

Jurist-Diction

Volume 7 No. 1, Januari 2024

Analisis Perpres Nomor 55 tahun 2019 Terkait Program Kendaraan Listrik Dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Ramah Lingkungan

Hernowo Subiantoro dan Andina Elok Puri Maharani

subiant@student.uns.ac.id

Universitas Sebelas Maret Surakarta

How to cite:

Hernowo Subiantoro dan Andina Elok Puri Maharani, 'Analisis Perpres Nomor 55 Tahun 2019 Terkait Program Kendaraan Listrik Dalam Rangka Mewujudkan Transportasi Ramah Lingkungan' (2024) Vol. 7 No. 1 Jurist-Diction

Histori artikel:

Submit 19 Desember 2023;
Diterima 4 Januari 2024;
Diterbitkan 31 Januari 2024.

DOI:

10.20473/jd.v7i1.44453

p-ISSN: 2721-8392

e-ISSN: 2655-8297



Abstract

Environmental issues and the fossil-based energy crisis has encouraged the development of environmentally friendly transportation. The purpose of the research is to analyze whether Presidential Regulation Number 55 of 2019 has been able to realize the acceleration of environmentally friendly transportation and the ideal policy related to the electric vehicle acceleration program. The type of research used is normative juridical with a statutory, and conceptual approach. The results showed that Presidential Regulation Number 55 of 2019 as the main legal instrument for the acceleration of the electric vehicle program is in fact not fully able to realize the acceleration of environmentally friendly transportation with indicators including the ambiguity of legal certainty because there is an antithesis between the reality that occurs and the desired expectations, a deeper study is needed regarding the most effective form of regulation in responsive positive law, and there is a gap for environmental damage (Jevons Paradox) as a result of the industrialization of electric vehicles.

Keywords: *Affordable & Clean Energy; Electric Vehicles; Green Transportation.*

Abstrak

Lingkungan dan krisis energi berbasis fosil telah mendorong berkembangnya transportasi ramah lingkungan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa keefektifan Perpres RI Nomor 55 Tahun 2019 guna mewujudkan akselerasi transportasi yang ramah lingkungan dan kebijakan ideal terkait program percepatan kendaraan Listrik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Perpres Nomor 55 Tahun 2019 sebagai instrumen hukum utama percepatan program kendaraan listrik ini faktanya belum sepenuhnya mampu mewujudkan akselerasi transportasi ramah lingkungan dengan indikator antara lain ambiguitas kepastian hukum karena terjadi antitesis antara kenyataan yang terjadi dengan harapan yang diinginkan, diperlukan telaah lebih mendalam mengenai bentuk aturan paling efektif dalam hukum positif yang responsif, dan terdapat celah bagi terjadinya kerusakan lingkungan (Jevons Paradox) sebagai dampak industrialisasi kendaraan listrik.

Kata Kunci: Energi Bersih dan Terbarukan; Kendaraan Listrik dan Transportasi Ramah Lingkungan.

Copyright © 2024 Hernowo Subiantoro dan Andina Elok Puri M

Pendahuluan

Transportasi dewasa ini telah menjadi sektor vital di seluruh belahan bumi dalam mendukung pertumbuhan perekonomian suatu negara. Munculnya isu lingkungan, ambiguitas kebijakan dan krisis energi berbasis fosil telah mendorong berkembangnya transportasi ramah lingkungan (*Green Transportation*). *Green transportation* merupakan konsep transportasi yang mendukung konsep tata ruang hijau. Konsep tersebut bertujuan untuk mewujudkan sistem transportasi yang ramah lingkungan dengan menerapkan sistem transportasi berwawasan lingkungan.¹ *Green transportation* juga dapat diartikan sebagai suatu usaha pengembangan dan pembangunan sistem transportasi yang berpegang pada prinsip meminimalisir dampak negatif terhadap lingkungan, penggunaan bahan bakar secara efisien, dan berorientasi pada keberlangsungan umat manusia.

Sektor transportasi memegang peranan penting dalam menentukan kebijakan energi nasional. Penyediaan energi untuk transportasi memerlukan perhatian yang lebih khusus karena stabilitas energi sangat mempengaruhi stabilitas politik suatu negara. Sebagian besar sektor transportasi di seluruh dunia menggunakan bahan bakar yang berasal dari minyak bumi dengan pertumbuhan rata-rata sebesar 2,5% per tahun. Salah satu sektor yang sangat tergantung pada bahan bakar minyak adalah moda transportasi. Jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mencapai lebih dari 133 juta unit pada tahun 2019. Data itu terangkum dalam catatan Badan Pusat Statistik (BPS).²

Sektor transportasi adalah penggerak ekonomi dunia namun juga menjadi kontributor utama bagi konsumsi bahan bakar fosil dunia dan emisi gas rumah kaca (*greenhouse effect*). Pada tahun 2013, energi yang dihabiskan di sektor transportasi terdiri 27,6% dari total konsumsi energi di dunia dan 92,6% dari

¹ Nabila Anggarina Primastuti & Ardiana Yuli Puspitasari, 'Studi Literature: Penerapan Green Transportation Untuk Mewujudkan Kota Hijau dan Berkelanjutan', (2021), Jurnal Kajian Ruang, Vol(1). No.1 (Maret 2021).[62-77].

² Gaikindo, 'Hasil Sensus BPS: Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tembus 133 Juta Unit', (Berita Transportasi, 2020)<<https://www.gaikindo.or.id/data-bps-jumlah-kendaraan-bermotor-di-indonesia-tembus-133-juta-unit/>> dikunjungi pada tanggal 20 Maret 2021.

jumlah ini didasarkan pada konsumsi produk minyak. Selain itu, emisi CO₂ yang dihasilkan oleh sektor transportasi adalah 22,9% dari total emisi CO₂ di dunia.³ Untuk memperlambat perubahan iklim dan mengembangkan sumber daya energi yang berkelanjutan, masyarakat dunia harus mendukung transisi energi besar dari bahan bakar fosil ke energi terbarukan (*sustainable energy*) atau sumber energi alternatif. Semakin berkurangnya bahan bakar fosil di masa depan memotivasi para peneliti, perancang, produsen otomotif, dan agen-agen transportasi untuk mencari sumber daya alternatif, seperti tenaga listrik untuk kendaraan.⁴

Perkembangan kendaraan listrik (*Electric Vehicles*) secara global adalah suatu keniscayaan, tak terkecuali Indonesia setelah ikut meratifikasi UN SDG (*United Nation Sustainable Development Goals*) dalam konvensi "Paris Agreement and Climate Change" pada tahun 2015 untuk pembenahan moda sistem transportasi di seluruh dunia menuju ramah lingkungan. Menyikapi fenomena krisis energi dan pemanasan global namun ironisnya di Indonesia penjualan kendaraan bermotor berbahan bakar fosil kian tahun cenderung naik signifikan maka kebijakan yang efektif perlu diputuskan demi tujuan pembangunan berkelanjutan. Salah satu dari tujuh belas tujuan SDG's adalah "energi bersih yang terjangkau", energi ramah lingkungan dan inklusif berupaya mewujudkan sistem energi yang berkelanjutan dan adil: mulai dari segi kebijakan dan regulasi, penyedia energi dan bisnis, hingga institusi dan konsumen.⁵ Mewujudkan sistem energi yang ramah lingkungan dan inklusif memberi banyak manfaat bagi manusia dan keberlangsungan planet bumi. Kualitas lingkungan itu juga banyak dipengaruhi oleh aktivitas transportasi yang secara terus menerus akan terakumulasi seiring dengan berjalannya waktu, hingga membangkitkan perhatian banyak kalangan bahwa jangan terjadi arah yang keliru

³ J.R. Woo, H. Choi, & J. Ahn, 'Well-to-Wheel Analysis of Greenhouse Gas Emissions for Electric Vehicles Based on Electricity Generation Mix: A Global Perspective' (2017) *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 51(Maret).[340–350].

⁴ Mehar, S., Rémy, G., Zeadally, S., & Senouci, S.M., 'Smart Management System for a Fleet of Electric Vehicles' (2015) *IEEE Transaction Intelligent Transportation Systems* 16(3).[1401–1414].

⁵ Kementerian PPN/Bappenas, 'Energi Bersih dan Terjangkau, Menjamin Akses Energi yang Terjangkau, Andal, Berkelanjutan dan Modern untuk Semua' (2021) <<http://sdgs.bappenas.go.id/tujuan-7/>> dikunjungi pada tanggal 14 Mei 2022.

dalam menentukan kebijakan dan perencanaan.

Untuk mewujudkan kemandirian bangsa di sektor transportasi khususnya industri otomotif, perlu dipikirkan aksi nyata, salah satunya adalah melalui pengembangan industri mobil listrik nasional. Peluang untuk mengembangkan dan mengisi pangsa pasar mobil listrik nasional saat ini masih terbuka karena belum ada pabrikan mobil atau industri otomotif yang mendominasi pasar nasional. Apabila industri mobil listrik nasional tidak dimulai sekarang juga, bisa dipastikan bahwa ke depannya Indonesia hanya akan menjadi pasar bagi industri otomotif global. Perlu dukungan serta kerja sama yang sinergis dan berkesinambungan antara pemerintah, perguruan tinggi, lembaga litbang dan swasta untuk menyukseskan program mobil listrik nasional tersebut. Untuk menunjang program mobil listrik nasional dibutuhkan *grand plan* dan *roadmap* secara mendetail yang merupakan perencanaan besar mulai dari hulu sampai hilir, yaitu mulai dari tahap riset sampai tahap produksi dan pemasarannya, termasuk ketersediaan bahan baku atau materialnya.⁶ Dibutuhkan pula sumber daya manusia (SDM), fasilitas, anggaran, kegiatan penelitian dan pengembangan, sarana pendukung lainnya, dan penjabaran industri pendukungnya.

Penggunaan mobil listrik menjadi isu hangat di industri tanah air dalam lima tahun terakhir sebagai dampak globalisasi tentang permasalahan krisis energi dan kelestarian lingkungan hidup. Sebagai pimpinan forum G-20 pemerintah Indonesia kembali menegaskan komitmennya untuk mendorong Indonesia menjadi pusat kendaraan listrik di Asean pada 2030.⁷ Namun sejauh ini Pemerintah baru mengeluarkan kebijakan melalui Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai. Untuk mendorong ekosistem mobil listrik, pemerintah juga telah merancang Rencana Umum Energi Nasional (RUEN) kendaraan listrik.

⁶ Ridwan Arief Subekti, et al., *Peluang dan Tantangan Pengembangan Mobil Listrik Nasional* (LIPI Press 2014).[8 - 9].

⁷ Kementerian Perindustrian Republik Indonesia, 'Modal Kuat Menuju Era Elektrifikasi. Berita Industri', (Berita Industri, Desember 2019)<<https://kemenperin.go.id/artikel/21283/Modal-Kuat-Menuju-Era-Elektrifikasi>> dikunjungi pada 10 Maret 2022.

Peraturan Presiden tersebut yang ditandatangani oleh Presiden Joko Widodo ditetapkan pada 8 Agustus 2019 ini memiliki isi sebanyak 37 pasal. Peraturan Presiden ini dibuka dengan Ketentuan Umum seputar kendaraan listrik, yaitu pengertian motor listrik, baterai, kendaraan bermotor listrik berbasis baterai, stasiun pengisian kendaraan listrik umum dan lainnya.⁸ Jika dipahami lebih mendalam Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tersebut memiliki tiga isu strategis yaitu pertama aspek lingkungan dan konservasi, kedua efisien dan ketahanan energi, ketiga peningkatan kapasitas industri dan kemampuan daya saing.

Apa yang menjadi target pemerintah ini akan menjadi sebatas angan-angan semata apabila tidak adanya keseriusan pemerintah itu sendiri dalam mempercepat program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai. Kebijakan pemerintah tentang kendaraan bermotor listrik ini tidak dapat berdiri sendiri karena membutuhkan aturan turunan lain. Aturan itu dapat berupa petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis dari Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019. Kementerian terkait punya waktu 1 tahun atau hingga Agustus 2020 untuk mengeluarkan aturan petunjuk tersebut. Sayangnya, menjelang empat tahun terbitnya Peraturan Pemerintah tersebut, belum ada tanda-tanda regulasi ini mulai dibahas dengan pelaku industri. Padahal, peraturan ini sangat dibutuhkan untuk memberi kepastian hukum dalam pengembangan industri mobil listrik di Indonesia.

Berdasarkan latar belakang singkat di atas, artikel ini akan mengkaji sisi isu hukum atas terbitnya Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 ditinjau dari aspek teori kepastian hukum, teori hukum pembangunan, konsep transportasi berkelanjutan yang ramah lingkungan serta kebijakan yang ideal terkait program percepatan kendaraan bermotor listrik untuk mewujudkan transportasi ramah lingkungan. Sedangkan tujuan penelitian ini adalah menganalisis Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 terkait kendaraan listrik apakah telah mampu mewujudkan transportasi ramah lingkungan serta merumuskan kebijakan yang

⁸ Rangga Rahadiansyah, 'Isi Lengkap Perpres Kendaraan Listrik', (detikOto 16 Agustus 2019) <<https://oto.detik.com/berita/d-4667727/isi-lengkap-perpres-kendaraan-listrik>> dikunjungi pada tanggal 18 Oktober 2022.

ideal terkait program percepatan kendaraan listrik dalam mewujudkan transportasi ramah lingkungan.

Metode Penelitian

Dalam kajian ilmiah ini penulis menerapkan jenis penelitian hukum normatif berfokus kepada hukum positif dengan pendekatan yang digunakan merupakan pendekatan yuridis normatif perundang-undangan (*statute approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Sumber data dalam penelitian hukum normatif disebut dengan bahan hukum. Bahan hukum merupakan bahan yang dapat dipergunakan dengan tujuan untuk menganalisis hukum yang berlaku. Teknik pengumpulan data yang diperlukan dalam penelitian hukum normatif ini adalah teknik pengumpulan data primer dan sekunder yang didapatkan melalui studi pustaka maupun dokumen dengan mengkaji, menelaah, menganalisa, dan mengolah literatur berupa peraturan perundangan, artikel-artikel, maupun tulisan-tulisan yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti.

Dalam penelitian ini analisis data yang dipergunakan dalam penelitian hukum normatif adalah analisis kualitatif, yakni analisis data dengan cara menguraikan data untuk menjawab rumusan masalah yang Pertama yaitu apakah Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 terkait kendaraan listrik telah mampu mewujudkan transportasi ramah lingkungan? Dianalisis dengan pisau analisis teori kepastian hukum, teori hukum pembangunan dan konsep transportasi berkelanjutan dan yang Kedua bagaimanakah kebijakan yang ideal terkait program percepatan kendaraan listrik untuk mewujudkan transportasi ramah lingkungan? Juga dianalisis dengan pisau analisis teori kepastian hukum, teori hukum pembangunan dan konsep transportasi berkelanjutan.

Kedudukan Peraturan Presiden dalam Hierarki Peraturan Perundang-Undangan

Jika menelisik dari tata cara pembentukan peraturan perundang-undangan, Peraturan Presiden merupakan bentuk peraturan perundang-undangan yang

memiliki materi muatan dan fungsi tertentu. Materi muatan yang diatur oleh Peraturan Presiden adalah materi yang diperintahkan oleh Undang-Undang, untuk melaksanakan Peraturan Pemerintah, atau untuk menyelenggarakan kekuasaan pemerintahan sesuai Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Maria Farida Indrati, berpendapat bahwa setidaknya terdapat tiga fungsi Peraturan Presiden, yaitu untuk menyelenggarakan pengaturan secara umum dalam rangka penyelenggaraan kekuasaan pemerintahan, pengaturan lebih lanjut ketentuan dalam Peraturan Pemerintah baik secara eksplisit maupun implisit disebut.⁹

Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 secara jelas bukan dibentuk untuk melaksanakan perintah Undang-Undang atau Peraturan Pemerintah, melainkan untuk melaksanakan kekuasaan pemerintahan dalam hal ini dilaksanakan oleh Presiden sebagai kepala pemerintahan. Dengan kata lain, Peraturan Presiden yang mengatur kendaraan listrik dapat dikategorikan sebagai produk hukum yang mandiri dan tidak dibentuk untuk melaksanakan perintah peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi hierarkinya namun sebagai instrumen Presiden dalam menyelenggarakan kekuasaan pemerintahan yang diberikan oleh Undang-Undang Dasar.¹⁰

Sistem presidensial yang dianut oleh Indonesia memiliki implikasi otoritas yang dimiliki Presiden cukup besar.¹¹ Kondisi tersebut memiliki sisi positif dan negatif yang saling mempengaruhi satu sama lain. Sisi positif dari besarnya otoritas yang dimiliki kepala pemerintahan adalah Presiden dapat menetapkan peraturan perundang-undangan baik itu Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, peraturan kebijakan (*beleidsregel*), ketetapan administrasi negara (*beschikking*), dan perencanaan (*plannen*) secara

⁹ Maria Farida Indrati S., *Ilmu Perundang-Undangan Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan*, (Penerbit Kanisius 2019).[223-224].

¹⁰ Prisca Listiningrum, 'Eksistensi dan Kedudukan Peraturan Presiden dalam Hierarki Peraturan Perundang-undangan di Indonesia' (2019) Vol. 12, No. 2 Jurnal Arena Hukum.[342].

¹¹ Fajlurrahman Jurdi, 'Format Kekuasaan Presiden dalam UUD NRI 1945 (Relasi Horizontal dan Vertikal Kekuasaan Presiden dalam Sistem Presidensial)' (2017) Vol. 25, No. 2 Jurnal Amanna Gappa.[43].

leluasa untuk merealisasikan janji politik dan program pemerintahannya.¹² Sisi negatif yang harus dihadapi adalah kondisi demikian membuat pergantian rezim pemerintahan akan menimbulkan ketidakpastian terhadap kesinambungan program pemerintahan sebelumnya.

Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 Ditinjau dari Teori Kepastian Hukum

Dalam Siaran Pers yang dirilis oleh Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, disebutkan salah satu tujuan percepatan program KBLBB adalah untuk mengurangi tekanan pada neraca pembayaran Indonesia akibat impor bahan bakar minyak.¹³ Implikasinya adalah peningkatan ketahanan energi nasional. Oleh karena itu, penggunaan energi terbarukan dan gas sebagai energi primer pada pembangkit listrik menjadi keniscayaan. Sehingga kualitas udara dapat meningkat dan mendukung pengurangan emisi GRK secara nasional. Pernyataan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral tersebut sesuai dengan target pemanfaatan energi terbarukan pada bauran energi nasional yang ditetapkan dalam Peraturan Presiden Nomor 22 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Energi Nasional (RUEN) sebesar 23%. Namun demikian, realisasi pemanfaatan energi terbarukan pada bauran energi nasional hingga Mei 2020 tercatat masih jauh dari target yaitu sebesar 14,21% yang didominasi dari energi panas bumi.

Bauran energi nasional mengacu pada strategi dan kebijakan pemerintah dalam mengelola sumber daya energi di suatu negara. Bauran energi nasional umumnya mencakup pengembangan sumber energi baru dan terbarukan, penghematan energi, dan penggunaan bahan bakar fosil yang lebih efisien dan berkelanjutan. Bauran energi nasional Indonesia juga bertujuan untuk mencapai target pengurangan emisi gas rumah kaca dan mengejar keberlanjutan energi dalam jangka panjang. Bauran

¹² Bagir Manan, *Teori dan Politik Konstitusi* (FH UII Press 2003).[101].

¹³ Dewan Energi Nasional, 'Menuju Bauran Energi Nasional Tahun 2025'. (Siaran Pers Nomor: 1./KM.03/SJKS/2021 tanggal 8 April 2021)' < <https://den.go.id/index.php/dinamispage/index/1012-forum-kehumasan-dewan-energi-nasional-menuju-bauran-energi-nasional-tahun-2025.html>> dikunjungi pada tanggal 17 Februari 2023.

energi terbarukan sebagai energi primer pada pembangkit listrik memang menjadi salah satu syarat mutlak bagi keberlanjutan kendaraan listrik dan berimplikasi pada pengendalian dampak perubahan iklim di Indonesia.

Dalam Rencana Pengembangan Industri Nasional (RIPIN), prioritas pengembangan industri otomotif pada periode 2020 – 2035 adalah pengembangan kendaraan listrik beserta komponen utamanya seperti baterai, motor listrik, dan inverter.¹⁴ Sejumlah produk hukum telah dikeluarkan antara lain Peraturan Menteri Perindustrian RI Nomor 28 Tahun 2020 tentang Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Dalam Keadaan Terurai Lengkap dan Keadaan Terurai Tidak Lengkap dan Peraturan Menteri Perindustrian RI Nomor 6 Tahun 2022 tentang Spesifikasi, Peta Jalan, dan Perhitungan Nilai Tingkat Komponen Dalam Negeri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*).

Perusahaan yang bergerak dalam industri BEV juga dapat memanfaatkan berbagai fasilitas dari pemerintah, seperti *tax holiday*, *tax allowance*, pembebasan bea masuk, dan *super tax deduction* yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor 13/PMK.010/2022 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk atas Barang Impor dan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 6/PMK.010/2017.

Dalam roadmap industri otomotif nasional, ditargetkan sebanyak 20% kendaraan berbasis baterai listrik akan berlalu lalang di jalanan pada tahun 2025. Pengadaan SPKLU bisa disediakan langsung oleh PLN atau melalui perusahaan lain, seperti Hyundai yang membangun SPKLU sendiri melalui listrik PLN. Sejumlah regulasi dan kebijakan juga telah dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan RI dalam rangka menindaklanjuti Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan dan Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai sebagai Kendaraan Dinas

¹⁴ Gifari Zakawali, 'Sejauh Mana Perkembangan Mobil Listrik di Indonesia'? (SIRCLO Bisnis & e-Commerce. 19 Juli 2022) < <https://store.sirclo.com/blog/perkembangan-mobil-listrik/> > dikunjungi pada tanggal 30 Oktober 2022.

Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah. Regulasi percepatan telah dikeluarkan antara lain Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 65 Tahun 2020 tentang Konversi Sepeda Motor dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2022 tentang Konversi Kendaraan Bermotor Selain Sepeda Motor dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai.

Kementerian ESDM juga mendukung ekosistem kendaraan listrik di Indonesia agar dapat mengurangi impor BBM khususnya gasoline sebelum 2030 dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral RI Nomor 13 Tahun 2020 tentang Penyediaan Infrastruktur Pengisian Listrik Untuk Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai. Pada tahun 2030 diharapkan sudah ada 2 juta unit kendaraan listrik yang berlalu lalang di jalan.

Dari uraian kebijakan lanjutan pasca dikeluarkannya Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 ditinjau dari sudut pandang Teori Kepastian Hukum dapat penulis analisa sebagai berikut.

Bahwa produk hukum tersebut sudah memenuhi asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan dimana salah satu asas formil, yaitu memiliki tujuan yang jelas (*beginsel van duidelijke doelstelling*), bahwa setiap pembentukan peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan dan manfaat yang jelas namun akan lebih tepat (menurut asas kesesuaian antara jenis, hierarki dan materi muatan UU No.12 Tahun 2011) dituangkan dalam bentuk Peraturan Pemerintah sebagai pelaksana UU No. 16 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Paris Agreement to The Nations Framework Convention on Climate Change* (Persetujuan Paris atas Konvensi Kerangka Kerja Perserikatan Bangsa Bangsa Mengenai Perubahan Iklim). Tentunya dari kebijakan melalui Peraturan Presiden ini bisa dikatakan tidak mudah untuk dapat diimplementasikan secara masif. Kondisi yang seperti ini membuat kebijakan percepatan kendaraan listrik berbasis baterai justru berjalan

stagnan setelah Indonesia ikut meratifikasi UN SDG (*United Nation Sustainable Development Goals*) dalam konvensi ”*Paris Agreement and Climate Change*” pada tahun 2015 untuk membenah moda sistem transportasi di seluruh dunia menuju yang ramah lingkungan.

Asas materiil yang memiliki kepastian hukum (*realistic legal certainty*), yaitu mensyaratkan adanya keharmonisan antara negara dengan rakyat dalam berorientasi dan memahami sistem hukum dimana produk kebijakan publik ini belum terjadi adanya kesamaan persepsi antara pemerintah dengan masyarakat dalam percepatan program kendaraan listrik berbasis baterai. Jika dianalisa lebih mendalam Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tersebut memiliki tiga isu strategis yaitu pertama aspek lingkungan dan konservasi, kedua efisien dan ketahanan energi, ketiga peningkatan kapasitas industri dan kemampuan daya saing. Akan tetapi hingga empat tahun berlakunya kebijakan pemerintah ini ketiga isu tersebut menurut pendapat penulis pada hakekatnya terjadi ekspresi kesenjangan sosial antara kenyataan yang terjadi dengan harapan yang diinginkan ”*Das sein dan Das sollen*“ merujuk apa yang ditegaskan (Sudikno Mertokusumo, 2007) bahwa peristiwa yang konkret atau benar-benar terjadi harus dipertemukan dengan peraturan hukum, serta dikaitkan dengan peraturan hukumnya agar bisa tercakup dalam peraturan hukum tersebut. Sebaliknya, peraturan hukum tersebut juga harus sesuai dengan peristiwa konkretnya agar bisa diterapkan atau diimplementasikan.

Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 Ditinjau dari Teori Hukum Pembangunan

Pada dasarnya, dalam sejarah perkembangan hukum di Indonesia maka salah satu teori hukum yang berkorelasi dengan RPJM adalah Teori Hukum Pembangunan dari Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmaja, S.H., LL.M. Ada beberapa argumentasi krusial mengapa Teori Hukum Pembangunan tersebut banyak mengundang banyak atensi, yang apabila dijabarkan aspek tersebut secara global adalah sebagai berikut. Pertama, Teori Hukum Pembangunan sampai saat ini adalah teori hukum yang eksis di Indonesia karena diciptakan oleh orang Indonesia dengan melihat dimensi

dan kultur masyarakat Indonesia. Oleh karena itu, dengan tolok ukur dimensi teori hukum pembangunan tersebut lahir, tumbuh dan berkembang sesuai dengan kondisi Indonesia maka hakikatnya jikalau diterapkan dalam aplikasinya akan sesuai dengan kondisi dan situasi masyarakat Indonesia yang pluralistik.

Kedua, secara dimensional maka Teori Hukum Pembangunan memakai kerangka acuan pada pandangan hidup (*way of live*) masyarakat serta bangsa Indonesia berdasarkan asas Pancasila yang bersifat kekeluargaan maka terhadap norma, asas, lembaga dan kaidah yang terdapat dalam Teori Hukum Pembangunan tersebut relatif sudah merupakan dimensi yang meliputi *structure* (struktur), *culture* (kultur) dan *substance* (substansi).¹⁵

Ketiga, pada dasarnya Teori Hukum Pembangunan memberikan dasar fungsi hukum sebagai “sarana pembaharuan masyarakat” (*law as a tool social engeneering*) dan hukum sebagai suatu sistem sangat diperlukan bagi bangsa Indonesia sebagai negara yang sedang berkembang menuju negara maju.

Dimensi Teori Hukum Pembangunan dari Mochtar Kusumaatmadja merupakan salah satu Teori Hukum yang lahir dari kondisi masyarakat Indonesia yang pluralistik berdasarkan Pancasila. Pada dasarnya Teori Hukum Pembangunan ini lahir, tumbuh dan berkembang serta diciptakan oleh orang Indonesia sehingga relatif sesuai apabila diterapkan pada masyarakat Indonesia. Tegasnya, bahwa Teori Hukum Pembangunan menjadikan hukum sebagai sarana pembaruan masyarakat bukan sebagai alat pembaharuan masyarakat atau sebagai *law as a tool of social engineering*.¹⁶

Bertitik tolak pada argumentasi hukum sebagai sarana pembaharuan sehingga hukum harus dikontekstualisasikan dengan ruang dan waktu di mana masyarakat hidup serta kebutuhan yang dibutuhkan untuk merealisasikan proses perubahan yang dikehendaki. Argumentasi tersebut dalam penelitian lain dinyatakan bahwa secara praktis juga tidak luput atas kritikan, khususnya mengenai kriteria pokok

¹⁵ Lawrence W. Friedman, *American Law: An Invaluable Guide to The Many Faces of The Law, and How It Affects Our Daily Our Daily Lives* (New York: W.W. Norton & Company 1984).

¹⁶ Mochtar Kusuma Atmaja, *Hukum dan Masyarakat dan Pembinaan Hukum Nasional* (Lembaga Penelitian Hukum dan Kriminologi Fakultas Hukum Universitas Pajajaran 1986).

suatu perubahan sosial atau pembangunan seperti apa yang perlu didukung dengan menggunakan sarana hukum. Lebih lanjut, ketidakjelasan kriteria tersebut menyebabkan hukum pembangunan dengan mudah bisa digunakan untuk membenarkan secara hukum atas tindakan apa pun dari penguasa sepanjang mengatasnamakan pembangunan.¹⁷

Indonesia memiliki potensi yang sangat luar biasa dalam pengembangan dan penggunaan energi baru dan terbarukan khususnya kendaraan bertenaga listrik berbasis baterai yang semuanya tentu sangat tergantung kesungguhan dari pemerintah. Melihat adanya kebutuhan dan potensi tersebut, maka menurut penulis di sinilah peran konstruksi teori hukum pembangunan sebagai “*tool of social engineering*” perlu dioptimalkan sebagai landasan fundamental pembentukan hukum dan kebijakan yang terintegrasi dan bersinergi mencapai tujuan *Net Zero Emissions* (NZE) pada tahun 2060. Mengingat dalam lingkup politik dan peraturan perundang-undangan baik itu dalam aspek kemauan politik (*political will and commitment*) dan kualitas kerangka hukum (*regulatory framework quality*) kondisi Indonesia masih rendah dan membutuhkan banyak pengembangan.

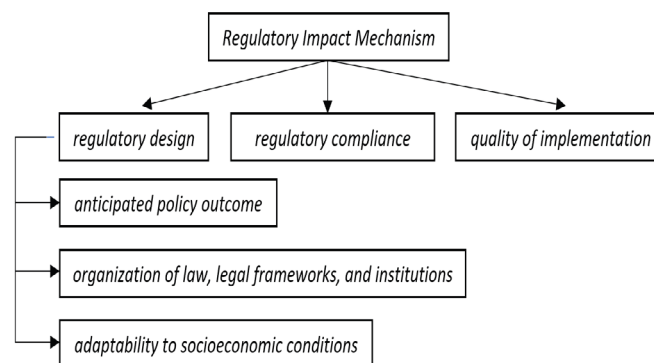
Dalam memfungsikan hukum sebagai sarana pembangunan, kehadiran *legal framework* mutlak diperlukan dalam rangka memberikan jaminan pembaruan masyarakat tetap berjalan sebagaimana landasan idiil pembangunan nasional yakni Pancasila dan landasan konstitusional UUD NRI 1945. Lebih lanjut, teori hukum pembangunan dalam praktik hanya dapat dilakukan melalui cara pembentukan undang-undang atau melalui keputusan pengadilan atau kedua-duanya. Dari hal tersebut, memberikan kesimpulan bahwa pembangunan tidak boleh dipandang sebagai segala-galanya dan dalam kaitannya dengan lingkungan, maka tidak ada alasan untuk mengorbankan lingkungan demi pembangunan.

Oleh karena itu, melalui konstruksi teori hukum dan pembangunan tersebut, penulis coba kembangkan dengan menelaah salah satu hasil penelitian Yong Shik Lee yang berjudul “*General Theory of Law and Development*”. Peranan hukum

¹⁷M. Zulfa Aulia, ‘Hukum Pembangunan dari Mochat Kusumaatmadja: Mengarahkan Pembangunan atau Mengabdikan pada Pembangunan?’ (2018) Vol. 1, No. 2, Jurnal Hukum.[381-392].

dalam konteks hukum pembangunan dapat dilihat dari aspek *legal frameworks* (kerangka hukum) dan tinjauan *regulatory impact mechanism* dalam melihat peran hukum dalam pembangunan.¹⁸

Konteks konstruksi *Regulatory Impact Mechanism* menurut Yong-Shik Lee terdiri atas tiga kategori yakni: a) *regulatory design*, b) *regulatory compliance*, dan c) *quality of implementation*. Terkait rumusan masalah penelitian maka penulis disini khusus akan mengkaji dari sisi *regulatory design*. Dalam melihat peranan teori hukum dan pembangunan dalam mengkonstruksikan formulasi percepatan kendaraan listrik berbasis baterai di Indonesia. *Regulatory design* sendiri memiliki beberapa sub kategori, yakni: a) *anticipated policy outcome*, b) *organization of law, legal frameworks, and institutions*, dan c) *adaptability to socioeconomic conditions*.



Gambar 1. Konstruksi *Regulatory Impact Mechanism* Yong-Shik Lee
(Sumber: Daffa Prangsi, et al., 2022)

Ketiga sub kategori tersebut penulis coba terjemahkan dengan uraian Pertama, yaitu aspek antisipasi hasil kebijakan (*anticipated policy outcome*) berkaitan dengan hasil/output spesifik yang diantisipasi dalam implementasi kebijakan terkait. Dalam hal ini output yang hendak diantisipasi dan diharapkan berkaitan dengan tujuan *Net Zero Emissions* (NZE) secara bertahap pada tahun 2030 sampai dengan tahun 2060. Salah satu upaya NZE adalah peralihan dari kendaraan berbasis fosil menjadi berbasis listrik yang efisien dan ramah lingkungan.

¹⁸ Yong-Shik Lee, 'General Theory of Law and Development' (2017) Vol. 50 : No. 3, Cornell International Law Journal.[416-468].

Uraian kedua yakni aspek bentuk aturan, kerangka hukum kaitannya dengan politik hukum dan institusi terkait (*organization of law, legal frameworks and institutions*) yang berfungsi untuk melihat secara utuh efektivitas dari desain regulasi yang disepakati dan hubungannya dengan kerangka hukum yang sesuai serta pengaturan kelembagaan yang efektif. Dalam hal ini, diperlukan telaah mendalam mengenai bentuk aturan yang paling efektif sebagaimana dalam hierarki peraturan perundang-undangan hukum positif Indonesia, iklim politik yang ideal sehingga dapat melahirkan produk hukum yang responsif atas realitas perubahan iklim dan desain teknis institusi terkait seperti Kementerian Perindustrian, Kementerian ESDM dan Kementerian LHK.

Uraian ketiga, yakni aspek kemampuan beradaptasi dengan kondisi sosial ekonomi masyarakat (*adaptability to socioeconomic condition*) berkaitan dengan apakah hukum yang berlaku akan sesuai dengan kondisi sosial ekonomi di lapangan. Sehingga bagi para pembentuk kebijakan yang tentunya dalam lingkup pembentukan hukum perlu adanya kehati-hatian dalam merumuskan kebijakan mengenai penggunaan energi baru dan terbarukan. Diperlukan penyeimbangan kebutuhan praktis dalam hal ini oleh masyarakat luas melalui desain inovasi evolusi kebutuhan pasar akan kepastian kebijakan itu sendiri.

Perlu adanya dorongan bukan hanya oleh pemerintah saja, tetapi juga oleh pihak swasta dalam pengembangan dan kemitraan bisnis penggunaan energi baru dan terbarukan. Hal ini selaras dengan temuan IESR yang mengungkapkan saat ini peran *private sector* dalam penanganan perubahan iklim masih terbilang cukup rendah, disisi lain potensi kerja sama justru terbuka sangat besar dan sangat potensial jika dapat didukung dengan kebijakan yang memadai.¹⁹

Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 Ditinjau dari Konsep Transportasi Ramah Lingkungan

Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program

¹⁹ Institute for Essential Services Reform (IESR), 'Indonesia Energy Transition Outlook (IETO) 2022' (Report 2022) <<https://iesr.or.id/pustaka/ieto2022>> dikunjungi pada tanggal 17 Januari 2023.

Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) untuk Transportasi Jalan oleh Pemerintah bertujuan meningkatkan efisiensi, ketahanan, dan konservasi energi sektor transportasi. Aturan itu juga dibuat untuk mewujudkan energi bersih, kualitas udara bersih dan ramah lingkungan, serta komitmen Indonesia menurunkan emisi gas rumah kaca.

Namun faktanya mobil listrik tetap masih menyumbang polusi udara dari sumber dan tempat lain. Jika ditinjau balik ke proses dalam menghasilkan energi listrik faktanya ketersediaanya oleh PLN membutuhkan bahan bakar fosil batu bara sebesar 67,21% sampai data tahun 2021.²⁰ Hal ini berarti jika penggunaan mobil listrik semakin banyak digunakan masyarakat maka dibutuhkan lebih banyak listrik sehingga dibutuhkan lebih banyak bahan bakar fosil untuk menghasilkan listrik tersebut. Oleh karena itu pemerintah diharapkan lebih serius lagi dalam meningkatkan cadangan energi nasional dari sumber energi terbarukan atau dalam konteks ini dibutuhkan sumber listrik yang ramah lingkungan.

Kesiapan Indonesia dalam pengembangan dan penggunaan kendaraan listrik saat ini belum sepenuhnya siap terlebih karena perihal infrastruktur. Terdapat beberapa aspek yang harus diperhatikan dalam penggunaan kendaraan listrik ini, seperti pemodelan baterai, port pengisian baterai, hingga persyaratan pengisian baterai agar sesuai dengan profil mengemudi masyarakat.²¹

Kesimpulannya, mobil listrik tidaklah *zero emissions* karena tetap mengeluarkan CO₂ saat digunakan dan pada proses mendapatkan listriknya membutuhkan bahan bakar fosil dalam jumlah besar. Selain itu, proses penambangan mineral sebagai bahan baku energi kendaraan listrik tentu memberikan dampak kerusakan lingkungan yang serius apabila penegakan hukum lingkungannya lemah. Solusi yang ditawarkan mengenai penggunaan baterai berkali-kali tetap membutuhkan proses yang panjang, mekanisme daur ulang yang matang, dan

²⁰ Dewan Energi Nasional, *Op.Cit.*[7].

²¹ Rejeki Wulandari, 'Mobil Listrik Transportasi Masa Depan, Apakah Ada Dampak Bagi Lingkungan?' (Situs Berita Lingkungan, 22 November 2020) < <https://www.mongabay.co.id/2020/11/22/mobil-listrik-transportasi-masa-depan-apakah-ada-dampak-bagi-lingkungan/>> dikunjungi pada tanggal 2 Pebruari 2023.

mahal. Oleh karena itu, dibutuhkan adanya pengembangan dan perencanaan berkelanjutan pada kendaraan listrik untuk dapat sepenuhnya menjadi solusi dari emisi gas karbon.

Tentu saja, upaya untuk mengganti kendaraan berbahan bakar fosil dengan kendaraan listrik yang lebih ramah lingkungan perlu terus dilakukan. Namun, dalam Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 harus pula dijelaskan pasal-pasal dengan langkah-langkah inovatif-solutif untuk menekan faktor-faktor yang kemungkinan masih memberi celah bagi terjadinya pencemaran dan kerusakan lingkungan di tempat-tempat lain (rantai suplai) sebagai dampak dari penggunaan kendaraan listrik.

Kebijakan Ideal dalam Perspektif Kepastian Hukum

Dalam penegakkan hukum itu sendiri menurut Radbruch seperti dikutip Satjipto Rahardjo, ada tiga unsur yang harus selalu diperhatikan, yaitu kepastian hukum (*Rechtssicherheit*), kemanfaatan (*Zweckmassigkeit*), dan keadilan (*Gerechtigkeit*).²² Yang mana, dalam pencapaiannya tidak hanya dilakukan secara represif, melainkan secara preventif. Sehingga, sebuah produk hukum hendaklah mampu mengarahkan masyarakat sebelum terjadinya pelanggaran terhadap hukum tersebut. Hal ini sebagaimana dikatakan pula oleh Mochtar Kusumaatmadja bahwasannya tujuan pokok dan pertama dari hukum adalah ketertiban.²³ Begitu pula dengan permasalahan perubahan iklim, sudah saatnya hukum mengambil peran tidak hanya dalam penanggulangan, melainkan sebagai upaya preventif. Maka sudah seharusnya Indonesia mulai memikirkan untuk mengadakan pengaturan hukum tersendiri terkait perubahan iklim. Yang lebih penting lagi adalah bagaimana peran hukum nantinya harus mampu mendorong kesadaran masyarakat Indonesia untuk menyadari bahaya dari dampak perubahan iklim dan solusinya yang akan kita hadapi bersama.

Lahirnya Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 sebagai landasan filosofi sudah mempertimbangkan kepastian hukum pada diktum (b). Sedangkan kebijakan

²² Satjipto Rahardjo, Ilmu Hukum, (Penerbit Citra Aditya Bakti 2012).[45].

²³ Mochtar Kusuma Atmaja. *Op.Cit.*[10].

ini secara umum mengatur tentang percepatan pengembangan industri dan pemberian insentif, penyediaan infrastruktur pengisian listrik dan pengaturan tarif tenaga listrik, teknis kendaraan, perlindungan lingkungan hidup, serta koordinasi pelaksanaan. Peraturan Presiden ini mengamanatkan pembentukan berbagai regulasi yang lebih teknis. Demi terwujudnya kepastian hukum, setidaknya seiring dengan berlakunya peraturan tersebut maka Peraturan Menteri segera ditetapkan agar ketentuan dalam Peraturan Presiden dapat terlaksana.

Pendapat menarik diungkapkan oleh Adrian J. Bradbrook, setidaknya terdapat lima alasan esensial teknologi masa depan harus dibentuk oleh ekosistem hukum dengan kriteria tertentu.²⁴

Pertama, pengembangan teknologi masa depan sangat membutuhkan investasi, oleh karena itu kepastian dan perlindungan hukum wajib diatur secara adil, rasional, serta melindungi kepentingan hukum konsumen (publik) dan investor.

Kedua, pengembangan energi dengan teknologi dan resiko tinggi membutuhkan rezim hukum yang komprehensif, termasuk pengaturan mengenai pemberian kesempatan bagi swasta untuk berpartisipasi serta hak negara untuk memungut royalti dan melindungi kepentingan nasionalnya.

Ketiga, tren teknologi masa depan adalah berkurangnya keterlibatan perusahaan besar. Perusahaan kecil dan individual dapat menjadi investor baik skala lokal maupun nasional dengan perlindungan kepastian hukum yang maksimal.

Keempat, edukasi bagi konsumen sangat penting untuk diatur karena teknologi baru akan membutuhkan adaptasi dan kebiasaan baru. Peningkatan kepedulian publik dapat dilakukan dengan promosi dan sosialisasi yang intensif.

Kelima, pemerintah wajib menetapkan rezim hukum teknologi baru yang menggantikan teknologi lama. Oleh karena itu, kepastian hukum dan kebijakan tersebut harus menempatkan teknologi baru sebagai satu-satunya solusi, bukan sebagai alternatif atau bahkan sebagai cadangan.

Secara umum baik Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 maupun

²⁴ Adrian J. Bradbrook, 'Creating Law For Next Generation Energy Technologies' (Winter 2011) *Journal of Energy and Environmental Law*. [19].

peraturan menteri yang telah ditetapkan dan mengatur kendaraan listrik dalam tiga tahun terakhir ini dapat penulis simpulkan bahwa masih belum sepenuhnya memenuhi lima kriteria menurut teori Adrian J. Bradbrook. Perlindungan dan kepastian hukum bagi konsumen (*public*) dan investor belum diatur secara holistik, edukasi intensif dari pemerintah dan peningkatan kepedulian publik juga belum jelas diatur. Perangkat regulasi ini juga belum menempatkan kendaraan listrik sebagai satu-satunya solusi bagi publik dalam menggunakan kendaraan apalagi issue kenaikan harga BBM terus menghantui masyarakat ditengah tren harga minyak yang terus meningkat fluktuatif dan neraca APBN yang terus membengkak.

Kebijakan yang Ideal dalam Perspektif Teori Hukum Pembangunan

Menyadari peranan transportasi dalam pembangunan nasional, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu, sehingga mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat serta rendah emisi sehingga dapat menjaga kelestarian ekologi.

Sejalan dengan itu, maka diperlukan upaya pembangunan hukum pengangkutan darat, yang sering diartikan sebagai penyelenggaraan perubahan tertentu terhadap masyarakat atau pengguna transportasi (*law is a tool of social engineering*), dan tentunya pembangunan yang diharapkan oleh hukum adalah perubahan masyarakat yang teratur, terkendali, berdaya guna dan berhasil guna.²⁵

Dalam mewujudkan suatu produk kebijakan publik yang bernuansa mensejahterakan rakyat, selain terletak pada kemauan politik nasional (*political will*), tetapi juga pada pelaksanaan bertindak dari kemauan politik nasional tersebut (*political action*). Hal ini penting, mengingat bangsa Indonesia merupakan masyarakat yang majemuk/plural. Pengertian masyarakat majemuk secara horisontal ditandai adanya kesatuan-kesatuan sosial berdasarkan perbedaan-perbedaan suku

²⁵ Imam Syaukani & A. Ahsin Thohari, *Dasar-Dasar Politik Hukum* (Raja Grafindo Persada 2005).

bangsa, agama, adat istiadat, serta perbedaan kedaerahan. Sedangkan secara vertikal ditandai oleh adanya perbedaan-perbedaan kesenjangan yang cukup tajam antara masyarakat lapisan atas (*elite*) dan masyarakat lapisan bawah (*grassroot*).

Teori Negara Kesejahteraan (*welfare state*) pernah diperkenalkan oleh Spicker yang mendefinisikan negara kesejahteraan sebagai sebuah sistem kesejahteraan sosial yang memberi peran lebih besar kepada negara (pemerintah) untuk mengalokasikan sebagian dana publik demi menjamin terpenuhinya kebutuhan dasar warganya.²⁶ Rumusan kebijakan publik yang berkaitan dengan kesejahteraan rakyat dapat diartikan sebagai suatu sistem kebijakan pemerintah yang terorganisasi dari pelayanan-pelayanan dan lembaga-lembaga sosial, yang dirancang untuk membantu dan mendorong individu maupun kelompok dalam masyarakat agar dapat mencapai tingkat hidup dan kesehatan yang maksimal (memuaskan).

Dengan demikian, esensi dari kebijakan publik untuk kesejahteraan rakyat, tidak lain tertumpu dan bertumpu pada sila kelima Pancasila sebagai landasan ideologi Negara Kesatuan Republik Indonesia yang menurut Hans Kelsen adalah *grundnorm* yang tidak akan pernah bisa berubah, yaitu: Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Keadilan sosial adalah memberikan hak-hak (sosial) kepada mereka-mereka yang memang punya hak (baik hak individu, maupun hak publik) sesuai dengan asas keseimbangan dan moderasi (*proporsional*). Ada dua bentuk keadilan, yaitu: (a) keadilan yang berbasis aturan hukum, nilai, dan norma-norma, misal: konsep sama rata sama rasa dan konsep *equity*; dan (b) keadilan yang berbasis pertimbangan ekonomi, yaitu mengupayakan distribusinya menjadi rata agar sama-sama merasakan dan dirasakan. Dua bentuk keadilan ini akan dapat bersinergi manakala teori kepastian hukum dengan teori hukum pembangunan dapat dipadukan oleh kebijakan negara yang berpihak kepada tujuan berbangsa dan bernegara.

Dalam pandangan penulis, dapat diasumsikan bahwa kebijakan publik merupakan kebijakan yang dibuat pemerintah yang berorientasi pada kesejahteraan masyarakat, yang dapat diwujudkan berupa peraturan perundang-undangan dan

²⁶ Agus Suryono, 'Kebijakan Publik Untuk Kesejahteraan Rakyat' (2014) Volume VI, Nomor 02 Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi TRANSPARANSI.[98-102].

sebagainya. Kebijakan publik mempunyai sifat mengikat dan harus dipatuhi oleh seluruh anggota masyarakat tanpa terkecuali. Sebelum kebijakan publik tersebut diterbitkan dan dilaksanakan, kebijakan tersebut harus ditetapkan dan disahkan oleh badan/ lembaga yang berwenang.

Peraturan perundang-undangan sebagai produk dari kebijakan publik merupakan komoditas politik yang menyangkut kepentingan publik. Namun demikian, berbagai dinamika yang terjadi dapat membawa konsekuensi bahwa kebijakan publik pun dapat mengalami perbaikan. Oleh karenanya, kebijakan publik pada satu pandangan tertentu, dipersyaratkan bersifat fleksibel, harus bisa diperbaiki, dan disesuaikan dengan perkembangan dinamika pembangunan.

Dalam konteks ini penulis menekankan perlunya peran dan fungsi negara/state sebagai analog lembaga legal-formal yang dipercaya oleh rakyat untuk mengelola sistem transportasi publik yang lebih ramah lingkungan selaras dengan issue global pencemaran lingkungan emisi karbon dengan tetap memperhatikan kesejahteraan rakyat sehingga Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 sudah tepat meskipun dalam pelaksanaannya menuju pembangunan transportasi ramah lingkungan masih menemui beberapa kendala yang tentunya wajib dievaluasi dalam mencapai target dan tujuan produk kebijakan pemerintah ini dikeluarkan. Jika hal ini dapat dilakukan, maka kebijakan publik untuk kesejahteraan rakyat merefleksikan bahwa Negara atau Pemerintahan yang ada telah melaksanakan pembangunan dalam asas pemerintahan yang demokratis, yaitu: dari rakyat, oleh rakyat, dan untuk (kesejahteraan) rakyat.

Kebijakan yang Ideal dalam Mewujudkan Transportasi Ramah Lingkungan

Saat ini perkembangan mobil listrik dalam mendukung pengurangan emisi semakin ditingkatkan di berbagai negara termasuk di Indonesia. Metode *Plan Do Check Action* (PDCA) dikenalkan oleh W. Edwards Deming dan sering juga disebut siklus deming (*Deming Cycle*). Metode PDCA adalah proses perbaikan yang secara terus-menerus dilakukan perbaikannya. Siklus PDCA biasanya digunakan menguji dan menerapkan perubahan-perubahan untuk memperbaiki kinerja produk, proses,

atau suatu sistem ideal yang berdampak pada kesuksesan di masa depan. Dalam konteks pengelolaan energi, pendekatan PDCA dapat diuraikan sebagai berikut:²⁷

1. Merencanakan: melakukan tinjauan energi dan menetapkan indikator kinerja, *Energy Performance Indicators* (EnPIs), sasaran, target dan rencana aksi yang diperlukan untuk memberikan hasil yang akan meningkatkan kinerja energi sesuai dengan kebijakan energi organisasi;
2. Melakukan: menerapkan rencana aksi pengelolaan energi;
3. Memeriksa: memantau dan mengukur proses dan karakteristik utama operasi yang menentukan kinerja energi terhadap kebijakan dan tujuan energi, dan melaporkan hasilnya;
4. Bertindak: mengambil tindakan untuk terus meningkatkan kinerja energi.

Menurut *Institute for Essential Services Reform* (IESR), kendaraan listrik dapat membantu untuk mengatasi masalah polusi udara di perkotaan. Pengembangan mobil listrik dan sepeda motor listrik memiliki potensi menurunkan emisi polutan (CO, NO_x, HC, SO₂, dan PM) yang cukup signifikan.²⁸ Dengan adanya Program KBLBB maka akan memberikan solusi dan dapat membantu pemerintah dalam melakukan penghematan biaya energi dan ketergantungan terhadap bahan bakar minyak yang masih disubsidi pemerintah, sebagai alat transportasi yang bebas polusi dan suara, serta solusi alternatif dalam mendukung pengurangan emisi (ramah lingkungan).

Dari beberapa alternatif kebijakan transportasi menuju yang ramah lingkungan maka sebenarnya kendaraan listrik berbasis baterai bukanlah satu-satunya solusi dalam menuju NZE namun secara holistik kebijakan-kebijakan ini dapat mendorong perkembangan transportasi ramah lingkungan dan membantu mengurangi dampak negatif transportasi terhadap lingkungan atau biasa disebut dengan kebijakan politik hijau (*green politic*). Kebijakan politik hijau didasarkan pada dua jenis, yaitu kebijakan yang tergolong radikal, atau yang tergolong reformis. Wissenburg memaknai kebijakan radikal dan reformis dengan meminjam istilah yang digunakan oleh Karl Popper yaitu rekayasa utopian (*utopian engineering*) dan rekayasa sepotong-potong (*piece meal engineering*). Dua jenis kebijakan itu merupakan dua

²⁷ Cakrawati Sudjoko, 'Strategi Pemanfaatan Kendaraan Listrik Berkelanjutan sebagai Solusi untuk Mengurangi Emisi Karbon' (2021) Vol. 2, No. 2 Jurnal Paradigma.[54-68].

²⁸ Institute for Essential Services Reform (IESR), *Op.Cit.*[14].

pendekatan yang berbeda, termasuk dengan cara pemecahan masalahnya.²⁹

Disini penulis berpandangan bahwa masyarakat yang sudah modern tidak lepas dari resiko-resiko dari rasionalisasi teknologi dan perubahan struktur organisasi dan pekerjaan. Sistem transportasi yang tidak ditata dengan baik akan menimbulkan permasalahan lingkungan yang lebih buruk, seperti polusi udara dan pemanasan global. Permasalahan itu akan sangat berdampak pada kehidupan manusia. Pada konsep modernisasi ekologi, permasalahan lingkungan cenderung diselesaikan dengan pendekatan modernis dan teknokratis, sehingga kebijakan yang berdimensi ekologi hanya sebatas retorika. Namun, kebijakan untuk mengatasi permasalahan lingkungan itu bisa diatasi dengan proses pembuatan kebijakan, restrukturisasi ekonomi dan perubahan sosial.

Penulis disini juga akan merujuk pendekatan Edward III dalam merumuskan kebijakan ideal dalam mewujudkan transportasi ramah lingkungan. Dimana implementasi dapat dimulai dari kondisi abstrak dan sebuah pertanyaan tentang apakah syarat agar implementasi kebijakan dapat berhasil.³⁰ Ada empat variabel dalam kebijakan publik yaitu Komunikasi (*communications*), Sumber Daya (*resources*), Sikap (*dispositions* atau *attitudes*) dan Struktur Birokrasi (*bureaucratic structure*). Keempat faktor ini harus dilaksanakan secara simultan karena antara satu dengan yang lainnya memiliki hubungan yang erat.

Kesimpulan

Peraturan Presiden RI Nomor 55 Tahun 2019 sebagai instrumen hukum utama percepatan program kendaraan listrik faktanya belum sepenuhnya mampu mewujudkan akselerasi transportasi ramah lingkungan dengan catatan-catatan sebagai berikut: a) Pertama, Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 telah memenuhi asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan dimana salah satu

²⁹ Defrina Sukma Satiti, 'Kebijakan Transportasi Publik dalam Perspektif *Green Politics* (Studi tentang Rencana Pembangunan Monorel-Trem di Surabaya)' (2014) Skripsi Ilmu Politik FISIP Universitas Erlangga Surabaya <<http://journal.unair.ac.id/download-fullpapers-jpm71bf7569d4full.pdf>> dikunjungi pada tanggal 17 Juli 2023.

³⁰ George C. Edward III, *Implementing Public Policy* (Congressional Quarterly Press, 1980)

asas formil, yaitu memiliki tujuan yang jelas (*beginsel van duidelijke doelstelling*), bahwa setiap pembentukan peraturan Perundang-undangan harus mempunyai tujuan dan manfaat yang jelas namun akan lebih tepat apabila dituangkan dalam bentuk Peraturan Pemerintah sebagai pelaksana UU No. 16 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Paris Agreement to The Nations Framework Convention on Climate Change*, b) Kedua, belum sepenuhnya memenuhi asas materiil yang memiliki kepastian hukum karena terjadi ambiguitas kenyataan yang terjadi dengan harapan yang diinginkan. Bahwa peristiwa yang konkret atau benar-benar terjadi harus dipertemukan dengan peraturan hukum, serta dikaitkan dengan peraturan hukumnya agar bisa tercakup dalam peraturan hukum tersebut, c) Ketiga, ditinjau dari konteks hukum pembangunan teori *regulatory impact mechanism*, masih diperlukan telaah mendalam mengenai bentuk aturan yang paling efektif sebagaimana dalam hierarki peraturan perundang-undangan hukum positif serta iklim politik yang ideal sehingga dapat melahirkan produk hukum yang responsif terhadap sistem transportasi ramah lingkungan, d) Keempat isi dari Peraturan Presiden tersebut belum menjelaskan langkah-langkah inovatif-solutif untuk celah bagi terjadinya pencemaran dan kerusakan lingkungan di sektor lain (*Jevons Paradox*) sebagai dampak dari industrialisasi kendaraan listrik.

Kebijakan ideal transportasi ramah lingkungan setidaknya memuat 3 (tiga) hal yakni: Pertama, konsisten mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*), dalam arti didukung oleh sistem politik yang kuat, partisipasi publik dengan berlandaskan kepada Rencana Pembangunan Energi Jangka Panjang. Kedua, terciptanya tertib administrasi penyelenggara pemerintahan, menciptakan kepastian hukum, mencegah terjadinya penyalahgunaan wewenang, menjamin akuntabilitas Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan, memberikan perlindungan hukum kepada masyarakat dan aparatur pemerintah, dan memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada warga negara/masyarakat. Ketiga, terwujudnya hak dan kewajiban pejabat pemerintah, terciptanya kewenangan pemerintah yang berdasarkan peraturan perundang-undangan dan Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB).

Daftar Bacaan

Buku

Bagir Manan, *Teori dan Politik Konstitusi* (FH UII Press 2003).

George C. Edward III, *Implementing Public Policy* (Congressional Quarterly Press, 1980)

Imam Syaukani & A. Ahsin Thohari, *Dasar-Dasar Politik Hukum* (Raja Grafindo Persada 2005).

Lawrence W. Friedman, *American Law: An Invaluable Guide to The Many Faces of The Law, and How It Affects Our Daily Our Daily Lives* (W.W. Norton & Company 1984).

Maria Farida Indrati S., *Ilmu Perundang-Undangan Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan* (Penerbit Kanisius 2019).

Mochtar Kusuma Atmaja, *Hukum dan Masyarakat dan Pembinaan Hukum Nasional* (Lembaga Penelitian Hukum dan Kriminologi Fakultas Hukum Universitas Pajajaran 1986).

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Penerbit Kencana 2009).

Ridwan Arief Subekti, et al., *Peluang dan Tantangan Pengembangan Mobil Listrik Nasional* (LIPI Press 2014).

Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum* (Citra Aditya Bakti 2012).

Jurnal

Adrian J. Bradbrook, 'Creating Law For Next Generation Energy Technologies', (Winter 2011) *Journal of Energy and Environmental Law*.

Agus Suryono, 'Kebijakan Publik Untuk Kesejahteraan Rakyat' (2014) Volume VI, Nomor 02, *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi TRANSPARANSI*.

Asrul Ibrahim Nur & Andrian Dwi Kurniawan, 'Proyeksi Masa Depan Kendaraan Listrik di Indonesia: Analisis Perspektif Regulasi dan Pengendalian Dampak Perubahan Iklim yang Berkelanjutan' (2021) Vol. 7, No. 2, *Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia*.

Cakrawati Sudjoko, 'Strategi Pemanfaatan Kendaraan Listrik Berkelanjutan sebagai Solusi untuk Mengurangi Emisi Karbon' (2021) Vol. 2, No. 2, *Jurnal Paradigma*. <https://doi.org/10.22146/jpmpm.v2i2.70354>.

- Daffa Prangsi Rakisa Wijaya Kusuma, et al., 'Konstruksi Teori Hukum Pembangunan dalam Formulasi *Energy Mix Policy* di Indonesia' (2022) Vol. 11 No.3 Jurnal Rechtsvinding (Media Pembinaan Hukum Nasional).
- Defrina Sukma Satiti, 'Kebijakan Transportasi Publik dalam Perspektif *Green Politics* (Studi tentang Rencana Pembangunan Monorel-Trem di Surabaya)', (2014), Skripsi Ilmu Politik FISIP Universitas Erlangga Surabaya. <<http://journal.unair.ac.id/download-fullpapers-jpm71bf7569d4full.pdf>.> dikunjungi pada tanggal 17 Juli 2023.
- Dessy Gusnita, 'Green Transport: Transportasi Ramah Lingkungan Dan Kontribusinya Dalam Mengurangi Polusi Udara', (2010), Jurnal LAPAN, Berita Dirgantara, Vol. 11 No. 2 (Juni 2010). hlm 66 - 71. http://jurnal.lapan.go.id/index.php/berita_dirgantara/article/view/1175. [diakses 8 September 2022].
- Fajlurrahman Jurdi, 'Format Kekuasaan Presiden dalam UUD NRI 1945 (Relasi Horizontal dan Vertikal Kekuasaan Presiden dalam Sistem Presidensial)' (2017) Vol. 25, No. 2, Jurnal Amanna Gappa.
- Fitri Amelina, 'Peran Hukum di Indonesia Dalam Penanggulangan Dampak Perubahan Iklim' (2014), Jurnal Hukum Lingkungan Indonesia, Article Section, Indonesia Centre for Environmental Law (ICEL), Vol. 1, No. 1, (dikunjungi pada Februari 2021). Hlm. 182-197. <https://doi.org/10.38011/jhli.v1i1.9>.
- M. Zulfa Aulia, 'Hukum Pembangunan dari Mochat Kusumaatmadja: Mengarahkan Pembangunan atau Mengabdikan pada Pembangunan?', (2018) Vol. 1, No. 2, Jurnal Hukum (Maret 2018).
- Mehar, S., Rémy, G., Zeadally, S., & Senouci, S.M., 'Smart Management System for a Fleet of Electric Vehicles' (2015) 16 IEEE Transaction Intelligent Transportation Systems.
- Nabila Anggarina Primastuti & Ardiana Yuli Puspitasari, 'Studi Literature: Penerapan Green Transportation Untuk Mewujudkan Kota Hijau dan Berkelanjutan', (2021) Vol(1). No.1 (Maret 2021), Jurnal Kajian Ruang. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/kr>.
- O.Z. Tamin, 'Menuju Terciptanya Sistem Transportasi Berkelanjutan di Kota-Kota Besar Indonesia' (2017) 7(2) Jurnal Transportasi.
- Prisca Listiningrum, 'Eksistensi dan Kedudukan Peraturan Presiden dalam Hierarki Peraturan Perundang-undangan di Indonesia', (2019) Vol. 12, No. 2 Jurnal Arena Hukum.

Woo, J.R., Choi, H., & Ahn, J. (2017). "Well-to-Wheel Analysis of Greenhouse Gas Emissions for Electric Vehicles Based on Electricity Generation Mix: A Global Perspective". *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 51(Maret).

Yong-Shik Lee, 'General Theory of Law and Development', (2017), *Cornell International Law Journal*: Vol. 50 : No. 3 page 416-468, Article 2. Available at: <https://scholarship.law.cornell.edu/cilj/vol50/iss3/2>.

Laman

Badan Kebijakan Fiskal Kemenkeu RI, 'Dorong Industri Kendaraan Listrik Berbasis Baterai, Kemenkeu Tetapkan Kebijakan Bea Masuk Nol Persen', (Siaran Pers 2022), <<https://fiskal.kemenkeu.go.id/publikasi/siaran-pers-detil/381>> dikunjungi pada tanggal 23 Januari 2022.

Dewan Energi Nasional, 'Menuju Bauran Energi Nasional Tahun 2025', (Siaran Pers Nomor: 1./KM.03/SJKS/2021, 8 April 2021), <<https://den.go.id/index.php/dinamispage/index/1012-forum-kehumasan-dewan-energi-nasional-menuju-bauran-energi-nasional-tahun-2025.html>> dikunjungi pada tanggal 17 Pebruari 2023.

Gaikindo, 'Hasil Sensus BPS: Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tembus 133 Juta Unit', (Berita Transportasi, 2020) <<https://www.gaikindo.or.id/data-bps-jumlah-kendaraan-bermotor-di-indonesia-tembus-133-juta-unit/>> dikunjungi pada tanggal 20 Maret 2021.

Gifari Zakawali, 'Sejauh Mana Perkembangan Mobil Listrik di Indonesia', (SIRCLO Bisnis & e-Commerce, 19 Juli 2022), <<https://store.sirclo.com/blog/perkembangan-mobil-listrik/>> dikunjungi pada 15 Desember 2022]

Institute for Essential Services Reform (IESR), 'Indonesia Energy Transition Outlook (IETO)', (Report 2022), < <https://iesr.or.id/pustaka/ieto2022>> dikunjungi pada tanggal 29 Januari 2023.

Kazunobu Onogawa, 'Aichi Statement on Environment Sustainable Transport Synthesis of Country Responses', *UNCRD (United Nation Centre for Regional Development) Nagoya Japan*, (Minister of the Environment Government of Japan 2007), < https://www.uncrd.or.jp/content/documents/5Final_EST_Sourcebook-2nd_Edition_1Mar2010_small.pdf> dikunjungi pada tanggal 25 Juni 2022.

Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, 'Rencana Strategis Tahun 2020-2024', (Direktorat Jenderal Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan 2020), <<https://www.menlhk.go.id/>> dikunjungi pada tanggal 11

September 2022.

Kementerian Perindustrian Republik Indonesia, 'Modal Kuat Menuju Era Elektrifikasi', (Berita Industri 2019) <<https://kemenperin.go.id/artikel/21283/Modal-Kuat-Menuju-Era-Elektrifikasi>> dikunjungi pada tanggal 27 Oktober 2022.

Kementerian PPN/Bappenas, 'Energi Bersih dan Terjangkau, Menjamin Akses Energi yang Terjangkau, Andal, Berkelanjutan dan Modern untuk Semua', (2021), <<http://sdgs.bappenas.go.id/tujuan-7/>> dikunjungi pada tanggal 14 Mei 2022.

Rangga Rahadiansyah, (2019), "Isi Lengkap Perpres Kendaraan Listrik", (detikOto 16 Agustus 2019) <<https://oto.detik.com/berita/d-4667727/isi-lengkap-perpres-kendaraan-listrik>> dikunjungi pada tanggal 29 September 2021.

Rejeki Wulandari, 'Mobil Listrik Transportasi Masa Depan, Apakah Ada Dampak Bagi Lingkungan?', (Situs Berita Lingkungan 2020) < <https://www.mongabay.co.id/2020/11/22/mobil-listrik-transportasi-masa-depan-apakah-ada-dampak-bagi-lingkungan>> dikunjungi pada tanggal 2 Pebruari 2023.

The World Bank, '*Development in Practice: Sustainable Transportation, Priorities for Policy Reform*', (A World Bank Publication 1996), < <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/0-8213-3598-7>> dikunjungi pada tanggal 25 September 2021.

Perundang-Undangan

Undang-Undang RI Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 4485).

Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 5059).

Undang- Undang RI Nomor 30 Tahun 2007 tentang Energi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 4746).

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 300).

Peraturan Pemerintah RI Nomor 74 Tahun 2021 tentang B Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 2019 Tentang Barang Kena Pajak

yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan Atas Barang Mewah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 6694).

Peraturan Presiden RI Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Untuk Transportasi Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 146).

Peraturan Presiden RI Nomor 14 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden No 4 Tahun 2016 tentang Percepatan Pembangunan Infrastruktur Ketenagalistrikan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 27).

Instruksi Presiden RI Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah.

Peraturan Menteri Perindustrian RI Nomor 28 Tahun 2020 tentang Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Dalam Keadaan Terurai Lengkap dan Keadaan Terurai Tidak Lengkap.

Peraturan Menteri Perindustrian RI Nomor 6 Tahun 2022 tentang Spesifikasi, Peta Jalan, dan Perhitungan Nilai Tingkat Komponen Dalam Negeri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*).

Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral RI Nomor 13 Tahun 2020 tentang Penyediaan Infrastruktur Pengisian Listrik Untuk Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai.

Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2022 tentang Konversi Kendaraan Bermotor Selain Sepeda Motor Dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai.

Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor 13/PMK.010/2022 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang dan Pembebanan Tarif Bea Masuk atas Barang Impor jo Peraturan Menteri Keuangan Nomor 6/PMK.010/2017.

--halaman ini sengaja dibiarkan kosong--