

***TECHNICAL BARRIERS TO TRADE AGREEMENT***  
***GATT-WTO***  
**DALAM PEMBUATAN KEBIJAKAN**  
**STANDARISASI KENDARAAN BERMOTOR DI INDONESIA**

**JURNAL ILMIAH**

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat

Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan

Dalam Ilmu Hukum

Oleh :

**BENEDICTUS DONNY GOTAWA**

**NIM. 105010107111140**



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**FAKULTAS HUKUM**

**MALANG**

**2014**

*Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement) GATT-WTO* dalam kaitannya pembuatan kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia.  
BENEDICTUS DONNY GOTAWA, Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Agustus 2014, email : donny.gotawa@gmail.com

### **Abstrak**

Dalam penulisan skripsi ini dibahas tentang *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement) GATT-WTO* dalam kaitannya pembuatan kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia.

Laju pertumbuhan kendaraan bermotor di Indonesia, khususnya di Jakarta sudah tidak terkontrol. Banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang mengakibatkan kemacetan berimbas pada pencemaran udara sehingga mengganggu kesehatan manusia, hewan, tumbuhan dan kelestarian alam. Di Indonesia, menggunakan kendaraan merupakan hak setiap warga negara, namun mendapatkan udara yang bersih merupakan hak asasi setiap warga negara. Maka, berangkat dari pemikiran ingin mendapatkan kembali udara bersih, khususnya bagi pengguna jalan, penulis ingin agar pencemaran udara yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor dapat berkurang, baik dengan cara mengurangi jumlah kendaraan bermotor, maupun dengan penggunaan mesin dan bahan bakar kendaraan bermotor yang lebih ramah lingkungan. Namun, apabila ide untuk mengurangi jumlah kendaraan bermotor dengan cara menaikkan tarif jual/beli kendaraan bermotor, maka itu tidak diperbolehkan karena dalam perdagangan bebas WTO, negara-negara anggota WTO hanya diperbolehkan untuk melakukan hambatan non tarif, yakni *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* . dapat Oleh sebab itu perlu dilakukan kajian tentang kesesuaian kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia dengan *TBT Agreement* dalam *GATT-WTO*.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia telah sesuai dengan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* yang ada dalam *GATT-WTO* serta implikasi hukumnya bilamana standarisasi kendaraan bermotor yang telah ditetapkan di Indonesia tidak sesuai dengan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* yang ada dalam *GATT-WTO*.

Jenis penelitian dalam metode penulisan skripsi ini merupakan jenis penelitian Yuridis Normatif, dimana pendekatan penelitian hukum yang digunakan adalah Pendekatan perundang-undangan dan pendekatan analitis. Pendekatan peraturan perundang-undangan atau *statue approach* merupakan pendekatan penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji peraturan tertulis yang berkaitan dengan penelitian. Sedangkan Pendekatan ini dilakukan setelah metode pendekatan perundang-undangan dilakukan, yakni dengan menganalisis kesesuaian antara kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia dengan peraturan hukum yang tertera WTO, khususnya yang berkaitan dengan pemberlakuan *technical barriers to trade agreement* WTO dalam pembuatan kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia.

Dalam mengkaji kesesuaian antara kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia, perlu diketahui bahwa Indonesia telah memiliki standar dan spesifikasi teknis kendaraan bermotor, baik itu dari mesin, emisi gas buang, lampu, hingga pada keselamatan pengguna kendaraan itu sendiri. Sayangnya, kebijakan

standarisasi kendaraan bermotor yang telah berlaku sampai dengan saat ini ternyata belum cukup mumpuni untuk menghambat laju perdagangan kendaraan bermotor secara non tarif di Indonesia.

Seharusnya Kebijakan Standarisasi Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 ini diregulasikan secara wajib bagi seluruh kendaraan bermotor yang diperdagangkan di Indonesia. Misalnya, jika model perdagangan kendaraan bermotor yang selama ini diberlakukan di Indonesia (mengimpor secara utuh kendaraan bermotor dari negara lain) diganti menjadi model perdagangan IKD, dimana kendaraan bermotor yang diimpor adalah kendaraan bermotor dalam keadaan terurai, tidak lengkap atau terbongkar menjadi bagian-bagian yang tidak lengkap dan tidak memiliki sifat utama kendaraan bermotor yang utuh, serta standar, spesifikasi teknis, baik itu mesin, bahan bakar dan lain sebagai harus tunduk kepada Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 tahun 2013, khususnya pasal-pasal yang mengatur tentang standarisasi komponen pada kendaraan bermotor, juga diimbangi dengan sikap pemerintah yang berani dan tegas untuk memberlakukan kebijakan tersebut bagi seluruh *stakeholder* dan melarang dengan sigap setiap peredaran kendaraan, baik itu yang hendak dijual maupun yang telah dikonsumsi pengguna jalan di Indonesia yang tidak memenuhi standar dan spesifikasi teknis dalam kebijakan tersebut. Jika hal ini diterapkan oleh pemerintah Indonesia, maka akan tercapai kesesuaian antara kebijakan standarisasi kendaraan bermotor dengan tujuan TBT Agreement dalam GATT-WTO, yakni menghambat perdagangan kendaraan bermotor secara non tarif dengan urgensi permasalahan pencemaran udara yang merusak kesehatan dan mengganggu keselamatan manusia, hewan, alam dan kelestarian lingkungan yang tengah dihadapi oleh negara Indonesia sebagai negara berkembang dapat terlaksana.

Kata kunci : *TBT Agreement*, Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013, Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang standarisasi nasional dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan.

## A. Latar Belakang

Di Indonesia, kendaraan bermotor merupakan salah satu sumber utama pencemaran udara. Dampak dari semakin bertambahnya jumlah kendaraan bermotor, maka polusi yang ditimbulkan juga semakin bertambah. Sekitar 70-80 persen pencemaran udara di kota berasal dari sektor transportasi.<sup>1</sup> Pencemaran

---

<sup>1</sup> Fachrul Rizal (NTMC-Korlantas Polri), **94,2 Juta Mobil Berseliweran Di Jalanan Indonesia** (Online), <http://ntmc-korlantaspolri.blogspot.com/2013/02/942-juta-mobil-dan-sepeda-motor.html>, diakses pada tanggal 26 Februari 2013 pukul 12.00.

tersebut telah melebihi ambang batas yang dapat mengakibatkan gangguan kesehatan, bahkan bisa berujung pada kematian.

Menurut *World Health Organization (WHO)*, setiap tahun diperkirakan terdapat sekitar 200 ribu kematian akibat polusi di luar ruangan yang menimpa daerah perkotaan, di mana sekitar 93 persen kasus terjadi di negara berkembang.<sup>2</sup> Dampak pencemaran udara terhadap kesehatan manusia berkisar dari yang relatif ringan hingga menyebabkan kematian. Beberapa dampak yang dapat ditimbulkan oleh pencemaran udara terhadap saluran pernapasan antara lain, sesak napas, iritasi sistem pernapasan, dan dapat memperburuk kondisi seseorang yang memiliki penyakit jantung atau paru-paru.<sup>3</sup> Selain faktor kendaraan bermotor yang menyebabkan penyakit saluran pernapasan, Kesadaran masyarakat dan pemerintah juga menjadi salah satu faktor penyebabnya.<sup>4</sup> Disaat jumlah kendaraan bermotor di Indonesia seharusnya diminimalisir, pemerintah pada tanggal 1 Juli 2013 justru membuat kebijakan mobil murah melalui Peraturan Menteri Perindustrian No.33 tahun 2013 tentang pengembangan produksi kendaraan bermotor yang hemat energi dan harga terjangkau dengan dalih supaya produsen komponen kendaraan bermotor nasional dapat berkembang dan masyarakat menengah ke bawah kini dapat memiliki mobil sehingga nantinya kelas sosial mereka dapat terangkat dimata masyarakat.<sup>5</sup>

Fakta telah menunjukkan bahwa kondisi kemacetan di Indonesia sedang dalam bahaya. Menurut Ahli Transportasi dari ITB, Prof Ofyar Z. Tamin

---

<sup>2</sup> Adisti Lenggogeni, **Setiap Tahun Sekitar 200 Ribu Orang Meninggal Akibat Polusi Udara** (Online), <http://health.detik.com/read/2014/04/19/160708/2559637/763/setiap-tahun-sekitar-200-ribu-orang-meninggal-akibat-polusi-udara>, Diakses pada tanggal 30 Mei 2014, pukul 14.14 WIB

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Web Resmi Kementerian Perindustrian RI, **Menperin Keluarkan Peraturan Mobil LCGC** (Online), <http://www.kemenperin.go.id/artikel/6775/Menperin-Keluarkan-Peraturan-Mobil-LCGC>, Diakses pada tanggal 30 Mei 2014, pukul 14.18 WIB.

mengatakan bahwa jika kondisi ini terus dibiarkan bukan mustahil beberapa tahun lagi, yakni di tahun 2020, di Jakarta jalan kaki akan lebih cepat dari naik mobil, jaringan jalan seluruh kota Jakarta bisa hanya bergerak 5 Km per jam.<sup>6</sup> Maka jika tidak disiasati dari sekarang, kesehatan dan keselamatan manusia, hewan, serta kelestarian lingkungan akan rusak karena pencemaran udara yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor.

Dalam kaitannya dengan perdagangan bebas, penulis ingin berpartisipasi untuk turut serta mengurangi pencemaran udara di Indonesia yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor. Secara kita ketahui bersama bahwa kendaraan bermotor yang diperdagangkan di Indonesia adalah kendaraan bermotor impor atau didatangkan dari luar negeri. Dalam kapasitasnya di bidang hukum internasional, penulis ingin mengkaji dan menganalisis apakah standar kendaraan bermotor yang diperdagangkan di Indonesia telah memenuhi standar dan memiliki mutu yang baik sehingga gas buang yang ditimbulkan dari asap kendaraan bermotor tidak mengganggu dan mengancam kesehatan manusia, hewan, tumbuhan dan kelestarian alam. Berbicara tentang standarisasi, maka kata kunci yang berhubungan dengan kegiatan hukum ekonomi internasional adalah SNI-BSN, kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia dan *TBT Agreement* dalam GATT-WTO.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis hendak melakukan penelitian dengan judul *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement) GATT-WTO* dalam kaitannya pembuatan kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia.

---

<sup>6</sup> Suara Harian Merdeka, **Jakarta Tahun 2020, Jalan Kaki Lebih Cepat Dari Naik Mobil** (Online), <http://m.merdeka.com/uang/jakarta-tahun-2020-jalan-kaki-lebih-cepat-dari-naik-mobil.html>, Diakses pada tanggal 30 Mei 2014, pukul 14.24 WIB.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas,maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* dalam membuat kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia?
2. Apakah kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia telah sesuai dengan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* yang ada dalam GATT-WTO?

## **C. Metode Penelitian**

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum yuridis normatif dengan menggunakan 2 (dua) pendekatan, yaitu pendekatan peraturan perundang-undangan (*statue approach*) dan pendekatan analitis (*analytical approach*). Pendekatan peraturan perundang-undangan atau *statue approach* merupakan pendekatan penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji peraturan *TBT Agreement*, Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 dan Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang standarisasi nasional. Sedangkan pendekatan ini dilakukan setelah metode pendekatan perundang-undangan dilakukan, yakni dengan menganalisis kesesuaian antara kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia dengan peraturan hukum yang tertera WTO, khususnya yang berkaitan dengan pemberlakuan *technical barriers to trade agreement* WTO dalam pembuatan kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia.

Jenis dan sumber bahan hukum tertulis yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Bahan hukum primer adalah bahan hukum tertulis yang meliputi perjanjian Technical Barriers to Trade Agreement GATT- WTO, Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 tahun 2013 dan Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang standarisasi nasional. Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum tambahan yang diperoleh dari literatur- literatur yang terkait, bersifat sebagai penunjang dari bahan- bahan hukum primer sebagai contoh notulensi pembahasan peraturan perundang-undangan, naskah akademik, doktrin, pendapat para ahli, buku- buku, jurnal, majalah, buletin dan internet. Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang member penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, sebagai contoh Ensiklopedia, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Hukum, Jurnal Hukum Ekonomi Internasional dan WTO, media massa, dan lain- lain sebagai penunjang.

#### **D. Pembahasan**

Telah kita ketahui bersama bahwa setiap kebijakan standarisasi yang hendak dibuat oleh suatu negara anggota *World Trade Organization (WTO)*, haruslah diketahui dan disetujui oleh negara-negara anggota WTO yang lain, khususnya oleh negara yang berpartisipasi langsung dalam perdagangan tersebut. Dalam pemenuhannya, Indonesia memiliki badan resmi yang bertanggung jawab sebagai terbitan, pengumuman dan layanan informasi atau *National Enquiry Points (NEPs)* yang berkaitan dengan perjanjian *TBT Agreement*, yakni Badan Standarisasi Nasional (BSN). BSN sebagai lembaga resmi di Indonesia yang bertanggung jawab untuk membuat kebijakan

standarisasi nasional sebagai konsekuensi dari pemberlakuan *TBT Agreement* dan telah memiliki standar yang dikenal dengan nama Standar Nasional Indonesia (SNI). SNI yang hendak diciptakan haruslah memenuhi sejumlah norma yang berlaku dalam dunia perdagangan internasional. Keterbukaan, transparansi, ketidakberpihakan, keefektifan, koheren dan berdimensi pembangunan merupakan norma atau prinsip dalam perdagangan bebas.

Cara Indonesia dalam menerapkan *Technical Barriers to Trade Agreement* (*TBT Agreement*) dalam membuat kebijakan standarisasi kendaraan bermotor ialah dengan mekanisme sebagai berikut:

- a. Permohonan notifikasi oleh regulator ke BSN sebagai NEPs
- b. Permohonan tersebut di verifikasi oleh BSN untuk ditinjau berdasarkan sifat, standar keterkinian dan prosedur kesesuaian
- c. Pengiriman notifikasi ke sekretariat WTO

Hal-hal diatas merupakan langkah-langkah, prosedur maupun mekanisme yang harus dilakukan untuk dapat memberlakukan setiap kebijakan standarisasi terhadap suatu barang hendak diperdagangkan di Indonesia. Selama mekanisme ini dilakukan, maka secara prosedural, kebijakan yang hendak dibuat tidak akan bertentangan dengan *TBT Agreement* dalam GATT-WTO.

Kebijakan standarisasi kendaraan bermotor yang telah berlaku wajib di Indonesia dan telah melalui proses kesesuaian dengan prosedur mekanisme *TBT Agreement* dalam GATT-WTO, saat ini Pemerintah Indonesia telah menetapkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Aturan ini merupakan kebijakan yang berkaitan dengan spesifikasi teknis dan standar yang harus terdapat pada setiap kendaraan bermotor di Indonesia. Selain itu, ada juga kebijakan standarisasi kendaraan bermotor yang



tertuang pada Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 tentang pengembangan produksi kendaraan bermotor yang hemat energi dan harga terjangkau. Secara garis besar, kebijakan ini mengatur bahwa kendaraan bermotor yang hendak diperdagangkan di Indonesia dilakukan dengan menggunakan sistem *Incompletely Knocked Down* (IKD), dimana sebagian komponen kendaraan bermotor yang diimpor bukanlah berupa barang jadi (kendaraan bermotor siap pakai), namun secara terurai (hanya komponen-komponen mentahnya saja) dan sebagian komponen lainnya merupakan komponen kendaraan yang berasal dari industri nasional (lokal). Untuk itu, dalam penerapannya, *stakeholder* mengupayakan standar, spesifikasi teknis dan penilaian kesesuaian komponen-komponen apa sajakah yang dapat diatur pada kebijakan ini. Pengupayaan ini dimaksudkan agar prinsip-prinsip yang diatur dalam *TBT Agreement* dapat diwujudkan, yakni:<sup>7</sup>

1. Tidak menimbulkan hambatan yang berlebihan;
2. Bobot penilaian kesesuaian terhadap barang dari luar negeri sama dengan penilaian terhadap barang dari dalam negeri sehingga tidak memberikan perlakuan yang diskriminatif;
3. Memberikan kesempatan bagi para pemangku kepentingan untuk memberikan tanggapan dan masukan, serta dipublikasi melalui media yang dapat diakses secara luas.

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 dan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 ini merupakan produk perumusan SNI yang diberlakukan secara wajib dengan berpedoman pada acuan normatif untuk

---

<sup>7</sup> Article 2.2

melaksanakan perjanjian *TBT Agreement* di Indonesia, yakni Peraturan Kepala BSN Nomor 1 Tahun 2011 tentang PSN Nomor 301 Tahun 2011 tentang Pedoman Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia Secara Wajib dan Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang Standardisasi Nasional.

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 dan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 memberikan jawaban atas belum adanya kebijakan yang mengatur secara detil tentang standar dan spesifikasi teknis suatu produk di bidang kendaraan bermotor. Kebijakan ini merupakan produk hukum di Indonesia yang menuntut standar kendaraan bermotor diberlakukan secara wajib sesuai dengan Peraturan Kepala BSN Nomor 1 Tahun 2011 tentang PSN Nomor 301 Tahun 2011 tentang Pedoman Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia Secara Wajib (Berita Negara Nomor 105), dan bunyi Pasal 1 ayat 9 Peraturan Pemerintah No 102 tahun 2000 yakni, "*Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia adalah keputusan pimpinan instansi teknis yang berwenang untuk memberlakukan Standar Nasional Indonesia secara wajib terhadap barang atau jasa*".

Dari segi substansi, isi Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 tentang pengembangan produksi kendaraan bermotor yang hemat energi dan harga terjangkau adalah sebagai berikut:

- a. Standarisasi kendaraan dapat dilihat pada Pasal 2 ayat (1) huruf b Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013, tentang ketentuan konsumsi bahan bakar kendaraan, yakni untuk motor bakar cetus api yang memiliki kapasitas isi silinder 980-1200 cc dengan konsumsi bahan bakar minyak (BBM) paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang

setara, sedangkan untuk motor bakar nyala kompresi (diesel) kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 cc dengan konsumsi BBM paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang setara.<sup>8</sup>

- b. Ketentuan jenis BBM, juga harus memenuhi spesifikasi minimal *Research Octane Number* (RON) 92 untuk motor bakar cetus api dan *Cetane Number* (CN) 51 untuk diesel.<sup>9</sup>
- c. Selain itu, diatur juga ketentuan penggunaan tambahan merek, model, dan logo yang mencerminkan Indonesia.<sup>10</sup> Pencerminan ke-Indonesia-an harus ada karena ternyata produsen yang dimaksud adalah produsen komponen kendaraan bermotor nasional, sedangkan kendaraan bermotor yang diimpor adalah kendaraan bermotor dalam keadaan terurai, tidak lengkap atau terbongkar menjadi bagian-bagian yang tidak lengkap dan tidak memiliki sifat utama kendaraan bermotor yang utuh. Kegiatan perdagangan ini lebih dikenal dengan istilah *Incompletely Knocked Down* (IKD).<sup>11</sup>

Bilamana kebijakan standarisasi kendaraan bermotor yang tertuang pada Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 dikaitkan dengan tujuan *TBT Agreement* dalam GATT-WTO yakni menghambat perdagangan secara non tarif, jawabannya adalah tidak sesuai. Alasan yang menjadikan kebijakan ini tidak sesuai menurut penulis adalah:

---

<sup>8</sup> Web Resmi Kementerian Perindustrian RI, **Siaran Pers Peraturan Mobil LCGC** (Online), <http://www.kemenperin.go.id/artikel/6775/Menperin-Keluarkan-Peraturan-Mobil-LCGC>, Diakses pada tanggal 19 Juli 2014 pukul 09.45 WIB.

<sup>9</sup> *Ibid.*

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> Blog Seorang Pelaksana Di Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, **Tentang Incompletely Knocked Down** (Online), <Http://catatankecik.blogspot.com/2012/12/apa-itu-cbuckd-dan-ikd.html>, Diakses pada tanggal 19 Juli 2014 pukul 09.58 WIB.

a. Kebijakan ini tidak diregulasikan secara wajib bagi seluruh kendaraan bermotor yang diperdagangkan di Indonesia. Misalnya, jika model perdagangan kendaraan bermotor yang selama ini diberlakukan di Indonesia (mengimpor secara utuh kendaraan bermotor dari negara lain) diganti menjadi model perdagangan IKD, dimana kendaraan bermotor yang diimpor adalah kendaraan bermotor dalam keadaan terurai, tidak lengkap atau terbongkar menjadi bagian-bagian yang tidak lengkap dan tidak memiliki sifat utama kendaraan bermotor yang utuh. Article 12.3 *TBT Agreement* menyebutkan bahwa,

*Members shall, in the preparation and application of technical regulations, standards and conformity assessment procedures, take account of the special development, financial and trade needs of developing country Members, with a view to ensuring that such technical regulations, standards and conformity assessment procedures do not create unnecessary obstacles to exports from developing country Members.*

Article 12.3 *TBT Agreement* menjelaskan bahwa seluruh anggota, diperbolehkan untuk membuat regulasi teknis, standar, dan prosedur penilaian kesesuaian dengan melihat keadaan pembangunan, keuangan dan perdagangan yang dibutuhkan oleh negara berkembang itu sendiri. Namun, semua itu juga harus menjamin bahwa regulasi teknis, standard dan prosedur penilaian kesesuaian tersebut tidak dibuat untuk menciptakan menghambat yang tidak perlu dalam melakukan ekspor yang berasal dari anggota negara-negara berkembang. Artinya adalah bahwa apabila pengembangan dari industri komponen kendaraan bermotor nasional seperti yang dimaksud di dalam ketentuan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 dapat diberlakukan secara wajib bagi seluruh kendaraan yang diperdagangkan di Indonesia, *TBT Agreement* juga memberikan

peluang kepada Indonesia untuk mengembangkan industri komponen kendaraan bermotor lebih luas, yakni dengan mengekspor ke luar negeri. Namun kenyataannya, Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 hanya diberlakukan untuk jenis mobil tertentu.

- b. Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 telah menyebutkan bahwa kendaraan bermotor roda empat yang dikategorikan hemat energi adalah kendaraan untuk motor bakar cetus api yang memiliki kapasitas isi silinder 980-1200 cc dengan konsumsi bahan bakar minyak (BBM) paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang setara, sedangkan untuk motor bakar nyala kompresi (diesel) kapasitas isi silinder sampai dengan 1500 cc dengan konsumsi BBM paling sedikit 20 km/liter atau bahan bakar lain yang setara. Sedangkan ketentuan jenis BBM, juga harus memenuhi spesifikasi minimal *Research Octane Number* (RON) 92 untuk motor bakar cetus api dan *Cetane Number* (CN) 51 untuk diesel.

Apabila spesifikasi teknis, standar dan penilaian kesesuaian diatas dikaitkan dengan Article 12.1 *TBT Agreement*, yakni:

*Members shall provide differential and more favourable treatment to developing country Members to this Agreement, through the following provisions as well as through the relevant provisions of other Articles of this Agreement.*

Article 12.1 *TBT Agreement* mengartikan bahwa seluruh anggota, khususnya negara berkembang diberikan perlakuan khusus untuk menciptakan ketentuan – standarisasinya sendiri selama masih relevan dengan ketentuan-ketentuan lainnya dalam perjanjian ini.

Berdasarkan penilaian tersebut, Article 12.1 *TBT Agreement* memberikan kesempatan bagi negara Indonesia, dalam hal ini pemerintah Indonesia untuk memberlakukan secara wajib seluruh kendaraan bermotor di Indonesia, baik itu yang hendak diperdagangkan maupun yang telah beroperasi di Indonesia hanya boleh kendaraan yang memiliki spesifikasi teknis yang telah disebutkan diatas.

Seluruh kebijakan tersebut merupakan standarisasi yang dapat dilakukan oleh negara Indonesia. Tentu saja cara ini bukanlah semata-mata untuk menciptakan hambatan yang tidak perlu dalam perdagangan internasional, khususnya perdagangan kendaraan bermotor. Tetapi cara yang harus negara Indonesia lakukan dalam rangka mengutamakan keselamatan manusia, hewan, tumbuhan serta kelestarian alam dari bahwa polusi yang disebabkan oleh kendaraan bermotor.

Oleh sebab itu, negara Indonesia memiliki hak yang dijamin oleh *Article 2.2 TBT Agreement*, yakni:

*Members shall ensure that technical regulations are not prepared, adopted or applied with a view to or with the effect of creating unnecessary obstacles to international trade. For this purpose, technical regulations shall not be more trade-restrictive than necessary to fulfil a legitimate objective, taking account of the risks non-fulfilment would create. Such legitimate objectives are, inter alia: national security requirements; the prevention of deceptive practices; protection of human health or safety, animal or plant life or health, or the environment. In assessing such risks, relevant elements of consideration are, inter alia: available scientific and technical information, related processing technology or intended end-uses of products.*

*Article 2.2 TBT Agreement* mengartikan bahwa hambatan yang hendak dilakukan oleh negara Indonesia bukanlah hambatan yang tidak perlu, namun hambatan yang perlu diciptakan dengan urgensi memperbaiki permasalahan yang

tengah dihadapi Indonesia sebagai negara berkembang, yakni menyelamatkan manusia, hewan, tumbuhan serta kelestarian alam dari bahaya polusi yang disebabkan oleh kendaraan bermotor.

## **E. Penutup**

Berdasarkan uraian dalam pembahasan di atas, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah:

1. Cara Indonesia dalam menerapkan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* dalam membuat kebijakan standarisasi kendaraan bermotor ialah dengan mekanisme sebagai berikut:
  - d. Permohonan notifikasi oleh regulator ke BSN sebagai NEPs
  - e. Permohonan tersebut di verifikasi oleh BSN untuk ditinjau berdasarkan sifat, standar keterkinian dan prosedur kesesuaian
  - f. Pengiriman notifikasi ke sekretariat WTO
2. Dari segi substansi, isi kebijakan yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 telah memenuhi isi dari *TBT Agreement* dalam GATT-WTO. Secara garis besar dapat dikatakan sesuai dengan klausul yang tertera dalam *TBT Agreement*, khususnya pada *Article 4.1*

Namun, jika dilihat dari tujuan *TBT Agreement* itu sendiri, yakni menghambat arus perdagangan kendaraan bermotor di Indonesia secara non tarif demi menyelamatkan kesehatan hidup manusia, hewan, tumbuhan dan kelestarian lingkungan karena pencemaran udara yang diakibatkan oleh semakin banyak dan tidak terkendalinya jumlah kendaraan bermotor di Indonesia, ternyata kebijakan-kebijakan yang ada belum sesuai dengan tujuan tersebut. Hal ini dapat dilihat dari angka

pencemaran udara yang disebabkan oleh asap kendaraan bermotor selalu meningkat setiap tahunnya, serta terus bertambahnya jumlah korban yang menderita penyakit yang disebabkan oleh pencemaran udara dari kendaraan bermotor.

## **F. Saran**

Berdasarkan uraian dalam pembahasan di atas, maka saran yang dapat diambil adalah:

1. Seharusnya kebijakan standarisasi Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 ini diregulasikan secara wajib bagi seluruh kendaraan bermotor yang diperdagangkan di Indonesia mengingat urgensi permasalahan pencemaran udara yang merusak kesehatan dan mengganggu keselamatan manusia, hewan dan lingkungan hidup.
2. Pemberlakuan kebijakan standarisasi wajib ini dapat dilakukan dengan membuat model perdagangan kendaraan bermotor yang selama ini diberlakukan di Indonesia (mengimpor secara utuh kendaraan bermotor dari negara lain) diganti menjadi model perdagangan IKD, dimana kendaraan bermotor yang diimpor adalah kendaraan bermotor dalam keadaan terurai, tidak lengkap atau terbongkar menjadi bagian-bagian yang tidak lengkap dan tidak memiliki sifat utama kendaraan bermotor yang utuh, serta standar, spesifikasi teknis, baik itu mesin dan bahan bakar sebagai harus tunduk kepada Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013;
3. Secara khusus, pasal-pasal yang mengatur tentang standarisasi komponen pada kendaraan bermotor, juga diimbangi dengan sikap pemerintah yang



berani dan tegas untuk memberlakukan kebijakan tersebut bagi seluruh *stakeholder* dan melarang dengan sigap setiap peredaran kendaraan, baik itu yang hendak dijual maupun yang telah dikonsumsi pengguna jalan di Indonesia yang tidak memenuhi standar dan spesifikasi teknis dalam kebijakan tersebut;

4. Jika hal ini diterapkan oleh pemerintah Indonesia, maka akan tercapai kesesuaian antara kebijakan standarisasi kendaraan bermotor dengan tujuan *TBT Agreement* dalam GATT-WTO, yakni menghambat perdagangan kendaraan bermotor secara non tarif dengan urgensi permasalahan pencemaran udara yang merusak kesehatan dan mengganggu keselamatan manusia, hewan, alam dan kelestarian lingkungan yang tengah dihadapi oleh negara Indonesia sebagai negara berkembang dapat terlaksana.

## **G. Daftar Pustaka**

### **Peraturan Perundang-undangan**

Peraturan Kepala Badan Standardisasi Nasional Nomor 3 Tahun 2011  
Tentang Rencana Strategis Badan Standardisasi Nasional Tahun  
2010-2014

*Technical Barriers to Trade Agreement* GATT- WTO

Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan

Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang standarisasi  
nasional

## **Buku**

Andrew S. Bishop, **The Second Legal Revolution in International Trade Law : Ecuador Goes Ape in Banana Trade War With European Union**, 12 International Legal Perspective, 2002

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, **Pedoman Penulisan Karya Ilmiah**, UBMedia, Jakarta, 2013

Freddy Josep Pelawi, **Penyelesaian Sengketa WTO dan Indonesia**, Jurnal Departemen Perdagangan Republik Indonesia, 2006

H.S. Kartadjomena, **GATT WTO Dan Hasil Uruguai Round**, UI Press, Depok, 2008

Huala Adolf, **Hukum Ekonomi internasional Suatu Pengantar**, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2005, hlm. 120. Dikutip dari Marco C.E.J. Bronkers, "*The Impact of TRIPS: Intellectual Property Protection in Developing Countries*", 31 CML. Rev. 1245-1281 (1994)

J. H. H. Weiler, **The Rule of Lawyers and the Ethos of Diplomats: Reflections on the Internal and External Legitimacy of WTO Dispute Settlement**, 13 The American Review of International Arbitration, 2002

Muhammad Sood, **Hukum Perdagangan Internasional**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011.

Peter Van Den Bossche, Daniar Nata Kusumah, Joseph Wira Koesnaldi, **Pengantar Hukum WTO**, Gramedia, Jakarta, 2007

Petros Mavroidis et.al., **The Law of The World Trade Organization (WTO) Documents, Cases & Analysis**, West Thomson Reuters, US, 2010

## **Jurnal**

Herliana Omara, **Dispute Settlement Under the World Trade Organization : Inequality Protection between Developed and Developing Countries**, Asia Law Review Vol. 4 No. 2, 2007.

Joost Pauwelyn, **The Enforcement and Countermeasures in the WTO: Rules Are Rules—Toward a More Collective Approach**, 94 The American Journal International Law, 2000,

Kim van der Borgh, **The Review of the WTO Understanding on Dispute Settlement : Some Reflections on the Current Debate**, 14 American University International Law Review, 1999, hlm. 1230.

Slide Presentasi Dosen Heru Prijanto, S.H.,M.H (EBook), **Technical Barriers to Trade Agreement**.

Suhodo, **Perkembangan Liberalisasi Perdagangan Jasa (Online)**, <http://ditjenkpi.depdag.go.id/images/Buletin/Buletin.pdf>.

Sulistyo Widayanto, **Prosedur Notifikasi WTO Untuk Transparansi Kebijakan Impor Terkait Bidang Perdagangan – Kewajiban Pokok Indonesia Sebagai Anggota WTO**, Direktorat Kerjasama *Multilateral*, Direktorat Kerjasama Perdagangan Internasional, Kementrian Perdagangan RI, 2011.

Yogi Ardhi Cahyadi, “**Di Tahun 2013 Jumlah Penduduk Indonesia 250 Juta Jiwa**”, *Republika*, No. 342/II, 17 Juli 2013.

#### Internet

Adisti Lenggogeni, **Setiap Tahun Sekitar 200 Ribu Orang Meninggal Akibat Polusi Udara (Online)**, <http://health.detik.com/read/2014/04/19/160708/2559637/763/setiap-tahun-sekitar-200-ribu-orang-meninggal-akibat-polusi-udara>.

Bappenas, **Liberalisasi Perdagangan dan Investasi (Online)**, <Http://www.bappenas.go.id/get-file-server/node/8207/>.

Biro Statistik Kependudukan, **Data Jumlah Penduduk Di Indonesia Tahun 2013 (Online)**, [http://statistik.ptkpt.net/\\_a.php?\\_a=penduduk&info1=3](http://statistik.ptkpt.net/_a.php?_a=penduduk&info1=3).

Blog Seorang Pelaksana Di Direktorat Jenderal Bea Dan Cukai, **Tentang Incompletely Knocked Down (Online)**, <Http://catatankecik.blogspot.com/2012/12/apa-itu-cbuckd-dan-ikd.html>.

Dispute Settlement Body WTO, **Decision Establishing the Appellate Body (Online)**, [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/dispu\\_settlement\\_cbt\\_e/c3s4p1\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_settlement_cbt_e/c3s4p1_e.htm)Hamline University, **Sengketa Mobil Nasional (Online)**, <http://www.hamline.edu/apakabar/basisdata/1996/09/04/0079.html>

Fachrul Rizal (NTMC-Korlantas Polri), **94,2 Juta Mobil Berseliweran Di Jalanan Indonesia** (Online), <http://ntmc-korlantaspolri.blogspot.com/2013/02/942-juta-mobil-dan-sepeda-motor.html>.

Permanent Mission of the Republic of Indonesia, **Indonesia Memenangkan Kasus Rokok Kretek di Tingkat Banding di WTO** (Online), <http://www.mission-indonesia.org/article/268/indonesia-memenangkan-kasus-rokok-kretek-di-tingkat-banding-di-wto>.

Permanent Mission of The Republic of Indonesia, **Statement by the Delegation of the Republic of Indonesia at the Working Party on Domestic Regulation** (Online), <http://www.mission-indonesia.org/article/198/statement-by-the-delegation-of-the-republic-of-indonesia-at-the-working-party-on-domestic-regulation>.

Web resmi WTO, **Indonesia And The WTO / Member Information** (Online), [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/countries\\_e/indonesia\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/indonesia_e.htm), Diakses pada tanggal 20 Mei 2014.

Web Resmi World Trade Organization, **Dispute Settlement : Members, Appellate Body Members** (Online), [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/ab\\_members\\_descrp\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/ab_members_descrp_e.htm).

World Trade Organization, **Understanding the WTO**, World Trade Organization Information and External Relations Division.

Web Resmi Kementerian Perindustrian RI, **Menperin Keluarkan Peraturan Mobil LCGC** (Online).