

ANALISIS PENGARUH KEBIJAKAN *LOW COST GREEN CAR* TERHADAP PERSPEKTIF POLITIK LINGKUNGAN DAN KESADARAN KONSUMEN DALAM MUTU RAMAH LINGKUNGAN: STUDI KASUS LCGC MEREK DAGANG TOYOTA DI SEMARANG SELATAN

Mega Widya Denanda – 14010115130123

megawidya1@gmail.com

Dosen Pembimbing: **Dr. Drs. Edi Santosa, SU**

edisantosa05@yahoo.co.id

Departemen Politik dan Pemerintahan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro

INTISARI

Transportasi adalah salah satu aspek penting dalam kehidupan sehari-hari karena sangat memudahkan mobilitas. Seiring dengan perkembangan teknologi, banyak produsen mobil yang menggabungkan kemajuan teknologi dan transportasi. Salah satu dampak dari kemajuan teknologi dalam bidang transportasi adalah gas buang dan bahan bakar yang digunakan. Low Cost Green Car adalah salah satu inovasi yang dibuat oleh para ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merek) di Indonesia untuk mengurangi polusi udara yang dihasilkan dan tingkat konsumsi bahan bakar di Indonesia. LCGC menjadi menarik untuk diteliti karena volume tipe mobil tersebut yang meningkat pesat sejak awal kebijakan tersebut diterapkan yang kemudian memiliki dampak terhadap Kota Semarang yang termasuk salah satu kota besar. Penelitian ini menggunakan metode penelitian mixed method guna menggabungkan data kualitatif deskriptif dan kuantitatif deskriptif dan menggunakan teori partisipasi politik Huntington dan Nelson.

Hasil penelitian ini adalah mendeskripsikan hasil penerapan kebijakan, persepsi masyarakat terhadap produk yang ramah lingkungan serta gap yang terjadi antara regulasi dan fakta empirik. Kesimpulan penelitian ini menunjukkan kurangnya aksi yang berkesinambungan antara pemerintah, pihak swasta, dan masyarakat. Hasil penelitian ini adalah mendeskripsikan hasil penerapan kebijakan, persepsi masyarakat terhadap produk yang ramah lingkungan serta gap yang terjadi antara regulasi dan fakta empirik. Kesimpulan penelitian ini menunjukkan kurangnya aksi yang berkesinambungan antara pemerintah, pihak swasta, dan masyarakat.

KATA KUNCI

LCGC, mobil murah, persepsi, ramah lingkungan.

Pendahuluan

Munculnya transportasi sebagai salah satu disiplin ilmu pada dekade terakhir ini disebabkan oleh keterbatasan fisik manusia dalam menjalankan aktivitas kehidupannya sehari-hari, apakah itu aktivitas sosial, politik, ekonomi, pengembangan iptek, budaya, dan lain-lain. Secara fisik manusia tidak akan dapat bergerak tanpa adanya dukungan transportasi untuk jarak yang dekat sekalipun. Sebagai contoh, manusia tidak akan dapat meraih apa yang diinginkannya kalau objek yang diinginkannya itu berada pada tempat yang berada di luar jangkauan fisiknya walaupun jaraknya sangat dekat. Manusia harus bergerak untuk mengambil objek yang diinginkannya itu dengan berjalan, misalnya. Kemampuan untuk bergerak itulah yang dinamakan transportasi walaupun hanya berjarak 4 langkah dengan berjalan kaki.

Menurut Everett M. Rogers (1983) menjelaskan inovasi adalah kegiatan penelitian, pengembangan, dan/atau perekayasaan yang bertujuan mengembangkan penerapan praktis nilai dan konteks ilmu pengetahuan yang baru, atau cara baru untuk menerapkan ilmu pengetahuan dan teknologi yang telah ada ke dalam produk atau proses produksi. Dewasa ini, aktivitas kehidupan manusia telah mencapai kemajuan yang pesat di segala bidang, semakin kompleks dan beragam, serta semakin gencarnya arus globalisasi, maka teknik transportasi juga semakin modern dan kompleks. Pengelolannya juga telah menghadapi masalah rumit yang menyangkut segala aspek kehidupan manusia dan harus mempertimbangkan segala kepentingan manusia yang berbeda serta terkait dengan berbagai faktor. Oleh karena itu, dalam pembahasan persoalan transportasi ini kita harus melihat dan memandang transportasi ini sebagai suatu sistem yang luas, menyeluruh dan tidak berdiri sendiri.

Pada Bulan Juni 2012, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mencetuskan ide proyek mobil emisi karbon rendah (*Low Emission Carbon Project/LECP*) sebelum menuju ke Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) RIO+20 di Kota Rio de Janeiro, Brasil. LECP merupakan proyeksi pemerintah terkait pembangunan transportasi hijau berkelanjutan. Untuk mendukung ide tersebut, Pemerintah mencetuskan program *Low Cost Green Car (LCGC)* pada Mei tahun 2013 untuk menindaklanjuti program LECP. Kemudian, pemerintah mengeluarkan kebijakan dan aturan mengenai mobil murah dan ramah lingkungan yang tertuang di dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 76/PMK.011/2012 tentang Perubahan atas Permenkeu No 176/PMK.011/2009 tentang Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Mesin Serta Barang dan Bahan Untuk Pembangunan atau Pengembangan Industri Dalam Rangka Penanaman Modal. Dalam peraturan itu pemerintah mengedepankan industri otomotif yang mengedepankan sisi ramah lingkungan yang mendapatkan insentif dari pemerintah. Kebijakan *Low Cost Green Car* merupakan sebuah kebijakan baru bagi kendaraan roda empat yang ditetapkan oleh pemerintah pada tahun 2013.

Setelah beberapa waktu, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menandatangani regulasi pada tanggal 23 Mei 2013 yang kemudian aturan tersebut dituangkan di Peraturan Pemerintah Nomor 41/2013 tentang Barang Kena Pajak yang Tergolong Mewah Berupa Kendaraan Bermotor yang Dikenai Pajak Penjualan atas Barang Mewah. Berdasarkan Peraturan Pemerintah tersebut, program LCGC dilatarbelakangi oleh upaya pemerintah dalam mendorong penggunaan kendaraan bermotor yang hemat energi dan ramah lingkungan. Pemerintah bermaksud untuk mengembangkan kemandirian industri kendaraan bermotor roda empat dalam pembuatan motor penggerak, transmisi/*transaxle* (transmisi dan *axle*) yang berdaya saing, ini juga didasari oleh banyaknya permintaan kendaraan bermotor yang hemat energi dan harga terjangkau. Jadi, pada dasarnya mobil LCGC ini mendapat keringanan membayar pajak setiap tahunnya karena harganya yang lebih murah daripada harga mobil pada umumnya. Contohnya saja, nilai pajak sebuah mobil Avanza bisa

mencapai 2,3 juta per tahun dengan harga beli 144 juta, sedangkan mobil Agya hanya sebesar 1,4 juta dengan harga beli 79 juta.

Program ini kemudian semakin dikukuhkan dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Perindustrian (Permenperin) Nomor 33/MIND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau. Regulasi ini kemudian ditetapkan oleh Menteri Perindustrian Indonesia pada saat itu, oleh MS Hidayat pada tanggal 1 Juli 2013 dan telah diundangkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Nomor 895 pada Juli 2013 oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia (Menkumham) Indonesia pada saat itu, Amir Syamsudin. Permenperin ini kemudian menjadi dasar para produsen mobil LCGC yang ada di Indonesia. Seiring dengan berjalannya waktu dan perkembangan jaman, permintaan masyarakat terhadap LCGC yang semakin meningkat ini kemudian mengasah produsen untuk tetap memproduksi LCGC dengan kualitas yang lebih bagus sehingga tidak jarang bahwa produsen memproduksi mobil LCGC tidak sesuai dengan Permenperin yang sudah ditetapkan. Contohnya, pada pasal 2 nomor 1 bagian (e) menyebutkan bahwa harga jual KBH2 setinggi-tingginya Rp. 95,000,000 (sembilan puluh juta rupiah) berdasarkan lokasi kantor pusat Agen Pemegang Merek. Namun sayangnya, pada hari ini ada juga produsen yang menjual LCGC ini dengan bandrol harga mencapai 150jutaan (Toyota Calya, Toyota Agya, Honda Brio Satya) dimana tentu saja ini berlawanan dengan konsep *Low Cost* yang ditawarkan oleh pemerintah pada awalnya.

Implementasi Kebijakan *Low Cost Green Car* dalam Prespektif Politik Lingkungan

Salah satu yang menjadi indikator dalam suksesnya suatu kebijakan yang dibuat oleh pemerintah adalah bagaimana beberapa pihak dalam sektor terkait dalam bekerja secara berkesinambungan dalam mewujudkan visi maupun misi atau tujuan utama dikeluarkannya kebijakan tersebut. Membahas evaluasi kebijakan lebih lanjut, sebenarnya terdapat beberapa dimensi evaluasi kebijakan dimana hal tersebut untuk melihat dampak dari kebijakan.¹ Dalam hal ini, penulis mendapatkan beberapa informasi terkait bagaimana pada awalnya kebijakan ini bisa diluncurkan.

LCGC ini menjadi salah satu jawaban dari permasalahan polusi yang ada di Indonesia. Kualitas udara pada tiap-tiap kota besar semakin meningkat dan pemerintah semakin kuwalahan dalam mengatasi kualitas udara yang kemudian menjadi polusi yang mengganggu atau sudah tidak bisa dikatakan layak lagi berdasarkan kualitas udara. Berikut kutipan wawancara dengan Bapak Kusnandir selaku Kepala Dinas Perhubungan.

*“sebenarnya, kita ikut saja dengan kebijakan Pemerintah Pusat. Jadi Pemerintah Daerah ini tinggal mengimplementasikan ke daerah dan melengkapi komponen-komponen agar kebijakan tersebut dapat berjalan sesuai dengan tujuan utamanya. Untuk LCGC ini sendiri, pemerintah sudah memberlakukan kebijakan ini sejak tahun 2014. Ini kan dibentuk buat mengurangi kemacetan dan juga polusi, Kota Semarang sebagai salah satu kota padat penduduk dan juga menjadi kota lintas bagi para pekerja tentu menyambut baik kebijakan ini.”*²

Berdasarkan pernyataan diatas, dapat disimpulkan bahwa Pemerintah Daerah mengikuti kebijakan Pemerintah Pusat saja dimana dalam pelaksanaannya tinggal melengkapi beberapa komponen agar kebijakan tersebut dapat berjalan dengan baik.

“Semarang ini sebenarnya belum bisa dikatakan seperti Jakarta yang di beberapa titik sudah bisa disebut daerah macet. Masyarakat ini sering salah paham terkait kondisi kemacetan dan juga padat. Kalau sesuai sama aturan yang saya pegang, Mbak, Semarang itu kota yang lalu

¹ Winarno,Budi.2002.Teori dan Proses Kebijakan Publik. Media Pressindo.Yogyakarta.

² Wawancara dengan Kusnandir selaku Ketua Dinas Perhubungan Kota Semarang, Pada hari Jum’at tanggal 23 Agustus 2019 Pukul 11.00

lintasnya terbilang padat bukan macet karena kalau macet itu artinya sudah tidak bisa bergerak sama sekali. Kalau masalah emisi atau polusi yang dikeluarkan oleh mobil baik kendaraan pribadi maupun umum itu kan sudah melalui layak uji. Jadi kalau kendaraan A memiliki batas maksimal emisi, katakanlah, 11.000 dalam satuan emisi, kalau lebih dari itu ya otomatis kita tidak akan mengeluarkan ijin layak untuk digunakan.”³

Dalam prepektif lingkungan, tentu kendaraan pribadi maupun umum yang berlalu lalang di jalan raya saat ini sudah melalui beberapa tes layak uji, oleh karenanya tentu emisi yang dikeluarkan oleh kendaraan sudah sesuai dengan tipe kendaraan tersebut.

“untuk LCGC sendiri ini kan kebijakan Pusat, ya Mbak, jadi mau tidak mau akhirnya kendaraan ini juga didistribusikan sampai ke daerah-daerah yang ada di Indonesia. Kita nyebutnya ndak LCGC mbak biasanya tapi mobil murah karena emang harganya kan dibawah rata-rata dan klaimnya memang rendah emisi, tapi begini, Mbak, kita sering kali lupa, *nek* hargane murah maka otomatis kan banyak msyarakat yang dapat menjangkau atau membelinya. Ya, sebenarnya sesuai dengan Pancasila ya, Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia, *wong* pemerintah *tuh* maksudnya baik, biar semua masyarakat dapat menikmati bagaimana rasanya punya mobil, tapi terkadang kita lupa, Mbak, volume kendaraannya kan juga ikut naik, ya.”⁴

Sesuai dengan pernyataan di atas bahwa tujuan utama pemerintah mengeluarkan kebijakan ini adalah untuk masyarakat menengah dan menengah ke bawah dimana mobil ini nanti dapat membantu perekonomian masyarakat seperti petani maupun pedagang. Dengan harga yang terbilang lebih murah dari *citycar* lainnya, mobil ini bisa menjadi alternative lain dalam membantu kehidupan sehari-hari di lingkungan masyarakat. Tidak hanya itu, pendukung ini diperkuat oleh Bapak Syaukani Latief yang merupakan Kepala Administrasi PT. Nasmoco Gombel, berikut kutipan pernyataan Bapak Latief.

“memang benar, Mbak, LCGC ini harganya jauh lebih murah daripada mobil-mobil pada umumnya, itu merupakan salah satu daya tarik dan alasan kenapa mobil ini laku di kalangan masyarakat-masyarakat khususnya di Kota Semarang”⁵

Selain menjadi idola, LCGC ini menjadi salah satu sumber profit di Perusahaan distribusi perusahaan mobil terkait.

“kalau sumbangsih profit yang besar, kalau per unit tidak, terus terang ini kan produk ekonomis, jadi marginnya pasti tipis. Tetapi dengan volume yang banyak, harapan kami ini cukup untuk menyokong profit perusahaan.”⁶

Sebenarnya LCGC ini menjadi idola di beberapa ATPM di Indonesia, ini dibuktikan dengan adanya data penjualan LCGC di Indonesia masih menduduki 5 besar puncak mobil terlaris di Indonesia. Meskipun pada awalnya, LCGC di mengalami banyak pertentangan dari banyak pihak terutama Presiden RI Joko Widodo, namun akhirnya proyek ini sudah berjalan selama 5 tahun. LCGC ini diklaim merupakan mobil yang ramah lingkungan dikarenakan cc'nya yang kecil. Pendapat ini dibenarkan oleh Bapak Syarifuddin Kepala Bengkel PT. Nasmoco Gombel.

“LCGC itu menggunakan cc mesin yang kecil yaitu antara 1000cc-1200cc, sedangkan untuk mobil yang tidak LCGC kan diatas itu, ya, paling 1500cc an lah. Tapi yang paling fundamental itu, mobil LCGC dirancang untuk mobil yang perawatannya murah, bahan bakarnya hemat dan juga ramah lingkungan.”⁷

³ Wawancara dengan Kusnandir selaku Ketua Dinas Perhubungan Kota Semarang, Pada hari Jum'at tanggal 23 Agustus 2019 Pukul 11.00

⁴ Wawancara dengan Kusnandir selaku Ketua Dinas Perhubungan Kota Semarang, Pada hari Jum'at tanggal 23 Agustus 2019 Pukul 11.00

⁵ Wawancara dengan Syaukani Latief selaku Kepala Administrasi PT. Nasmoco Gombel Semarang, Pada Hari Jum'at Tanggal 19 Juli 2019

⁶ Wawancara dengan Syaukani Latief selaku Kepala Administrasi PT. Nasmoco Gombel Semarang, Pada Hari Jum'at Tanggal 19 Juli 2019

⁷ Wawancara dengan Syarifuddin selaku Kepala Bengkel PT. Nasmoco Gombel Semarang, Pada Hari Jum'at Tanggal 19 Juli 2019

Konsumsi bahan bakar yang banyak di Indonesia ini menjadi permasalahan utama yang terjadi di Indonesia, pernyataan Bapak Uddin diatas membenarkan bahwasanya untuk mengurangi permasalahan BBM, pemerintah meluncurkan mobil dengan cc yang kecil dan harga terjangkau agar masyarakat yang memiliki banyak kendaraan bermotor dalam satu rumah dapat diringkas menjadi satu mobil saja sehingga penggunaan bahan bakar dapat berkurang secara drastis. Selain itu implementasi ini dilihat dari segi lingkungannya juga memiliki efek.

“kembali pada fundamental, LCGC mengeluarkan cc yang kecil sehingga pembuangan emisinya juga berbeda dibandingkan dengan mobil-mobil pada umumnya yang memiliki cc diatas 1200. Karena mobil yang ccnya besar menggunakan bahan bakar yang lebih banyak daripada mobil pada umumnya, kemudian emisi yang dikeluarkan juga lebih besar daripada LCGC yang memiliki cc mesin yang relative kecil, dengan cc yang kecil maka mobil tersebut mengeluarkan gas buang diambang batas.”⁸

Apabila dilihat dari aspek lingkungan, tentu dengan rendahnya cc dan fasilitas yang ditawarkan oleh LCGC ini sangat membantu dan merupakan angin segar dalam upaya penyelamatan lingkungan yang rusak dikarenakan polusi-polusi yang dihasilkan dari kendaraan bermotor kita setiap harinya.

“untuk mobil greencar sebenarnya sudah diaplikasikan baik pada mobil yang ccnya kecil maupun besar, pihak Toyota sudah selalu melibatkan aspek greencar pada mobil yang akan diproduksi. Toyota itu di setiap mobilnya memiliki katalis, katalis itu semacam penyaring di area pembuangan bahan bakar, jadi setelah pembakaran bahan bakar sebelum dikeluarkan dari knalpot ada saringanya dan juga sensor yang mengatur bagaimana nanti gas buang tersebut tidak melebihi ambang batas emisi yang ada, tetapi karena LCGC ini memiliki cc yang kecil, kemudian juga kontruksi mesinnya ringan dibandingkan mesin-mesin yang lain sehingga pasti lebih efisien.”⁹

Pihak swasta selalu satu langkah di depan pemerintah apabila ada *movement* semacam *greencar* maupun *climate change*, banyak sekali pihak swasta yang sudah siap dengan kendaran-kendaraan bermotor dengan konsep *greencar* tapi tidak memiliki tanggapan serius dari pihak pemerintah itu sendiri.

“jadi sebernarnya sudah mengeluarkan produk yang lebih ramah lingkungan, jawabannya pasti sudah, tetapi memang ini benar konsumsi premium. Ada yang Namanya Toyota Mirai, itu nanti panjenengan bisa searching, itu bahan bakarnya malah dari air. Cuman memang untuk memproduksi seperti itu, tentu biasayanya besar dan pasar Indonesia lebih besar dan di Indonesia belum menjadi trend. Belum tahu nanti ya. Tentunya Toyota mengkaji setiap produknya dan akan membuat satu minor change di setiap tahunnya dan juga setiap 8 tahun untuk revolusioner change sehingga menyempurnakan produknya baik tampilan performance maupun efisiensinya, tapi kalau dikatakan Namanya apa, yang Namanya perencanaan sebelum launching pasti masih rahasia, tapi saya yakin akan selalu ada transformasi dari Toyota yang ramah lingkungan, hemat dan tentunya menguntungkan.”¹⁰

Pernyataan Bapak Uddin di atas membenarkan pendapat sebelumnya bahwa pihak swasta selalu selangkah lebih maju daripada pemerintah itu sendiri padahal pemerintah yang biasanya selalu melempar isu mengenai pergerakan-pergerakan lingkungan namun tidak memiliki aksi khusus yang kemudian malah dieksekusi langsung oleh pihak swasta

⁸ Wawancara dengan Syarifuddin Selaku Kepala Bengkel PT. Nasmoco Gombel Semarang, Pada Hari Jum'at Tanggal 19 Juli 2019

⁹ Wawancara dengan Syarifuddin Selaku Kepala Bengkel PT. Nasmoco Gombel Semarang, Pada Hari Jum'at Tanggal 19 Juli 2019

¹⁰ Wawancara dengan Syaukani Latief Selaku Kepala Administrasi PT. Nasmoco Gombel Semarang, Pada Hari Jum'at Tanggal 19 Juli 2019

Pada akhirnya pemerintah daerah hanya mengikuti kebijakan dari pemerintah pusat, seperti yang sudah dikatakan di atas bahwasanya implementasi ini belum memiliki komunikasi yang baik dimana pihak swasta dan pemerintah memiliki pandangan yang berbeda terkait pergerakan-pergerakan maupun gebrakan dalam penyelamatan lingkungan, ketika pemerintah melemparkan *issue* mengenai perubahan dalam skala yang besar yang kemudian diiyakan oleh pihak swasta, pemerintah tidak memiliki aksi nyata sebagai lanjutan dari apa yang pihak swasta sudah kerjakan, sama halnya dengan produk-produk *hybrid* lain dimana di luar negeri sudah lama diterapkan namun dari Indonesia sendiri belum siap adanya perubahan besar di bidang otomotif.

Tidak hanya itu, pendapat lain juga dikemukakan oleh pihak dari Satlantas yang diwakilkan oleh IPTU Rina, bahwasanya kota Semarang ini menjadi kota yang memiliki jumlah kendaraan bermotor yang naik dalam jumlah yang pesat setiap tahunnya.

“sebagai salah satu instansi yang membantu pemerintah dalam mengatur jalanan yang ada di Semarang, tentu saya harus akui bahwa Semarang adalah salah satu Kota yang memiliki jumlah kendaraan yang cukup padat, baik mobil maupun motor, banyak beberapa titik yang kemudian ramai dan pasat sehingga salah satu cara kita dalam menghadapi banyaknya volume kendaraan ya dengan rekayasa lalu lintas”¹¹

“kita juga harus memahami bahwa pemerintah sudah tidak bisa melakukan perluasan jalan dikarenakan sudah tidak ada lahan untuk melakukan perluasan jalan, masyarakat harus tahu bahwa perluasan atau pemabngunan jalan setiap tahun hanya meningkat sebanyak 5% sedangkan kendaraan bermotor ini melaju hingga 12,5% pertahun, maka dari itu kami dari pihak dinas dan juga bagian lalu lintas hanya bisa melakukan rekayasa lalu lintas sebagai salah satu untuk menghindari kemacetan. Maka dari itu, Mbak, LCGC dengan harga yang murah ini bisa menjadi boomerang kepada pemerintah, tadinya bermaksud untuk menghemat bahan bakar dan juga mengurangi polusi, malah dengan adanya DP murah dan juga hardga yang lebih murah ini, masyarakat akan semakin banyak yang memiliki kendaraan pribadi dan malah menyumbang banyak kepadatan di beberapa titik, jadinya ya sama saja, jumlahnya saja banyak jadi emisi yang dikeluarkan ya mengikuti volumenya”¹²

Dari 2 pernyataan di atas, kita bisa mengetahui bahwa Panjang jalan yang ada di Semarang sudah tidak bisa membendung atau meyeimbangi perkembangan atau pertumbuhan kendaran bermotor yang meningkat setiap tahunnya. Tidak hanya itu, program atau kebijakan yang tadinya dikeluarkan untuk menyelamatkan lingkungan dari polusi menjadi sama saja karena tingkat masyarakat dalam penggunaan kendaraan pribadi meningkat. Tentu ini menjadi *boomerang* bagi pemerintah karena Semarang memiliki gebrakan mengenai penggunaan kendaraan umum sebagai salah satu cara dalam mengurangi kemacetan atau kepadatan yang terjadi di beberapa atau banyak titik di Semarang. Semarang memiliki gerakan dalam penggunaan transportasi umum. Tidak hanya itu, menurut Gaikindo, LCGC ini pada setiap tahunnya sudah meningkat sebanyak 31% yang sudah pasti menyumbang kepadatan dan kemacetan yang ada di Indonesia.

Gap yang Terjadi antara Regulasi dan Kebijakan yang Mengatur LCGC dengan Fakta Empirik yang Terjadi

Peraturan yang mengatur LCGC ini adalah Peraturan Menteri Perindustrian (Permenperin) Nomor 33/MIND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau. Banyak sekali hal yang dibahas dalam Permenperin tersebut seperti harga, komposisi mesin, tujuan awal dikeluarkannya LCGC, hingga masalah pajak. Setelah 5 tahun pelaksanaan, tentu ada beberapa atau banyak hal yang menjadi alat atau indikator

¹¹ Wawancara dengan IPTU Rina Roostyani selaku Kepala Sub Unit I Dikyasa, Pada Hari Selasa tanggal 27 Agustus 2019 jam 13.00

¹² Wawancara dengan Kusnandir selaku Ketua Dinas Perhubungan Kota Semarang, Pada hari Jum'at tanggal 23 Agustus 2019 Pukul 11.00

dalam menganalisis suatu kebijakan. Ada beberapa hal yang ditemukan penulis yang sangat berbeda dengan aturan yang tertulis dalam aturan tersebut. Salah satunya dikemukakan oleh Bapak Latief selaku Ketua Administrasi PT. Nasmoco Gombel. Penulis menanyakan mengenai harga yang tertulis dalam Permenperin yang kemudian berbeda dengan harga pada aslinya.

“kalau LCGC dibanderol dengan harga segitu, saya pikir di pasaran tidak ada yang harga segitu. Karna apa? Untuk mendapatkan sesuatu yang layak tentunya diikuti oleh kondisi material yang mendukung, memang tidak bisa sesuai dengan harga yang tadi disebutkan namun LCGC termasuk dalam golongan harga yang terjangkau dibandingkan produk-produk lainnya. Ya, menurut saya harganya cukup lah yang beredar di Toyota maupun non, sudah mendukung kondisi yang ada. Karena untuk mendapatkan produk yang baik dan yang layak maka diperlukan material yang aman dan itu saat ini masih berkisar di angka 140jutaan, naik turun ke atas.”¹³

Dari pernyataan di atas, tentu kita melihat perbedaan yang sangat mendasar terkait harga yang ada di pasaran. Pada tahun 2014, ini dibuktikan dengan adanya data bahwa pada peluncuran pertama saja sudah mencapai harga 103juta hingga 115juta untuk . Ini jelas tidak sesuai dengan harga yang dibanderol dan yang ditetapkan pemerintah bahwa LCGC maksimal hanya memiliki harga 95jutaan. Pada saat penulis menanyakan mengenai ini, pihak distributor hanya menjawab bahwasanya untuk Toyota sendiri tidak bisa memproduksi mobil dengan kualitas baik dengan harga produksi 95jutaan (Bagian II pasal 2 ayat (1) huruf e). Meskipun begitu, pada Permenperin terdapat point-point yang memungkinkan terjadinya perubahan harga dengan aturan dalam Bagian II ayat (5) sebagai berikut :

- a. terjadi perubahan-perubahan pada kondisi/indikator ekonomi yang dicerminkan dengan besaran inflasi, kurs nilai tukar Rupiah dan/atau harga bahan baku;
- b. KBH2 menggunakan teknologi transmisi otomatis; dan/atau
- c. KBH2 menggunakan teknologi pengaman penumpang

Tidak hanya itu, syarat perubahan harga juga dituangkan dalam Pasal 6 dan 7, yaitu sebagai berikut:
Ayat (6)

Perubahan pada kondisi/indikator ekonomi yang dicerminkan dengan besaran inflasi, nilai tukar Rupiah dan/atau harga bahan baku sebagaimana dimaksud pada ayat (5) huruf a, mengacu pada:

- a. data Badan Pusat Statistik untuk besaran inflasi;
- b. nilai kurs tengah dari Bank Indonesia untuk nilai tukar Rupiah; dan
- c. hasil verifikasi Surveyor untuk penulusuran harga bahan baku.

Ayat (7)

Penyesuaian harga sebagaimana dimaksud pada ayat (5):

- a. huruf b maksimum sebesar 15%; dan
- b. huruf c maksimum sebesar 10% dari harga KBH2 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e.

Berdasarkan syarat-syarat atau point tertentu, belum ada point yang membuat pihak ATPM berhak menjual harga di atas yang sudah ditetapkan, pada ayat (5) huruf b disebutkan bahwa apabila KBH2 menggunakan teknologi transmisi otomatis, sedangkan pada awal peluncuran dengan transmisi manual saja sudah dijual dengan harga sekita 103juta. Mengenai masalah teknologi pengaman penumpang sudah merupakan terobosan yang sudah ada sebelum LCGC ini diluncurkan sehingga saat membanderol harga 95jutaan, tentu pemerintah sudah melakukan survey secara menyeluruh. Atau sama saja dengan ayat (6) huruf a mengenai inflasi, infasi yang terjadi di Indonesia masih dibawah 1% sehingga apda dasarnya tidak memengaruhi harga produksi mobil dikarenakan LCGC merupakan mobil dengan local konten sebanyak 80% jadi seharusnya inflasi tidak berpengaruh

¹³ Wawancara dengan Bapak Syauckani Latief Selaku Kepala Administrasi PT. Nasmoco Gombel Semarang, Pada Hari Jum'at Tanggal 19 Juli 2019

banyak terhadap harga yang ditetapkan oleh pemerintah, namun data yang didapat menyatakan bahwa pihak swasta menetapkan harga di atas harga yang dicantumkan pemerintah di dalam Permenperin.

Permasalahan konsumsi bahan bakar juga menimbulkan permasalahan kompleks lainnya dimana dalam Permenperin dituangkan dalam Bagian II Pasal 2 ayat (2) ;

- a. *Research Octane Number* (RON) 92 untuk motor bakar cetus api; dan
- b. *Cetane Number* (CN) 51 untuk motor bakar nyala kompresi (diesel).

Ini tentu saja merupakan salah satu bentuk kesiapan pemerintah dalam mengelola bahan bakar dan juga emisi yang dikeluarkan. *Octane Number 92* adalah bahan bakar yang spesifikasinya dimiliki oleh pertamax, namun tentu saja fakta lapangan menunjukkan kebalikan dari apa yang sudah ditetapkan pemerintah. Banyak LCGC yang digunakan masih tetap menggunakan premium maupun pertalite.

“begini, sebenarnya permasalahan seperti ini juga harusnya pemeritah ikut campur tangan. Kalau memang salah satu cara dalam mengurangi emisi adalah dengan penggunaan bahan bakar dengan Octane Number 92, maka pemerintah harus tegas untuk menyediakan bahan bakar selain oktan terkait di SPBU yang ada di Indonesia”¹⁴

Analisis Mix Methods

Penulis menggunakan metode strategi eksploratoris sekuensial. Strategi ini merupakan kebalikan dari strategi eksplanatoris sekuensial, pada tahap pertama peneliti mengumpulkan dan menganalisis data kualitatif kemudian mengumpulkan dan menganalisis data kuantitatif pada tahap kedua yang didasarkan pada hasil dari tahap pertama. Bobot utama pada strategi ini adalah pada data kualitatif. Untuk menjawab berbagai macam pertanyaan-pertanyaan yang ada mengenai persepsi dan juga gap, penulis menganalisis data yang kemudian akan dijadikan satu dengan data kuantitatif.

Mengenai penerapan program semenjak diberlakukan atau diluncurkan kebijakan ini, banyak dari pihak swasta dan pemerintah yang bekerja sama untuk mewujudkan produk ramah lingkungan. Pihak swasta yang sebelumnya sudah siap dengan segala macam produk ramah lingkungan di luar negeri, hanya tinggal mengaplikasikannya di Indonesia. Dalam hal ini, Toyota sudah siap terlebih dahulu untuk bersaing di pasar dengan merek-merek ATPM yang ada di Indonesia.

“jadi kalau hybrid itu diversikasi energi. Ada energi minyak yang nanti dikonvesi menjadi energi listrik sehingga dua-duanya bekerja secara gantian. Secara produksi, biayanya tinggi sehingga harganya lumayan. Tetapi kalau kita melihat masa depan, hybrid ini tumpuan untuk bisa menjaga lingkungan juga mensiasati krisis bahan bakar. Sedangkan lgc ini, satu produk yang memang ekonomis, tetapi dia hanya mempunyai indikator eco green. Jadi, untuk tercapainya eco gree, tidak ada sesuatu yang otomoatsi seperti hybrid. Eco green ini berdasarkan pola pengandaraan kita, apabila pengandaraan kita baik maka tidak ada bahan bakar yang terbuang sia-sia, sehingga konsumsi bahan bakar tidak banyak dan lampu eco-green ini menyala sehingga menurut saya, eco green pada lgc ini adalah sarana edukasi untuk para pengemudi agar pengendara berkendara dengan baik sehingga energinya juga lebih hemat dan ramah lingkungan.”¹⁵

Dari penjelasan di atas, pihak Toyota sudah sangat lancar menjelaskan bagaimana kesiapan pihak swasta dalam menghadapi transformasi teknologi biasa menjadi teknologi yang sangat ramah terhadap lingkungan mulai dari konsumsi bagi kalangan atas maupun menengah. Dari *hybrid*

¹⁴ Wawancara dengan Bapak Syarifuddin Selaku Kepala Bengkel PT. Nasmoco Gombel Semarang, Pada Hari Jum'at Tanggal 19 Juli 2019

¹⁵ Wawancara dengan Bapak Syauckani Latief Selaku Kepala Administrasi PT. Nasmoco Gombel Semarang, Pada Hari Jum'at Tanggal 19 Juli 2019

hingga LCGC. Tidak hanya hal itu, analisis penerapan program ini kemudian memengaruhi beberapa aspek yang sebelumnya tidak terpikirkan oleh pihak swasta maupun pemerintah. Seiring dengan berkembangnya waktu, banyak sekali akhirnya masyarakat yang ingin memiliki kendaraan bermotor roda 4 namun akhirnya menimbulkan masalah baru lagi, seperti yang dikatan oleh Bapak Kusnandir selaku Ketua Dinas Perhubungan. Panjang jalan Semarang yang sudah tidak lagi bisa mengimbangi volume kendaraan tentunya akan melahirkan masalah-masalah lain seperti kepadatan di beberapa titik yang kemudian dapat mengakibatkan kemacetan.

“untuk mobil pada saat ini, ya mobil murah itu yang banyak sekali memadati jalanan yang ada di Semarang, mungkin karena harganya murah dan juga karna bahan bakar yang dikonsumsi hanya sedikit, jadi ya idola bagi masyarakat.”¹⁶

Dalam hal emisi maupun kepadatan, tentu saja 2 hal berbeda. LCGC memiliki teknologi untuk menghemat bahan bakar tapi dengan adanya harga murah yang ditawarkan, malah menimbulkan masalah-masalah baru yang sebelumnya tidak diprediksi oleh pemerintah. Ini dibenarkan dengan adanya data bahwa sebanyak 124 responden (97,6%) membeli LCGC karena harganya yang terjangkau. Dengan harga yang terjangkau, pemerintah tidak punya kontrol terhadap produk yang berhasil dijual dan tidak melakukan penyaringan terhadap kemampuan konsumen dalam membeli produk ini.

Berdasarkan teori *eco-labelling* dimana yang dimaksud adalah adanya beberapa produk yang diproduksi karena memiliki kesadaran akan dampaknya pada lingkungan, maka produk tersebut diproduksi sebagaimana SML yang sudah ditentukan dan dijelaskan pada setiap ISO yang mengatur produk tersebut. Kesadaran masyarakat sendiri cenderung naik dan sudah baik, menilai bahwa produk mana yang baik dan dapat digunakan secara berlanjut tanpa merusak lingkungan. Kampanye yang dilakukan secara besar-besaran mengenai pelestarian lingkungan belakangan ini sangat mempengaruhi tingkat kesadaran masyarakat dalam menjadi konsumen yang bijak.

Penutup

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33/MIND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau, penerapan program ini sejak tahun 2014 banyak memiliki ketidak sesuaian dalam hal harga, bahan bakar, dan sasaran. PT. Toyota Manufacturing Motor, sebagai pihak distribusi, sebelum adanya LCGC sudah banyak melakukan inovasi mengenai teknologi yang ramah lingkungan. Hanya saja tidak adanya komunikasi yang baik dari pihak pemerintah sehingga beberapa produk terkait tidak dapat didistribusikan di Indonesia. LCGC menyumbang banyak pada jumlah kendaraan di Kota Semarang yang kemudian mengakibatkan banyak kepadatan di beberapa titik. Perkembangan panjang jalan yang ada hanya 0,5% setiap tahunnya sedangkan perkembangan kendaraan bermotor setiap tahunnya meningkat hingga 12,5%. Pemerintah Daerah tidak dapat membuat peraturan mengenai hal ini dikarenakan ini adalah salah satu peraturan yang berasal dari Pemerintah Pusat.

Sounding mengenai pelestarian lingkungan sebagai dampak dari *Sustainable Development Goals by United Nations*, sudah menunjukkan dampak yang baik terhadap masyarakat khususnya Semarang. Dibuktikan dengan survei yang dilakukan penulis bahwa tingkat kesadaran masyarakat terhadap hal-hal yang bersifat lingkungan berada di sekitar 85% dimana tingkatan tersebut dapat dikatakan berhasil. Meskipun begitu, banyak masyarakat yang membeli mobil ini karena harganya yang murah bukan karena kesadaran masyarakat terhadap lingkungan, ini membuktikan bahkan meskipun mereka tahu, mereka tidak menggunakan alasan tersebut untuk membeli suatu produk.

¹⁶ Wawancara dengan IPTU Rina Roostyani selaku Kepala Sub Unit I Dikyasa, Pada Hari Selasa tanggal 27 Agustus 2019 jam 13.00

Gap yang terjadi antara regulasi dengan fakta empirik ini terjadi mulai dari harga yang dari awal meluncur sudah tidak sesuai dengan Permenperin 33/MIND/PER/7/2013 tentang Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor Roda Empat yang Hemat Energi dan Harga Terjangkau, syarat-syarat yang memungkinkan pihak ATPM untuk mengubah harga juga sudah tidak sesuai dengan syarat yang dituliskan oleh pihak pemerintah. Perbedaan tersebut dimulai dari bahan bakar yang sering tidak sesuai dengan *Octane Number* minimal yang ditentukan oleh pihak distributor mobil. Kemudian harga yang tidak sesuai dengan harga yang ditentukan pemerintah melalui Permenperin dan juga sasaran yang seharusnya dinikmati oleh masyarakat kelas menengah tetapi pemerintah tidak melakukan penyaringan atau persyaratan yang ketat terhadap pembelian khusus mobil tipe ini.

Ucapan Terima Kasih

Jurnal ini didedikasikan kepada PT. Nasmoco Gombel selaku distributor resmi produk Toyota dan juga untuk semua pihak yang terlibat dalam pembuatan jurnal ini.

Pendanaan

Penulis tidak menerima bantuan pembiayaan untuk penelitian, kepenulisan (*authorship*), dan publikasi dari pihak manapun.

DAFTAR PUSTAKA

- Dion D. Barata, 2007. Strategi Cause-Related Marketing dan Pengaruhnya pada Keputusan Membeli Konsumen. *DeReMa Jurnal Manajemen*, Vol.2 No.2, Mei,: 182-191.
- D'Souza, C., Taghian, M., and Lamb, P. 2006. An Empirical Study on The Influence of Environmental Labels on Consumers. *Corporate Communications: An International Journal*, 11 (2), 162-173.
- Ferry Jaolis, 2011, Profil *Green Consumers* Indonesia: Identifikasi Segmen dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Pembelian *Green Products*, *Jurnal Mitra Ekonomi dan Manajemen Bisnis*, Vol.2, No. 1, April 2011, 18-39
- Jati Waskito dan Mugi Harsono, 2012, Green Consumer: Deskripsi Tingkat Kesadaran dan Kepedulian Masyarakat Joglosemar terhadap Kelestarian Lingkungan, *Jurnal Dinamika Manajemen*, Vol. 3, No. 1, 2012, pp: 29-39

Daftar Informan

Syaukani Latief Fauza Sudamin – PT. Nasmoco Gombel
Syarifuddin – PT. Nasmoco Gombel
Drs. Kunandir, M.M – Dinas Perhubungan Kota Semarang
IPTU Rina Roostyani – Kasubunit I Diyaksa
Wahyu Purwandito – Konsumen LCGC
Dwiani Bramastiti – Konsumen LCGC
Maharani Ajeng Putri Linanjung – Konsumen LCGC

Tentang Penulis

Mega Widya Denanda adalah Mahasiswa Departemen Politik dan Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Diponegoro. Penelitian ini membahas bahasan sekitar analisis kebijakan, politik lingkungan, dan kesadaran konsumen.