



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : Yang Mewah Lolos, Yang Berpolusi Bebas
Tanggal : Minggu, 10 Mei 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 6

Selama yang mencemari belum membayar dan yang mampu belum menanggung lebih, keadilan fiskal akan selalu terasa jauh meskipun sistemnya terlihat rapi.

Oleh Rustam Effendi

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 11 Tahun 2026 kembali memunculkan kesan lama, pemerintah mendorong kendaraan listrik, tetapi sistem pajaknya belum sepenuhnya mengikuti arah tersebut.

Setelah terbitnya aturan ini, perdebatan tentang pajak kendaraan listrik kembali mengemuka. Banyak yang menilainya kontradiktif—di satu sisi pemerintah mendorong elektrifikasi, di sisi lain mulai menarik beban fiskal dari sektor yang masih tumbuh.

Kritik ini sah. Namun, ia hanya gejala. Masalah utamanya lebih lama dan lebih mendasar.

Bayangkan dua pengguna jalan. Yang pertama menggunakan sepeda motor setiap hari dan menghasilkan emisi tanpa henti. Yang kedua membeli mobil listrik mewah bernilai ratusan juta hingga miliaran rupiah. Namun, yang pertama tidak pernah benar-benar membayar biaya dari emisinya, sedangkan yang kedua justru menikmati keringanan pajak.

Masalah pajak kendaraan Indonesia bukan pada besaran pajaknya, melainkan pada logikanya. Yang mampu belum tentu membayar lebih dan yang mencemari belum benar-benar membayar sama sekali.

Sejak 2021, Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) kendaraan dihitung berdasarkan tingkat emisi karbon. Niatnya baik—mendorong kendaraan rendah emisi. Namun, satu instrumen ini dipaksa memikul tiga tujuan sekaligus: memungut dari kemewahan, mendorong industri domestik, dan mengoreksi dampak lingkungan.

Akibatnya, muncul tiga masalah mendasar. Pertama, yang mahal tidak selalu membayar lebih. Kendaraan listrik penumpang seharga ratusan juta hingga miliaran rupiah dapat bebas PPnBM, bukan semata karena emisinya nol, melainkan karena memenuhi syarat kandungan dalam negeri. Insentif industri pada akhirnya ikut membiayai konsumsi mewah.

Kedua, yang mencemari tidak selalu membayar. Lebih dari 160 juta kendaraan bermotor—terutama sepeda motor berbahan bakar minyak—telah beredar tanpa masuk dalam skema yang benar-benar mencerminkan biaya emisi yang mereka hasilkan setiap hari. Dengan basis sebesar ini, bahkan diferensiasi tarif kecil berpotensi menghasilkan penerimaan hingga triliunan rupiah setiap tahun sekaligus menyasar sumber emisi terbesar yang selama ini tak tersentuh.

Ketiga, sebagian pajak dapat "mengecil sendiri". Karena PPnBM hanya dipungut sekali di tingkat pabrikan, harga jual ke pihak afiliasi dapat ditekan sehingga basis pajak menyusut. Ini bukan semata soal pengawasan, melainkan juga soal desain sistem yang membuka ruang tersebut sejak awal.

Masalahnya bukan pada pelaksanaan atau pengawasan semata, melainkan pada desain sistem yang sejak awal membiarkan ketidaktepatan sasaran tersebut terjadi. Tanpa disadari, biaya polusi akhirnya dibayar bersama—melalui kualitas udara yang menurun, kesehatan yang terganggu, dan beban ekonomi yang tidak terlihat.

Arsitektur lebih adil

Masalah ini tidak membutuhkan instrumen baru, tetapi penataan ulang logika dasar: memisahkan secara tegas pajak atas kemewahan dan pungutan atas polusi.

Secara prinsip, sistem pajak kendaraan seharusnya bekerja dengan logika yang mudah dipahami, yang mampu membayar lebih, membayar lebih; yang mencemari lebih banyak, juga membayar lebih.

Masalahnya bukan kurangnya pajak, melainkan desainnya yang belum tepat sasaran. Untuk itu, fungsi-fungsi yang selama ini tercampur perlu dipisahkan secara tegas.

Kemewahan dikenai melalui Pajak Pertambahan Nilai (PPN) bertarif lebih tinggi yang mengikuti nilai konsumsi sehingga tidak mudah diperkecil melalui pengaturan harga di satu titik. Dalam kerangka ini, kendaraan dengan nilai tinggi tetap dikenai tarif lebih tinggi, termasuk kendaraan listrik yang tidak masuk dalam prioritas kebijakan industri.

Pendekatan ini pada tahap awal menyasar kendaraan baru. PPnBM dipecah menjadi dua fungsi yang lebih jelas: unsur kemewahan dilebur ke dalam PPN melalui tarif yang lebih tinggi, sedangkan unsur emisi dikenakan melalui instrumen cukai.

Namun, pembenahan tidak berhenti pada kendaraan baru. Tanpa menyentuh lebih dari 160 juta kendaraan yang telah beredar, kebijakan apa pun hanya akan memperbaiki arus, tetapi membiarkan sumber emisi utama tetap tidak tersentuh. Untuk itu, komponen emisi perlu menjadi bagian dari penghitungan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) tahunan.

Instrumen berbasis emisi dalam PKB ini menjadi penting karena bekerja pada basis yang luas dan berulang. Dengan data kendaraan yang telah tersedia, pendekatan ini relatif mudah ditegakkan sekaligus mendorong perubahan bertahap terhadap jutaan kendaraan yang digunakan sehari-hari.

Insentif bekerja sendiri

Agar komponen emisi dalam PKB efektif, desain insentifnya harus sederhana dan terasa. Pajak tidak selalu identik dengan beban. Dalam desain yang tepat, ia menjadi pilihan.

Pemilik kendaraan dihadapkan pada dua opsi: membayar pajak lebih mahal setiap tahun, atau memastikan kendaraannya lebih bersih melalui uji emisi. Kendaraan yang tidak menjalani uji emisi dikenai tarif penuh. Sebaliknya, kendaraan yang lolos uji emisi mendapatkan pengurangan tarif yang nyata.

Perubahan perilaku tidak lahir dari beban besar yang sesekali dirasakan, tetapi dari kerugian kecil yang terus berulang. Selisih tarif yang relatif ringan, jika terjadi setiap tahun, cukup untuk mengubah keputusan jutaan orang.

Namun, insentif ini hanya akan bekerja jika akses tersedia. Uji emisi harus mudah dijangkau, cepat, dan terjangkau. Tanpa itu, masyarakat akan memilih membayar lebih mahal daripada menghadapi biaya waktu dan ketidakpastian.

Perubahan ini tidak bisa dilakukan sekaligus. Penyesuaian instrumen pajak di tingkat nasional membutuhkan proses yang tidak singkat. Namun, menunggu sistem sempurna justru sering menjadi cara paling efektif untuk mempertahankan kondisi yang tidak ideal.

Langkah awal dapat dimulai dari penguatan komponen emisi dalam PKB dengan diferensiasi tarif yang jelas. Ini menjadi sinyal arah kebijakan yang konkret dan sulit dibalik.

Pada saat yang sama, penataan instrumen di tingkat nasional dapat diproses secara bertahap, hingga pada akhirnya sistem berjalan dengan pembagian fungsi yang jelas: pajak kemewahan, koreksi emisi, dan insentif industri.

Dalam setiap tahap, perlindungan bagi kelompok berpenghasilan rendah harus tetap menjadi perhatian—melalui tarif awal yang ringan dan akses yang terjangkau. Keadilan bukan titik awal, melainkan arah yang harus dijaga secara konsisten.

Bukan beban baru

Pendekatan ini bukan menambah beban baru secara seragam. Ia memperbaiki tiga masalah lama: instrumen kemewahan yang tidak tepat sasaran, instrumen emisi yang belum menjangkau sumber utama, dan desain pajak yang membuka ruang penyusutan basis penerimaan.

Sebagian penerimaan dari sistem ini perlu kembali ke masyarakat melalui transportasi publik yang lebih baik, dukungan kendaraan bersih, dan kemudahan akses uji emisi. Dengan demikian, pajak tidak hanya memungut, tetapi juga membangun kepercayaan.

Permendagri No 11/2026 mencerminkan kebutuhan nyata daerah untuk memperluas ruang fiskal. Namun, solusi jangka panjang tidak cukup dengan memungut di hilir. Fondasi di tingkat nasional perlu dibenahi agar seluruh sistem bekerja dengan logika yang sama.

Selama logika dasarnya belum diperbaiki—yang mampu membayar lebih dan yang mencemari membayar sesuai dampaknya—setiap perubahan kebijakan hanya akan merapikan permukaan, bukan memperbaiki sistemnya. Selama yang mencemari belum membayar dan yang mampu belum menanggung lebih, keadilan fiskal akan selalu terasa jauh meskipun sistemnya terlihat rapi.