



Analisis KR

Relaksasi Otomotif

Dr Supamono MSi

PENJUALAN mobil terdongkrak dua kali lipat dengan kebijakan relaksasi nol pajak mobil yang diluncurkan per awal Maret 2021 ini. Dengan keberhasilan itu, sepertinya pemerintah tergiur lagi untuk memperluas relaksasi Pajak Penjualan atas Barang Mewah Ditanggung Pemerintah (PPnBM-DTP) bagi kendaraan bermotor dengan kapasitas silinder mesin antara 1.501 cc hingga 2.500 cc. Per April ini kebijakan akan diberlakukan.

Skema pengurangan PPnBM yang diberikan kepada mobil berpengerak 4x2 dan 4x4. Untuk kendaraan 4x2 diskon PPnBM 50% dari tarif semula 20% menjadi 10% untuk tahap I (April-Agustus 2021). Adapun pada tahap II (September-Desember 2021), PPnBM jenis mobil ini menjadi 15%. Bagi kendaraan berpengerak 4x4 adalah diskon sebesar 25%. Segmen mobil yang sedianya memiliki tarif PPnBM 40% akan menjadi 30% untuk tahap satu dan 35% tahap dua.

Lalu siapa penikmat dari kebijakan ini, tentunya harus dipetakan secara bijak. Pajak ini masuk ke kas pemerintah pusat sebesar 25%, pemerintah daerah menerima pajak kendaraan bermotor 2% serta bea balik nama kendaraan bermotor (BBNKB) 12,5% sehingga total mendapat 14,5%. Memang pajak masuk ke pemerintah pusat berkurang. Tapi, konsumen akan menikmati harga beli mobil lebih murah.

*** Bersambung hal 7 kol 1**

Relaksasi

Sambungan hal 1

Masyarakat mana yang menerima? Tentunya pasti masyarakat menengah yang memiliki daya beli untuk harga mobil yang rata-rata di atas Rp 200 juta. Sementara masyarakat berpendapatan rendah, sangat mungkin tidak merasakan relaksasi ini. Memang pemerintah tertarik memberikan relaksasi ini karena besarnya perputaran uang di sektor otomotif ini.

Bayangkan saja, Untuk kendaraan roda empat saja, nilainya mencapai Rp 240 triliun per tahun dan sepeda motor Rp 175 triliun. Pastinya ini salah satu in-caran pemerintah untuk menutup target pajak yang tidak tercapai tahun lalu dan mengejar kenaikan target pajak tahun 2021 ini. Dari angka Rp 240 triliun per tahun ini, pemerintah mengantongi Rp 84 triliun sendiri.

Dilema lain yang mungkin terjadi adalah keterbatasan kemampuan pabrikan untuk

mengejar melonjaknya permintaan mobil karena relaksasi ini. Pemerintah, baik di tingkat pusat maupun di daerah tetap membatasi kapasitas pabrik karena untuk menjaga protokol kesehatan. Di sisi lain, masyarakat akan mengejar pembelian di tiga bulan pertama penerapan relaksasi ini. Dari informasi dealer mobil di Yogyakarta, kenaikan penjualan di awal Maret ini lebih seratus persen, meskipun tidak sefantastis sebelum terjadinya pandemi ini. Bisa dibayangkan pula bagaimana bila di satu dealer mampu menjual 200 unit mobil per bulannya, dan anggap saja ada lima merek besar sebagai pemain utama yang memiliki lebih dari satu dealer. Kemacetan dan peningkatan konsumsi masyarakat akan menimbulkan permasalahan baru di daerah.

Semoga dengan persyaratan *local purchase* di atas 60% untuk skema ini, diharapkan mampu meningkatkan dampak

multiplier industry pendukung otomotif. Misalnya pelek, *exhaust system*, dan komponen interior. Belum lagi usaha hilir dan hulu yang akan terdongkrak dari menggeliatnya industri otomotif. Semoga relaksasi ini dapat men-*jumpstart* kelesuan ekonomi yang tumbuh negative di tahun 2020.

Bila memang jurus ini memiliki dasar yang kuat pada perekonomian, maka akan lebih adil bila industri lain juga diberikan relaksasi yang sama. Sektor UMKM yang telah diberi fasilitas sebelumnya, terlihat belum mampu menghidupkan kembali geliatnya. Usaha pengolahan produk pertanian yang tiap daerah memiliki kekhasan dan potensi besar perlu difikirkan juga. Sebagaimana pemerintah memikirkan sektor otomotif ini.

(Penulis adalah Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen YKPN Yogyakarta, Senior Consultant Sinergi Visi Utama Yogyakarta, Pengurus ISEI Yogyakarta)-f