

APAKAH PRODUK BAN KARET DAPAT DIKENAKAN CUKAI? STUDI KASUS DI INDONESIA

Avior Ocean Louis Ishaac Noya ¹⁾, Desak Ari Gita Wahyuni ²⁾, Hendiva Tri Nugraha ³⁾

^{1,2,3)} Politeknik Keuangan Negara STAN, Jl Bintaro Sektor V Tangerang Selatan,
Banten

E-mail: avior.ocean@kemenkeu.go.id

INFORMASI ARTIKEL

Tanggal masuk

[25-05-2023]

Revisi

[13-06-2023]

Tanggal terima

[06-07-2023]

ABSTRACT:

In order to strengthen the role of the Directorate General of Customs and Excise as a revenue collector and community protector, one of the efforts being intensively carried out by the Indonesian government is the extensification of excisable goods. Law Number 11 of 1995 concerning Excise jo. Law number 39 of 2007 Article 4 paragraph (2) states that the addition or reduction of types of goods subject to excise shall be further regulated by government regulations. The design of the extensification policy was made to encourage a reduction in consumption and changes in people's behavior while taking into account the economic impact. Based on data obtained from the Datasets of the Ministry of Public Works and Public Housing, the average national road surface condition with a lightly damaged status is 2747.19 km and 1396.36 km long for heavily damaged status during the 2017-2021 period. One of the many causes of damaged highways is over-tonnage of heavy vehicles. Therefore, this research aims to examine the feasibility of imposing excise duty on rubber vehicle tires. By using a qualitative descriptive approach, the results of this study can be used as material for consideration of adding excise objects in the form of rubber tires in the future as well as recommendations for imposition designs and the potential of added excise revenue.

Keywords: excise, rubber tires, damaged road, over-tonnage

ABSTRAK

Dalam rangka meningkatkan peranan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebagai *revenue collector* dan *community protector*, salah satu upaya yang sedang gencar dilaksanakan oleh pemerintah Indonesia adalah ekstensifikasi barang kena cukai. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai jo. Undang-Undang nomor 39 Tahun 2007 Pasal 4 ayat (2) menyatakan penambahan atau pengurangan jenis Barang Kena Cukai diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah. Desain kebijakan ekstensifikasi tersebut dibuat dalam upaya mendorong penurunan konsumsi dan perubahan perilaku masyarakat dengan tetap memperhatikan dampak ekonomi. Berdasarkan data yang diperoleh dari Datasets Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, rata-rata kondisi permukaan jalan nasional yang berstatus rusak ringan adalah 2747,19 km dan rusak berat sepanjang 1396,36 km selama rentang tahun 2017-2021. Salah satu penyebab kerusakan dini pada jalan raya adalah over-tonase kendaraan-kendaraan berat. Maka dari itu, penelitian kali ini bertujuan untuk mengkaji kelayakan pengenaan cukai pada ban karet kendaraan. Dengan menggunakan metode pendekatan deskriptif kualitatif, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan penambahan objek cukai berupa ban karet di masa mendatang serta rekomendasi gambaran desain pengenaan dan potensi penerimaan cukai yang akan dihasilkan.

Kata Kunci: cukai, ban karet, kerusakan jalan, over-tonase

1. PENDAHULUAN

Berdasarkan data yang diperoleh dari Asosiasi Perusahaan Ban Indonesia (APBI), produksi ban karet selama periode Januari-Desember 2021 dapat mencapai angka 193 juta unit yang terdiri dari 79,5 juta unit untuk kendaraan roda empat, 80 juta unit untuk sepeda motor dan 33 juta unit untuk sepeda. Angka tersebut melonjak pesat dibandingkan data pada tahun 2011 dengan total produksi sebesar 42 juta unit dan di tahun 2017 sebesar 72,2 juta unit. Dalam rentang waktu 10 tahun saja produksi ban karet mengalami kenaikan hampir 5 kali lipat. Hingga 2019, data dari Kementerian Perindustrian menyatakan terdapat 16 produsen ban lokal yang memiliki kapasitas produksi terpasang 211,49 juta unit untuk jenis ban luar dan 225,13 juta unit ban dalam atau setidaknya sekitar 435.411 ton dalam ukuran beban berat selama setahun. Industri ban nasional diperkirakan akan terus tumbuh rata-rata 7-8% per tahun mengingat industri pengolahan karet diharapkan dapat menyumbang kenaikan devisa dengan tetap memperhatikan potensi pasar di Indonesia.

Trend peningkatan produksi ban karet berbanding lurus dengan kenaikan persentase kerusakan jalan raya nasional. Kondisi ruas jalan yang dikategorikan

rusak ringan dan rusak berat memiliki bobot rata-rata 7-12% dari total panjang jalan nasional sejak tahun 2017-2021. Berdasarkan data yang diperoleh dari Bina Marga ada 3.848,15 km kondisi jalan nasional yang rusak, dan 2.901 km kondisi jalan marjinal yang butuh penanganan preventif pada tahun 2021 kemarin. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat memperkirakan jumlah ruas jalan nasional yang rusak akan terus bertambah di tahun 2023. Mundurnya tingkat kemantapan jalan di Indonesia disebabkan anggaran preservasi jalan yang menurun menjadi Rp18,02 triliun dari Rp22,3 triliun, sehingga diproyeksikan tingkat kemantapan jalan turun 1,09% menjadi 90,71% pada akhir tahun 2022. *Backlog* atau daftar pekerjaan yang tertunda di bidang preservasi jalan dan jembatan hingga 2022 mencapai Rp14,9 triliun. Padahal menurut perhitungan *asset management* Direktorat Jenderal Bina Marga, dana yang dibutuhkan untuk mencapai target preservasi jalan dan jembatan seharusnya adalah Rp30,13 triliun yang tercantum dalam rencana strategis. Kenyataannya, kekurangan dana preservasi atau perbaikan jalan rusak tidak dapat ditambal dari skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Adapun pertimbangannya, kemampuan

fiskal negara tidak cukup untuk memastikan pengembalian investasi jika KPBU dilakukan.

Selaras dengan penjabaran data di atas, salah satu faktor utama yang menyebabkan terjadinya kerusakan jalan adalah overtonase atau overloading kendaraan seperti truk, tronton, dan lain lain. Beban sumbu suatu kendaraan yang melintasi jalan raya harus sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan oleh pemerintah oleh Dinas Perhubungan. Selain dapat menyebabkan kerusakan jalan, keadaan overtonase juga dapat membahayakan pengendara maupun orang lain. Meskipun telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, masih banyak operator kendaraan bermuatan besar yang membawa beban melebihi kapasitas dan kerusakan ruas jalan tidak dapat dihindari. Jika regulasi yang mengikat perilaku masyarakat tidak memberikan pengaruh yang signifikan untuk mengurangi terjadinya overloading muatan, maka pemerintah harus menyusun strategi dan kebijakan baru menggunakan sudut pandang pembatasan produknya yaitu dengan mengenakan cukai terhadap ban karet.

Cukai sendiri merupakan pungutan negara yang dikenakan terhadap barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik yang ditetapkan dalam undang-undang. Berdasarkan Undang-Undang No. 39 Tahun 2007 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai, karakteristik yang menentukan kategori Barang Kena Cukai (BKC) adalah perlunya pengendalian atas konsumsinya, perlunya pengawasan atas peredarannya, pemakaian barang tersebut dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup, dan pemakaian barang tersebut perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan.

Barang-barang yang masuk dalam kategori dikenakan cukai tersebut sejauh ini sebagian besar masih mengadopsi aturan lama dan digolongkan menjadi tiga jenis barang kena cukai, yaitu hasil tembakau, etil alkohol dan minuman mengandung etil alkohol (MMEA) dengan sistem tarif cukai *advalorem* dan spesifik (Iglesias, 2016 dalam Abidin, 2019). Ketiga jenis barang tersebut tidak berbeda jauh dengan apa yang telah diterapkan dalam ordonansi masa kolonial dan akan terus menyesuaikan dengan seiring dengan perkembangan zaman. Perluasan pengenaan barang yang dapat dikenakan

cukai ini dikenal dengan istilah ekstensifikasi cukai. Maka dari itu, tujuan dari penelitian ini adalah untuk menilai apakah ban karet memenuhi kriteria sebagai salah satu objek yang dapat dikenakan cukai, memberikan rekomendasi mekanisme pengenaan cukai terhadap objek terkait serta menghitung potensi penerimaan negara yang bisa dihasilkan dari pengenaan cukai atas ban karet tersebut. Lebih lanjut, hasil penelitian ini juga dapat dijadikan sebagai dasar pertimbangan bagi penelitian berikutnya dalam melaksanakan kajian terkait ekstensifikasi barang kena cukai lainnya.

2. LANDASAN TEORI

Secara umum, cukai didefinisikan sebagai pajak spesifik yang hanya dikenakan terhadap penjualan atau peredaran barang/jasa tertentu yang diproduksi dalam negeri maupun diimpor (Kasim & Purwanto, 2018). Pajak jenis cukai sendiri telah ada sejak ratusan tahun dan dimanfaatkan secara luas oleh pemerintah di seluruh belahan dunia. Ketika memasuki abad ke-20, timbul perluasan basis pajak penghasilan dan pajak pertambahan nilai yang mengurangi signifikansi cukai sebagai sumber pendapatan negara (Hines Jr., 2007). Namun, sebagian besar pemerintah masih sangat mengandalkan cukai sebagai salah

satu alat kontrol untuk mengurangi konsumsi barang/jasa yang menimbulkan eksternalitas.

Fauzi (2010:19) menyatakan eksternalitas didefinisikan sebagai dampak (positif atau negatif), atau dalam bahasa formal ekonomi sebagai *net cost* atau *benefit*, dari tindakan satu pihak terhadap pihak lain. Eksternalitas merupakan fenomena yang dihadapi sehari-hari, tidak hanya terbatas pada pengelolaan sumber daya alam. Ditinjau dari dampaknya, eksternalitas dibagi menjadi dua, yaitu eksternalitas negatif dan eksternalitas positif (Fauzi, 2004:26). Eksternalitas negatif adalah dampak yang merugikan dari suatu tindakan ekonomi yang dilakukan oleh pihak terhadap pihak lain tanpa adanya kompensasi dari pihak yang merugikan. Sementara itu eksternalitas positif merupakan dampak yang menguntungkan dari suatu tindakan yang dilakukan oleh suatu pihak terhadap pihak lain tanpa adanya kompensasi dari pihak lain yang diuntungkan. Dalam ruang lingkup kebijakan cukai, eksternalitas yang perlu dibatasi tentu saja yang ditengarai akan memberikan dampak negatif bagi masyarakat luas.

Lebih lanjut, menurut Rosen (1988, dalam Chandra, 2009) dalam

perekonomian, eksternalitas memiliki empat kemungkinan antara lain:

1. Konsumen–konsumen, yaitu tindakan seorang konsumen yang menimbulkan eksternalitas bagi konsumen lain, misalnya seorang perokok menimbulkan asap dari rokok yang dihisapnya dan dengan terpaksa harus dihirup oleh orang lain di ruangan yang sama.
2. Konsumen-produsen, yaitu tindakan seorang konsumen yang menimbulkan eksternalitas (positif atau negatif) terhadap produsen. Misalnya olah raga yang dilakukan buruh menyebabkan mereka menjadi sehat dan sehingga produktivitas meningkat dan menguntungkan produsen.
3. Produsen-konsumen. Misalnya pabrik yang menyebabkan polusi sungai sehingga mengganggu penduduk yang menggunakan air sungai tersebut.
4. Produsen-produsen. Misalnya sebuah pabrik yang menimbulkan polusi air mengakibatkan kenaikan biaya produksi perusahaan lain yang menggunakan air sebagai salah satu faktor produksi.

Terkait beberapa kemungkinan terjadinya hubungan eksternalitas di atas, sejak tahun 1995 sampai artikel ini ditulis,

Indonesia telah mengenakan cukai terhadap tiga jenis objek yaitu etil alkohol, minuman yang mengandung etil alkohol dan produk hasil tembakau. Jenis-jenis objek tersebut termasuk dalam kemungkinan eksternalitas yang terjadi akibat hubungan produsen-konsumen dan konsumen-konsumen. Jika ditilik kembali dari segi historis, Indonesia sebenarnya telah menerapkan sistem cukai sejak zaman kolonial Belanda. Pada tahun 1864, pemerintah kolonial Belanda memperkenalkan undang-undang cukai di Hindia Belanda yang mencakup berbagai sektor, seperti alkohol, tembakau, gula, kopi, dan lain-lain (Baidarus & Siburian, 2018). Cukai pada saat itu bertujuan untuk mengumpulkan pendapatan bagi pemerintah kolonial. Barulah kemudian setelah Indonesia merdeka pada tahun 1945, pemerintah Indonesia melanjutkan penerapan sistem cukai tersebut dan melegalsasinya melalui penerbitan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai. Selain ketentuan mengenai objek cukai, dalam peraturan tersebut juga mengatur tentang tarif cukai yang terdiri dari tarif spesifik dan tarif ad valorem. Tarif spesifik didasarkan pada penghitungan per unit barang atau jasa yang dikenakan cukai, sedangkan tarif ad valorem dihitung berdasarkan nilai

penjualan. Sistem ini telah mengalami berbagai perubahan dan penyesuaian seiring berjalannya waktu, termasuk penyesuaian tarif cukai sesuai dengan kebijakan ekonomi dan fiskal yang berlaku.

Selanjutnya, jika ditinjau dari perspektif tujuan pemungutan cukai di berbagai negara, praktiknya dapat dibedakan menjadi tiga garis besar. Cukai sebagai *sin tax* diterapkan pada produk-produk yang dianggap berpotensi merugikan kesehatan atau mengandung risiko sosial (Giertz, 2005). Istilah *sin tax* umumnya digunakan untuk merujuk pada cukai yang dikenakan pada barang-barang seperti alkohol, tembakau, minuman bersoda yang dapat menimbulkan penurunan fungsi kesehatan masyarakat. Selain aspek kesehatan, penerapan *sin tax* juga memiliki dimensi sosial dan regulasi. Pemerintah menggunakan cukai sebagai instrumen kebijakan untuk mengatur dan mengendalikan industri-industri yang terkait dengan produk-produk berisiko tinggi tersebut.

Kedua, cukai berperan sebagai *consumption tax*. *Consumption tax* adalah pajak yang dikenakan pada pembelian barang dan jasa oleh konsumen akhir. Dengan menerapkan tarif cukai yang berbeda-beda pada produk-produk

tertentu, pemerintah dapat mengatur pola konsumsi masyarakat. Pemerintah juga dapat menggunakan cukai sebagai instrumen kebijakan ekonomi untuk mendorong atau menghambat konsumsi pada sektor tertentu. Misalnya, pemerintah dapat memberlakukan cukai yang lebih rendah pada salah satu sektor industri untuk mendorong pertumbuhan ekonomi atau memberikan insentif bagi sektor tersebut.

Kemudian yang ketiga, cukai sebagai salah satu bentuk *pigouvian tax*. Dinamai menurut nama ekonom Inggris tahun 1920 Arthur C. Pigou, *pigouvian tax* merupakan pajak atas transaksi pasar yang menimbulkan eksternalitas negatif atau biaya tambahan yang ditanggung oleh individu yang tidak terlibat langsung dalam transaksi tersebut (Subroto, 2021). Efek samping yang merugikan adalah biaya-biaya yang tidak termasuk sebagai bagian dari harga pasar produk. Pigou memandang bahwa eksternalitas negatif belum tentu berdampak buruk. Sebaliknya, eksternalitas negatif terjadi ketika entitas ekonomi tersebut tidak sepenuhnya menginternalisasi biaya aktivitas mereka. Sementara dalam situasi ini, masyarakat, termasuk lingkungan, menanggung sebagian besar biaya yang timbul akibat kegiatan ekonomi terkait.

Menginternalisasi eksternalitas adalah proses di mana biaya atau manfaat eksternal dari suatu kegiatan atau produk ditanggung oleh pihak yang bertanggung jawab atas kegiatan tersebut (Setyawan & Rahadi, 2022). Para ahli ekonom menyatakan ada beberapa langkah yang dapat ditempuh pemerintah untuk menginternalisasi eksternalitas antara lain, menyusun kebijakan insentif dan subsidi, menerbitkan aturan yang lebih ketat terkait perizinan lingkungan, serta menerapkan hukum yang tegas dalam mengatur kegiatan yang berpotensi menghasilkan eksternalitas negatif. Dalam hal ini, pihak yang bertanggung jawab harus mematuhi standar dan regulasi tertentu untuk mengurangi atau menghindari dampak negatif. Selain ketiga langkah tersebut, masalah internalisasi juga dapat diatasi melalui negosiasi yang lebih dikenal dengan istilah *coase theorem*. Teorema ini menyatakan bahwa dalam kondisi tertentu, asal ada hak milik yang ditetapkan dengan jelas dan biaya transaksi yang rendah, pasar bebas akan mengarahkan pihak-pihak yang terlibat untuk mencapai solusi yang efisien secara ekonomi, terlepas dari pihak mana yang memiliki hak awal. Dalam konteks eksternalitas, teorema ini mengatakan bahwa ketika ada dampak eksternal yang timbul dari kegiatan

seseorang, pihak yang terlibat dapat menegosiasikan pembayaran atau kompensasi secara sukarela untuk menginternalisasi dampak tersebut.

Namun terdapat kelemahan dari konsep *coase theorem* ini, di mana teorema ini sangat bergantung pada beberapa asumsi yang harus terpenuhi agar dapat diterapkan secara efektif. Beberapa asumsi tersebut meliputi informasi yang lengkap dan simetris antara pihak-pihak terlibat, biaya transaksi yang rendah, adanya hak milik yang jelas, serta ketiadaan kekuatan pasar atau monopoli. Pada kenyataannya, asumsi-asumsi ini sering kali tidak terpenuhi. Implementasi *coase theorem* dalam kehidupan nyata dapat terjadi sangat kompleks dan didasarkan pada kondisi-kondisi spesifik dari setiap situasi ekonomi. Dalam hal inilah intervensi pemerintah sering diperlukan untuk mengatasi masalah eksternalitas salah satunya dengan menyusun kebijakan terkait cukai. Maka dari itu, selaras dengan tujuan utama dari *pigouvian tax*, penerapan cukai pada barang/jasa tertentu juga bertujuan untuk menginternalisasi biaya sosial yang timbul dari sebuah kegiatan ekonomi ke dalam harga dasar atas barang/jasa yang diproduksi (Warih, 2019). Pendapatan yang diperoleh dari pemungutan cukai dapat digunakan

sebagai pembiayaan kompensasi bagi pihak yang terkena dampak negatif atau untuk program restorasi dan perlindungan lingkungan, sehingga pengguna dan produsen dapat bertanggung jawab atas dampak negatif yang dihasilkan.

Berdasarkan tiga garis besar di atas, meskipun merupakan salah satu bentuk pajak, Cnossen (2010) menyatakan bahwa cukai memiliki karakteristik yang membedakannya dari jenis pajak lainnya yaitu:

1. *Selectivity in Coverage*. Pemilihan objek cukai bersifat terbatas (*selectivity*) dan penentuan tingkat tarif cukai untuk masing-masing produk yang dipungut cukai dilakukan secara terpisah sesuai dengan tujuan dasar pengenaan cukai. Cukai hanya dikenakan atas objek barang kena cukai tertentu, hal inilah yang membedakan antara cukai dengan pajak penjualan. Pada Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan pajak penjualan, dasar objek pajaknya meliputi semua komoditas baik barang maupun jasa secara luas, kecuali ditentukan lain berdasarkan ketentuan perundang-undangan. Sedangkan objek barang kena cukai pada saat ini hanya terdiri dari tiga objek antara lain

etil alkohol, minuman mengandung etil alkohol dan hasil tembakau.

2. *Discrimination in Intens*. Pungutan cukai ditujukan untuk tujuan-tujuan tertentu yang diinginkan oleh otoritas pemerintah agar suatu produk tidak leluasa dikonsumsi masyarakat. Selain itu, cukai dikatakan diskriminatif karena atas suatu objek barang kena cukai misalnya hasil tembakau, antara produk Sigaret Kretek Tangan (SKT) dan Sigaret Kretek Mesin (SKM) memiliki tarif cukai yang berbeda dimana tarif pada produk SKT jauh lebih murah daripada produk SKM, padahal keduanya sama-sama merupakan produk hasil tembakau, begitu pula dengan objek minuman mengandung etil alkohol. Hal ini dikarenakan proses pembuatan, jumlah tenaga kerja, asal produk, maupun kadar alkohol memiliki biaya eksternalitas yang berbeda-beda antara setiap produk yang termasuk jenis objek barang kena cukai yang sama (Purba & Arfin 2020).

3. *Earmarking*. Salah satu yang membedakan antara cukai dan jenis pajak lainnya adalah adanya *earmarking*. Tujuan dari *earmarking* adalah untuk memastikan bahwa dana atau sumber daya yang diperoleh dari

sektor tertentu atau kegiatan tertentu digunakan secara spesifik untuk membiayai proyek, program, atau sektor yang berkaitan. Dalam banyak kasus, *earmarking* digunakan untuk mengalokasikan dana untuk sektor publik primer seperti pendidikan, kesehatan, infrastruktur, atau penelitian dan pengembangan (Warih, 2019). Penerapan konsep *earmarking* pada cukai dapat dilihat pada cukai hasil tembakau di mana hasil pemungutannya dialokasikan menjadi Dana Bagi Hasil yang dimanfaatkan dalam pendanaan BPJS Kesehatan. Praktik *earmarking* diharapkan dapat membantu meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam penggunaan dana publik, khususnya cukai.

4. *Some Form of Quantitative Measurement*. Ciri khas selanjutnya yang membedakan cukai dengan pajak lainnya adalah bahwa desain pengenaan cukai umumnya berimplikasi pada pengawasan atau pengukuran fisik untuk memastikan pemenuhan kewajiban peraturan pengenaan cukai dan untuk menguji kepatuhan subjek cukai. Meskipun cukai hanya diterapkan pada tembakau dan alkohol secara umum,

pengawasan fisik juga dapat diterapkan pada objek cukai lainnya.

Lebih lanjut, jika didasarkan pada peraturan yang berlaku di Indonesia tepatnya pasal 2 ayat (1) huruf a-d Undang-Undang No. 39 Tahun 2007 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 tentang Cukai, barang kena cukai (BKC) mempunyai karakteristik sebagai berikut: konsumsinya perlu dibatasi; peredarannya perlu diawasi; pemakaiannya dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup; atau pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan.

Kemudian, merujuk pada penjabaran sebelumnya, saat ini, Indonesia hanya mengenakan cukai terhadap tiga jenis barang, yaitu hasil tembakau, etil alkohol dan minuman mengandung etil alkohol. Padahal jika mengacu pada amanat undang-undang cukai terkait perluasan barang kena cukai harus disadari bahwa masih banyak barang yang beredar di masyarakat yang memenuhi kriteria untuk dijadikan objek cukai. Apalagi jika dibandingkan dengan negara-negara ASEAN, Indonesia merupakan negara dengan jumlah objek cukai paling sedikit. Rata-rata objek kena cukai di kawasan

ASEAN mencapai sekitar 11 kategori (Kristiaji & Yustisia, 2019), dengan predikat objek cukai terbanyak ada di Brunei Darussalam, negara ini setidaknya mengenakan cukai terhadap 22 objek. Kondisi ini memperlihatkan bahwa Indonesia mengadopsi *Limited Excise System*. *Limited Excise System* merupakan sistem pengenaan cukai yang diberlakukan terhadap objek cukai yang sangat terbatas pada barang dan jasa tertentu.

Perluasan barang kena cukai di Indonesia masih sangat sulit dilaksanakan karena masih banyak kendala dari sisi regulasi dan pelaku industri. Namun pemerintah khususnya Badan Kebijakan Fiskal (BKF) sampai saat ini masih terus mengkaji beberapa usulan barang kena cukai. Menurut Kasim & Purwanto (2018), BKF bahkan telah membentuk tim studi kelayakan terhadap barang yang berpotensi menjadi barang kena cukai sesuai Keputusan Kepala Kebijakan Fiskal No. KEP – 24/KF/2011.

Sementara itu, undang-undang cukai sebenarnya telah memberikan keleluasaan terkait penemuan barang yang berpotensi menjadi objek cukai. Menurut Hamidah & Riesfandiari (2022), proses pengusulan pengenaan cukai pada objek barang baru dapat ditempuh melalui beberapa pertimbangan sebagai berikut:

menyediakan kemudahan dalam mengendalikan, mengawasi, dan membatasi beredarnya barang-barang yang dianggap tidak baik/tidak sehat dan berdampak negatif jika dikonsumsi masyarakat; menghindari terjadinya pengaruh atau ancaman terhadap pihak lain (*diseconomies*); dan memenuhi kriteria cukai yang dapat dikenakan hanya terhadap barang-barang konsumsi yang dianggap mewah/nonesensial. Salah satu jenis objek yang telah dikenakan cukai di beberapa negara di dunia sekaligus memenuhi pertimbangan-pertimbangan tersebut adalah objek ban karet.

Menurut Handoyo (2014), dalam penelitiannya mendefinisikan ban sebagai produk utama dari industri karet (75% dari produk karet), struktur dalam ban (*carcass*) terdiri dari banyak lembaran karet yang dilapisi *cord* yang disebut *plies*. Ban merupakan salah satu bagian penting dari kendaraan bermotor yang berfungsi untuk menyangga beban, meneruskan daya dorong, pengereman, serta memberikan kestabilan antara kendaraan dan tanah untuk mempermudah pergerakan.

Ban terbagi menjadi 3 jenis di antaranya:

1. Ban Bias adalah ban yang dibuat dari banyak lembar *cord* yang digunakan sebagai rangka ban. *Cord* ditenun zig-

zag membentuk sudut 40 sampai 65 derajat sudut terhadap keliling lingkaran ban.

2. Ban Radial adalah ban dengan konstruksi carcass cord membentuk sudut 90 derajat sudut terhadap keliling lingkaran ban, jadi dilihat dari samping konstruksi cord adalah dalam arah radial terhadap pusat atau crown dari ban. Bagian dari ban berhubungan langsung dengan permukaan jalan diperkuat oleh semacam sabuk pengikat yang dinamakan “breaker” atau “belt”. Ban jenis ini hanya menderita sedikit deformasi dalam bentuknya dari gaya sentrifugal, walaupun pada kecepatan tinggi. Ban radial ini juga mempunyai “Rolling resistance” yang kecil.
3. Ban tanpa tube (*tubeless*) adalah ban yang dirancang tanpa mempunyai ban dalam. Ban tubeless adalah ban pneumatik, ban tubeless memiliki tulang rusuk terus menerus dibentuk secara integral kedalam manik ban sehingga mereka dipaksa oleh tekanan udara didalam ban untuk menutup dengan flensa dari velg roda logam. (Sumber : id.wikipedia.org/wiki/ban).

Ban terdiri dari bahan karet atau polimer yang sangat kuat diperkuat dengan

serat-serat sintetis dan baja yang sangat kuat. Terdiri dari tiga komponen utama yaitu karet, baja, dan serat. Berat ban-ban mobil sebesar 7,5-9 kg dan berat ban truk 50-80 kg (Frida, 2011). Sifat fisiknya yang memiliki daya lentur tinggi dan dapat dibentuk dengan suhu panas yang rendah membuat karet dipakai untuk produksi pabrik yang membutuhkan kekuatan tinggi dan panas yang rendah seperti ban pesawat dan ban-ban kendaraan lainnya. Ban mempunyai komposisi sebagai berikut: karet alam dan karet sintetis; filler penguat; minyak; antioksidan; zinc oksida; akselerator; dan sulfur.

Penerapan Cukai Ban di Negara Lain *Amerika Serikat*

Sebelum tahun 1984, Amerika mengenakan pajak terhadap penjualan mayoritas jenis ban. Kemudian kebijakan ini direvisi yang akhirnya hanya mengenakan terhadap *highway tire* atau ban yang biasa dipakai untuk di jalanan berdasarkan berat bannya. Kemudian pada tahun 2004, melalui *American Job Creation Act of 2004*, kebijakan ini kembali direvisi dari dasar berat ban menjadi ban yang memiliki kapasitas maksimum beban melebihi 3.500 pounds atau 1600 kilogram (IRS, 2016).

Kanada

Cukai ban ditambahkan kepada setiap ban baru (tidak termasuk ban vulkanisir) yang memiliki dimensi diameter dalam ban tidak lebih dari 62.23 cm dan diameter keseluruhan tidak lebih dari 123.19 cm. Tarif yang dikenakan adalah sebesar \$3, tujuan dari pengenaan cukai ini adalah untuk integrasi manajemen pengolahan limbah dari ban bekas.

India

India mengenakan *Good & Service Tax* (GST) terhadap produk hasil karet, dengan beberapa lapisan tarif yang berbeda. GST atas produk terkait ban diantaranya adalah tarif 18% untuk ban vulkanisir atau ban bekas, sementara tarif sebesar 28% dikenakan atas ban kendaraan bermotor.

Tiongkok

China atau Tiongkok mengenakan *consumption tax* untuk ban kendaraan bermotor dengan tarif 10%, *consumption tax* dikenakan dengan subjek sebagai berikut:

1. Orang/ badan yang memproduksi barang yang dikenakan *consumption tax* di Tiongkok;
2. Orang/ badan yang memerintahkan pihak lain untuk memproses barang yang dikenakan *consumption tax* di Tiongkok;

3. Orang/ badan yang mengimpor barang yang dikenakan *consumption tax* ke Tiongkok

Walaupun demikian, penelitian ekstensifikasi objek cukai berupa ban karet yang dipublikasikan sebenarnya masih cukup terbatas. Congressional Research Service (2006) membuat laporan untuk anggota kongres di Amerika Serikat mengenai perkembangan cukai untuk ban karet (*federal excise tax on tires*), pada laporan tersebut dijelaskan bahwa saat ini, alasan mengenakan cukai untuk ban karet adalah karena semakin berat suatu kendaraan maka semakin besar kerusakan yang ditimbulkan kendaraan tersebut terhadap jalan dan jembatan yang dilewati, cukai atas ban karet mempunyai peran sebagai pungutan atas kerusakan yang ditimbulkan tersebut. Cukai atas ban karet hanya berlaku bagi ban dengan kapasitas beban lebih dari 3500 pon, cukai tidak dikenakan bagi ban dengan kapasitas beban yang ringan yang berarti tidak dikenakan terhadap kendaraan yang lebih ringan.

Pengenaan cukai pada ban karet didasarkan pada berat ban atau kapasitas beban dengan pertimbangan kemudahan pemungutan. Dengan dasar berat ban/ kapasitas beban, maka IRS (Internal Revenue Service) bisa langsung memungut

cukai saat ban selesai di produksi oleh pabrik tanpa memperhitungkan harga jualnya, hal ini akan memudahkan proses pemungutan karena hanya ada beberapa pabrik ban yang perlu diawasi oleh IRS. Namun bila cukai dikenakan terhadap harga jual, maka IRS harus mengawasi seluruh suplier ban karet yang ada di Amerika Serikat, hal ini tidaklah efektif. Dana yang telah dikumpulkan dari pengenalan cukai atas ban karet di Amerika Serikat dikelola oleh Highway Trust Fund (Dana Kelolaan Jalan Raya) dan dimanfaatkan untuk pemeliharaan jalan dan jembatan di negara tersebut.

3. METODE PENELITIAN

3.1. Metode dan Pendekatan Penelitian

Metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Deskriptif kualitatif difokuskan untuk menjawab pertanyaan penelitian yang terkait dengan pertanyaan siapa, apa, dimana dan bagaimana suatu peristiwa atau pengalaman terjadi hingga akhirnya dikaji secara mendalam untuk menemukan pola pola yang muncul pada peristiwa tersebut (Kim, H., Sefcik, J. S., & Bradway, C., 2016)

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tujuan untuk menilai kelayakan ban karet sebagai objek cukai yang baru serta memperkirakan

perhitungan potensi penerimaan negara yang bisa didapatkan dari penggunaan ban karet berdasarkan hasil dari penelitian terdahulu dan perbandingan data dengan negara-negara lain yang telah menetapkan ban karet sebagai objek cukai.

3.2. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam menganalisis pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah berupa data sekunder, yang meliputi:

- 1) data jumlah produksi ban karet di Indonesia;
- 2) data jumlah kendaraan dan jalan di Indonesia;
- 3) studi literatur dari penelitian terdahulu, yang berisi pembahasan mengenai mekanisme penerapan cukai di beberapa negara; dan
- 4) data penerimaan cukai, yang bersumber dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) atau Anggaran Penerimaan dan Belanja Negara (APBN) pada situs Kementerian Keuangan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4. 1. Industri Ban di Kancan Global

Sudah menjadi fakta umum bahwa industri ban merupakan salah satu industri komplementer dari industri otomotif. Pasar

industri otomotif yang terus berkembang juga berimbas secara langsung dan proporsional terhadap pasar industri ban itu sendiri (Raj, 2022). Peter Drucker (dikutip dari Chicu et al., 2020) menyebut industri otomotif sebagai “*the industry of industries*”, menekankan betapa pentingnya industri ini dalam perekonomian. Bahkan industri ini kerap menjadi industri dengan kegiatan produksi terbesar, mencapai lima kali peningkatan *output* tiap tahunnya. Proyeksi pertumbuhan industri ban di dunia yang dilakukan oleh Research and Market (2022) menyatakan bahwa pertumbuhan industri ban akan meningkat dengan tingkat *CAGR* 2,8% sepanjang tahun 2022 – 2027, angka ini tergolong tinggi. Ini berarti pertumbuhan industri ban kedepannya berpotensi untuk semakin berkembang seiring pertumbuhan ekonomi dunia.

Pasar global ban disegmentasikan menjadi beberapa kategori, berdasarkan jenis kendaraan (mobil penumpang, kendaraan komersial ringan/sedang/berat, roda dua, roda tiga, dan kendaraan off-road), jenis permintaan (*Original Equipment Manufacturer* (OEM) dan *replacement markets*), dan tipe produksi ban (Radial atau Bias). Dalam segmentasi negara produsen, Amerika Serikat dinilai

sebagai penguasa pasar ban dengan nilai produksi yang mencapai 69,98 miliar dolar Amerika Serikat (Raj, 2022).

4. 2. Industri Ban di Indonesia

Kementerian Perindustrian dalam Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional 2015 – 2035 menetapkan industri ban sebagai salah satu industri prioritas dalam pengembangan industri di Indonesia. Serapan karet alam ke industri ban di Indonesia pasca pandemi mulai tumbuh 7,27 persen. Pada tahun 2019, serapan karet ke industri ban mencapai angka 711.360 ton lalu turun ke angka 550.000 ton pada tahun 2020, lalu perlahan naik pada tahun 2021 menjadi 590.000 ton. Industri ban di Indonesia merupakan salah satu kontributor ekspor terbesar. Sebagaimana pada Tabel 1, ekspor ban tiap tahunnya meningkat (kecuali tahun 2020 dampak pandemi) yang menandakan potensi perkembangan industri ban di Indonesia.

Tabel 1. Data Ekspor Ban Indonesia (HS: 4011)

Period	Trade Value (US\$)
2017	\$1,571,078,606
2018	\$1,613,362,000
2019	\$1,648,372,013
2020	\$1,485,352,122
2021	\$1,715,923,707

sumber: UN Comtrade

Produksi ban menurut Asosiasi Perusahaan Ban Indonesia (APBI) terbagi atas dua menjadi ban roda empat dan roda dua. Produksi kendaraan ban roda empat lebih tinggi jika dibandingkan dengan kendaraan ban roda dua. Berdasarkan data APBI, pada tahun 2004 produksi ban roda empat berada pada level 35.371.135 unit sedangkan roda dua 18.610.528 unit (Erni, 2006).

4. 3. Eksternalitas dari Ban Kendaraan

Walaupun dampak penggunaan ban tidak secara langsung merugikan orang lain seperti rokok ataupun MMEA, namun nyatanya ban memiliki dua eksternalitas negatif yang perlu dipertimbangkan: limbah dan kerusakan jalan. Permasalahan limbah ban sudah menjadi permasalahan limbah besar di dunia. Limbah ban dapat dibagi menjadi dua, yakni limbah ban bekas dan limbah proses pembuatan ban.

4. 4. Limbah

End-of-Life Tires

Limbah ban bekas yang juga disebut *End-of-life tires* (ELTs) disebut sebagai "*a major global waste problem*". Tiap tahunnya limbah ban bekas di dunia bertambah setidaknya satu miliar unit yang artinya 2% dari total limbah padat di dunia (Contec, 2021). Permasalahan limbah ban

bekas ini dikarenakan umur pakai yang pendek (sekitar empat tahun untuk ban kendaraan penumpang (*Australian Gov*) dan penggunaan kendaraan yang selalu meningkat seiring berjalannya waktu. Walaupun sudah banyak metode daur ulang limbah ban bekas yang dikemukakan, nyatanya masih banyak limbah ban yang berakhir di Tempat Pembuangan Akhir (TPA). Di Amerika misal, sebanyak 16% limbah ban bekas berakhir di TPA sehingga dapat berdampak kritis ke lingkungan. Selain itu ban juga membutuhkan waktu yang lama untuk terurai. Beberapa penelitian menyatakan bahwa ban butuh waktu 50-80 tahun untuk terurai tergantung kandungan bahan sintetis dalam pembuatannya.

Salah satu alasan limbah ban bekas berbahaya adalah karena kandungan karet sintetis dalam pembuatan ban kendaraan. Karet sintetis yang paling sering digunakan dalam pembuatan ban adalah *Styrene Butadiene Rubber* (SBR). SBR ini tersusun atas material monomer stirena dan butadiene. Stirena sendiri termasuk sebagai senyawa kimia beracun yang berbahaya untuk manusia (Afrin et al., 2021). Bahaya stirena terhadap manusia disampaikan dalam laporan (Health Protection Agency, 2007) yang berjudul *Styrene Toxicological Overview*. Efek penghirupan uap/asap

stirena dalam jangka pendek adalah sebagai berikut

“Inhalation of styrene following a single exposure can lead to irritation of the mucous membranes of the nose and throat, increased nasal secretion, wheezing and coughing. Exposure to larger amounts of styrene can lead to the onset of “styrene sickness”, which elates to a series of health effects resulting from depression of the central nervous system (CNS). The features of “styrene sickness” include headache, nausea, vomiting, weakness, dizziness, fatigue and ataxia. In some cases inhalation of styrene can cause pulmonary oedema, cardiac arrhythmia, memory loss and a progressive loss of consciousness leading to coma.”

Secara sederhana, stirena dapat menyebabkan beberapa dampak kepada manusia, mulai dari gangguan pernapasan hingga koma.

Sebagaimana data di Tabel 2, ban kendaraan pribadi mengandung proporsi karet sintetis yang lebih tinggi dibanding truk atau bus.

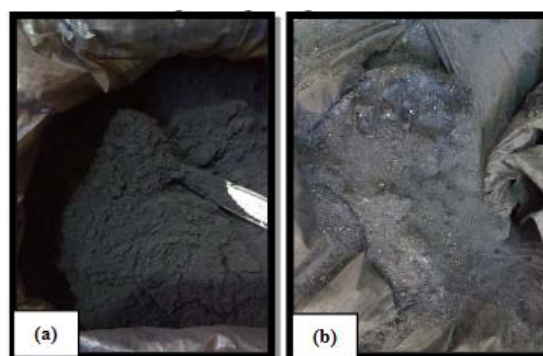
Tabel 2. Proporsi Komponen Karet Sintetis pada Kendaraan Roda Empat di Australia

Material	Australia		United Kingdom		USA
	Passenger cars	Truck/buses	Passenger cars	Truck/buses	Components of passenger and truck tires in the USA is roughly the same
Rubber	16% Natural	29% Natural	17% Natural	28% Natural	14–27% Natural
	29% Synthetic	13% Synthetic	31% Synthetic	15% Synthetic	14–27% Synthetic
Carbon black	23%	24%	22%	21%	28%
Metal	16%	25%	15%	27%	14%–15%
Textile	6%	–	5%	–	–
Additives	8% (Additives) 1% (Zinc oxide) 1% (Sulphur)	2% (Zinc oxide) 1% (Sulphur)	8% (Additives) 1% (Zinc oxide) 1% (Sulphur)	6% (Additives) 2% (Zinc oxide) 1% (Sulphur)	16–17% (Processing Oils)

Limbah Pembuatan Ban

Selain limbah ban bekas, proses pembuatan ban juga menghasilkan limbah berupa serbuk halus. Tidak ‘sepopuler’ limbah ban bekas, limbah serbuk yang dihasilkan oleh sebuah pabrik tiap bulannya mencapai 5 ton. Limbah ini didapatkan dari kumpulan debu dan sisa bahan mentah saat proses produksi (Wirasadewa et al., 2017).

Gambar 1. Limbah Ban Bekas dan Serbuk



Walaupun jumlahnya yang cukup besar, limbah serbuk karet ini lebih ‘versatile’ sehingga banyak digunakan untuk menjadi campuran bahan berbagai bahan baku lainnya. Sebagai contoh serbuk kayu dapat dicampurkan bersama *paving*

block untuk meningkatkan ketahanannya, menjadi bahan pengganti pasir dalam campuran beton, dan lain sebagainya.

4. 5.Kerusakan Jalan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Sholichin & Rumintang, 2018) soal hubungan antara kerusakan jalan dengan beban kendaraan di jalanan Surabaya, menyatakan bahwa kendaraan roda dua tidak berpengaruh signifikan dan tidak berkontribusi dalam kerusakan jalan dalam skala besar. Kendaraan yang paling berpengaruh adalah *two-axis truck* dan truk tangki di angka kerusakan 34.42%. Sedangkan jenis kendaraan yang paling berpengaruh kedua adalah truk semi trailer dan truk tronton di angka 33.27%.

Tabel 3. Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia

Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan
Mobil Penumpang	16.903.094
Bus	246.354
Truk	5.438.475
Sepeda Motor	121.209.304

sumber : BPS (2021)

Berdasarkan data BPS pada Tabel 3, kendaraan di atas roda dua kedua terbanyak adalah truk, 24% dari total kendaraan di atas roda dua. Truk di Indonesia juga kerap tidak mematuhi peraturan dengan melebihi

muatan tidak sesuai spesifikasinya, fenomena ini disebut dengan truk ODOL (*Over Dimension and Overload*). Selain penyebab banyaknya kecelakaan lalu lintas, truk ODOL juga memberi dampak kerusakan infrastruktur jalan karena muatan yang berlebih. Menurut PUPR, kerugian yang ditimbulkan dari kerusakan jalan akibat truk ODOL adalah sebesar 43 triliun rupiah tiap tahunnya (Kompas, 2022).

Hatmoko, et al., (2019) dalam penelitiannya menyatakan kelebihan beban memiliki dampak yang signifikan terhadap kualitas jalanan. Penelitian ini berkata *“The higher the number of repetitions of vehicle with excessive load, the lower the performance of road pavement, as indicated by the reduction of service life.”*

Secara sederhana, tekanan berlebihan pada jalanan akan memperpendek umur jalan sehingga harus dilakukan pemeliharaan lebih.

4. 6.Ekstensifikasi Cukai Ban

Berdasarkan pertimbangan yang telah ditelaah pada bab-bab sebelumnya, perlu untuk dilakukan ekstensifikasi cukai terhadap ban kendaraan bermotor. Cukai berdasarkan pasal 2 Undang-Undang Cukai dikenakan terhadap barang yang memiliki beberapa sifat atau karakteristik

tertentu. Ban kendaraan bermotor memenuhi tiga dari empat kriteria barang kena cukai tersebut, yaitu:

Konsumsinya Perlu Dikendalikan

Eksternalitas negatif yang ditimbulkan dari penggunaan ban kendaraan dapat menjadi alasan untuk dilakukan kendali atas konsumsinya. Produksi ban di Indonesia juga menduduki posisi teratas sebagai serapan industri karet. Umur pakai ban yang tergolong pendek dibandingkan dengan waktu yang dibutuhkan untuk terurai dan akhirnya menjadi limbah, menjadi poin penting mengapa konsumsi ban kendaraan perlu dikendalikan.

Pemakaiannya dapat Menimbulkan Dampak Negatif Bagi Masyarakat atau Lingkungan Hidup

Sebagaimana dipaparkan pada bab Eksternalitas dari Ban Kendaraan, limbah ban bekas dapat membahayakan kesehatan manusia, salah satunya karena kandungan stirena pada ban. Selain itu, penumpukan limbah ban bekas tidak baik terhadap kesehatan lingkungan karena dapat menyebabkan polusi udara dalam jangka panjang. Dampak negatif juga terjadi kepada negara dalam hal kerusakan jalan. Sebagaimana pernyataan Kementerian PUPR, bahwa kerugian negara akibat

kerusakan jalan yang disebabkan oleh truk mencapai triliunan rupiah.

Pemakaiannya Perlu Pembebanan Pungutan Negara demi Keadilan dan Keseimbangan

Kerugian yang ditimbulkan akibat penggunaan kendaraan baik dalam konteks limbah maupun kerusakan jalan, layak untuk dibebankan pungutan atas penggunaannya. Pungutan ini nantinya dapat dialokasikan untuk ‘dana restorasi’ atas eksternalitas negatif yang ditimbulkan oleh pemakaian ban kendaraan. Prinsip ini disebut dengan *earmarking*.

Joel, (2012 dikutip dari Cameng & Arfin, 2020) berpendapat bahwa *earmarking* adalah praktik penganggaran yang mendedikasikan pendapatan pajak atau pendapatan lainnya (dalam hal ini cukai) untuk program tertentu. Contoh penerapan *earmarking* di Indonesia adalah Peraturan Menteri Keuangan Nomor 60/PMK 07/2008 tentang Dana Alokasi Cukai Hasil Tembakau. Kebijakan ini dilanjutkan dengan UU PDRD yang berisi untuk mengalokasikan paling sedikit 50% dari dana ini untuk peningkatan layanan kesehatan dan penegakan hukum oleh aparat (Cameng & Arfin, 2020).

Kebijakan *earmarking* juga dapat diterapkan dalam hasil pungutan cukai atas

ban kendaraan. Alokasi hasil pungutan dapat digunakan untuk beberapa hal sebagai berikut:

1. Dana perbaikan jalan, atas kerusakan jalan yang ditimbulkan;
2. Dana peningkatan layanan kesehatan, atas dampak kesehatan yang ditimbulkan limbah ban kendaraan; dan
3. Dana *research & development* di bidang pengelolaan limbah ban, guna meningkatkan efektivitas manajemen limbah ban bekas sehingga mengurangi penumpukan di TPA.

4. 7. Mekanisme Pengenaan Cukai Ban

Industri ban dunia membagi dua jenis permintaan ban kendaraan, yakni OEM dan *replacement market*. Ban OEM adalah ban yang diminta spesifik oleh perusahaan manufaktur kendaraan dan langsung dikenakan pajak kendaraan baru. Salah satu contoh nyatanya adalah *Ford* bekerja sama dengan *Bridgestone* untuk memenuhi spesifikasi ban yang sudah ditentukan untuk mobil *Ford Ranger*, mobil ini akan dipasarkan dengan ban OEM yang sudah terpasang. Sederhanya ban OEM ini adalah ban ‘bawaan’ kendaraan ketika dibeli pertama kali.

Replacement tire atau ban pengganti adalah ban yang dibuat untuk *all-around*

performance yang dapat digunakan di kendaraan apapun tanpa spesifikasi khusus dari perusahaan manufaktur kendaraan. Ban jenis ini juga biasa disebut dengan ban *after-market*. Ban inilah yang biasa diperjualbelikan di toko-toko otomotif. Penggunaan ban ini beragam, mulai dari menjadi pengganti ban OEM yang sudah rusak, menjadi ban pengganti untuk medan tertentu, bahkan hanya sekedar ‘mempercantik’ kendaraan miliknya.

Dari dua penjelasan di atas, pemungutan cukai dapat dikenakan dalam dua skenario yang berbeda; (1) OEM; dan (2) *replacement tire* yang akan diperdalam pada bagian-bagian selanjutnya.

Subjek Pengenaan Cukai

Subjek pengenaan cukai ban kendaraan tentu perusahaan produksi ban kendaraan di Indonesia. Cukai juga dikenakan kepada importir ban kendaraan. Produsen dan importir ban kendaraan dalam hal ini diwajibkan untuk memiliki NPPBKC dalam melakukan penjualan. Berbeda dengan subjek, pihak yang menanggung cukai atas ban kendaraan ini terbagi sesuai dengan jenis permintaan bannya.

Untuk OEM, pihak yang menanggung cukai adalah perusahaan manufaktur kendaraan ketika mereka merakit dan

memasangkan ban pada kendaraan baru. Untuk *replacement tire*, pihak yang menanggung cukai adalah konsumen akhir ban yang dipasarkan.

Objek Pengenaan Cukai

Pertimbangan yang dilakukan dalam menentukan objek pengenaan cukai adalah volume eksternalitas yang ditimbulkan. Berdasarkan analisis eksternalitas yang dibahas pada bab sebelumnya, ban kendaraan yang dikenakan cukai adalah ban kendaraan roda empat dan lebih. Eksternalitas yang ditimbulkan dari ban kendaraan roda empat lebih besar signifikan dibanding ban kendaraan roda dua (Sholichin & Rumintang, 2018). Ban yang dikenakan adalah ban produksi dalam negeri dan impor.

Skema Tarif dan Pita Cukai

Mengadopsi pengenaan pajak ban di Amerika, tarif cukai ban kendaraan ditetapkan berdasarkan kapasitas beban maksimal yang dapat ditanggung dalam hitungan per satu ban. Skema pengenaan tarif cukai juga ditentukan atas berbagai faktor-faktor seperti:

1. Jenis Permintaan Ban, OEM atau *replacement tire*;
2. Jenis ban yang dipasangkan pada truk, *super single tire* atau *double tires*.

3. Jenis konstruksi ban, radial atau bias.
4. Ban baru atau ban vulkanisir (ban bekas yang telah dilakukan restorasi agar bisa dipakai kembali)

Beban maksimum ban dapat dilihat dari *load index* pada kode yang tertera pada bagian dinding ban sebagaimana terlihat pada Gambar 2. *Load Index* pada Gambar 2 adalah angka 91 yang artinya ban mampu untuk menopang berat maksimum sebanyak 600 kg.

Gambar 2. Load Index pada Ban



Load Index yang tertera pada dinding ban ini juga dapat dijadikan acuan peruntukan pita cukai. Sama halnya dengan pita cukai pada hasil tembakau dan MMEA, pita cukai untuk ban ditambahkan informasi *load index*-nya.

4. 8. Simulasi Perhitungan Potensi Penerimaan Cukai atas Ban

Berdasarkan data dan analisis yang telah dilakukan pada bab-bab sebelumnya, ditemukan potensi penerimaan cukai atas

ban kendaraan, mengingat industri ban sebagai industri komplementer industri otomotif yang kerap mengalami pertumbuhan di Indonesia. Berikut simulasi potensi terkait dengan menggunakan data kendaraan roda empat bersumber dari BPS:

Tabel 4. Simulasi Potensi
Penerimaan Cukai Ban Kendaraan

Jenis Kendaraan	Total Ban	Tarif	Penerimaan Cukai (dalam jutaan)
Mobil			Rp
Penumpang	67.612.376	50.000	3.380.618,8
Bus	1.478.124	35.000	51.734,34
Truk	43.507.800	80.000	3.480.624
			Rp
			6.912.977,14

5. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian menggunakan pendekatan kualitatif yang telah dikemukakan pada hasil dan pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa:

1. Ban karet kendaraan roda empat atau lebih sudah memenuhi syarat dikenakan cukai atau dikategorikan sebagai Barang Kena Cukai karena memiliki sifat dan karakteristik sebagai Barang Kena Cukai sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) UU 39/2007 tentang

Perubahan Atas Undang Undang Nomor 11 Tahun 1995 Tentang Cukai antara lain konsumsinya perlu dikendalikan dan diawasi, pemakaiannya dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat atau lingkungan hidup dan pemakaiannya perlu pembebanan pungutan negara demi keadilan dan keseimbangan.

2. Dalam rangka mengurangi konsumsi masyarakat atas produk ban karet adapun usulan mekanisme dan tata cara pengenaan cukai yang dapat digunakan oleh pemerintah sebagai bahan pertimbangan adalah sebagai berikut:
 - a. Subjek pengenaan cukai ban kendaraan adalah perusahaan produksi ban kendaraan di Indonesia sementara penanggung cukai dibedakan menjadi dua, untuk jenis OEM, pihak yang menanggung cukai adalah perusahaan manufaktur kendaraan dan untuk replacement tire, pihak yang menanggung cukai adalah konsumen akhir ban.
 - b. Objek pengenaan cukai adalah ban kendaraan roda empat atau lebih baik yang berasal dari dalam negeri maupun yang berasal dari impor.

- c. Skema pengenaan tarif cukai didasarkan pada faktor-faktor antara lain jenis permintaan ban, OEM atau replacement tire; jenis ban yang dipasangkan pada truk, *super single tire* atau *double tires*; jenis konstruksi ban, radial atau bias; ban baru atau ban vulkanisir.
 3. Berdasarkan data dari Kementerian Industri, jumlah produksi ban nasional akan terus mengalami pertumbuhan dari tahun ke tahun. Jika ekstensifikasi barang kena cukai ini dapat terlaksana, seperti yang tertera pada simulasi penghitungan potensi penerimaan cukai, pemerintah dapat memungut tambahan cukai sekitar Rp7 Triliun per tahunnya.
- 6. SARAN**
- Berdasarkan simpulan di atas, penulis memberikan rekomendasi sebagai berikut:
1. Pemerintah dapat mengalokasikan penerimaan dari pengenaan cukai ban karet sebagai insentif perbaikan kerusakan permukaan jalan sebagaimana dikemukakan dalam pembahasan, dana preservasi dari tahun ke tahun mengalami penurunan, bahkan hanya terealisasi kurang dari 50% dari target yang tercantum dalam rencana strategis sehingga menghambat kegiatan perbaikan jalan dan menurunkan indeks kemantapan jalan nasional.
 2. Langkah-langkah yang dapat dilakukan pemerintah untuk menetapkan ban karet sebagai barang kena cukai baru antara lain:
 - a. Mengusulkan pengenaan cukai ban karet untuk dimasukkan ke dalam pembahasan Rancangan Anggaran Pendapatan Belanja Negara dan pelaksanaannya perlu diatur dengan menerbitkan Peraturan Pemerintah.
 - b. Melakukan kajian komprehensif meliputi aspek ekonomi dan sosial mengenai dampak pengenaan cukai pada ban karet.
 - c. Melakukan diskusi dan sosialisasi untuk mendapatkan dukungan terhadap kebijakan cukai pada ban karet terhadap pihak internal maupun eksternal pemerintah.
 3. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif karena adanya keterbatasan data sekunder sehingga belum mampu menganalisis dampak ekonomi secara keseluruhan atas skenario pengenaan cukai terhadap ban kendaraan

bermotor. Pada penelitian selanjutnya diharapkan mampu menggunakan pemodelan ekonomi untuk memperoleh hasil yang lebih *measurable* dan akurat.

DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Mohammad Zainul. 2012. *Tinjauan Ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada Tas Plastik*. Jurnal Pembangunan Manusia Vol. 6 No. 3.
- Afrin, H., Huda, N., & Abbasi, R. (2021). *Study on End-of-Life Tires (ELTs) Recycling Strategy and Applications*. Materials Science and Engineering.
- Badan Pusat Statistik. 2021. *Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia*.
- Baidarus, M., & Siburian, M., T. (2018). *Analisis Dampak Ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada Kantong Plastik terhadap Perekonomian Indonesia*. Jurnal BPPK Volume 11 Nomor 2 Tahun 2018 Halaman 1-11
- Cameng, D., & Arfin. (2020). *Analisis Penerapan Kebijakan Earmarking Tax Dari Dana Bagi Hasil Cukai Hasil Tembakau Terhadap Kesehatan Masyarakat*. Simposium Nasional Keuangan Negara.
- Chicu, N., Prioteasa, A.-L., & Deaconu, A. (2020). *Current Trends and Perspectives in Tyre Industry*. Studia Universitatis "Vasile Goldis" Arad. Economics Series, 30, 36–56.
- Cnossen, S. (2010). *Excise Taxation in Australia*. Australia's Future Tax and Transfer Policy Conference: Melbourne Institute.
- Congressional Research Service. (2006). *Federal Excise Tax on Tires: Where the Rubber Meets the Road*. CRS Report for Congress. RL30302.
- Contec. (2021). *Tire Waste Statistics You Need to Know*. Contec.Tech.
- Erni, N. (2006). *Kinerja dan Potensi Industri Ban Dalam Negeri*. Jurnal Inovasi, 5(2).
- Ester Maria Chandra dan Rini Gufraeni. 2009. *Kajian Ekstensifikasi Barang Kena Cukai pada Minuman Ringan Berkarbonasi*. Bisnis dan Birokrasi, Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Volume 16, Nomor 3, Sept – Des2009, halaman 170-179.
- Fachrudin, M. (2022). *Analisis Implementasi BBM sebagai Obyek Cukai*. Jurnal Perspektif Bea dan Cukai Vol 6(2), 304–322.
- Giertz, J., F. (2005). *Excise Taxes*. University of Illinois.
- Hamidah, U. & Riesfandiari, I. (2022). *Potensi Minuman Berenergi sebagai Barang Kena Cukai*. Jurnal Perspektif Bea dan Cukai, vol. 6, no. 2, 2022
- Handoyo, Yopi. "Analisis Performance Ban Dengan Alat Drum Test." Jurnal Ilmiah Teknik Mesin Unisma "45" Bekasi, vol. 2, no. 1, 2014
- Hatmoko, J., Setiadi, B., & Wibowo, M. (2019). *Investigating Causal Factors of Road Damage: A Case Study*. MATEC Web of Conferences.
- Health Protection Agency. (2007). *Styrene Toxicological Overview*.
- Hines Jr., J., R. (2007). *Excise Taxes*. Office of Tax Policy Research.

- IRS. (2016). *Excise Tax; Tractors, Trailers, Trucks, and Tires; Definition of Highway Vehicle*.
- Kasim, E., S., & Purwanto, T., A. (2018). *Extensification of Excise on Goods and Its Comparison with Other ASEAN Countries*. The 2nd International Conference on Vocational Higher Education (ICVHE) Volume 2018.
- Kompas. (2022, March 9). *Truk ODOL, Rawan Kecelakaan, Hingga Bikin Jalan Rusak*. Otomotif Kompas.
- Lorosae E. J., Ratih & Budhi Setyawan. 2022. *Kajian Ekstensifikasi Cukai Jasa Telekomunikasi*. Jurnal Perspektif Bea dan Cukai Vol. 6 No. 1.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- Purba, B., J., & Arfin. (2020). *Kajian Perluasan Pengenaan Cukai terhadap Barang dan/atau Jasa*. Simposium Nasional Keuangan Negara.
- Raj, C. (2022, November 28). *Tire Market: The Global Tire Industry Analysis*. OEM.News.
- Research and Market. (2022). *Tire Market: Global Industry Trends, Share, Size, Growth, Opportunity and Forecast 2022-2027*.
- Setyawan, Budhi. 2018. *Kajian Pengenaan Cukai terhadap Gula*. Jurnal Perbendaharaan, Keuangan Negara dan Kebijakan Publik.
- Setyawan, B., & Gea Meryna Sabrie. 2022. *Kajian Potensi Kendaraan Bermotor menjadi Barang Kena Cukai*. Jurnal Perspektif Bea dan Cukai Vol. 6 No. 2.
- Setyawan, B., & Rahadi. Y., K. (2022). *Kajian Implementasi Carbon Tax sebagai Ekstensifikasi di Bidang Cukai*. Jurnal Perspektif Bea dan Cukai Vol. 6, No. 2, 2022
- Sholichin, I., & Rumintang, A. (2018). *Relation Analysis of Road Damage with Excessive Vehicles Load on Kalianak Road Surabaya*. Journal of Physics, Conf. Series(953).
- Undang-Undang No. 11 Tahun 1995 Tentang Cukai.
- Undang-undang No. 39 Tahun 2007 Tentang Perubahan atas Undang-Undang No. 11 Tahun 1995 Tentang Cukai.
- Warih, A., A. (2019). *Are Plastics and Vehicle Emissions Subject to Excise? A Study in Malang City, Indonesia*. Eurasia: Economics & Business, 7(25)
- Widjaja, M. (2017). *Kunci Sukses Ekstensifikasi Cukai*. Sumbang Saran 100 Ekonom Indonesia (pp. 74-78). Kompas Media Nusantara.
- Wirasadewa, Y., Taufikurohmah, T., Sugatri, R. I., & Muslih, E. Y. (2017). *Identifikasi Limbah Serbuk Industri Ban*. UNESA Journal of Chemistry, 6(3), 127–130.