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

SKRIPSI

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

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

HALAMAN PENGESAHAN

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

Oleh :

BENEDICTUS DONNY GOTAWA

NIM. 105010107111140

Skripsi ini telah disahkan oleh Majelis Penguji pada tanggal :

Ketua Majelis Penguji

Heru Prijanto,S.H.,M.H.
NIP.195602021985031003

Anggota

Hanif N. Widhiyanti,S.H.,M.Hum
NIP. 197808112002122001

Anggota

Nurdin,S.H.,M.Hum
195602021985031003

Anggota

Ketua Bagian Hukum Internasional

Nurdin,S.H.,M.Hum
195602021985031003

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum

Dr. Sihabudin,S.H.,M.H.
NIP.195912161985031001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yesus Kristus atas segala rahmat dan penerangan roh kudus-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai pada waktu yang telah direncanakan.

Penulisan skripsi ini adalah merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar kesarjanaan di Fakultas Hukum Universitas Brawiaya. Penulis berharap atas penulisan skripsi yang berjudul ***Technical Barriers to Trade Agreement* GATT-WTO dalam pembuatan kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia** dapat memberikan sumbangsih pemikiran bagi perkembangan ilmu pengetahuan, masyarakat, dan negera di bidang hukum ekonomi internasional.

Dalam penulisan skripsi ini, tentunya banyak pihak yang telah memberikan bantuan baik moril maupun materiil kepada penulis. Oleh karena itu penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang tiada hingganya kepada :

1. Bapak Dr. Sihabudin, SH. MH., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Nurdin, S.H.,M.Hum., selaku kepala bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
3. Bapak Heru Prijanto, S.H.,M.H., selaku Dosen Pembimbing Utama yang selalu memberikan bimbingan, motivasi, dan doanya kepada penulis hingga terselesainya skripsi ini.

4. Ibu Hanif Nur Widhiyanti, S.H.,M.Hum., selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang selalu memberikan bimbingan, motivasi, dan doanya kepada penulis hingga terselesainya skripsi ini.
5. Seluruh bapak/ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang yang telah bersedia dengan tulus dan ikhlas untuk memberikan ilmu dan pengalamannya kepada penulis selama menjadi mahasiswa.
6. Alm. Ayahanda Bernadus Widiarto sebagai orang tua penulis, yang selalu memberikan motivasi dan semangat hingga penulis menjadi pribadi yang tangguh dalam menyelesaikan segala bentuk cobaan dan rintangan kehidupan.
7. Ibunda Kartini Budi Murni sebagai orang tua penulis, yang selalu memberikan dorongan moril dan materiil sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi ini.
8. Yusuf Tyo selaku kakak pertama penulis yang selalu memberikan dorongan moril dan materiil sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi ini.
9. Sebastianus Chandra Yuliarto selaku kakak kedua yang selalu memberikan dorongan moril dan materiil sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi ini.
10. Seluruh keluarga besar penulis yang selalu mendoakan dan mendukung penulis.
11. Monica Wulandhari Rumondor, S.H., selaku wanita yang sangat dicintai oleh penulis, yang selalu memberi inspirasi kepada penulis selama kuliah

di Malang serta memberikan semangat, dorongan, motivasi, doa dengan penuh keihklasan dan rasa sayang dalam pembuatan skripsi ini.

12. Seluruh keluarga besar Keluarga Katholik Mahasiswa (KMK), yang selalu mendoakan dan mendukung penulis.
13. Teman – teman Fakultas Hukum yang selalu ceria penuh canda dan tawa serta selalu berkumpul bersama dan saling mendukung satu sama lain dalam suka maupun duka.
14. Seluruh keluarga besar Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang angkatan 2010 yang selalu memberikan masukan dan saran kepada penulis.
15. Keluarga Besar *BBJ Residence* - Kost Bendungan Batu Jahe, Kav. 9 (BBJ KAV 9) Sigura-gura, Malang selalu ceria penuh canda dan tawa serta selalu berkumpul bersamadalam suka maupun duka.
16. Keluarga Besar Ikatan Alumni SMA Kolese Gonzaga (IKAGONA) yang selalu ceria penuh canda dan tawa serta selalu berkumpul bersama dalam suka dan duka.
17. Dan seluruh orang-orang yang mengenal penulis yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, maka saran dan kritik yang konstruktif dari semua pihak sangat diharapkan demi penyempurnaan selanjutnya.

Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak, khususnya bagi penulis dan para pembaca pada umumnya, semoga Tuhan Yesus Kristus selalu beserta kita. Amin.

Malang, Agustus 2014
Penulis

Benedictus Donny Gotawa
NIM. 105010107111140

DAFTAR ISI

Lembar Persetujuan i

Lembar Pengesahan ii

Kata Pengantar iii

Daftar Isi vii

Ringkasan ix

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 01

B. Perumusan Masalah 15

C. Tujuan Penelitian 15

D. Manfaat Penelitian 16

E. Sistematika Penulisan 16

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Perdagangan Bebas 18

B. Tinjauan Umum Tentang Kebijakan Standarisasi Kendaraan Bermotor 32

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian 38

B. Pendekatan Penelitian 38

C. Jenis dan Sumber Bahan Hukum 39

D. Teknik Memperoleh Bahan Hukum 40

E. Teknik Analisis Bahan Hukum 41

F. Definisi Konseptual..... 42

BAB IV PEMBAHASAN

A. Penerapan *TBT Agreement* Dalam Membuat Kebijakan Standarisasi Kendaraan Bermotor di Indonesia 43

B. Kesesuaian kebijakan standarisasi kendaraan bermotor Dengan *TBT Agreement* yang ada dalam GATT-WTO 60

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan 75

B. Saran..... 76

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RINGKASAN

BENEDICTUS DONNY GOTAWA, Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Agustus 2014,*Technical Barriers to Trade Agreement* GATT-WTO dalam kaitannya pembuatan kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia. Heru Prijanto, S.H., M.H., Hanif Nur Widhiyanti S.H., M.Hum.,

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 kesesuai kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia dengan TBT Agreement dalam GATT-WTO.

Tujuan dari penelitian ini adalah ntuk 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 sandarisasi 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 kendaraaan bermotor dengan tujuan TBT Agreement dalam GATT-WTO, yakni menghambat perdagangan kendaraan bermotor secara non tarif dengan urgensi permasalahan kencemaran udara yang merusak kesehatan dan mengganggu keselamatan manusia, hewan, alam dan kelestarian lingkungan yang tengah dihadapi oleh negara Indonesia sebagai negara berkembang dapat terlaksana.

repository.ub.ac

SUMMARY

BENEDICTUS DONNY GOTAWA, Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Agustus 2014, *Technical Barriers to Trade Agreement* GATT-WTO on policy-making standardization of motor vehicles in Indonesia.Heru Prijanto, S.H., M.H., Hanif Nur Widhiyanti S.H., M.Hum.,

In this thesis discussed on Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement) of the GATT-WTO policy-making standardization of motor vehicles in Indonesia. The rate of growth of motor vehicles in Indonesia, especially in Jakarta has no control. A large number of motor vehicles that cause congestion impact on air pollution that harm the health of humans, animals, plants and nature. In Indonesia, the use of a vehicle is the right of every citizen, but getting clean air is a basic right of every citizen. Then, departing from the idea want to get back the clean air, especially for road users, the author wants to air pollution caused by motor vehicles can be reduced, either by reducing the number of motor vehicles, or with the use of machinery and motor vehicle fuel that is more environmentally friendly . However, if the idea of reducing the number of motor vehicles by raising tariffs sale / purchase of a motor vehicle, then it is not allowed because the WTO free trade, WTO member countries are only allowed to perform non-tariff barriers, the Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement). can therefore necessary to study on standardization policy kesesuai motor vehicles in Indonesia with the TBT Agreement in the GATT-WTO.

The purpose of this study is to investigate and analyze policy standardization of motor vehicles in Indonesia in accordance with the Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement) that exist in the GATT-WTO and its legal implications when standardization of motor vehicles that have been set in Indonesia is not in accordance with the Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement) that exist in the GATT-WTO.

This type of research in the methods of this thesis is a type of normative juridical research, where the research approach used is a law that statutory approach and analytical approach. Approach legislation or statue approach is an approach to research conducted by reviewing the written rules relating to research. While this approach after approach legislation done, namely by analyzing the fit between policy standardization of motor vehicles in Indonesia with legal regulations listed WTO, particularly with regard to the implementation of technical barriers to trade agreement in the WTO policy-making standardization of motor vehicles in Indonesia.

In assessing the fit between policy standardization of motor vehicles in Indonesia, please note that Indonesia has a standard and technical specification of motor vehicles, either from the engine, exhaust emissions, lights, until the safety of users of the vehicle itself. Unfortunately, motor vehicle standardization policy that has

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

prevailed up to this time was not yet qualified enough to inhibit the rate of motor vehicle trade in non-tariff in Indonesia.

Standardization policy should Peraturan Perindustrian nomor 33 tahun 2013 is regulated as mandatory for all motor vehicles sold in Indonesia. For example, if the motor vehicle trade model that has been applied in Indonesia (fully imported motor vehicles from other countries) was changed to IKD trade models, where the imported motor vehicle is a motor vehicle in a decomposed state, incomplete or disassembled into parts that is incomplete and does not have a main character intact motor vehicles, as well as standards, technical specifications, be it machinery, and other fuels as must submit to the Peraturan Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013, especially the articles governing the standardization of components on the vehicle motor, well balanced with a bold attitude and firm government to enforce the policy for all stakeholders and prohibit circulation with alacrity every vehicle, whether it is for sale or that have been consumed in Indonesian road users who do not meet the standards and technical specifications in the policy. If this is implemented by the Indonesian government, it will be achieved compatibility between motor vehicle policy with the aim of standardizing the TBT Agreement in the GATT-WTO, which inhibits the motor vehicle trade with the urgency of the problem of non-tariff health damaging air and disrupt the safety of humans, animals, nature and preservation of the environment faced by the country of Indonesia as a developing country can be accomplished.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perdagangan internasional merupakan salah satu bagian dari aktifitas ekonomi yang dalam beberapa dekade ini mengalami perkembangan yang sangat pesat. Perhatian dunia usaha terhadap bisnis internasional juga semakin meningkat, hal ini dapat dilihat dari arus peredaran barang semakin berkembangnya, jasa, modal, dan tenaga kerja antarnegara.[1] Fenomena globalisasi perdagangan bebaspun semakin dapat dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat di dunia. Sebagian besar kalangan sering kali membicarakan prospek liberalisasi berupa penerapan sistem ekonomi pasar (*freemarket system*) secara global. Euforia liberalisasipun menimbulkanberbagai kerjasama ekonomi di tingkat regional maupun global, baik itu terdapat dalam wujud *World Trade Organization* (WTO), *Asia Pacific Economic Cooperation* (APEC), *European Community* (EA), *North America Free Trade Area* (NAFTA) atau pun *ASEAN Free Trade Area* (AFTA).[2]

Di dalam tatanan global, *World Trade Organization* (WTO) menjadi satu-satunya organisasi internasional yang mengatur perdagangan internasional.[3] Prinsip dan dasar pembentukannya adalah untuk mengupayakan keterbukaan batas wilayah, memberikan jaminan atas *Most Favoured Nations Principle*

---

[1] Muhammad Sood, **Hukum Perdagangan Internasional**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm. 1.

[2] Suhodo, **Perkembangan Liberalisasi Perdagangan Jasa (Online),** http://ditjenkpi.depdag.go.id/images/Buletin/Buletin.pdf., pada tanggal 03 Januari 2014 pukul 08.11 WIB.

[3] Web resmi WTO*(World Trade Organisation)*,**What Is WTO (Online),** http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/whatis_e.htm, diakses tanggal 03 Januari 2014 pukul 08.22 WIB.

(MFN) dan perlakuan non diskriminasi di antara negara-negara anggota, serta komitmen terhadap transparansi dalam semua kegiatan. Terbukanya pasar nasional terhadap perdagangan internasional, dengan pengecualian yang patut atau fleksibilitas yang memadai, dipandang akan membantudan mendorong pembangunan yang berkesinambungan, meningkatkan kesejahteraan, mengurangi kemiskinan, dan membangun perdamaian dan stabilitas.[4] Pada saat yang bersamaan keterbukaan pasar harus disertai dengan kebijakan nasional dan internasional yang sesuai sehingga dapat memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan dan pembangunan ekonomi sesuai dengan kebutuhan dan aspirasi setiap negara anggota.[5]

Keanggotaan WTO tidak hanya didominasi oleh partisipasi negara-negara maju saja. Negara-negara berkembang juga memainkan peranan yang sangat penting dalam WTO. Hal ini tidak hanya dikarenakan oleh jumlah mereka, akan tetapi menjadi lebih penting pada era ekonomi global, karena negara-negara berkembang tersebut meningkatkan perdagangan sebagai sarana yang utama dalam upaya pembangunan.[6] WTO membagi klasifikasi negara menjadi empat bagian, yaitu; *developed countries* (negara maju); *developing countries* (negara berkembang); *least-developed countries* (negara kurang maju); dan *net food-importing developing countries* (negara berkembang pengimpor makanan).[7]

---

[4] *Ibid.*

[5] 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, diakses tanggal 03 Januari 2014 pukul 09.00 WIB.

[6] World Trade Organization, **Understanding the WTO**, World Trade Organization Information and External Relations Division, 2010, hlm. 93.

[7] Huala Adolf, **Hukum Ekonomi internasional Suatu Pengantar**, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2005, hlm. 120. Dikutip dari Marco C.E.J. Bronkers, *"The Impact of TRIPS:Intelectual Property Protection in Developing Countries"*, 31 CML. Rev. 1245-1281 (1994),hlm. 1255.

Organisasi internasional lainnya juga melakukan pembagian terhadap perekonomian negara-negara anggotanya. *International Bank for Reconstruction and Development* (IBRD) atau biasa disebut dengan Bank Dunia mengklasifikasikan negara menurut pendapatan per kapita, yakni negara dengan pendapatan per kapita rendah (*low income countries*) dengan pendapatan per kapita sebesar US $ 675 atau kurang; negara dengan pendapatan per kapita sedang (*middle income countries*) dengan pendapatan per kapita antara US$ 676-8.355; dan negara dengan pendapatan per kapita tinggi (*high income countries*) dengan pendapatan per kapita antara US$8.356 dan lebih.[8]

Di dalam tiga dekade terakhir, konflik kepentingan ekonomi di antara negara maju dan negara berkembang telah terpusat pada permasalahan perdagangan antarnegara. Konflik ini dipicu oleh pandangan berbeda antara negara maju dan negara berkembang. Di satu sisi, negara maju menghendaki agar tidak ada hambatan yang diberlakukan oleh negara, termasuk yang diberlakukan oleh negara berkembang. Tidak adanya hambatan diidentikkan dengan perdagangan bebas (*free trade*) yang berarti tidak adanya diskriminasi dari mana barang atau jasa berasal.[9] Pasar menjadi penting karena produk yang diberlakukan pelaku usaha dari negara maju harus dibeli. Pasar yang potensial bagi barang dan jasa pelaku usaha negara maju ada di negara berkembang. Hal tersebut dikarenakan, pertama konsumen di negara berkembang biasanya belum terbentuk.[10] Konsumen di negara berkembang sangat senang dengan barang-

---

[8] *Ibid*, hlm. 74. Dikutip dari *ibid*., hlm. 1255.

[9] Esensi dari perdagangan bebas adalah perdagangan antar negara diharapkan dapat sama seperti perdagangan antarpropinsi dimana tidak dipermasalahkan dari mana barang atau jasa tersebut berasal.

[10] Maksud terbentuk disini adalah *taste* atau preferensi dari konsumen atau masyarakat. Pada konsumen atau masyarakat negara maju biasanya sudah memiliki *taste* maupun preferensi

barang yang berasal dari negara maju. Kedua, dari segi jumlah penduduk, negara berkembang sangat potensial. Jumlah penduduk negara berkembang sangat fantastis jika dibandingkan dengan jumlah penduduk di negara maju.[11]

Di sisi lain, negara berkembang cenderung mengambil kebijakan yang menghambat masuknya barang dan jasa dari pelaku usaha asing, terutama dari negara maju. Sebagai negara berdaulat, tentunya negara berkembang mempunyai keabsahan apabila menerapkan berbagai hambatan tersebut. Alasan yang sering dikemukakan adalah untuk melindungi lapangan kerja, sebagai sarana untuk memproteksi industri yang dalam skala kecil, dalam rangka memperkuat pelaku usaha nasional, hingga mendapatkan devisa.[12]

Upaya negara maju untuk meneguhkan prinsip perdagangan internasional yang mereka yakini mendapat reaksi dari negara berkembang. Sudah sejak lama negara berkembang memperjuangkan diubahnya prinsip tradisional perdagangan internasional. Bagi negara berkembang yang pada umumnya sedang bergulat dengan masalah pertumbuhan ekonomi, mereka tidak setuju apabila ekonomi pasar diberlakukan begitu saja dalam perdagangan internasional. Untuk itu, pada sidang *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)* pertama 1964, dikemukakan perlunya prinsip preferensi diberlakukan.[13]

---

tersendiri sehingga sulit untuk mempenetrasi barang atau jasa yang diproduksi oleh negara maju lainnya.

[11] *Ibid.*

[12] Hikmahanto Juwana, *op, cit.*, hlm. 12

[13] Dalam prinsip ini disebutkan bahwa: *"...developed countries should grant concessions to alldeveloping countries and extend to developing countries all concessions they grant to one another and should not, in granting these or other concessions, require any concessions from developing countries."* Bahkan disebutkanbahwa *"new prefrential concessions, both tariff and non tariff, should be made to developing countries as a whole and such preferences should not be extended to developed countries."*

Pemberian perlakuan khusus terhadap negara berkembang ini disebut dengan prinsip preferensi. Prinsip preferensi bagi negara berkembang adalah prinsip yang mensyaratkan perlu adanya suatu kelonggaran-kelonggaran atas aturan-aturan hukum tertentu bagi negara-negara berkembang. Artinya negara-negara ini perlu mendapat perlakuan khusus manakala negara-negara maju berhubungan dengan negara berkembang. Prinsipnya adalah bahwa negara-negara harus diperbolehkan untuk menyimpang dari kewajiban-kewajiban MFN untuk memperbolehkan mereka mengurangi tariff pada impor barang manakala barang-barang tersebut berasal dari negara-negara berkembang. Menurut mereka, hal tersebut akan memberikan negara berkembang suatu keuntungan yang kompetitif dalam masyarakat industri yang menjadi sasaran ekspor.[14]

Liberalisasi perdagangan dan investasi yang diikuti dengan pesatnya kemajuan teknologi komunikasi antarbangsa menuntut antisipasi yang cepat oleh setiap negara agar mampu bersaing dengan negara lain dalam bidang tersebut, baik dalam forum regional maupun internasional, seperti APEC, AFTA, dan WTO. Sementara itu, perwujudan era perdagangan bebas global (*global freetrade*), pada satu sisi, telah menjadi obsesi bagi sebagian negara, terutama negara industry (maju). Sebaliknya, bagi sebagian negara lain yang lain, terutama negara-negara dengan keadaan ekonomi rendah, perdagangan bebas justru menjadi ancaman serius yang dapat semakin melemahkan keadaan dan kemampuan ekonomi mereka. Namun demikian, mau tidak mau, cepat atau lambat, kelompok negara ini harus ikut dalam proses perdagangan bebas tersebut.[15]

---

[14] Huala Adolf, **Hukum Ekonomi Internasional Suatu Pengantar**,*loc*, *cit*, hlm. 41.
[15] Bappenas, **Liberalisasi Perdagangan dan Investasi** (Online), Http://www.bappenas.go.id/get-

Pada dasarnya negara maju mengakui bahwa negara berkembang perlu mendapatkan kesempatan untuk meningkatkan peranannya dalam perdagangan dunia. Prinsip *special and differential treatment* ini untuk mendorong negara berkembang ikut proaktif berpartisipasi dalam berbagai perundingan perdagangan internasional. Semua persetujuan WTO memiliki ketentuan mengatur perlakuan khusus bagi negara-negara berkembang yang bertujuan untuk memberikan kemudahan-kemudahan bagi negara-negara berkembang anggota WTO.[16]

Pemberian perlakuan khusus oleh WTO kepada negara-negara berkembang tersebut bertujuan untuk memberikan kesempatan kepada negara berkembang untuk meningkatkan pembangunannya. Pemberian perlakuan khusus tersebut bertujuan untuk mengatasi ketimpangan pembangunan antara kedua negara. Namun bagaimanakah sebenarnya penerapan prinsip preferensi bagi negara berkembang dalam perdagangan bebas pada WTO, sejauh manakah pemanfaatan prinsip preferensi bagi negara berkembang oleh Indonesia dan apa saja kendala yang dihadapi di lapangan bilamana produk hukum yang diciptakan dari prinsip tersebut benar-benar dilakukan adalah hal yang menarik untuk dikaji oleh penulis.

Hambatan perdagangan memang mengurangi efisiensi ekonomi karena masyarakat tidak dapat mengambil keuntungan dari produktivitas negara lain. Pihak yang diuntungkan dari adanya hambatan perdangan adalah produsen dan pemerintah. Produsen mendapatkan proteksi dari hambatan perdagangan, sementara pemerintah mendapatkan penghasilan dari bea-bea.

---

file-server/node/8207/, diakses tanggal 07 Januari 2014 pukul 12.12 WIB

[16] *Ibid.*

Argumen untuk hambatan perdagangan antara lain perlindungan terhadap industri dan tenaga kerja lokal. Dengan tiadanya hambatan perdagangan, harga produk dan jasa dari luar negeri akan menurun dan permintaan untuk produk dan jasa lokal akan berkurang. Hal ini akan menyebabkan matinya industri lokal perlahan-lahan. Alasan lain yaitu untuk melindungi konsumen dari produk-produk yang dirasa tidak patut dikonsumsi, contohnya produk-produk yang telah diubah secara genetika.[17]

Di Indonesia, hambatan perdagangan banyak digunakan untuk membatasi impor pertanian dari luar negeri untuk melindungi petani dari anjloknya harga lokal. Hambatan perdagangan itu sendiri dapat dikelompokan menjadi dua, yakni hambatan tarif *(tariff barrier)* dan hambatan non-tarif *(non-tariff barrier)*. Hambatan tarif *(tariff barrier)* adalah suatu kebijakan proteksionis terhadap barang–barang produksi dalam negeri dari ancaman membanjirnya barang–barang sejenis yang diimpor dari luar negeri, dengan cara menarik / mengenakan pungutan bea masuk kepada setiap barang impor yang masuk untuk dipakai atau dikomsumsi habis di dalam negeri.

Hambatan non-tarif *(non-tariff barrier)*, menurut Dr. Hamdy Hady adalah berbagai kebijakan perdagangan selain bea masuk yang dapat menimbulkan distorsi, sehingga mengurangi potensi manfaat perdagangan internasional. Dalam pemberlakuan hambatan non-tarif, menurut A.M. Rugman dan R.M. Hodgetts terdapat partisipasi pemerintah *(government participation)*, dimana pemerintah

[17] Peter Van Den Bossche, Daniar Nata Kusumah, Joseph Wira Koesnaldi, **Pengantar Hukum WTO**, Gramedia, Jakarta,2007, hlm 69.

dapat mengadakan kebijakan, subsidi-intensif ekspor, *countervailing duties*, *domestic assistance programs*, dan *trade-diverting.*[18]

Di sisi lain, sengketa dapat muncul ketika suatu Negara, dalam hal ini pemerintah menetapkan suatu kebijakan perdagangan tertentu yang bertentangan dengan komitmennya di WTO atau mengambil kebijakan yang merugikan negara lain.[19] Manakala terjadi hal demikian, permohonan penyelesaian sengketa dapat diajukan ke *Dispute Settlement Body* (DSB) WTO.[20]

Organisasi perdagangan dunia (WTO) telah mengatur ketentuan perdagangan dunia yang mengikat semua anggotanya untuk menerapkan keteraturan tertentu dalam transaksi perdagangan antar negara, sehingga masing-masing negara anggota tidak lagi menerapkan berbagai hambatan perdagangan dengan alasan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan. Ketentuan tersebut telah disepakati negara anggota WTO yang disebut *Technical Barrier to Trade* (TBT-WTO) *Agreement.*

TBT Agreement merupakan salah satu perjanjian WTO yang berhasil disepakati pada saat Tokyo Round tahun 1970-an. *TBT Agreement* mengakui hak setiap negara untuk membuat regulasi teknis untuk melindungi kepentingan negara tersebut. Hal tersebut dilakukan untuk menjamin kualitas suatu barang, melindungi kesehatan dan keselamatan manusia, dan lingkungan. Meski demikian, hal tersebut tidak boleh melanggar hak dari anggota WTO lainnya. Suatu regulasi teknis dapat dibuat selama hal tersebut tidak bersifat diskriminatif

---

[18] H.S. Kartadjomena, **GATT WTO Dan Hasil Uruguai Round,** UI Press, Depok, 2008, Hlm. 77
[19] Freddy JosepPelawi**, Penyelesaian Sengketa WTO dan Indonesia**, Jurnal Departemen Perdagangan Republik Indonesia, 2006, diakses pada 31 Oktober 2012, Hlm. 123
[20] *Ibid.* Hlm 123.

dan tidak menimbulkan hambatan yang tidak perlu dalam kegiatan perdagangan internasional.

Permasalahan yang kerapkali terjadi terkait dengan *TBT Agreement* adalah regulasi teknis dan standar yang diberlakukan oleh suatu negara. *TBT Agreement* memberikan hak kepada negara–negara untuk memberlakukan regulasi teknis demi melindungi kesehatan manusia, hewan dan kelestarian alam. Meski demikian, *TBT Agreement* tetap memberikan batasan bahwa regulasi teknis dan standar yang diberlakukan tidak boleh memberikan dampak yang merugikan negara lainnya. Dalam pemberlakuan regulasi teknis pun, suatu negara harus memperhatikan prinsip transparansi, dimana negara lain, khususnya negara–negara yang nantinya akan terkena dampak dari regulasi tersebut, harus diinformasikan terkait dengan keberadaan regulasi tersebut, dan regulasi tersebut tidak bersifat diskriminatif. Namun pada faktanya, regulasi dan standart yang diberlakukan seringkali menghambat perdagangan bagi negara lain, yang pada akhirnya menyebabkan negara produsen mengalami kerugian yang tidak seharusnya di alami.

Standar merupakan salah satu faktor penting bagi perkembangan pelaku pasar sebagai penggerak utama ekonomi. Para pelaku pasar memerlukan standar sebagai acuan baku untuk perencanaan produk, pelaksanaan produksi, serta transaksi baik dengan pengguna produk atau dengan pemasok input produksi. Standar adalah spesifikasi teknis atau sesuatu yang dibakukan termasuk tata cara dan metode yang disusun berdasarkan konsensus semua pihak yang terkait dengan memperhatikan syarat-syarat keselamatan, keamanan, kesehatan, pelestarian fungsi lingkungan hidup, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta

pengalaman, perkembangan masa kini dan masa yang akan datang untuk memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya. Dengan pengertian tersebut, standardisasi dapat diartikan sebagai proses merumuskan, menetapkan, menerapkan dan merevisi standar, yang dilaksanakan secara tertib dan bekerjasama dengan semua pihak. Standar yang berlaku secara nasional di Indonesia adalah standar yang diciptakan oleh Badan Standarisasi Nasional (BSN), yakni Standar Nasional Indonesia (SNI). Secara kita ketahui, Badan BSN merupakan *National Enquiry Points* (NEPs) resmi untuk Indonesia, serta berfungsi sebagai Badan yang bertanggung jawab untuk pengumuman yang berkaitan dengan perjanjian *TBT Agreement.*

Standar yang hendak diterapkan di Indonesia diwajibkan untuk memenuhi persyaratan yang terdapat pada ketentuan *TBT Agreement* , antara lain perlunya melakukan harmonisasi standar nasional terhadap standar internasional, pengembangan saling pengakuan atau biasa disebut dengan *Mutual Recognition Agreements* (MRA) dalam pelaksanaan penilaian kesesuaian, dan keterbukaan serta transparansi dalam penerapan regulasi teknis. Agar tidak menghambat persaingan dan inovasi, penerapan SNI pada umumnya bersifat *voluntary*. Namun untuk keperluan tertentu, terkait kesehatan, keamanan, keselamatan dan lingkungan, SNI dapat diadopsi pemerintah kedalam dasar regulasi teknis yang selanjutnya menjadi wajib dipenuhi oleh para pelaku usaha, baik produsen atau pihak lain yang memasok produk ke pasar. Untuk membuktikan bahwa standar sudah diterapkan oleh para pelaku usaha sesuai dengan yang dipersyaratkan, diperlukan mekanisme penilaian kesesuaian. Penilaian kesesuaian berfungsi menyediakan jaminan pengakuan agar pasar dapat membedakan pihak atau

produk yang telah menerapkan SNI. Dengan diferensiasi itu, diharapkan pihak atau produk tersebut dapat memperoleh nilai pasar (*market perceived value*) yang lebih baik.

Indonesia sebagai salah satu negara anggota WTO yang telah meratifikasi perjanjian tersebut ke dalam Undang-Undang Nomor 7 tahun 1994,[21] dituntut untuk melaksanakan setiap ketentuan yang tercantum dalam perjanjian tersebut, salah satunya adalah *TBT Agreement* di dalam bidang ekonomi internasional. Oleh pemerintah Indonesia, perjanjian TBT Agreement diratifikasi ke dalam Peraturan Pemerintah Nomor 102 tentang standarisasi nasional.

Di tahun 2014, negara Indonesia telah memiliki sejumlah aturan yang berkaitan tentang standarisasi kendaraan bermotor, seperti Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan dan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013. Tidak ada masalah dengan pemberlakuan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012, namun terjadi kontroversi atas pemberlakuan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 tahun 2013 isu hukum yang berkembang hingga saat ini adalah dengan diterbitkannya peraturan ini, jumlah kendaraan di Indonesia, khususnya di kota besar semakin tidak terkendali.

Negara Indonesia merupakan Negara dengan jumlah penduduk terbanyak keempat di dunia setelah China, India dan Amerika Serikat.[22] Kepala Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana Nasional (BKKBN), Fasli Jalal, mengungkapkan pada tahun 2013 ini diperkirakan jumlah penduduk Indonesia

---

[21] Web resmi WTO, **Indonesia And The WTO / Member Information** (Online), http://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/indonesia_e.htm, Diakses pada tanggal 20 Mei 2014, pukul 11.59 WIB.

[22] Biro Statistik Kependudukan, **Data Jumlah Penduduk Di Indonesia Tahun 2013** (Online), http://statistik.ptkpt.net/_a.php?_a=penduduk&info1=3, diakses pada tanggal 10 Februari 2013 pukul 11.01.

akan bertambah menjadi 250 juta jiwa dengan pertumbuhan penduduk 1,49 persen per tahun.[23] Dari jumlah tersebut, ini banyaknya kendaraan bermotor yang berseliweran di Indonesia berjumlah 94,2 juta kendaraan dan lebih dari 50 % dari jumlah tersebut, yakni sebanyak 11 juta kendaraan bermotor terdapat di Propinsi DKI Jakarta.[24] Data Polda Metro Jaya menyebutkan bahwa pertambahan sepeda motor dan mobil total mecapai 1.130 unit per hari.[25] Tahun 2011 Total jumlah kendaraan di Jakarta ada sebanyak 11.362.396 unit. Terdiri dari 98 persen kendaraan pribadi atau 10.502.704 kendaraan dan dua persen transportasi umum atau 859.692 unit angkutan umum.[26] Dari total kendaraan pribadi, ada sebanyak 8.244.346 unit roda dua dan roda empat sebanyak 3.118.050 unit.[27]

Sementara itu, pertumbuhan jumlah kendaraan tersebut tidak diimbangi dengan pertumbuhan jalan. Panjang jalan di Jakarta hanya 7.650 km dan luas jalan 40,1 km atau 0,26 persen dari luas wilayah DKI.[28] Sedangkan pertumbuhan panjang jalan hanya 0,01 persen pertahun.[29]

Dapat dilihat bahwa peningkatan jumlah kendaraan dengan jalan sungguh-sungguh tidak seimbang. Akibatnya solusi penambahan ruas jalan ini tidak akan menyelesaikan masalah kemacetan karena pertambahan jumlah kendaaraan akan terus meningkat sebanding dengan pertambahan penduduk. Terlebih lagi tingkat kemacetan yang semakin tinggi akan menambah tingkat pencemaran udara yang merugikan kesehatan manusia, hewan, tumbuhan dan alam.

---

[23] Yogi Ardhi Cahyadi, "**Di Tahun 2013 Jumlah Penduduk Indonesia 250 Juta Jiwa",** *Republika, No. 342/II*, 17 Juli 2013, Hlm 7.
[24] *Ibid.* Hlm 7.
[25] 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.
[26] *Ibid.*
[27] *Ibid.*
[28] *Ibid.*
[29] *Ibid.*

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.[30] Percemaran 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, salah satunya adalah Indonesia.[31] 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.[32] Selain faktor kendaraan bermotor yang menyebabkan penyakit saluran pernapasan, kesadaran masyarakat dan pemerintah juga menjadi salah satu faktor penyebabnya.[33]

Disaat jumlah kendaraan bermotor di Indonesia seharusnya diminimalisir, pemerintah Indonesia pada tanggal 1 Juli 2013 justru membuat kebijakan mobil murah yang dituangkan ke dalam Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 tentang pengembangan produksi kendaraan bermotor yang hemat

---

[30] *Ibid.*
[31] 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
[32] *Ibid.*
[33] *Ibid.*

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.[34]

Fakta telah menunjukkan bahwa kondisi kemacetan di Indonesia sedang dalam bahaya. Menurut Ahli Transportasi dari ITB, Prof Ofyar Z. Tamin 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.[35] Maka jika tidak disiasati dari sekarang, kesehatan dan keselamatan manusia, hewan, serta kelestarian lingkungan akan rusak karena pencemaran udara yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor.

Di 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 hendak 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,

---

[34] 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.

[35] 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.

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 pembuatan kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia.

B. Perumusan 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. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisis penerapan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* dalam membuat kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia.

2. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia telah sesuai dengan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* yang ada dalam GATT-WTO.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi pengembangan ilmu di bidang hukum internasional, khususnya hukum dalam perdagangan internasional mengingat aktivitas Indonesia yang juga merupakan anggota WTO.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Pemerintah

Memberikan sumbangan pemikiran dalam menentukan kebijakan dan membentuk suatu aturan hukum berkaitan dengan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia demi tercipta mobilitas yang sehat bagi pengguna jalan.

b. Bagi Masyarakat

Memberikan informasi dan jawaban atas permasalahan pencemaran udara yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor di Indonesia.

E. Sistematika Penulisan

Penulisan hukum ini terdiri dari 5 (lima bab) dimana masing- masing bab memiliki keterkaitan antara yang satu dengan yang lain. Gambaran yang lebih jelas mengenai penulisan hukum ini akan diuraikan dalam sistematika berikut:

1. **Bab I** Pendahuluan: dipaparkan uraian mengenai Latar Belakang Penelitian, Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian

2. **Bab II** merupakan Kajian Pustaka yang berisikan uraian mengenai materi-materi dan teori- teori yang berhubungan dengan *Technical Barriers to Trade Agreement* WTO Dalam Pembuatan Kebijakan Standarisasi Kendaraan Bermotor Di Indonesia. Materi- materi dan teori- tori yang merupakan landasan untuk menganalisa pokok- pokok permasalahan yang telah disebutkan dalam Bab I Pendahuluan.
3. **Bab III** berisikan tentang metode penelitian.
4. **Bab IV** berisikan Hasil Penelitian dan Pembahasan yang menjawab permasalahan skripsi ini.
5. **Bab V** merupakan bab Penutup yang didalamnya berisikan kesimpulan dan saran.

Selanjutnya dalam penulisan penelitian hukum ini dicantumkan juga daftar pustaka dan lampiran-lampiran yang mendukung penjabaran penulisan hukum penulis.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Perdagangan Bebas

1. *World Trade Organization (WTO)*

World Trade Organization (WTO) atau Organisasi Perdagangan Dunia merupakan satu-satunya badan internasional yang secara khusus mengatur masalah perdagangan antar negara.[36] Sistem perdagangan multilateral WTO diatur melalui suatu persetujuan yang berisi aturan-aturan dasar perdagangan internasional sebagai hasil perundingan yang telah ditandatangani oleh negara-negara anggota. Persetujuan tersebut merupakan kontrak antar negara-anggota yang mengikat pemerintah untuk mematuhinya dalam pelaksanaan kebijakan perdagangannya.[37] Walaupun ditandatangani oleh pemerintah, tujuan utamanya adalah untuk membantu para produsen barang dan jasa, eksportir dan importir dalam kegiatan perdagangan.[38] Indonesia merupakan salah satu Negara pendiri WTO dan telah meratifikasi Persetujuan Pembentukan WTO melalui Undang-undang Nomor 7 Tahun 1994.[39]

a. Sejarah Pembentukan

WTO secara resmi berdiri pada tanggal 1 Januari 1995 tetapi sistem perdagangan itu sendiri telah ada setengah abad yang lalu.[40] Sejak tahun 1948, Persetujuan umum mengenai tarif dan perdagangan atau yang biasa dikenal dengan istilah *General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)* telah

---

[36] Bossche, *Op. Cit*, Hlm 11
[37] *Ibid.*
[38] *Ibid.*
[39] *Ibid.*
[40] Kartadjomena, *Op. Cit*, Hlm 37

membuat aturan-aturan untuk sistem ini.[41] Sejak tahun 1948-1994 sistem GATT memuat peraturan-peraturan mengenai perdagangan dunia dan menghasilkan pertumbuhan perdagangan internasional tertinggi.[42]

Pada awalnya GATT ditujukan untuk membentuk *International Trade Organization* (ITO), suatu badan khusus PBB yang merupakan bagian dari sistem Bretton Woods (IMF dan bank Dunia).[43] Meskipun Piagam ITO akhirnya disetujui dalam *UN Conference on Trade and Development* di Havana pada bulan Maret 1948, proses ratifikasi oleh lembaga-lembaga legislatif negara tidak berjalan lancar.[44] Tantangan paling serius berasal dari kongres Amerika Serikat, yang walaupun sebagai pencetus, AS tidak meratifikasi Piagam Havana sehingga ITO secara efektif tidak dapat dilaksanakan.[45] Meskipun demikian, GATT tetap merupakan instrument multilateral yang mengatur perdagangan internasional.

Hampir setengah abad teks legal GATT masih tetap sama sebagaimana pada tahun 1948 dengan beberapa penambahan diantaranya bentuk persetujuan plurilateral (disepakati oleh beberapa negara saja) dan upaya-upaya pengurangan tarif. Masalah-masalah perdagangan diselesaikan melalui serangkaian perundingan multilateral yang dikenal dengan nama Putaran Perdagangan (*trade round*), sebagai upaya untuk mendorong liberalisasi perdagangan internasional.

---

[41] *Ibid.*
[42] *Ibid.*
[43] *Ibid.* Hlm 38.
[44] *Ibid.*
[45] *Ibid.*

b. Putaran-putaran Perundingan *World Trade Organization*

Pada tahun-tahun awal, Putaran Perdagangan GATT mengkonsentrasikan negosiasi pada upaya pengurangan tarif. Pada Putaran Kennedy (pertengahan tahun 1960-an) dibahas mengenai tarif dan Persetujuan Anti Dumping atau *Anti Dumping Agreement*.[46]

Putaran Tokyo (1973-1979) meneruskan upaya GATT mengurangi tarif secara progresif. Hasil yang diperoleh rata-rata mencakup sepertiga pemotongan dari bea impor/ekspor terhadap 9 negara industri utama, yang mengakibatkan tariff rata-rata atas produk industri turun menjadi 4,7%.[47] Pengurangan tariff, yang berlangsung selama 8 tahun, mencakup unsur harmonisasi, yakni semakin tinggi tariff, semakin luas pemotongannya secara proporsional. Dalam isu lainnya, Putaran Tokyo gagal menyelesaikan masalah produk utama yang berkaitan dengan perdagangan produk pertanian dan penetapan persetujuan baru mengenai *safeguards* (*emergency import measures*).[48] Meskipun demikian, serangkaian persetujuan mengenai hambatan non tariff telah muncul di berbagai perundingan, yang dalam beberapa kasus menginterpretasikan peraturan GATT yang sudah ada.

Selanjutnya adalah Putaran Uruguay (1986-1994) yang mengarah kepada pembentukan WTO. Putaran Uruguay memakan waktu 7,5tahun.[49] Putaran tersebut sebagaian besar mencakup semua bidang industri perdagangan. Pada saat itu putaran tersebut nampaknya akan berakhir dengan

---

[46] Web Direktorat Jenderal KPI, Putaran Perundingan Uruguay Round (Online), http//*ditjenkpi.kemendag.go.id/.../FA_IND-ENG2005082, Diakses pada tanggal 19 Februari 2014, pada pukul 13.06 WIB.*
[47] *Ibid.*
[48] *Ibid.*
[49] *Ibid.*

kegagalan. Tetapi pada akhirnya Putaran Uruguay membawa perubahan besar bagi sistem perdagangan dunia sejak diciptakannya GATT pada akhir Perang Dunia II. Meskipun mengalami kesulitan dalam permulaan pembahasan, Putaran Uruguay memberikan hasil yang nyata. Hanya dalam waktu 2 tahun, para peserta telah menyetujui suatu paket pemotongan atas bea masuk terhadap produk-produk tropis dari negara berkembang, penyelesaian sengketa, dan menyepakati agar para anggota memberikan laporan reguler mengenai kebijakan perdagangan.[50] Hal ini merupakan langkah penting bagi peningkatan transparansi aturan perdagangan di seluruh dunia.

c. **Persetujuan-persetujuan *World Trade Organization***

Hasil dari Putaran Uruguay berupa *the Legal Text* terdiri dari sekitar 60 persetujuan, lampiran (annexes), keputusan dan kesepakatan. Persetujuan-persetujuan dalam WTO mencakup barang, jasa, dan kekayaaan intelektual yang mengandung prinsip-prinsip utama liberalisasi.[51]

Struktur dasar persetujuan WTO, meliputi:[52]

1) Barang/ *goods (General Agreement on Tariff and Trade/ GATT)*
2) Jasa/ *services (General Agreement on Trade and Services/ GATS)*
3) Kepemilikan intelektual *(Trade-Related Aspects of Intellectual Properties/ TRIPs)*
4) Penyelesaian sengketa *(Dispute Settlements)*

[50] *Ibid.*
[51] H.SKartadjomena, *loc cit*, Hlm 55.
[52] *Ibid.*

Persetujuan-persetujuan di atas dan *annex*nya berhubungan antara lain dengan sektor-sektor di bawah ini:[53]

1) Pertanian
2) *Sanitary and Phytosanitary/SPS*
3) Badan Pemantau Tekstil *(Textiles and Clothing)*
4) Standar Produk
5) Tindakan investasi yang terkait dengan perdagangan *(TRIMs)*
6) Tindakan anti-dumping
7) Penilaian Pabean *(Customs Valuation Mathods)*
8) Pemeriksaan sebelum pengapalan *(Preshipment Inspection)*
9) Ketentuan asal barang *(Rules of Origin)*
10) Lisensi Impor *(Imports Licencing)*
11) Subsidi dan Tindakan Imbalan *(Subsidies and Countervailing Measures)*
12) Tindakan Pengamanan *(safeguards)*

Untuk jasa (dalam Annex GATS):[54]

1) Pergerakan tenaga kerja *(movement of natural persons)*
2) Transportasi udara *(air transport)*
3) Jasa keuangan *(financial services)*
4) Perkapalan *(shipping)*
5) Telekomunikasi *(telecommunication)*

d. Prinsip-prinsip Perdagangan Multilateral Menurut GATT-WTO

1) *Most-Favoured Nation* (MFN):

Perlakuan yang sama terhadap semua mitra dagang Dengan berdasarkan prinsip MFN, negara-negara anggota tidak dapat begitu saja mendiskriminasikan mitra-mitra dagangnya. Keinginan tarif impor

[53] *Ibid*. Hlm 57.
[54] *Ibid.*

yang diberikan pada produk suatu negara harus diberikan pula kepada produk impor dari mitra dagang negara anggota lainnya.[55]

2) Perlakuan Nasional (*National Treatment*)

Negara anggota diwajibkan untuk memberikan perlakuan sama atas barang-barang impor dan lokal- paling tidak setelah barang impor memasuki pasar domestik.[56]

3) Transparansi (*Transparency*)

Negara anggota diwajibkan untuk bersikap terbuka, transparan terhadap berbagai kebijakan perdagangannya sehingga memudahkan para pelaku usaha untuk melakukan kegiatan perdagangan.[57]

4) Preferensi Negara Berkembang

Pemberian perlakuan khusus bagi negara berkembang ini disebut dengan prinsip preferensi.[58] Beberapa istilah yang digunakan dalam beberapa pasal GATT, seperti istilah *special measures* dan *more favourable and acceptable conditions.* Pada ketentuan-ketentuan WTO yang lain, istilah-istilah yang digunakan, seperti *special treatment, special regard,* dan *special attention*.[59] Prinsip mengenai preferensi bagi negara berkembang adalah prinsip yang mensyaratkan perlunya suatu kelonggaran-kelonggaran atas aturan-aturan hukum tertentu bagi negara negara berkembang.Artinya negara-negara ini perlu mendapat perlakuan khusus manakala negara-negara

---

[55] Huala Adolf, *loc. cit.*, hlm. 40.
[56] *Ibid.*
[57] *Ibid.*
[58] **Eksistensi Ketentuan Khusus Bagi Negara-Negara Berkenbang Dalam Perjanjian WTO** (Online), http;//www.scribd.com/doc/39308488/Eksistensi-Ketentuan-Khusus-Bagi-Negara-Berkembang-Dalam-Perjanjian-World Trade-Organization, diakses tanggal 19 Februari 2014 pukul 13. 09 WIB.
[59] *Ibid.*

maju berhubungan dengan mereka.[60] Dasar teori dari sistem preferensi ini adalah bahwa negara-negara harus diperbolehkan untuk menyimpang dari kewajiban-kewajiban MFN untuk memperbolehkan mereka guna mengurangi tarifnya pada impor-impor barang manakala barang-barang tersebut berasal dari negara-negara berkembang.[61] Menurut mereka, hal tersebut akan memberikan negara-negara berkembang suatu keuntungan kompetitif dalam masyarakat industri yang menjadi sasaran ekspor.[62]

2. *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)*

a. Pengertian *TBT Agreement*

Hambatan teknis perdagangan atau yang biasa dikenal dengan istilah *Technical Barriers to Trade Agreement* (TBT *Agreement*) adalah tindakan atau kebijakan suatu negara yang bersifat teknis yang dapat menghambat perdagangan internasional, dimana penerapannya dilakukan sedemikian rupa sehingga menimbulkan suatu hambatan perdagangan.[63] TBT *Agreement* merupakan salah satu bagian perjanjian dalam *General Agreement on Tariff and Trade* (GATT) yang mengatur hambatan dalam perdagangan yang terkait dengan peraturan teknis (*technical regulation*), standar (*standard*), dan prosedur penilaian kesesuaian (*conformity assessment procedure*).[64]

---

[60] *Ibid.*
[61] *Ibid.*
[62] Huala Adolf, *loc. cit.*, hlm. 41.
[63] Slide Presentasi Dosen Heru Prijanto, S.H.,M.H (EBook), **Technical Barriers to Trade Agreement**
[64] *Ibid.*

Penyelesaian sengketa dalam kerangka WTO lewat GATT dianggap tidak efektif,[65] yang disebabkan karena prosesnya yang bersifat diplomatik dan *power based*.[66] Lebih lanjut, aturan GATT sendiri membuka kemungkinan bagi pihak–pihak yang kalah dalam sengketa untuk menolak melaksanakan kewajiban hasil keputusan dari sengketa tersebut tanpa adanya konsekuensi,[67] sehingga pada akhirnya WTO menciptakan mekanisme penyelesaian sengketa yang lebih *rule based system* serta *legalized*.[68] Namun demikian, perlu dikaji kembali sebaik apa penyelesaian sengketa WTO ini memberikan peran yang penting terhadap negara berkembang.[69]

Perjanjian *TBT Agreement* mengakui hak setiap negara untuk mengadopsi standar yang dianggap memadai.[70] Dalam *TBT Agreement* hak penggunaan hambatan teknis yang dibenarkan adalah untuk:[71]

1) Melindungi kehidupan atau kesehatan manusia, hewan, tumbuhan
2) Perlindungan kelestarian lingkungan
3) Kepentingan keamanan nasional
4) Pencegahan praktek perdagangan tidak sehat dari mitra dagang
5) Kepentingan konsumen lainnya.

---

[65] Andrew S. Bishop, **The Second Legal Revolution in International Trade Law : Ecuador Goes Ape in Banana Trade War Wtih European Union**, 12 International Legal Perspective, 2002,hlm. 1.

[66] 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, hlm. 183.

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

[68] Joost Pauwelyn, **The Enforcement and Countermeasures in the WTO: Rules Are Rules—Toward a More Collective Approach,** 94 The American Journal International Law, 2000,hlm. 339.

[69] Herliana Omara, **Dispute Settlement Under the World Trade Organization : Inequality Protection between Developed and Developing Countries,** Asia Law Review Vol. 4 No. 2,2007, hlm. 55.

[70] *Ibid.*

[71] *Ibid.*

Sebagai upaya untuk mencegah terlalu banyaknya ragam standar, Perjanjian *TBT Agreement* mendorong negara anggota untuk menggunakan standar-standar internasional dimana dianggap perlu.[72] Lebih lanjut, negara anggota tidak dicegah dari mengambil tindakan yang diperlukan untuk menjamin standar nasionalnya dipenuhi.

TBT Agreement telah menjadi hambatan non-tarif untuk perdagangan yang penting. *TBT Agreement* muncul ketika kebijakan domestik memaksakan regulasi, standar teknis, pengujian dan prosedur sertifikasi, atau persyaratan pelabelan berpengaruh pada kemampuan eksportir untuk mengakses pasar.

Walau sering digunakan secara bersamaan, *TBT Agreement* memiliki pengertian yang berbeda antara *technical regulation* dan standard atas dasar kategori kepatuhan. Secara baku berdasarkan *TBT Agreement,* pengertian mengenai *technical regulation, standard,* dan *conformity assessment procedure* adalah sebagai berikut:

1) **Peraturan Teknis (T*echnical Regulation*)**

Dokumen yang mengatur sifat produk atau proses dan metoda produksi terkait, termasuk aturan administrasi yang berlaku dimana pemenuhannya bersifat wajib. Regulasi teknis dapat juga meliputi atau berkaitan secara khusus dengan persyaratan terminologi, simbol, pengepakan, penandaan atau pelabelan yang diterapkan untuk suatu produk, proses atau metoda produksi.[73]

---

[72] *Ibid.*
[73] *Annex 1.1 TBT Agreement* tentang pengertian *technical regulation.*

2) **Standar (*Standard*)**

Dokumen yang dikeluarkan oleh suatu badan resmi, yang untuk penggunaan umum dan berulang, menyediakan aturan, pedoman, atau sifat untuk suatu produk atau proses dan metoda produksi terkait yang pemenuhannya bersifat tidak wajib (sukarela). Standar dapat juga meliputi atau berkaitan secara khusus dengan persyaratan terminologi, simbol pengepakan, penandaan atau pelabelan yang diterapkan untuk suatu produk, proses atau metoda produksi.[74]

3) **Prosedur Penilaian Kesesuaian (*Conformity Assessment Procedure*)**

Prosedur yang dipakai langsung atau tidak langsung untuk menetapkan bahwa persyaratan yang relevan dalam regulasi teknis atau standar telah terpenuhi.[75]

Dari definisi di atas, dapat diketahui bahwa perbedaan utama antara regulasi teknis dengan standar adalah pada kewajiban pemenuhannya. Regulasi teknis merupakan peraturan yang wajib dipenuhi dimana barang impor dapat dihalangi masuk ke dalam pasar domestik apabila gagal memenuhi regulasi teknis yang ditetapkan.[76] Sementara itu standar diberlakukan secara sukarela.[77] Barang impor yang gagal memenuhi standar dapat diperbolehkan untuk masuk ke dalam pasar domestik, tetapi dapat gagal memperoleh pangsa pasar yang signifikan apabila konsumen memutuskan untuk lebih memilih produk yang memenuhi standar dibandingkan yang tidak, sehingga dalam prakteknya dapat menjadi

---

[74] *Annex 1.2 TBT Agreement* tentang pengertian *standard.*
[75] *Annex 1.3 TBT Agreement* tentang *conformity assessment procedures.*
[76] Slide Presentasi Dosen Heru Prijanto, S.H.,M.H, *loc. cit*
[77] *Ibid.*

persyaratan wajib bagi suatu barang untuk dapat mengakses pasar.[78] Selain itu, regulasi teknis ditetapkan oleh pemerintah sedangkan standar dikeluarkan oleh badan akreditasi resmi yang ada.

Regulasi teknis dan standar merupakan bagian integral dari inisiasi kebijakan domestik untuk melindungi konsumen, pekerja, dan perusahaan. TBT dapat mencakup persyaratan label, sertifikasi, pengemasan, spesifikasi teknis, dan lainnya. Regulasi ini menjadi hambatan bagi perdagangan jika eksportir dipaksa untuk memenuhi standard yang berbeda untuk dapat mengakses pasar di berbagai negara, dan/atau jika mereka tidak memiliki kemampuan teknis untuk memenuhi regulasi teknis.

b. Prinsip *Technical Barriers to Trade Agreement(TBT Agreement)*

Sebagai bagian dari GATT dan WTO, *TBT Agreement* turut mengadaptasi semangat WTO dalam mewujudkan perdagangan multilateral tanpa hambatan. Untuk itu, TBT memiliki prinsip dasar yang digunakan dalam perumusannya yakni:

1) Non diskriminasi

Dalam prinsip ini berlaku prinsip *Most Favored Nation* dan *National treatment* sehingga penggenaan regulasi teknis dan standard atas suatu barang harus diberlakukan secara seimbang kepada barang sejenis tanpa memperdulikan dari mana asal barang tersebut.[79]

---

[78] *Ibid.*

[79] Sulistyo Widayanto, **Prosedur Notifikasi WTO Untuk Transparansi Kebijakan Impor Terkait Bidang Perdagangan – Kewajiban Pokok Indonesia Sebagai Anggota WTO** (Online), Direktorat Kerjasama *Multilateral*, Direktorat Kerjasama Perdagangan Internasional, Kementrian Perdagangan RI,

2) **Mencegah hambatan yang tidak perlu terhadap perdagangan**

Dalam hal ini pelaksanaan *TBT Agreement*di suatu negara diupayakan memiliki hambatan yang paling minim (*The least trade restrictive measure*) dan memperhitungkan adanya resiko persyaratan yang ditetapkan tidak dapat dipenuhi.[80]

3) **Harmonisasi**

Untuk menghindari terjadinya standar yang berbeda-beda, negara anggota didorong untuk merujuk kepada standar yang berlaku secara internasional yang disepakati dalam menyusun standar domestiknya.[81]

4) **Transparansi**

Seluruh proses penetapan regulasi teknis, standard, maupun prosedur penilaian kesesuainya dilakukan secara terbuka dengan mengikuti ketentuan-ketentuan notifikasi di tingkat internasional.[82]

c. Manfaat dan Tujuan Penggunaan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)*

Kesepakatan WTO mengenai hambatan tersebut diatur melalui *TBT agreemen*t. Kesepakatan tersebut berisikan hak negara untuk mengadaptasi standard yang diperlukan untuk tujuan kebijakan domestik yang meliputi perlindungan kepentingan konsumen dan lingkungan.

2011.http://ditjenkpi.kemendag.go.id/website_kpi/Umum/Setditjen/Prosedur%20Notifikasi%20WTO.pdf, diakses pada tanggal 30Mei 2014 pada pukul 15.00 WIB.

[80] *Ibid.*

[81] *Ibid.*

[82] *Ibid.*

Adapun keuntungan yang dapat diperoleh melalui penerapan *TBT Agreement* antara lain:

1) *TBT Agreement* menciptakan mekanisme untuk memastikan regulasi teknis, standar, dan prosedur penilaian kesesuaian tidak menciptakan hambatan yang tidak diperlukan dalam perdagangan.
2) Penggunaan Standar Internasional yang seragam dapat menghemat biaya dan sumber daya.
3) Penggunaan Standar Internasional dapat berkontribusi pada transfer teknologi dari negara maju kepada negara berkembang.[83]

Secara umum *TBT Agreement* diterapkan dengan tujuan untuk perlindungan keamanan dan kesehatan manusia, perlindungan kehidupan dan kesehatan bagi tumbuhan dan satwa, perlindungan terhadap lingkungan, perlindungan terhadap praktek-praktek penipuan, dan sebagainya.[84]

d. **Pengecualian Dalam *TBT Agreement***

Pada dasarnya Perjanjian *TBT Agreement* diterapkan untuk semua jenis produk, baik produk industri maupun produk-produk pertanian serta produk-produk yang berkaitan dengan lingkungan atau kelestarian sumber daya alam. Namun demikian, terdapat beberapa produk yang mendapatkan pengecualian dalam penerapan *TBT Agreement* karena telah terikat peraturan lain yakni produk-produk yang berkaitan dengan:

1) Sanitary dan phitosanitary (*SPS measures*)
2) Produk yang berkaitan dengan sektor jasa
3) Pengadaan pemerintah (*government procurement*)

---

[83] *Ibid.*
[84] *Ibid.*

Khusus untuk pengadaan pemerintah terdapat ketentuan *Agreement on Government Procurement* (GPA) yang bersifat plurilateral.[85]

e. Komite *TBT Agreement*

Sesuai dengan Pasal 13.1 Kesepakatan TBT, dibentuk suatu Komite *TBT Agreement* yang berisikan perwakilan dari setiap anggota.[86] Komite *TBT Agreement* melakukan pertemuan secara rutin minimal satu kali dalam setahun.[87] Dalam pelaksanaannya, Komite *TBT Agreement* biasanya melakukan pertemuan antara 3 hingga 4 kali dalam setahun.[88]

Dalam struktur organisasi WTO, Komite *TBT Agreement* berada di bawah *council for trade in goods*. Komite ini memiliki tugas untuk:

1) Berdasarkan permintaan, memberikan pengecualian dalam batas waktu tertentu secara keseluruhan maupun sebagian dari kesepakatan kepada negara berkembang yang mengalami kesulitan menerapkan kesepakatan.
2) Mengkaji secara berkala perlakuan khusus dan berbeda yang diberikan kepada anggota negara berkembang.
3) Membentuk kelompok kerja yang diperlukan untuk melaksanakan kewajiban khusus.
4) Menghindari duplikasi tidak perlu antara pekerjaan yang dilakukan oleh pemerintah dengan badan teknis lainnya.
5) Mengkaji secara berkala setiap tahun hasil implementasi dan operasi dari Kesepakatan TBT.
6) Mengkaji hasil implementasi dan operasi Kesepakatan TBT setiap periode tiga tahun sekali.[89]

---

[85] *Ibid.*
[86] Pasal 13.1 *TBT Agreement*
[87] *Ibid.*
[88] *Ibid.*
[89] *Ibid.*

f. Notifikasi Dalam *TBT Agreement*

Salah satu mekanisme penting dalam Perjanjian *TBT Agreement* ialah notifikasi. Notifikasi adalah penyampaian informasi kepada negara-negara anggota WTO lainnya tentang rencana pemberlakuan regulasi teknis yang berpotensi menimbulkan hambatan perdagangan internasional dan merupakan kewajiban bagi negara anggota untuk menginformasikan kepada sekretariat WTO dan anggota yang lain.[90]

B. Tinjauan Umum Tentang Standarisasi Kendaraan Bermotor

Standarisasi kendaraan bermotor adalah kebijakan standar yang telah diberlakukan oleh pemerintah terhadap suatu kendaraan bermotor dengan maksud setiap kendaraan bermotor yang diperdagangkan di negaranya memenuhi persyaratan-persyaratan yang ditetapkan, baik itu oleh badan standarisasi internasional, maupun oleh badan standarisasi nasional. Dalam konteks ini, penulis mengkaji *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* WTO dalam kaitannya pembuatan kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia.

1. Kebijakan Kendaraan Bermotor Di Indonesia

Kebijakan kendaran bermotor di Indonesia dalam kaitannya pada penelitian ini adalah kebijakan yang mengatur tentang standar, spesifikasi teknis dan kesesuaian mutu kendaraan bermotor yang diberlakukan di Indonesia. Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 tentang pengembangan produksi kendaraan bermotor yang hemat energi dan harga terjangkau.

---

[90] Web resmi Badan Standardisasi Nasional (BSN), **National Enquiry Point and Notification Authority WTO TBT – Badan Standarisasi Nasional** (Online), http://bsn.go.id/main/bsn/isi_bsn/15, Diakses pada tanggal 13 Juni 2014, pukul 12.13 WIB.

Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 tentang pengembangan produksi kendaraan bermotor yang hemat energi dan harga terjangkau adalah kebijakan yang mengatur pembuatan komponen kendaraan bermotor yang hendak di perdagangkan di Indonesia haruslah berasal dari dalam negeri (lokal). Oleh sebab itu, kendaraan bermotor yang berasal dari luar negeri tidak diimpor secara utuh atau tidak diterima dalam keadaan barang jadi (siap pakai). Kebijakan ini dimaksudkan agar industri kendaraan bermotor nasional dapat berkembang.

2. Badan Standarisasi Nasional (BSN)

Badan Standardisasi Nasional (BSN) dibentuk dengan Keputusan Presiden Nomor 13 Tahun 1997 yang disempurnakan dengan Keputusan Presiden Nomor 166 Tahun 2000 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Lembaga Pemerintah Non Departemen sebagaimana telah beberapa kali diubah dan yang terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 103 Tahun 2001, merupakan Lembaga Pemerintah Non Departemen dengan tugas pokok mengembangkan dan membina kegiatan standardisasi di Indonesia.[91] Badan ini menggantikan fungsi dari Dewan Standardisasi Nasional (DSN). Dalam melaksanakan tugasnya Badan Standardisasi Nasional berpedoman pada Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang Standardisasi Nasional.[92]

---

[91] Web resmi Badan Standardisasi Nasional (BSN), **Tentang BSN** (Online), http://bsn.go.id/main/bsn/isi_bsn/5, Diakses pada tanggal 13 Juni 2014, pukul 12.15 WIB.
[92] *Ibid.*

Pelaksanaan tugas dan fungsi Badan Standardisasi Nasional di bidang akreditasi dilakukan oleh Komite Akreditasi Nasional (KAN). KAN mempunyai tugas menetapkan akreditasi dan memberikan pertimbangan serta saran kepada BSN dalam menetapkan sistem akreditasi dan sertifikasi. Sedangkan pelaksanaan tugas dan fungsi BSN di bidang Standar Nasional untuk Satuan Ukuran dilakukan oleh Komite Standar Nasional untuk Satuan Ukuran (KSNSU). KSNSU mempunyai tugas memberikan pertimbangan dan saran kepada BSN mengenai standar nasional untuk satuan ukuran.[93]

Sesuai dengan tujuan utama standardisasi untuk melindungi produsen, konsumen, tenaga kerja dan masyarakat dari aspek keamanan, keselamatan, kesehatan serta pelestarian fungsi lingkungan, pengaturan standardisasi secara nasional ini dilakukan dalam rangka membangun sistem nasional yang mampu mendorong dan meningkatkan, menjamin mutu barang dan/atau jasa serta mampu memfasilitasi keberterimaan produk nasional dalam transaksi pasar global.[94]Dari sistem dan kondisi tersebut diharapkan dapat meningkatkan daya saing produk barang dan/atau jasa Indonesia di pasar global.

a. Fungsi Badan Standarisasi Nasional (BSN)[95]

1) pengkajian dan penyusunan kebijakan nasional di bidang standardisasi nasional;
2) koordinasi kegiatan fungsional dalam pelaksanaan tugas BSN;
3) fasilitasi dan pembinaan terhadap kegiatan instansi pemerintah di bidang standardisasinasional;
4) penyelenggaraan kegiatan kerjasama dalam negeri dan internasional di bidang standardisasi;
5) penyelenggaraan pembinaan dan pelayanan administrasi umum di bidang perencanaan umum, ketatausahaan, organisasi dan tatalaksana,

[93] *Ibid.*
[94] *Ibid.*
[95] *Ibid.*

kepegawaian, keuangan, kearsipan, hukum, persandian, perlengkapan dan rumah tangga.

b. Kewenangan Badan Standarisasi Nasional (BSN)[96]

Dalam menyelenggarakan fungsi tersebut, BSN mempunyai kewenangan:

1) penyusunan rencana nasional secara makro di bidangnya;
2) perumusan kebijakan di bidangnya untuk mendukung pembangunan secara makro;
3) penetapan sistem informasi di bidangnya;
4) kewenangan lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku yaitu :
   a) perumusan dan pelaksanaan kebijakan tertentu di bidang standardisasi nasional;
   b) perumusan dan penetapan kebijakan sistem akreditasi lembaga sertifikasi, lembaga inspeksi dan laboratorium;
   c) penetapan Standar Nasional Indonesia (SNI);
   d) pelaksanaan penelitian dan pengembangan di bidangnya;
   e) penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan di bidangnya.

3. Standar Nasional Indonesia (SNI)

a. Perumusan SNI

Berlandaskan norma hukum, yakni Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 102 Tahun 2000 tentang Standardisasi Nasional, subsistem dari Sistem Standardisasi Nasional (SSN), pada dasarnya merupakan akumulasi pengetahuan,teknologi dan pengalaman dari para pemangku kepentingan *(stakeholder)* yang terlibat dalam proses pencapaian kesepakatan.[97] Pengembangan suatu standard melalui 2 (dua) pendekatan berbeda:

1) Berbasis konsensus, kesepakatan terhadap suatu rancangan standar di kalangan para pemangku kepentingan *(stakeholders).*

[96] *Ibid.*
[97] Web resmi BSN, **Perumusan SNI** (Online), http://bsn.go.id/main/bsn/isi_bsn/28, Diakses pada tanggal 13 Juni 2014, pukul 13.13 WIB.

2) Berbasis *scientific evidence*, kesepakatan terhadap suatu rancangan standar yang berlandaskan pada pembuktian secara ilmiah.[98]

Mengacu pada pedoman tentang Pengembangan SNI, mencakup kelembagaan dan proses yang berkaitan dengan perumusan, penetapan, publikasi dan pemeliharaan SNI dengan maksud agar SNI memperoleh keberterimaan yang luas diantara para *stakeholder*, maka sesuai dengan *WTO Code of good practice*, pengembangan SNI harus memenuhi sejumlah norma, yakni:

1) ***Openess***

Terbuka bagi agar semua stakeholder yang berkepentingan dapat berpartisipasi dalam pengembangan SNI;[99]

2) ***Transparency***

Transparan agar semua stakeholder yang berkepentingan dapat mengikuti perkembangan SNI mulai dari tahap pemrograman dan perumusan sampai ke tahap penetapannya . Dan dapat dengan mudah memperoleh semua informsi yang berkaitan dengan pengembangan SNI;[100]

3) ***Consensus and impartiality***

Tidak memihak dan konsensus agar semua stakeholder dapat menyalurkan kepentingannya dan diperlakukan secara adil;[101]

4) ***Effectiveness and relevance***

Efektif dan relevan agar dapat memfasilitasi perdagangan karena memperhatikan kebutuhan pasar dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;[102]

---

[98] *Ibid.*
[99] *Ibid.*
[100] *Ibid.*
[101] *Ibid.*

5) ***Coherence***

Koheren dengan pengembangan standar internasional agar perkembangan pasar negara kita tidak terisolasi dari perkembangan pasar global dan memperlancar perdagangan internasional;[103] dan

6) ***Development dimension***

Berdimensi pembangunan agar memperhatikan kepentingan publik dan kepentingan nasional dalam meningkatkan daya saing perekonomian nasional.[104]

---

[102] *Ibid.*
[103] *Ibid.*
[104] *Ibid.*

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif (yuridis normatif). Penelitian hukum normatif adalah memecahkan masalah hukum secara normatif yang pada dasarnya bertumpu pada penelaahan kritis dan mendalam terhadap bahan-bahan pustaka dan dokumen-dokumen hukum yang relevan dengan permasalahan hukum yang dikaji. Penelitian melalui metode normatif dalam penulisan ini membahas tentang *Technical Barriers to Trade* Agreement *(TBT Agreement)* WTO dalam pembuatan kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia.

B. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif dengan menggunakan 2 (dua) pendekatan, yaitu pendekatan peraturan perundang-undangan *(statue approach)* dan pendekatan analitis *(analytical approach)*

1. Pendekatan peraturan perundang-undangan *(statue approach)*

   Pendekatan peraturan perundang-undangan atau *statue approach* merupakan pendekatan penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji peraturan tertulis yang berkaitan dengan penelitian.

   Dalam penelitian ini, penulis menggunakan peraturan *TBT Agreement*, Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 tentang pengembangan prouksi kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi dan

harga terjangkau dan Peraturan Pemerintah No 102 Tahun 2000 tentang standarisasi nasional.

2. Pendekatan Analitis *(analytical approach)*

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.

C. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

1. Bahan Hukum Primer

Yaitu bahan hukum yang mengikat dan diurutkan secara *hierarki*.[105] Bahan hukum primer terdiri dari perundang- undangan, catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang- undangan serta putusan- putusan hakim.

Adapun yang menjadi bahan hukum primer penelitian ini adalah :

a) *Technical Barriers to Trade Agreement* GATT- WTO
b) Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 tentang pengembangan produksi kendaraan bermotor roda empat yang hemat energi dan harga terjangkau;
c) Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang standarisasi nasional;

[105] Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, **Pedoman Penulisan Karya Ilmiah**, UBMedia, Jakarta, 2013, hlm.23.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum tambahan yang diperoleh dari literatur- literatur yang terkait dengan permasalahan yang dikaji yang berasal dari penjelasan Undang- undang. Semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer sebagaimana yang terdapat dalam kumpulan pustaka yang 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.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang member penjelasan terhadap behan 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. Teknik Memperoleh Bahan Hukum

Bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder penelitian ini diperoleh dari penelusuran kepustakaan dari berbagai buku- buku, literatur, makalah yang menunjang penelitian, Pusat Dokumentasi Ilmu Hukum (PDIH) Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, Perpustakaan Fakultas Ekonomi Universitas Brawiaya, Perpustakaan Pusat Universitas Brawijaya Malang, Perpustakaan Universitas Indonesia di Depok. Perpustakaan Kota Daerah Kota Malang yang berkaitan dengan *Technical Barriers to Trade* Agreement *(TBT Agreement)*

GATT-WTO dalam pembuatan kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia.

Teknik yang digunakan oleh peneliti adalah dengan cara mengutip, baik secara langsung maupun *paraphrase*, selain itu dengan teknik mengakses dan menyalin berbagai jurnal hukum, artikel, majalah yang menunjang penelitian, serta pendapat para ahli hukum (doktrin).

E. Teknik Analisis Bahan Hukum

Dalam teknik analisis bahan hukum untuk penulisan ini, penulis mendeskripsikan prosedur, cara dan teknik pengelolaan dan analisis bahan hukum yang terkait dengan materi penelitian, baik yang berbentuk kitab, catatan, buku, undang-undang, arsip, dan lain-lain.[106]

F. Definisi Konseptual

1. *Technical Barriers to Trade* Agreement *(TBT Agreement)* adalah salah satu perjanjian yang ada dalam GATT-WTO yang mengatur hambatan dalam perdaganan yang terkait dengan peraturan teknis, standar dan penilaian kesesuaian dengan situasi negara.Hambatan perdagangan merupakan regulasi atau peraturan pemerintah untuk membatasi perdagangan bebas dalam rangka perlindungan kepentingan dalam negeri yang berkaitan dengan aspek kesehatan makhluk hidup dan lingkungan.

2. Standardisasi adalah proses merumuskan, menetapkan, menerapkan dan merevisi standar, yang dilaksanakan secara tertib dan bekerjasama dengan

[106] *Ibid*, hlm 24.

semua pihak.[107] Standar merupakan spesifikasi teknis atau sesuatu yang dibakukan termasuk tata cara dan metode yang disusun berdasarkan konsensus semua pihak yang terkait dengan memperhatikan syarat-syarat keselamatan, keamanan, kesehatan, pelestarian fungsi lingkungan hidup, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta pengalaman, perkembangan masa kini dan masa yang akan datang untuk memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya.[108]

3. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh serangkaian peralatan teknik sebagai motor atau penggeraknya.

4. Kebijakan standardisasi kendaraan bermotor adalah peraturan yang dibuat oleh pemerintah Indonesia yang terkait dengan standarisasi kendaraan bermotor.

---

[107] *Ibid.*

[108] Peraturan Kepala Badan Standardisasi Nasional Nomor 3 Tahun 2011 Tentang Rencana Strategis Badan Standardisasi NasionalTahun 2010-2014

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Penerapan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* dalam membuat kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia

Untuk menjawab rumusan masalah yang pertama, yakni bagaimana cara Indonesia dalam menerapkan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* untuk membuat kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia, penulis akan terlebih dahulu memberikan kerangka berpikir secara sistematis supaya setiap permasalahan dapat dibahas dengan baik. Awalnya, pembahasan akan dimulai dengan menjelaskan tentang bagaimana prosedur atau mekanisme awal mula regulasi teknis tersebut, yang dalam hal ini berupa kebijakan standarisasi kendaraan bermotor hendak dibuat, sampai kepada kebijakan standarisasi kendaraan bermotor tersebut telah selesai dibuat dan berlaku bagi seluruh anggota *World Trade Organization* (WTO). Setelah itu, pemaparan dalam bentuk perbandingan antara kesesuaian kebijakan standarisasi kendaraan bermotor yang telah diberlakukan tersebut dengan tujuan *TBT Agreement*, yakni menghambat perdagangan internasional, dimana dalam hal ini kendaraan bermotor yang diperdagangkan di Indonesia.

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).

1. Standar Nasional Indonesia (SNI) oleh Badan Standarisasi Nasional (BSN)

Badan Standarisasi Nasional (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). Dalam rangka pemenuhan keinginan bahwa setiap produk impor yang masuk ke Indonesia haruslah memenuhi standar nasional, maka BSN berupaya keras untuk membuat kebijakan standarisasi yang baik, yang tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip umum perdagangan bebas sesuai dengan kesepakatan yang tertera dalam GATT-WTO. Oleh sebab itu 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.

Hal-hal diatas berlaku sebagai prinsip ataupun norma. Supaya semua norma pengembangan standar dapat diterapkan dengan baik, maka BSN melakukan:

1. Penguatan fungsi Manajemen Teknis Pengembangan Standar (MTPS)

MTPS adalah lembaga non struktural yang merupakan unsur fungsi BSN sebagai *National Standard Body* dan mempunyai tugas memberikan

pertimbangan dan saran kepada Kepala BSN dalam rangka menetapkan kebijakan untuk memperlancar pengelolaan kegiatan pengembangan SNI.[109]

2. Penguatan posisi Masyarakat Standardisasi Indonesia (MASTAN)

   MASTAN merupakan organisasi non-pemerintah yang diperlukan untuk memberikan wadah dan saluran yang seluas mungkin bagi para *stakeholder* untuk ikut berpartisipasi dalam berbagai proses standardisasi.[110] Dalam proses pengembangan SNI, khususnya dalam pelaksanaan tahap jajak pendapat dan tahap persetujuan RSNI. agar partisipasi dan pelaksanaan konsensus pihak berkentingan dapat semakin luas.

3. Restrukturisasi Panitia Teknis SNI

   Restrukturisasi Panitia Teknis SNI dibutuhkan supaya masing-masing pihak memiliki ruang lingkup yang jelas, terstruktur, dan tidak tumpang tindih satu sama lain.

4. Perubahan sistem pengembangan SNI atau revisi Pedoman Standardisasi Nasional (PSN) yang terkait dengan prosedur pembentukan Panitia Teknik SNI, proses pengembangan SNI dan ketentuan penyusunan SNI.

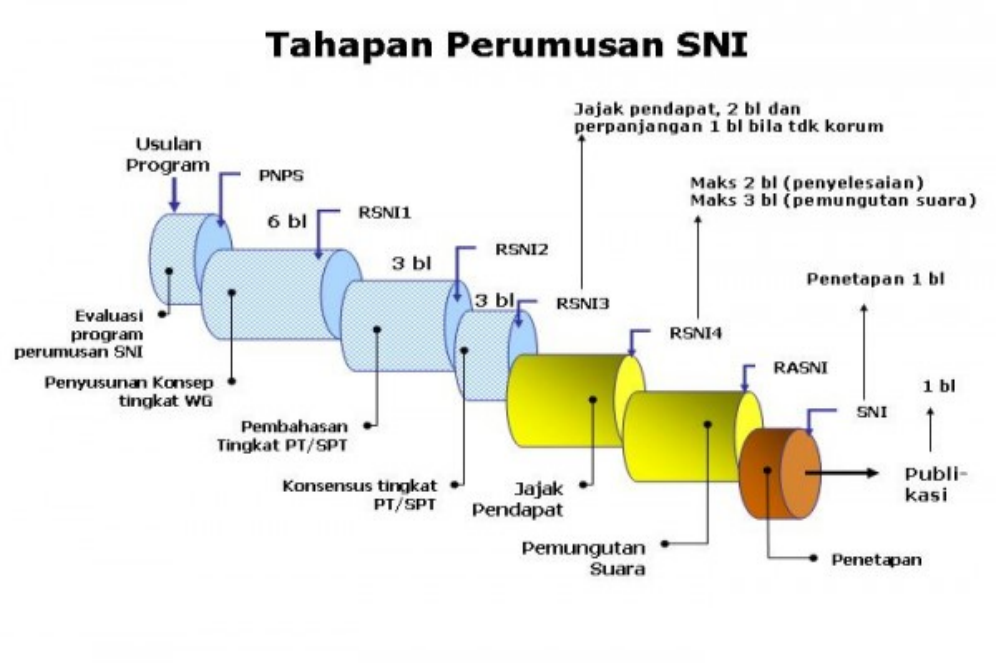
   Pengembangan SNI dilaksanakan melalui tahapan sebagai berikut:

   Tahap 1: Pemrograman SNI
   Tahap 2: Perumusan Rancangan SNI (RSNI)
   Tahap 3: Jajak Pendapat RSNI3
   Tahap 4: Persetujuan RSNI4
   Tahap 5: Penetapan SNI
   Tahap 6: Pemeliharaan SNI

---

[109] Web Resmi BSN, **Perumusan SNI** (Online), *op cit.*

[110] *Ibid.*



Penerapan SNI pada dasarnya bersifat sukarela. Untuk menjamin diterimanya SNI secara menyeluruh, penerapan norma keterbukaan bagi semua pemangku kepentingan, transparan dan tidak memihak, serta selaras dengan perkembangan standar internasional merupakan faktor yang sangat diperlukan. Namun untuk keperluan melindungi kepentingan umum, keamanan negara, perkembangan ekonomi nasional, dan pelestarian fungsi lingkungan hidup, pemerintah bisa memberlakukan SNI tertentu secara wajib.[111]

Pemberlakuan SNI wajib dilakukan melalui penerbitan regulasi teknis oleh instansi pemerintah yang memiliki kewenangan untuk meregulasi kegiatan dan peredaran produk (regulator).[112] Dalam hal ini, kegiatan dan produk yang tidak memenuhi ketentuan SNI menjadi terlarang.

---

[111] Pasal 1 ayat 9 PP Nomor 102 Tahun 2000

[112] Web resmi BSN, **Penerapan SNI** (Online), http://bsn.go.id/main/sni/isi_sni/24, Diakses pada tanggal 13 Juni 2014, pukul 13.31 WIB.

Dengan demikian pemberlakuan SNI wajib perlu dilakukan secara berhati-hati untuk menghindarkan sejumlah dampak seperti: [113]

a. menghambat persaingan yang sehat;
b. menghambat inovasi; dan
c. menghambat perkembangan UKM.

Cara yang paling baik untuk terhindar dari ketiga poin diatas adalah dengan membatasi penerapan SNI wajib bagi kegiatan atau produk yang memiliki tingkat risiko yang cukup tinggi, sehingga pengaturan kegiatan dan peredaran produk mutlak diperlukan. Pemberlakuan SNI wajib perlu didukung oleh pengawasan pasar, baik pengawasan pra-pasar untuk menetapkan kegiatan atau produk yang telah memenuhi ketentuan SNI wajib tersebut maupun pengawasan pasca-pasar untuk mengawasi dan mengkoreksi kegiatan atau produk yang belum memenuhi ketentuan SNI itu. Apabila fungsi penilaian kesesuaian terhadap SNI yang bersifat sukarela merupakan pengakuan, maka bagi SNI yang bersifat wajib penilaian kesesuaian merupakan salah satu persyaratan yang harus dipenuhi oleh semua pihak yang terkait. Dengan demikian penilaian kesesuaian berfungsi sebagai bagian dari pengawasan pra-pasar yang dilakukan oleh regulator.[114]

Mengingat bahwa pemberlakuan regulasi teknis di suatu negara juga berlaku untuk produk impor, maka supaya terhindar dari terjadinya hambatan perdagangan internasional, negara anggota WTO termasuk Indonesia telah menyepakati *TBT Agreement* dan *on Sanitary and Phyto Sanitary Measures*

---

[113] *Ibid.*
[114] *Ibid.*

(SPS)[115]. Upaya pengurangan hambatan perdagangan tersebut akan berjalan dengan baik apabila masing-masing negara dalam memberlakukan standar wajib, menerapkan *Good Regulatory Practices.*

Untuk perjanjian *TBT Agreement*, pada prinsipnya diatur ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

a. Sejauh dimungkinkan, pengembangan standar nasional tidak boleh ditujukan untuk atau berdampak menimbulkan hambatan perdagangan. Oleh karena itu pengembangan standar nasional diupayakan mengacu dan tidak menduplikasi standar internasional, memberikan kesempatan bagi pemangku kepentingan untuk memberikan tanggapan dan masukan, serta dipublikasikan melalui media yang dapat diakses secara luas. Apabila perbedaan dengan standar internasional tidak dapat dihindarkan untuk tujuan yang sah, maka perbedaannya harus dengan mudah diketahui dan lembaga standar nasional harus bersedia memberikan penjelasan kepada semua pihak yang memerlukan, mengapa perbedaan tersebut diterapkan.[116]
b. Penetapan regulasi teknis termasuk pemberlakuan standar wajib tidak boleh dimaksudkan untuk atau berdampak menimbulkan hambatan perdagangan yang berkelebihan. Oleh karena itu sejauh dapat mencapai tujuannya, suatu regulasi teknis harus mengacu pada standar internasional. Apabila untuk keperluan yang sah penerapan ketentuan teknis yang berbeda dengan standar internasional tidak dapat dihindarkan, maka rencana regulasi teknis tersebut

[115] Web Resmi WTO, **Indonesia And The WTO** (Online), http://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/indonesia_e.htm, Diakses pada tanggal 18 Juli 2014 pukul 22.44 WIB.
[116] Web Resmi BSN, **Penerapan SNI** (Online), *op cit.*

harus diumumkan atau dinotifikasikan untuk mermberikan kesempatan bagi semua pihak di negara anggota WTO lain untuk bertanya dan memberikan pandangan (enquiry) selama sedikitnya 60 hari. Untuk keperluan itu setiap negara anggota WTO harus menetapkan lembaga yang berfungsi sebagai *notification body* dan *enquiry point*. Di Indonesia, BSN telah ditunjuk sebagai *notification body* dan *enquiry point* untuk perjanjian TBT. Untuk memberikan kesempatan semua pihak mempersiapkan diri, suatu regulasi teknis atau penerapan standar wajib baru dapat diberlakukan secara efektif sekurang-kurangnya 6 bulan setelah ditetapkan. Pemberlakuan regulasi teknis tidak boleh membedakan produk yang diproduksi di dalam negeri dengan produk yang diproduksi di negara lain, dan tidak mendiskriminasikan produk dari suatu negara tertentu dengan produk dari negara lainnya.[117]

c. Penilaian kesesuaian terhadap produk dari luar negeri harus sama dengan penilaian kesesuaian bagi produk dalam negeri, dan tidak menerapkan perlakuan yang diskriminatif bagi negara yang berbeda. Sejauh mungkin setiap negara anggota WTO harus mengupayakan agar pelaksanaan penilaian kesesuaian bagi barang impor dapat diakses dengan mudah di negara produsen dan tidak menimbulkan beban yang berkelebihan. Oleh karena itu, sejauh dimungkinkan sistem penilaian kesesuaian yang ada di negara lain dapat diterima. Untuk keperluan itu, negara anggota WTO harus memberikan tanggapan positif terhadap permintaan negara lain untuk menjalin perjanjian MRA.[118]

---

[117] *Ibid.*
[118] *Ibid.*

d. Peningkatan persepsi masyarakat terhadap standar dan penilaian kesesuaian adalah hal mutlak yang harus dilakukan oleh BSN, mengingat hingga saat ini kesadaran masyarakat didalam memproduksi dan atau mengkonsumsi suatu produk belumlah didasarkan atas pengetahuan terhadap standar/mutu produknya melainkan masih didasarkan atas pertimbangan harga. Rendahnya tingkat pemahaman masyarakat terhadap standar dapat dilihat dari banyaknya produk-produk luar negeri yang dikonsumsi masyarakat yang tidak sesuai dengan standar dan rendahnya kesadaran produsen dalam menerapkan standar, kecuali produk-produk yang dikenakan standar wajib. Untuk meningkatkan persepsi masyarakat dibutuhkan; kampanye nasional standardisasi secara terus menerus dan berkesinambungan, program edukasi dan penyadaran masyarakat, pembuatan kurikulum pelatihan standardisasi, peningkatan partisipasi masyarakat serta mendorong keterlibatan lembaga-lembaga pelatihan dalam mendidik dan membina tenaga ahli standardisasi.[119]

2. Prosedur mekanisme penerapan *TBT Agreement* di Indonesia

Salah satu mekanisme penting dalam Perjanjian *TBT Agreement* ialah notifikasi. Notifikasi adalah penyampaian informasi kepada negara-negara anggota WTO lainnya tentang rencana pemberlakuan regulasi teknis sebagai wujud dari penerapan *TBT Agreement* yang berpotensi menimbulkan hambatan perdagangan internasional.[120] Penyampaian informasi ini juga merupakan kewajiban bagi negara anggota untuk menginformasikan kepada sekretariat WTO dan negara anggota lainnya. Disamping itu, notifikasi juga dilakukan bilamana

[119] *Ibid.*
[120] *Ibid.*

sebuah negara bergabung dan menjadi anggota WTO untuk turut serta menerapkan Perjanjian *TBT Agreement*. Hal ini dapat dilihat dari Pasal 15.2 *TBT Agreement* tentang *Code of Good Practice for the Preparation, Adoption and Application of Standard*. Keharusan menotifikasi juga berlaku bagi program kerja pengembangan standar, yang notifikasinya dialamatkan ke Sekretariat Pusat ISO/IEC.[121]

Untuk membantu menjamin bahwa informasi ini dapat diketahui dengan mudah, semua negara anggota WTO disyaratkan untuk menetapkan National Enquiry Points (NEPs) dan melakukan notifikasi atas hal-hal yang spesifik atas kebijakan perdagangan internasionalnya. Di Indonesia, badan yang berwenang sebagai NEPs dan *notification body* ialah Badan Standardisasi Nasional (BSN).[122]

a. Waktu Pelaksanaan Notifikasi

Dalam Perjanjian *TBT Agreement*, Pasal 2.9.2 menyebutkan bahwa notifikasi dilakukan pada saat rancangan regulasi teknis tersebut akan diberlakukan secara wajib oleh regulator, dimana anggota WTO diberikan waktu 60 hari untuk memberikan tanggapan.[123] Khusus bagi negara berkembang, jika mengajukan permintaan, berhak mendapatkan perpanjangan waktu pemberian tanggapan sampai 90 hari.[124] Terkecuali dalam keadaan mendesakatau *urgent matter*, rancangan peraturan teknis tersebut dapat ditetapkan terlebih dahulu kemudian dinotifikasi ke sekretariat WTO akan tetapi perlu disertakan alasan utama pemberlakuan tersebut, yakni *legitimate objective* dan *scientific*

---

[121] *Ibid.*
[122] *Ibid.*
[123] LihatArticle 2.9.2 TBT Agreement
[124] Web Resmi BSN, **Penerapan SNI** (Online), *op cit.*

evidence.[125] *Scientific evidence* diperlukan untuk untuk mengantisipasi pertanyaan-pertanyaan yang akan diterima dari negara-negara anggota terkait notifikasi tersebut.

b. Prosedur Permohonan Notifikasi ke Badan Standarisasi Nasional (BSN)

Prosedur notifikasi dibagi dalam beberapa tahap yaitu:

1) Permohonan notifikasi

Permohonan notifikasi dilakukan oleh regulator. Setelah regulator melakukan tahap penyelesaian rancangan regulasi teknis, regulator menyampaikan permohonan notifikasi ke BSN sebagai *Notification Body* dengan melengkapi dokumen sebagai berikut:

a) Surat pengantar dari pejabat yang akan menerbitkan regulasi teknis.
b) Dokumen regulasi teknis disertai dengan rancangan petunjuk teknis (juknis) atau petunjuk pelaksanaan (juklak) dalam bentuk *hard copy* dan *soft copy*. Bila regulasi teknis sudah diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris maka naskah ini sebaiknya disertakan. Walaupun demikian, tidak ada kewajiban untuk menerjemahkan naskah tersebut ke dalam bahasa resmi WTO (Inggris, Perancis, atau Spanyol).
c) Format notifikasi yang telah diisi lengkap dalam bahasa Inggris.[126]

2) Verifikasi Awal (dilakukan oleh BSN)

Verifikasi Awal dilakukan oleh BSN.[127] Pada tahap ini, BSN melakukan verifikasi awal terhadap rancangan regulasi teknis, sesuai dengan klausul-klausul dalam Perjanjian *TBT Agreement* agar tidak menimbulkan hambatan yang tidak diperlukan *(unnecessary obstacles)* dalam perdagangan

[125] LihatArticle 2.10.1 TBT Agreement
[126] Web Resmi BSN, **Penerapan SNI** (Online), *op cit.*
[127] *Ibid.*

internasional. Pelaksanaan verifikasi terhadap kesesuaian persyaratan Perjanjian *TBT Agreement* dilakukan antara lain sebagai berikut :

a) Menentukan apakah rancangan regulasi teknis tersebut merupakan masalah TBT atau SPS atau keduanya.

Apabila menyangkut SPS maka BSN akan menyampaikan informasi kepada regulator untuk menyampaikan permintaan notifikasi kepada Departemen Pertanian selaku otoritas notifikasi SPS. Jika menyangkut keduanya maka notifikasi dilakukan oleh BSN selaku *TBT Notification Body* dan Departemen Pertanian selaku *SPS Notification Body.*[128]

b) Peninjauan terhadap alasan pemberlakuan *(legitimate objective).*

Peninjauan terhadap alasan pemberlakuan *(legitimate objective)* dari regulasi teknis tersebut, apakah sudah sesuai dengan yang tercantum dalam Perjanjian WTO-TBT.[129]

c) Peninjauan terhadap sifat regulasi.

Peninjauan terhadap sifat regulasi, apakah regulasi ini merupakan regulasi yang penetapannya dianggap mendesak *(urgent matters)* atau tidak.[130] Hal ini dibuat untuk menentukan jenis notifikasi yang akan dilakukan kemudian.

---

[128] *Ibid.*
[129] *Ibid.*
[130] *Ibid.*

d) Pemastian bahwa rancangan regulasi teknis tidak bersifat diskriminatif.

Kepastian bahwa rancangan regulasi teknis tidak bersifat diskriminatif yaitu tidak ada perbedaan perlakuan antara produk luar negeri dan dalam negeri atau perbedaan perlakuan pengawasan produk yang masuk antara satu anggota dengan anggota WTO lainnya.[131]

e) Pemastian bahwa mekanisme penilaian kesesuaian yang akan diterapkan memungkinkan untuk dilakukannya saling pengakuan.

Pemastian bahwa mekanisme penilaian kesesuaian yang akan diterapkan memungkinkan untuk dilakukannya saling pengakuan atau biasa dikenal dengan istilah *Mutual Recognition Agreement* (MRA).[132]

f) Pemastian bahwa notifikasi tersebut telah memberikan waktu yang cukup bagi negara-negara anggota WTO untuk memberikan tanggapan (60 hari) dan diberlakukan minimal 6 bulan setelah ditetapkan.[133]

3) Verifikasi Keterkinian standar dan prosedur penilaian kesesuaian

Setelah melakukan verifikasi terhadap dokumen notifikasi rancangan regulasi teknis dari regulator, Pusat Kerjasama Standarisasi (PKS) mengadakan pertemuan dengan unit yang terkait di BSN untuk memberikan masukan mengenai standar terkinian dan prosedur penilaian kesesuaian terhadap dokumen notifikasi tersebut. Verifikasi keterkinian standar meliputi:

a) Status SNI (lama maupun baru).

b) SNI yang diadopsi kedalam rancangan regulasi tersebut harmonis dengan standar internasional, seperti ISO, IEC, ITU, CAC dan sebagainya.

---

[131] *Ibid.*
[132] *Ibid.*
[133] *Ibid.*

c) Kemungkinan adanya deviasi dengan Standar Internasional, serta identifikasi deviasi SNI tersebut dengan standar internasional.

d) Status akreditasi terhadap Lembaga Penilaian Kesesuaian yang termasuk dalam ruang lingkup produk yang diregulasi maupun yang ditunjuk secara langsung oleh regulator.

e) Skema prosedur penilaian kesesuaian Dari hasil kompilasi comment tersebut, bila ditemukan hal hal yang bersifat teknis yang berpengaruh terhadap regulasi teknis tersebut, Pusat Kerjasama Standardisasi (PKS) – BSN selaku *Notification Body* menginformasikan kepada regulator mengenai tanggapan dari BSN sebagai bahan pertimbangan dalam penyempurnaan rancangan regulasi ini.[134]

4) Pengiriman Notifikasi ke Sekretariat WTO

Setelah menerima informasi dari regulator yang menyatakan bahwa rancangan tersebut siap untuk dinotifikasi, PKS mengirimkan email kepada Sekeratriat WTO, yakni crn@wto.org dengan tembusan PTRI Jenewa dan pihak pihak terkait (BSN, Deprind, Depdag, PPMB, Ditjen Bea Cukai, dan lain-lain).[135]

5) Tata-cara Penyampaian Tanggapan Terhadap Notifikasi

Tata Cara penyampaian tanggapan dibagi menjadi 2, yaitu *Incoming Notification* dari Negara anggota WTO dan Notifikasi Indonesia *(outgoing notification).*

---

[134] *Ibid.*
[135] *Ibid.*

a) *Incoming Notification* dari Negara anggota WTO

(1) BSN selaku *Notification Body* dan *Enquiry Point* mengambil muatan materi notifikasi dari website *CRN-WTO www.wto.org* sekali dalam seminggu.

(2) Semua hasil ambil muatan disirkulasikan kepada semua *stakeholder* dan anggota *Working Group on Notification* terkait untuk meminta tanggapan awal. Bila dirasakan suatu notifikasi adalah penting maka *stakeholder* dapat meminta BSN untuk mendapatkan *full-text document*.

(3) Hal yang sama dapat dilakukan langsung oleh masing-masing *stakeholder*. Bila dirasakan perlu melakukan pembahasan bersama, maka BSN mengundang anggota *Working Group on Notification stakeholder* yang berkepentingan dan menyelenggarakan rapat koordinasi pembahasan tanggapan atas nama Indonesia.

(4) Untuk tujuan koordinasi di forum TBT, maka jawaban resmi tanggapan dari Indonesia dapat ditembuskan atau dikirimkan ke BSN. Selanjutnya BSN akan berkoordinasi dengan PTRI Jenewa dalam mempersiapkan Posisi Indonesia.[136]

b) Notifikasi Indonesia *(outgoing notification)*

(1) Negara anggota WTO yang hubungan dagangnya berkaitan terhadap notifikasi indonesia, mengirimkan email tanggapan kepada BSN sebagai Pusat Kerjasama Standardisasi (PKS).[137]

---

[136] *Ibid.*
[137] *Ibid.*

(2) Hal yang sama dapat dilakukan langsung oleh masing-masing *stakeholder*. PKS-BSN juga dapat mengundang anggota *Working Group on Notification stakeholder* yang berkepentingan dan menyelenggarakan rapat koordinasi pembahasan tanggapan atas nama Indonesia bila dirasakan perlu melakukan pembahasan bersama.[138]

(3) Hasil dari pembahasan tersebut akan dikompilasi oleh PKS yangkemudian selanjutnya akan dikirimkan kepada negara *Inquirier* sebagai tanggapan resmi dari Indonesia.[139]

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 (PP No. 55 Tahun 2012). 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

---

[138] *Ibid.*
[139] *Ibid.*

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:[140]

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 padaacuan normatif untuk melaksanakan perjanjian *TBT Agreement* di Indonesia, yakni Peraturan Kepala BSN Nomor 1 Tahun 2011 tentang PSN Nomor 301 Tahun 2011 tentang

[140]Article 2.2

Pedoman Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia Secara Wajib dan Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang Standardisasi Nasional.

Kendati demikian, pada kenyataannya kebijakan pada Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 ini menuai banyak kritikan dari masyarakat. Oleh sebab itu, isu hukum yang melatarbelakangi, serta apakah sebenarnya kebijakan ini, secara hukum ekonomi internasional telah sesuai dengan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* yang ada dalam GATT-WTO akan dibahas pada rumusan masalah yang kedua.

B. Kesesuaian Kebijakan standarisasi kendaraan bermotor dengan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* yang ada dalam GATT-WTO

1. Analisa kesesuaian

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 dan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 yang telah sedikit disinggung pada rumusan masalah yang pertama 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 301Tahun 2011 tentang Pedoman Pemberlakukan 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.[141]

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.[142]

c. Selain itu, diatur juga ketentuan penggunaan tambahan merek, model, dan logo yang mencerminkan Indonesia.[143] 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).[144]

d. Pada Pasal 5 disebutkan bahwa produsen tersebut ditetapkan oleh menteri yang bersangkutan.

e. Pasal-pasal selanjutnya merupakan persyaratan yang harus dipenuhi bilamana sebuah produsen otomotif yang dimaksud hendak meregistrasikan diri.

---

[141] 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.
[142] *Ibid.*
[143] *Ibid.*
[144] 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.

Disini dapat dilihat bahwa standarisasi yang dibuat oleh kementerian perindustrian Indonesia mewajibkan pelaku usaha dalam negerinya (nasional) untuk menciptakan kendaraan bermotor yang komponen teknisnya berasal dari dalam negeri (lokal).

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:

	TBT Agreement	**Peraturan Menteri Perindusterian Nomor 33 Tahun 2013**	**Kesesuaian**
Normatif	**Pasal 12.1** Seluruh anggota, khususnya negara berkembang diberikan perlakuan khusus untuk menciptakan ketentuan standarisasinya sendiri selama masih relevan dengan ketentuan-ketentuan lainnya dalam perjanjian ini.	**Pasal 2** PPKB ditujukan untuk industri 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.	**Sesuai** Pasal 2 ayat (1) secara normatif mengimplementasikan Pasal 12.1 TBT Agreement.
	Pasal 12.3 Seluruh anggota diperbolehkan membuat regulasi teknis, standar, dan prosedur penilaian kesesuaian dengan melihat keadaan pembangunan, keuangan dan perdagangan yang dibutuhkan oleh negara berkembang itu sendiri.	**Pasal 10** (1) Peserta Pengembangan Produksi Kendaraan Bermotor (PPKB), untuk kegiatan produksi dapat mengimpor komponen secara terurai (IKD)	**Sesuai** Pasal 10 ayat (1) secara normatif mengimplementasikan Pasal 12.3 TBT Agreement.

Tujuan	**Pasal 2.2** Setiap anggota menjamin bahwa regulasi teknis tidak dibuat untuk memberikan hambatan yang tidak perlu dalam perdagangan internasional. Namun lebih ditekankan untuk perlindungan terhadap kesehatan dan keselamatan manusia, hewan dan lingkungan.	-	**Tidak sesuai.** Karena Pasal 2 dan Pasal 10 Peraturan Menteri Perindusterian Nomor 33 Tahun 2013 tidak diberlakukan secara wajib bagi seluruh kendaraan yang diproduksi di Indonesia, maka hambatan teknis untuk mengurangi jumlah kendaraan di Indonesia demi perlindungan terhadap kesehatan dan keselamatan manusia, hewan dan lingkungan sesuai yang diamanatkan Pasal 2.2 TBT Agreement menjadi tidak terpenuhi.

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 kendaraaan 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 pernilaian 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 aview 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.

Kebijakan standarisasi ini harus 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

kendaraaan bermotor dengan tujuan *TBT Agreement* dalam GATT-WTO, yakni menghambat perdagangan kendaraan bermotor secara non tarif dengan urgensi permasalahan kencemaran udara yang merusak kesehatan dan mengganggu keselamatan manusia, hewan, alam dan kelestarian lingkungan yang tengah dihadapi oleh negara Indonesia sebagai negara berkembang dapat terlaksana.

Pada kenyataannya, pemerintah Indonesia hanya memberlakukan standarisasi kendaraan bermotor berdasarkan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 33 Tahun 2013 hanya sebatas sukarela, tidak diberlakukan secara wajib dan menyeluruh seperti yang telah penulis analogikan diatas. Terlebih lagi, disaat permasalahan kemacetan yang tidak terkendali, yang berujung pada semakin rusaknya kesehatan dan mengganggu keselamatan manusia, hewan, alam dan kelestarian lingkungan, pemerintah Indonesia justru malah menetapkan harga mobil murah dengan alasan semakin banyaknya minat masyarakat kelas menengah untuk memiliki kendaraan pribadi.

2. Implikasi hukum

Implikasi hukum terhadap ketidaksesuaian adalah bilamana standarisasi kendaraan bermotor yang telah ditetapkan di Indonesia tidak sesuai dengan *TBT Agreement* yang ada dalam GATT-WTO. Jika ternyata ada kebijakan standarisasi kendaraan bermotor di Indonesia yang bertentangan dengan *TBT Agreement*, baik itu dari segi prosedur pembuatan, notifikasi, substansi dan tujuannya akan menimbulkan akibat hukum bagi negara Indonesia.

Sejauh ini, telah ada kebijakan kendaraan bermotor yang terkait dengan jenis, standar, dan regulasi teknisnya. Apabila pemerintah belum membuat

kebijakan standarisasi kendaraan bermotor, bukan berarti pemerintah Indonesia melanggar *TBT Agreement*, tetapi pemerintah Indonesia belum memenuhi kewajibannya sebagai anggota WTO untuk menerapkan *TBT Agreement.* Kedua hal ini perlu diperhatikan karena berbeda dalam hal penanganan. Jika pemerintah Indonesia melakukan pelanggaran terhadap ketentuan dalam *TBT Agreement* seperti yang telah disebutkan diatas, maka penyelesaian sengketa sepenuhnya berada ditangan dan berdasarkan para pihak seperti yang diamanatkan oleh Pasal 33 ayat (1) Piagam PBB yakni,

> *"Pihak-pihak yang tersangkut dalam suatu pertikaian yang jika berlangsung terus menerus mungkin membahayakan pemeliharaan perdamaian dan keamanan internasional, pertama-tama harus mencari penyelesaian dengan jalan perundingan, penyelidikan, dengan mediasi, konsiliasi, arbitrasi, penyelesaian menurut hukum melalui badan-badan atau pengaturan-pengaturan regional atau dengan cara damai lainnya yang dipilih mereka sendiri".*

Namun jika pemerintah Indonesia belum membuat kebijakan untuk menerapkan *TBT Agreement*, maka implikasi hukumnya adalah terjadi kekosongan hukum bilamana sewaktu-waktu terjadi permasalahan terkait standar mutu, kesesuaian kendaraan bermotor yang berbeda-beda. Tentu ini akan mempersulit pemerintah Indonesia dalam memberi jaminan keselamatan terhadap makluk hidup dan kelestarian alam karena standar dan kualitas kendaraan bermotor yang dipasarkan tidak terjaga.

Penyelesaian menurut hukum melalui badan-badan atau pengaturan-pengaturan regional yang dimaksud oleh Pasal 33 ayat (1) Piagam PBB tersebut memiliki arti bahwa upaya penyelesaian secara hukum (melalui proses peradilan) dapat ditempuh apabila upaya penyelesaian secara damai (diplomatik) gagal dilaksanakan. Badan hukum atau lembaga penyelesaian

sengketa internasional adalah pengadilan arbitrase dan pengadilan internasional (baik itu pengadilan permanen maupun pengadilan *ad hoc*) seperti *International Court of Justice* (ICJ) dan *Dispute Settlement Body* WTO.

Perlu diketahui terlebih dahulu bahwa jika terjadi sengketa ekonomi internasional terkait dengan kebijakan perdagangan kendaraan bermotor oleh pemerintah Indonesia, maka subjek hukum atau para pihak yang terlibat adalah Organisasi Ekonomi Internasional (OEI) dengan Negara. OEI dalam hal ini adalah para pelaku usaha (produsen) kendaraan bermotor yang memperdagangkan barangnya di Indonesia, sedangkan negara yang dimaksud adalah negara Indonesia sebagai negara yang melakukan perdagangan impor kendaraan bermotor oleh negara yang dimaksud. Maka, sengketa yang kemungkinan akan muncul dapat dikategorikan sebagai sengketa di ranah publik.

Contoh kasus sengketa di ranah publik antara suatu negara dengan OEI adalah sengketa mobil nasional Timor antara pemerintah Jepang dengan PT Timor Putra Nusantra (TPN). Timbulnya sengketa ini ditandai dengan adanya perkara pengaduan Jepang ke WTO yang bermula dari keluarnya Instruksi Presiden Nomor 2 Tahun 1996 tentang program Mobil Nasional (Mobnas) yang menunjuk PT Timor Putra Nusantra (TPN) sebagai pionir yang memproduksi Mobnas.[145] Karena belum dapat memproduksi di dalam negeri, maka keluarlah Keppres No. 42/1996 yang membolehkan PT TPN mengimpor

[145] Hamline University, **Sengketa Mobil Nasional** (Online), *http://www.hamline.edu/apakabar/basisdata/1996/09/04/0079.html*.Diakses pada tanggal 22 Juli 2014 pukul 07.00 WIB

mobnas yang kemudian diberi merek "Timor", dalam bentuk jadi atau *completely build-up*(CBU) dari Korea Selatan.[146]

Selain itu, PT TPN diberikan hak istimewa, yaitu bebas pajak barang mewah dan bebas bea masuk barang impor. Hak itu diberikan kepada PT TPN dengan syarat menggunakan kandungan lokal hingga 60 persen dalam tiga tahun sejak mobnas pertama dibuat.[147] Namun bila penggunaan kandungan lokal yang ditentukan secara bertahap yakni 20 persen pada tahun pertama dan 60 persen pada tahun ketiga tidak terpenuhi, maka PT TPN harus menanggung beban pajak barang mewah dan bea masuk barang impor. Namun, soal kandungan lokal ini agaknya diabaikan selama ini, karena Timor masuk ke Indonesia dalam bentuk jadi dari Korea. Dan tanpa bea masuk apapun, termasuk biaya pelabuhan dan lainnya.[148]

Masalah Mobil Nasional dibawa ke *World Trade Organization* oleh Jepang untuk mengajukan keluhan mengenai mobil nasional ke WTO. Subyek dalam kasus mobil nasional ini adalah PT Timor Putra Nusantara yang berperan memproduksi mobil masional akan tetapi PT Timor Putra Nusantara belum dapat memproduksi di dalam negeri, maka PT Timor Putra Nusantara mengimpor mobil nasional dari Korea Selatan dalam bentuk jadi. Dalam kasus ini yang menjadi obyek sengketa adalah mobil nasional yang menunjuk PT Timor Putra Nusantra (TPN) sebagai pionir yang memproduksi Mobnas.

---

[146] *Ibid.*
[147] Universitas Indonesia, **Upaya Penyelesaian Sengketa Mobil Nasional** (Online), *http://www.lontar.ui.ac.id//opac/themes/libri2/detail.jsp?id=90675&lokasi=lokal*, Diakses pada tanggal 22 Juli 2014 pukul 09.35 WIB.
[148] *Ibid.*

Berdasarkan subjek hukumnya, analogi penyelesaian sengketa diatas dapat dijadikan pedoman bilamana sewaktu-waktu terjadi sengketa antara OEI (produsen kendaraan bermotor) dengan negara (Indonesia). Namun, bukan tidak mungkin bilamana sewaktu-waktu terjadi sengketa terkait perdagangan kendaraan bermotor antara negara Indonesia dengan negara-negara lainnya. Antara negara produsen kendaraan bermotor dengan negara konsumen kendaraan bermotor (Indonesia). Jika terjadi demikian, upaya penyelesaian sengketa tersebut dapat dianalogikan dengan kasus sengketa rokok kretek, dimana dalam perdagangan ekspor-impor rokok kretek, Indonesia justru pernah dirugikan oleh Amerika Serikat.

Pada tanggal 4 April 2012, Indonesia memenangkan sengketa rokok kretek atas Amerika Serikat melalui panel *Dispute Settlement Body* (DSB) WTO, dimana dalam *Section* 907 *Tobacco Control Act*, pemerintah Amerika Serikat memberlakukan larangan bagi rokok beraroma kecuali aroma menthol *(bans for allflavoured cigarettes except menthol)* untuk dijual di Amerika.[149] Peraturan ini berarti melarang penjualan semua rokok beraroma kecuali aroma menthol, termasuk rokok krektek yang memiliki aroma cengkeh dimana mayoritas rokok kretek yang beredardi pasar Amerika Serikat berasal dari Indonesia. Sementara itu, rokok beraroma menthol yang banyak diproduksi di Amerika Serikat tidak dilarang untuk di jual.

---

[149] 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, diakses pada tanggal 22 Juni 2014, pk 11.00 WIB.

Melalui dokumen G/TBT/W/323, Indonesia menyampaikan keberatan atas pemberlakuan *Tobacco Control Act* dan memberikan beberapa pertanyaan terkait pemberlakuan regulasi tersebut. Indonesia menganggap bahwa Amerika Serikat telah melanggar;

1. *Articles 2, 3, 5, and 7 of the Agreement on the Application of Sanitary and Phytosanitary Measures;*
2. *Articles 2 and 12 of the Agreement on Technical Barriers to Trade; and*
3. *Articles III and XXIII of the General Agreement on Tariffs and Trade 1994.*
4. Ketentuan WTO yang dianggap dilanggar oleh Amerika Serikat antara lain adalah prinsip *national treatment.*[150]

Dalam menanggapi gugatan Indonesia, Amerika Serikat menjelaskan mengenai usaha-usaha yang sedang dilakukan oleh pemerintah Amerika Serikat dalam rangka mengurangi perokok pemula. Amerika Serikat juga telah memiliki bukti ilmiah mengenai rokok beraroma menthol yang dianggap tidak memberikan pengaruh yang besar bagi perokok pemula dibandingkan rokok beraroma lainnya yang dijadikan dasar pengecualian pelarangan zat tambahan pada rokok.

Indonesia perlu terus memantau perkembangan penetapan *Tobacco* Act dan hasil penelitian *Food and Drug Agency* (FDA) atas rokok menthol, sehingga dapat dijadikan bahan dalam menentukan sikap Indonesia selanjutnya. Menanggapi hal ini produsen rokok kretek yang bersangkutan

[150] *Ibid.*

melaporkan kepada pemerintah Indonesia yang kemudian pemerintah Indonesia melayangkan gugatannya ke *Dispute Settlement Body* (DSB) WTO pada juni 2010 yang berisi protes terhadap kebijakan Amerika Serikat atas larangan terhadap produk-produk tembakau yang mengandung zat adiktif tambahan, seperti cengkeh yang dinilai Indonesia cukup diskriminatif. Pada tanggal 2 September 2011, Panel DSB-WTO memenangkan posisi Indonesia dengan menyatakan bahwa ketentuan nasional Amerika Serikat merupakan bentuk diskriminasi dagang dan melanggar ketentuan WTO. Amerika Serikat mengajukan banding ke *Appelate Body* pada 5 Januari 2012 karena pihaknya tidak puas terhadap laporan Panel dimaksud. O*ral hearing* di *Appelate Body* diselenggarakan pada tanggal 9 Februari 2012 untuk mengkaji interpretasi hukum yang termaktub dalam laporan Panel, dan bukan untuk memeriksa *novum* (bukti) baru.[151] Pada tanggal 4 April 2012 telah dikeluarkan laporan *Appelate Body* yang memenangkan kembali posisi Indonesia dan membuktikan bahwa Panel tidak melakukan kesalahan dalam analisa laporannya. *Appelate Body* menyatakan dalam putusannya bahwa Amerika Serikat melakukan pelanggaran ketentuan Perjanjian WTO dalam hal ini *TBTAgreement.*[152] Amerika Serikat dinyatakan melanggarkan ketentuan Pasal 2.1 *TBT Agreement* mengenai *less favourable treatment* atau diskriminasi dagang, dan Pasal 2.12 mengenai *reasonable interval* terhadap waktu sosialisasi dan penetapan kebijakan.[153]*Appelate Body* merekomendasikan agar Amerika Serikat merubah kebijakannya mengenai larangan rokok agar sesuai

---

[151] *Ibid.*
[152] *Ibid.*
[153] *Ibid.*

dan sejalan dengan ketentuan WTO, khususnya ketentuan Perjanjian TBT*Agreement*.[154]

Dapat disimpulkan dari kedua analogi kasus diatas, sengketa terjadi di ranah publik, yakni antar negara sesama anggota organisasi ekonomi internasional dan sesama anggota WTO. Maka lembaga penyelesaian sengketa dapat dilaksanakan di DSB-WTO. Implikasi ataupun akibat hukum yang dapat terjadi adalah;

1. Retaliasi (tindakan balasan) sebagai perwujudan prinsip *reciprocity*.Retaliasi adalah tindakan pembalasan di bidang perdagangan antar Negara dalam kerangka WTO yang dilakukan oleh suatu negara sebagai akibat dari tidak tercapainya suatu kesepakatan dalam proses penyelesaian sengketa. Dengan kata lain, retaliasi dilakukan sebagai upaya terakhir ketika dalam suatu penyelesaian sengketa, upaya pemenuhan konsesi tidak dapat tercapai dalam jangka waktu yang telah ditentukan. Dalam praktek di WTO, retaliasi sungguh jarang dilakukan oleh Negara anggota. Hanya beberapa negara saja yang berani untuk mengambil langkah retaliasi.[155]
2. Pencabutan kebijakan sebuah negara yang telah diputuskan oleh organisasi ekomoni internasional sebagaibentuk pelanggaran perjanjian internasional.
3. Kewajiban pengembalian uang yang sudah diterima negara anggota organisasi ekomoni internasional kepada organisasi ekomoni internasional yang bersangkutan.

---

[154] *Ibid.*

155 Dewi Krisna Hardjanti - Elektronic Thesis & Dissertations UGM**, Retaliasi World Trade Organization Sebagai Bentuk Perlindungan Hukum Dalam Ranah Perdagangan Internasional**(Online), http://etd.ugm.ac.id/index.php?mod=penelitian_detail&sub=PenelitianDetail&act=view&typ=html&buku_id=63615&obyek_id=4, Diakses pada tanggal 29 Agustus 2014 pukul 09.00 WIB.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

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*:*

   a. Permohonan notifikasi oleh regulator ke BSN sebagai NEPs
   b. Permohonan tersebut di verifikasi oleh BSN untuk ditinjau berdasarkan sifat, standar keterkinian dan prosedur kesesuian
   c. 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 Indoensia, 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.

B. 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 kencemaran 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 kendaraaan bermotor dengan tujuan *TBT Agreement* dalam GATT-WTO, yakni menghambat perdagangan kendaraan bermotor secara non tarif dengan urgensi permasalahan kencemaran udara yang merusak kesehatan dan mengganggu keselamatan manusia, hewan, alam dan kelestarian lingkungan yang tengah dihadapi oleh negara Indonesia sebagai negara berkembang dapat terlaksana.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Andrew S. Bishop, **The Second Legal Revolution in International Trade Law : Ecuador Goes Ape in Banana Trade War Wtih 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: Intelectual 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

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;

PeraturanPemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan;

Peraturan Pemerintah Nomor 102 Tahun 2000 tentang standarisasi nasional;

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 Borght, **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

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/disp_settlement_cbt_e/c3s4p1_e.htmHamline 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

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

Thomas dejankovic**, Eksistensi Ketentuan Khusus Bagi Negara-Negara Berkenbang Dalam Perjanjian WTO** (Online), http;//www.scribd.com/doc/39308488/Eksistensi-Ketentuan-Khusus-Bagi-Negara-Berkembang-Dalam-Perjanjian-World Trade-Organization

Universitas Indonesia, Upaya Penyelesaian Sengketa Mobil Nasional (Online), *http://www.lontar.ui.ac.id//opac/themes/libri2/detail.jsp?id=90675&lokasi=lokal*

Web resmi WTO *(World Trade Organisation),***What Is WTO (Online),** http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/whatis_e.htm

Web Resmi Kementerian Perindustrian RI, **Siaran Pers Peraturan Mobil LCGC** (Online), http://www.kemenperin.go.id/artikel/6775/Menperin-Keluarkan-Peraturan-Mobil-LCGC

Web resmi BSN, **Penerapan SNI** (Online), http://bsn.go.id/main/sni/isi_sni/24

Web Resmi WTO, **Indonesia And The WTO** (Online), http://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/indonesia_e.htm

Web resmi Badan Standardisasi Nasional (BSN), **National Enquiry Point and Notification Authority WTO TBT – Badan Standarisasi Nasional** (Online), http://bsn.go.id/main/bsn/isi_bsn/15.

Web resmi Badan Standardisasi Nasional (BSN), **Tentang BSN** (Online), http://bsn.go.id/main/bsn/isi_bsn/5,.Web resmi BSN, **Perumusan SNI** (Online), http://bsn.go.id/main/bsn/isi_bsn/28.

Web resmi WTO, **Indonesia And The WTO / Member Information** (Online), 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.

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), http://www.kemenperin.go.id/artikel/6775/Menperin-Keluarkan-Peraturan-Mobil-LCGC.

Web Direktorat Jenderal KPI, Putaran Perundingan Uruguay Round (Online), http//*ditjenkpi.kemendag.go.id/.../FA_IND-ENG2005082*.