maju mengimplementasikan BBM sebagai obyek cukai. Sebagian besar negara Eropa juga menggunakan instrumen cukai untuk pengendalian BBMnya. Menurut data *European Commission* (EC) Eropa petrol bertimbal dikenakan tarif cukai sebesar 421 euro per 1.000 liter. Sementara petrol tidak bertimbal dikenakan tarif cukai sebesar 359 euro per 1.000 liter, dan migas 359 euro per 1.000 liter.

Untuk penerapan pemungutan cukai BBM di Indonesia dapat diadopsi penerapan tarif cukai untuk minuman mengandung *ethyl alcohol*. Yaitu penerapan tarif cukai secara spesifik berdasarkan satuan barang, dalam hal ini liter.

Kelebihan dari penggunaan tarif cukai secara spesifik ini adalah lebih mudah diimplementasikan dalam pemungutan cukainya.

4.5. Saat Terhutang, Pelunasan Cukai, dan Cara Pelunasan Cukai

Berdasarkan Undang-undang nomor 11 tahun 1995 tentang Cukai pasal 3, saat terhutang cukai dibedakan antara BBM impor dan BBM produksi dalam negeri. Saat terhutang cukai BBM impor adalah saat BBM memasuki daerah pabean Indonesia. Sedangkan saat terhutang BBM produksi dalam negeri saat BBM selesai dibuat.

Berdasarkan Undang-undang nomor 39 tahun 2007 pasal 7, saat

pelunasan cukai juga dibedakan antara BBM impor dan BBM produksi dalam negeri. Saat pelunasan BBM impor adalah sebelum BBM dikeluarkan dari kawasan pabean. Sedangkan saat pelunasan cukai produksi dalam negeri adalah sebelum BBM dikeluarkan dari pabrik.

Dengan demikian, pelunasan cukai BBM lebih tepat dilakukan di hulu dilakukan oleh produsen BBM dan importir BBM yang bertanggungjawab atas pembayaran cukai BBM. Pelunasan cukai dilakukan di tempat dihasilkannya BBM dan untuk BBM impor dilunasi sebelum dikeluarkan dari kawasan pabean.

Cara pelunasan cukai sebagaimana disebutkan dalam Berdasarkan Undang-undang nomor 11 tahun 1995 tentang Cukai dilakukan dengan 3 (tiga) cara, yaitu: pembayaran, pelekatan pita cukai, atau pembubuhan tanda pelunasan cukai lainnya yang dilakukan sebelum barang kena cukai dikeluarkan dari pabrik untuk produksi dalam negeri dan sebelum dikeluarkan dengan tujuan untuk dipakai (kawasan pabean).

BBM merupakan barang cair yang cara peredarannya dilakukan tanpa kemasan untuk penjualan eceran. Sehingga Ketika BBM sudah di peredaran bebas, tidak dapat dibedakan antara BBM yang sudah melunasi cukai dan yang tidak. Untuk itu cara pelunasan cukai BBM yang paling sesuai adalah dengan cara pembayaran.

Pelunasan cukai dengan pembayaran dilakukan sebelum BBM dikeluarkan dari tempat pengolahan untuk BBM hasil pengolahan dalam negeri. Sedangkan untuk BBM impor dilunasi cukainya sebelum dikeluarkan dengan tujuan

diimpor untuk dipakai, yaitu ketika BBM akan dikeluarkan dari Kawasan pabean.

Dengan demikian Ketika BBM sudah di peredaran bebas atau siap dijual secara eceran cukai yang terhutang sudah dilunasi oleh pengusaha pabrik atau oleh importir. Sehingga titik pengawasan fisik BBM di pabrik atau di kawasan pabean sebelum diedarkan kepada masyarakat.

4.6. Sosial Ekonomi

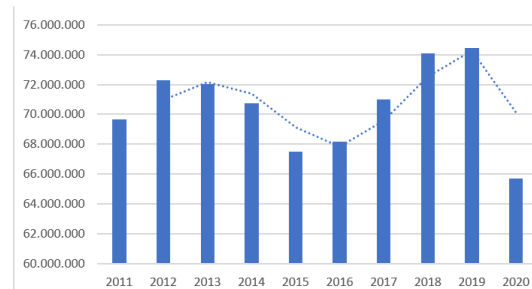
Pertimbangan utama mengapa BBM diajukan menjadi objek cukai baru karena saat ini konsumsi BBM telah berkembang dan cenderung berlebihan sehingga kriteria barang yang konsumsinya perlu dikendalikan terpenuhi.

Pengenaan cukai dapat dilakukan sebagai instrumen untuk mengendalikan konsumsi yang berlebihan. Pengendalian konsumsi tidak dimaksudkan untuk melarang masyarakat mengkonsumsi BBM, tetapi masyarakat dapat mengkonsumsi BBM dengan biaya yang lebih besar untuk satuannya.

Pertimbangan kedua adalah penggunaan BBM menimbulkan dampak negatif terhadap Kesehatan, sehingga peredarannya perlu diawasi. Menurut Johan Budi (dalam Sutrisno 1996) “Emisi gas buang kendaraan bermotor sangat berbahaya bagi Kesehatan, antara lain : penyakit pernafasan, jantung, darah tinggi, dan berkurangnya kesuburan pada pria serta kemandulan”. Untuk itu, efisiensi konsumsi BBM perlu diprioritaskan, sehingga dapat mereduksi dampak negatif dari sistem transportasi. Transportasi jalan raya mengkonsumsi sekitar 81% dari

konsumsi sektor transportasi (Kementrian ESDM, 2015).

Grafik 2 : Penjualan BBM Tahun 2011-2020



(dalam kilo liter)

Sumber : Statistik Minyak dan Gas Bumi tahun 2015 dan 2021 diolah penulis.

Berdasarkan Grafik 2 diketahui bahwa penjualan BBM mulai tahun 2011 sampai dengan tahun 2020 fluktuatif, mulai tahun 2016 menunjukkan tren peningkatan, namun tahun 2020 menurun tajam karena adanya kebijakan lockdown oleh Pemerintah menyikapi adanya pandemic Covid 19. Konsumsi BBM tertinggi terjadi di tahun 2019 dengan jumlah total mencapai 74.444.861 kilo liter.

Dengan makin meningkatnya konsumsi BBM untuk transportasi, maka potensi peningkatan emisi gas buang makin besar. Untuk itu Pemerintah harus melakukan upaya agar emisi gas buang dapat dikendalikan. Salah satu instrumen yang dapat dijadikan opsi pembatasan adalah menjadikan BBM sebagai obyek cukai.

Pertimbangan ketiga adalah penggunaan BBM dapat memberikan dampak negatif bagi lingkungan hidup. BBM yang digunakan pada alat transportasi masyarakat menghasilkan unsur kimia yang berdampak negatif

terhadap kesehatan dan lingkungan hidup. Konsumsi BBM yang tinggi dapat memicu peningkatan laju polusi udara yang menimbulkan masalah kesehatan.

UNEP menyatakan bahwa sektor transportasi adalah sumber pencemaran yang utama di wilayah perkotaan. Emisi kendaraan bermotor berkontribusi sebesar 70% terhadap pencemaran Nitrogen Oksida (NO_x), Karbon Monoksida (CO), Sulfur Dioksida (SO₂) dan Partikulat (PM) di wilayah perkotaan (<https://www.menlhk.go.id>).

Polusi yang terkait dengan pembakaran bahan bakar fosil merupakan biaya eksternal yang tidak dimasukkan dalam transaksi pasar (John Freebairn, 2009). Dampak-dampak yang timbul akibat konsumsi BBM tersebut menjadi penyebab timbulnya biaya eksternal (external cost) untuk mengatasinya (Kurniawati, L., 2017). Timbulnya masalah kesehatan membuat masyarakat harus mengalokasikan proporsi yang lebih besar dari pendapatannya untuk biaya perawatan kesehatan (Bappenas, dalam Kurniawati, L., 2017).

Studi dunia menunjukkan bahwa emisi utama polutan selama operasional mobil adalah emisi karbon dioksida, oksida belerang, oksida nitrogen dan partikel debu, yang merupakan hasil dari pembakaran bahan bakar di mesin mobil (Mjalkina A. F., Turovskij A. S., 2014 dalam Syrvacheva, E. A., & Kovaleva, A. G., 2020).

Transportasi jalan menghasilkan eksternalitas negatif. Ini termasuk polusi udara, kemacetan, kecelakaan, kebisingan dan perubahan iklim, terkait

dengan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) (Newbery, 1990; Parry et al., 2007; Small dan Verhoef, 2007; Becker et al., 2012, dalam Santos, G. 2017).

Untuk mereduksi eksternalitas negatif atas konsumsi BBM, Pemerintah dapat melakukan intervensi melalui pajak. Pajak Pigovian (*Pigovian Tax*) merupakan pajak yang dikenakan khusus untuk mengoreksi dampak dan suatu eksternalitas negatif (Preece R., 2012). Jenis Pajak Pigovian yang paling sesuai diterapkan pada BBM adalah cukai.

Untuk memulihkan lingkungan hidup yang telah tercemar akibat penggunaan BBM maka dapat dilakukan dengan mengenakan cukai pada BBM. Selain meningkatkan pendapatan, cukai dapat dirumuskan untuk pemenuhan tujuan kesehatan, lingkungan, ekonomi, pekerjaan atau kebijakan sosial lainnya yang berbeda di semua negara anggota Khususnya bahan bakar, cukai dipungut untuk meningkatkan pendapatan dalam jumlah yang signifikan dan untuk mencapai hasil kebijakan tertentu seperti eksternalitas pengguna jalan, eksternalitas emisi, dan manajemen pasokan energi (Preece R., 2012).

Meningkatkan alokasi sumber daya dengan menginternalisasi biaya eksternal yang terkait dengan konsumsi atau produksi produk kena cukai, mencegah konsumsi produk yang dianggap berbahaya (Atkinson dan Stiglitz, 1976 dalam Cnossen, S., 2010).

Di samping sebagai instrumen yang dapat digunakan untuk mereduksi dampak negatif penggunaan BBM bagi kesehatan dan lingkungan, cukai juga dapat bermanfaat peningkatan penerimaan negara. Jika pajak penghasilan adalah

belum optimal, cukai berperan untuk kesejahteraan masyarakat karena cukai merupakan sumber penerimaan yang relatif efisien (Cnossen, S., 2010).

Tingkat pajak yang rendah telah mengurangi koefisien emisi rata-rata sebesar 60 sampai 70 persen, sehingga emisi marjinal per liter, dasar dari pajak Pigovian atas bensin, juga berkurang (Eskeland, G. S., 1994). Fakta ini menunjukkan bahwa pajak Pigovian sebagai instrumen untuk mereduksi dampak penggunaan bahan bakar pada kendaraan terbukti efektif menurunkan emisi sampai 70 persen.

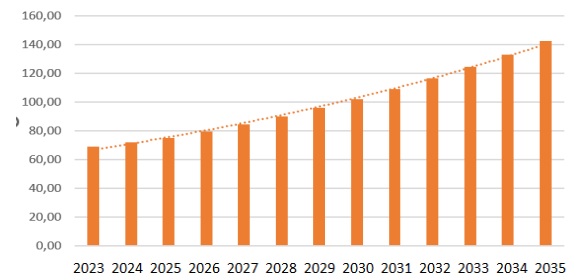
BBM sebagai obyek cukai sudah diterapkan di banyak negara, baik itu negara-negara di ASEAN, Asia non ASEAN, Australia, Eropa, dan benua Amerika. Tarif cukai yang diberlakukan di masing-masing negara berbeda-beda, namun secara umum memiliki tujuan yang hampir sama, yaitu untuk mengurangi dampak penggunaannya bagi Kesehatan dan lingkungan.

Sebagai bentuk kepedulian pemerintah terhadap semakin tingginya konsumsi BBM, Pemerintah bertanggung jawab terhadap pengendalian polusi udara. Penggunaan BBM, setiap tahun menunjukkan peningkatan, paralel dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor. sehingga diperlukan intervensi Pemerintah dengan merumuskan instrumen yang tepat untuk dapat mengendalikan konsumsi BBM.

Berdasarkan data Kementrian Energi dan Sumber Daya Mineral, proyeksi kebutuhan BBM tahun 2035 akan meningkat 3 kali dibandingkan dengan tahun 2014, yaitu sebesar 124,9 MTOE atau setara 142,6 juta KL, sekitar 81,0%

dari total kebutuhan kebutuhan energi. Dengan laju pertumbuhan kebutuhan BBM sebesar 5,9% per tahun.

Grafik 3 : Proyeksi Kebutuhan BBM
(dalam Juta Kilo Liter)



Sumber : Kementrian Energi dan Sumber Daya Mineral 2015 diolah penulis.

Berdasarkan Grafik 3, proyeksi kebutuhan BBM menunjukkan jumlah yang terus meningkat, proyeksi kebutuhan tahun 2035 mencapai 142,60 juta kilo liter. Sehingga apabila Pemerintah menjadikan BBM sebagai obyek cukai, potensi penerimaan dari cukai cukup besar.

Penerimaan yang diperoleh Pemerintah dari cukai bahan bakar dapat dimanfaatkan untuk memberikan insentif kepada industri sebagai katalisator dalam menciptakan teknologi yang ramah lingkungan dan teknologi kendaraan yang memiliki tingkat bahan bakar rendah. Sehingga tujuan untuk mengurangi polusi udara dapat

4.7. Aspek Operasional

Aspek operasional meliputi pelayanan, administrasi, dan pengawasan yang dilakukan oleh aparat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai terhadap barang kena cukai yang ditetapkan berdasarkan undang-undang. Aspek operasional ini penting untuk memastikan bahwa penambahan

obyek cukai yang ditetapkan dapat diimplementasikan sesuai ketentuan.

Pelunasan cukai selama ini terhadap *Ethyl Alkohol*, Minuman mengandung *Ethyl Alkohol*, dan Hasil Tembakau dilakukan sebelum dikeluarkan dari pabrik dan untuk barang kena cukai impor dilakukan sebelum keluar dari kawasan pabean. Sehingga pelayanan, administrasi pemungutan cukai, dan pengawasan terhadap BBM relatif lebih mudah dilaksanakan.

Sumber daya manusia Direktorat Bea dan Cukai tersebar di seluruh pelosok Indonesia memiliki kompetensi dan didukung sarana dan prasarana yang memadai dalam melakukan pemungutan cukai dan melakukan pengawasan atas peredarannya.

Pemurnian BBM dilakukan oleh perusahaan yang diberikan izin oleh Pemerintah, demikian juga importir BBM hasil pengolahan juga dilakukan oleh importir yang diberikan izin. Sehingga pelayanan dan pengawasan relatif lebih mudah dilakukan oleh DJBC. Perusahaan pengolahan minyak berdasarkan data dari Kementerian ESDM yang memiliki izin yang masih berlaku ada 2 perusahaan. (<https://migas.esdm.go.id/>).

Pelayanan atas pembayaran cukai dalam negeri dilakukan saat BBM akan dikeluarkan dari pabrik (kilang) yang lokasinya saat ini sudah di-cover oleh pelayanan Kantor Pabean seluruh Indonesia. Sedangkan pelayanan cukai sudah menggunakan system aplikasi, sehingga untuk pelayanan pembayaran cukai tidak memerlukan tambahan SDM.

Pelayanan atas impor hasil pengolahan minyak (BBM Hasil) dapat dilakukan paralel dengan dokumen pemberitahuan

pabean impornya, sehingga relatif tidak memerlukan tambahan dokumen. Impor BBM hasil selama ini sudah dilakukan, sehingga pelunasan cukai bersamaan dengan pembayaran bea masuk dan pajak dalam rangka impor dapat dilakukan tanpa tambahan SDM di DJBC.

Sementara kontrol fisik atas importasi BBM hasil juga dapat dilakukan melalui pemeriksaan fisik barang menggunakan manajemen resiko yang dikelola oleh DJBC. Sehingga aspek kontrol fisik yang menjadi bagian pengawasan atas barang kena cukai sebagaimana disampaikan Permana Agung dapat dipenuhi.

Sebagaimana jenis obyek cukai lainnya, apabila BBM ditetapkan sebagai obyek cukai dapat dilakukan pengawasan pasca importasi melalui audit cukai sebagaimana amanat undang-undang Cukai. Sehingga dari aspek pengawasan pemungutan cukai dapat dilakukan dari berbagai tahap, saat di pabrik, pengeluaran, distribusi, dan peredarannya untuk BBM hasil pemurnian dalam negeri. Sedangkan untuk BBM impor dilakukan sebelum kedatangan sarana pengangkut, saat pembongkaran, saat penimbunan, saat pemeriksaan pabean, saat pengeluarannya, dan peredarannya untuk BBM hasil impor.

Berdasarkan pengalaman melakukan pungutan cukai dan pengawasan terhadap pabrik, impor barang kena cukai, dan peredaran hasil tembakau, *Ethyl Alkohol*, dan Minuman mengandung *Ethyl Alkohol* selama ini, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai tidak berpotensi memiliki kendala berarti apabila harus melakukan pungutan cukai atas BBM.

4.8. Pro Kontra BBM sebagai Obyek Cukai

BBM merupakan barang kebutuhan masyarakat luas, khususnya dimanfaatkan untuk kendaraan bermotor pribadi seperti sepeda motor dan mobil. Di samping itu BBM juga dibutuhkan untuk transportasi publik seperti bis.

Dengan naiknya harga minyak mentah dunia di satu sisi dan menurunnya produksi minyak mentah Indonesia, menyebabkan adanya kenaikan jumlah importasi bahan bakar mentah, sehingga menambah beban anggaran negara untuk belanja bahan bakar agar dapat memenuhi konsumsi yang dibutuhkan masyarakat. BBM yang selama ini disubsidi menyebabkan peningkatan jumlah alokasi anggaran untuk subsidi BBM.

Wacana pemerintah yang akan menerapkan cukai untuk komoditas BBM (BBM) masih menimbulkan perdebatan, apalagi banyak pihak yang mempertanyakan rencana tersebut.

Badan Kebijakan Fiskal melakukan kajian ekstensifikasi cukai BBM dalam konteks pengendalian konsumsi. Tidak ada rencana Pemerintah untuk menerapkan dalam waktu dekat. (www.nasional.kontan.co.id)

Sementara itu hal senada dikatakan oleh Direktur Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan Askolani bahwa Direktorat Jenderal Bea dan Cukai masih terus melakukan kajian terkait pengenaan cukai BBM, ban karet, dan detergen. (www.cnbcindonesia.com)

Direktur Eksekutif Center for Taxation Analysis (CITA) Yustinus Prastowo setuju apabila cukai dikenakan pada BBM. Namun perlu kesiapan yang matang mulai dari ketepatan waktu serta pilihan

substitusi energi non-fosil yang memadai dan harus cek dampaknya ke ekonomi. Cukai hanya bisa dikenakan untuk BBM non-subsidi, untuk menggeser perilaku konsumen ke penggunaan bahan bakar non-fosil. (www.nasional.kontan.co.id)

Pengurus Harian Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) Agus Suyatno mengatakan bahwa menerapkan ekstensifikasi cukai di komoditas BBM, deterjen dan karet ban bisa dipahami. Hal itu tentunya dengan catatan, ada jaminan dari Kemenkeu bahwa tujuan utama penerapan cukai adalah upaya untuk pengendalian produksi dan konsumsi penting untuk menekan dampak ke lingkungan. (www.liputan6.com)

Selain itu, dana yang terkumpul dari cukai komoditas BBM, sebagian harus dikembalikan untuk upaya edukatif, promotif dan preventif.

Sebaliknya, menurut Direktur Eksekutif CORE Indonesia Mohammad Faisal, cukai bukan sebagai prioritas negara dalam rangka meningkatkan pendapatan. Untuk itu, pemerintah mesti memiliki alasan yang kuat terkait dengan rencana penarikan cukai komoditas industri, termasuk untuk BBM. (ekonomi.bisnis.com)

Untuk menekan penggunaan BBM lebih baik membiasakan masyarakat menggunakan transportasi publik seperti kereta dalam kota dan bus dalam kota. Dengan cara ini, penggunaan mobil pribadi juga akan berkurang.

Berdasarkan pendapat yang pro kenaikan BBM karena dapat menyebabkan percepatan kerusakan lingkungan dan membebani Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara. Sehingga

dengan pengenaan cukai diharapkan akan dapat membatasi penggunaannya.

Sementara di sisi lain BBM tanpa cukai harganya relatif terjangkau dan apabila digunakan dalam industri dapat menekan biaya produksi harga jual menjadi kompetitif. Dengan demikian dapat meningkatkan perekonomian.

Pilihan pengenaan cukai pada BBM yang dapat mempercepat kerusakan lingkungan dan membebani subsidi dan tanpa pengenaan cukai dapat meningkatkan perekonomian merupakan pilihan yang cukup menantang.

Pemerintah perlu hati - hati dalam penerapan cukai pada BBM, yaitu mempertimbangkan waktu yang tepat. Pemerintah perlu memperbaiki transportasi publik terlebih dahulu terutama dalam hal kenyamanan, sehingga masyarakat terdorong untuk beralih menggunakan transportasi publik untuk aktifitas rutinnya.

5. KESIMPULAN

Hasil pembahasan dengan analisa menggunakan pendekatan 5 (lima) parameter dalam menentukan potensi pengenaan pajak Pigovian berupa Cukai atas BBM, disimpulkan bahwa BBM layak ditetapkan sebagai obyek cukai baru.

Secara filosofis, cukai berperan sebagai alat pengendalian produksi atau konsumsi barang tertentu melalui pungutan fiskal, selain itu, sifat atau karakteristik barang yang dikenai cukai adalah barang yang pemakaiannya dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup. Sehingga BBM layak yang penggunaannya memiliki dampak

negative terhadap Kesehatan dan lingkungan layak ditetapkan sebagai barang kena cukai.

Secara legal, Pemerintah dapat melakukan penambahan dan menyampaikan kepada DPR RI untuk mendapatkan persetujuan dan dimasukkan dalam Rancangan Undang-Undang tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara. Sehingga Pemerintah dapat mengusulkan dan menetapkan BBM sebagai barang kena cukai baru.

Secara sosial ekonomi, Pemerintah dapat menunjukkan kepedulian terhadap semakin tingginya polusi sebagai dampak konsumsi BBM, dengan mengajukan BBM sebagai obyek cukai untuk mengurangi polusi udara yang ditimbulkan akibat penggunaan BBM.

Di beberapa negara, telah diterapkan kebijakan pungutan cukai terhadap BBM dalam rangka mereduksi dampak penggunaan BBM dan sekaligus sebagai penerimaan negara yang dimanfaatkan untuk mengembangkan teknologi yang ramah lingkungan dan memperbaiki kerusakan lingkungan.

Secara operasional Direktorat Jenderal Bea dan Cukai mampu melaksanakan pungutan cukai dan pengawasan atas BBM sebagai obyek cukai baru.

Penetapan tarif cukai spesifik untuk BBM merupakan pilihan yang paling mungkin diterapkan. Saat pelunasan dilakukan di hulu, yaitu saat importir akan mengeluarkan BBM dari kawasan pabean untuk impor dan saat BBM akan dikeluarkan dari pabrik untuk BBM hasil olahan dalam negeri.

Cara pelunasan cukai dilakukan dengan pembayaran cukai sebelum dikeluarkan dari pabrik untuk BBM hasil

olahan dalam negeri dan sebelum dikeluarkan dari Kawasan pabean untuk BBM hasil impor.

Dengan sumber daya yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai, maka secara teknis dan administratif Direktorat Jenderal Bea dan Cukai mampu melaksanakan pemungutan cukai dan pengawasan atas BBM. Namun demikian Pemerintah perlu hati - hati dalam penerapan cukai pada BBM dengan mempertimbangkan waktu yang tepat.

DAFTAR PUSTAKA

- UU No. 11 Tahun 1995 Tentang Cukai, LN 1995 No. 75 TLN 3613 UU No. 39 Tahun 2007 Tentang Perubahan atas UU No. 11 Tahun 1995 Tentang Cukai, LN 2007 No. 105 TLN 4755.
- Chandra, E. M., & Gufraeni, R. (2011). Kajian ekstensifikasi barang kena cukai pada minuman ringan berkarbonasi. *BISNIS & BIROKRASI: Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi*, 16(3).
- Cnossen, S. (2010). Excise Taxation in Australia: Melbourne Institute – Australia's Future Tax and Transfer Policy Conference : proceedings of a conference, 236-243.
- Eskeland, G. S. (1994). A presumptive Pigovian tax: complementing regulation to mimic an emissions fee. *The World Bank Economic Review*, 8(3), 373-394.
- Fachrudin, M. (2018, February). Analisis Fisibilitas Minuman Berpemanis Sebagai Obyek Cukai Dan Penerapan Pemungutannya Di Indonesia. In *Prosiding Seminar Nasional Akuntansi* (Vol. 1, No. 1).
- Fajar, M. (2006). Perlakuan Pajak Penghasilan atas Uplift pada Industri Hulu Migas. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi*, 14(3).
- Firdaus, A. (2019). Analisis Fisibilitas Usulan Pengenaan Cukai Atas Bahan Bakar Minyak. Universitas Brawijaya.
- Freebairn, J. (2009). Environmental taxation and its possible application in Australia.
- Kristiaji B.B., & Yustisia D., (2019) DDTTC Working Paper 1919: Komparasi Objek Cukai secara Global dan Pelajaran bagi Indonesia
- Karim, I. A. (1995). Ekstensifikasi Barang Kena Cukai dan Permasalahannya. Dalam *Pertumbuhan dan Perkembangan Bea dan Cukai Tahun*.
- Kemenkeu (2019, September). Darurat Sampah Bukan Fatamorgana. *Media Keuangan*, 14, 16-26
- Kurniawati, L. (2017). Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor sebagai Environmental Tax. *JURNAL PAJAK INDONESIA (Indonesian Tax Review)*, 1(2), 57-66.
- Kusuma, Y. (2013). Pengaruh Bahan Bakar Pada Aktivitas Transportasi

- Terhadap Pencemaran Udara. *Sigma-Mu*, 5(1), 88-101.
- Mintz, J. M., & Olewiler, N. D. (2008). A Simple Approach for Bettering the Environment and the Economy: Restructuring the Federal Fuel Excise Tax (p. 32). *Sustainable Prosperity*.
- Novytska, N. V. (2013). European practice in excise taxation on mineral oil products. *Management and Development of Financial Systems in Eastern European Countries Current State and Problems.—Cracow*, (4), 235-242.
- Nugrahini, W. (2019). PENGARUH KEBIJAKAN TARIF DAN HARGA JUAL ECERAN TERHADAP PRODUKSI DAN PENERIMAAN CUKAI ROKOK SIGARET KRETEK MESIN. *Jurnal Perspektif Bea dan Cukai*, 3(1).
- Preece, R. (2012). Excise taxation of key commodities across South East Asia: a comparative analysis ahead of the ASEAN Economic Community in 2015. *World Customs Journal*, 6(1), 3-16.
- Purwoko, P. (2012). ANALISIS EFEKTIVITAS PENGENAAN CUKAI ATAS PRODUK KANTONG PLASTIK DAN DAMPAKNYA TERHADAP PEREKONOMIAN. *Kajian Ekonomi dan Keuangan*, 16(2), 78-105.
- Rahmi, N., & Selvi, S. (2021). Pemungutan Cukai Plastik Sebagai Upaya Pengurangan Sampah Plastik. *Jurnal Pajak Vokasi (JUPASI)*, 2(2), 66-69.
- Sutrisno, H., & Sutrisno, H. (1996). Tinjauan Kimia pada Pencegahan Polusi Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor. *Cakrawala Pendidikan*, 76413.
- Setyawan, B. (2018). Kajian Pengenaan Cukai Terhadap Gula. *Indonesian Treasury Review: Jurnal Perbendaharaan, Keuangan Negara dan Kebijakan Publik*, 3(4), 284-295.
- Sudarwanto, H. W., Utami, I. W., Asmoro, R., & Wulandari, A. A. (2020). Bahaya Emisi Gas Buang Kendaraan Berbahan Bakar Bensin Dan Menumbuhkan Lingkungan Hijau Di Perkotaan. *Prosiding HUBISINTEK*, 1, 101-101.
- Syrvacheva, E. A., & Kovaleva, A. G. (2020). Excise tax rates on fuel as an indicator of their environmental focus. *Язык в сфере профессиональной коммуникации.—Екатеринбург*, 2020, 95-101.
- Santos, G. (2017). Road fuel taxes in Europe: Do they internalize road transport externalities?. *Transport Policy*, 53, 120-134.
- Suryani, A. S. (2017). Persepsi masyarakat dan analisis willingness to pay terhadap kebijakan kantong

- plastik berbayar studi di Jakarta dan Bandung. *Kajian*, 21(4), 359-376.
- Yustiani, S., & Maryadi, M. (2019). Studi Komparasi Penerapan Kebijakan Penggunaan Kantung Plastik. *JURNAL PAJAK INDONESIA (Indonesian Tax Review)*, 3(2), 51-59.
- Firdaus, A. (2019). Analisis Fisibilitas Usulan Pengenaan Cukai Atas Bahan Bakar Minyak. Universitas Brawijaya.
- Kementrian Energi dan Sumber Daya Mineral, (2015). *Pemodelan dan Prakiraan Penyediaan dan Pemanfaatan Migas, Batu Bara, EBT & Listrik*. Pusat Data dan Teknologi Informasi Energi dan Sumber Daya Mineral.
- Kementrian Energi dan Sumber Daya Mineral, (2015). *Statistik Minyak dan Gas Bumi tahun 2015*.
- Kementrian Energi dan Sumber Daya Mineral, (2015). *Statistik Minyak dan Gas Bumi tahun 2021*
- <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220613142514-4-346620/siap-siap-bbm-hingga-detergen-bakal-kena-cukai>. Diakses 20 Agustus 2022.
- <https://www.cnbcindonesia.com/news/20210420103452-4-239176/bph-migas-konsumsi-bbm-nasional-di-2020-drop-7>. Diakses 20 Agustus 2022.
- <https://nasional.kontan.co.id/news/kapan-pemerintah-terapkan-cukai-untuk-deterjen-hingga-bbm-ini-penjasakannya>. Diakses 20 Agustus 2022.
- <https://ekonomi.bisnis.com/read/20220614/257/1543713/pengenaan-cukai-bbm-detergen-hingga-ban-karet-dinilai-tak-masuk-akal>. Diakses 20 Agustus 2022.
- <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4986527/bbm-hingga-detergen-bakal-kena-cukai-ylki-beri-catatan-ke-pemerintah>. Diakses 20 Agustus 2022.
- <https://ddtc.co.id/workingpaper/wp-1919/mobile/index.html>. Diakses 10 Juli 2021.
- <https://www.statista.com/statistics/619014/excise-taxes-on-fossil-fuels-in-mexico/>. Diakses 12 Juli 2021
- <https://www.nrcan.gc.ca/our-natural-resources/domestic-and-international-markets/transportation-fuel-prices/fuel-consumption-taxes-canada/18885>. Diakses 12 Juli 2021
- <https://www.oecd.org/fossil-fuels/>. Diakses 12 Juli 2021
- <https://news.ddtc.co.id/bukan-kendaraan-bermotor-dpr-usulkan-bbm-jadi-objek-cukai-baru-19066>. Diakses 2 Agustus 2021
- <https://katadata.co.id/intan/berita/615189975003c10-penyebab-polusi-udara-di-indonesia>. Diakses 2 Agustus 2021

<https://www.iqair.com/id/world-most-polluted-countries>. Diakses 2 Agustus 2021

https://www.menlhk.go.id/site/single_post/4078/uji-emisi-kendaraan-sebagai-bentuk-kontribusi-masyarakat-terhadap-pengendalian-pencemaran-udara. Diakses 8 November 2022.

<https://migas.esdm.go.id/post/read/badan-usaha-hilir>. Diakses 15 November 2022