

**PENERAPAN ASAS NON-DISKRIMINASI
BERDASARKAN GATT/WTO AGREEMENT
DALAM PERDAGANGAN MOBIL
NASIONAL¹**

Oleh :

Meili Prisca Sumelang²

Lusy K.F.R. Gerungan³

Sarah D.L. Roeroe⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan perdagangan mobil nasional dan untuk mengetahui penerapan asas non-diskriminasi berdasarkan *GATT/WTO Agreement*. Dengan menggunakan metode penelitian normatif, dapat ditarik kesimpulan yaitu : 1. Pada dasarnya, Indonesia memiliki komitmen kuat untuk berpartisipasi dalam upaya pembangunan nasional, termasuk di sektor industri otomotif. Namun demikian, kebijakan mengenai program mobil nasional yang diberlakukan tidak sepenuhnya memperhatikan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam Perjanjian Umum tentang Tarif dan Perdagangan (GATT) serta Persetujuan WTO. 2. Penerapan asas nondiskriminasi dalam konteks perdagangan mobil nasional di Indonesia mengalami tantangan serius, khususnya pada masa diberlakukannya kebijakan mobil nasional melalui proyek Timor pada akhir 1990-an. Asas nondiskriminasi dalam GATT tercermin dalam prinsip Most-Favoured-Nation (MFN) yang terdapat dalam Pasal I GATT serta National Treatment dalam Pasal III, yang keduanya menuntut agar negara anggota memperlakukan produk asing secara adil dan setara tanpa memberikan keistimewaan sepihak kepada produk domestik. Kejadian ini menjadi preseden penting bagi Indonesia untuk tidak mengulangi kebijakan proteksionis yang melanggar komitmen internasional, dan justru mendorong perumusan kebijakan industri yang kompetitif dan inklusif.

Kata Kunci : *asas non-diskriminasi, perdagangan mobil nasional*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara merupakan subjek hukum terpenting (*par excellence*) dibanding dengan subjek-subjek hukum internasional lainnya.⁵ Oleh karena itu,

Negara memiliki hak dan kewajiban yang diatur di dalam Hukum Internasional.

Pesatnya perkembangan dalam dunia perdagangan dan eratnya hubungan antar daerah, ditambah dengan banyaknya konflik dagang yang menemui jalan buntu di masa itu, telah mendorong keinginan untuk membentuk satu kesatuan hukum (unifikasi) di bidang perdagangan yang berlaku untuk seluruh daerah.⁶ Setelah beberapa kali mengalami kodifikasi hukum dagang, berdasarkan asas konkordansi maka di Indonesia diberlakukan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang dipublikasikan pada tanggal 30 April 1847 dalam Stb.1847/23, yang mulai berlaku pada tanggal 1 Mei 1848.⁷

Batas-batas negara bukan lagi menjadi halangan dalam bertransaksi. Bahkan dengan pesatnya teknologi, dewasa ini para pelaku dagang tidak perlu mengetahui atau mengenal siapa rekanan dagangnya yang berada jauh di belahan bumi lain. Fakta yang sekarang ini terjadi adalah perdagangan internasional sudah menjadi tulang punggung bagi negara untuk menjadi makmur, sejahtera, dan kuat. Hal ini sudah banyak terbukti dalam sejarah perkembangan dunia.

Sebagai salah satu contoh, kejayaan Cina masa lalu tidak terlepas dari kebijakan dagang yang terkenal dengan nama *silk road* atau jalan suteranya. *Silk road* tidak lain adalah rute-rute perjalanan yang ditempuh oleh saudagar-saudagar Cina untuk berdagang dengan bangsa-bangsa lain di dunia. Setelah kejayaan Cina, menyusul negara-negara lain seperti Spanyol dengan *spanish conquistadors*-nya, Inggris dengan *the british empire*-nya, Belanda dengan *VOC*-nya dan lain-lain. Kejayaan negara-negara ini tidak terlepas dari kebijakan pemerintahnya untuk melakukan transaksi dagang internasional.

Kesadaran untuk melakukan transaksi dagang internasional ini juga telah cukup lama disadari oleh para pelaku pedagang di tanah air sejak abad ke-17. Salah satunya adalah Amanna Gappa, kepala suku Bugis yang sadar akan pentingnya dan pelayaran bagi kesejahteraan sukunya.⁸

Di era modern ini, perkembangan teknologi informasi dan komunikasi, terutama internet, memungkinkan perdagangan digital. Perdagangan barang digital dan layanan digital semakin berkembang pesat. Perdagangan internasional kini melibatkan *e-commerce* dan transaksi digital, memungkinkan konsumen dan perusahaan untuk

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 18071101290

³ Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁵ Huala Adolf. 2002. *Aspek-aspek Negara Dalam Hukum Internasional*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. Hlm. 1

⁶ Muhamad Qustulani. *Op. Cit.* Hlm. 3

⁷ *Ibid.* Hlm. 13

⁸ Huala Adolf. 2011. *Hukum Perdagangan Internasional*. Jakarta: Rajawali Press. Hlm.1

membeli dan menjual produk lintas batas secara langsung. Isu perdagangan juga mulai melibatkan standar lingkungan, ketenagakerjaan, dan isu-isu keberlanjutan, mengingat semakin meningkatnya kesadaran terhadap dampak lingkungan dari kegiatan ekonomi.⁹

Industri otomotif merupakan salah satu sektor strategis dalam perekonomian Indonesia, yang tidak hanya berperan sebagai penopang pertumbuhan ekonomi tetapi juga sebagai pencipta lapangan kerja dan pendorong perkembangan teknologi. Seiring dengan meningkatnya permintaan kendaraan bermotor di dalam negeri, Indonesia memiliki potensi besar untuk menjadi pemain utama dalam industri otomotif global.

Perkembangan signifikan dalam sejarah mobil nasional (mobnas) di Indonesia terjadi pada era 1970-an, ketika pemerintah mulai memikirkan produksi mobil dalam negeri. Pada tahun 1976, proyek mobil nasional diperkenalkan. Salah satunya adalah Toyota Kijang yang diproduksi oleh PT. Toyota Astra Motor. Pada era 1990-an, Indonesia mengalami lonjakan besar dalam produksi dan konsumsi mobil. Mobil-mobil keluarga mulai mendominasi pasar seperti Toyota Kijang, Isuzu Panther, dan Daihatsu Espass. Memasuki era 2000-an, teknologi yang digunakan di bidang otomotif semakin maju. Pada saat yang sama, kesadaran akan lingkungan juga mulai meningkat, sehingga mendorong lahirnya mobil-mobil ramah lingkungan di Indonesia seperti Toyota Prius dan Honda CR-Z. Terakhir, seiring dengan berkembangnya teknologi, masyarakat Indonesia kini semakin tertarik pada mobil listrik.¹⁰

Pada tahun 1996 pemerintah secara resmi meluncurkan program mobil nasional dengan mengeluarkan Instruksi Presiden Nomor 2 Tahun 1996 tentang Mobil Nasional. Adapun langkah-langkah yang tertuang dalam Instruksi Presiden tersebut kemudian dilanjutkan dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden Nomor 42 Tahun 1996. Kebijakan tersebut pada dasarnya merupakan bentuk perealisasian target dalam Instruksi Presiden Nomor 2 Tahun 1996 yang memberikan kemudahan bagi PT. Timor Putra Nasional (PT. TPN) untuk memproduksi mobil nasional.¹¹

Sejak dikeluarkannya kebijakan tersebut diatas, didapati beberapa kegagalan yang diantaranya menetapkan adanya izin kepada

produsen mobil nasional untuk membuat produknya di luar negeri yaitu Korea Selatan, lokasi pabrik Kia Motors Corporation, asalkan mobil tersebut dikerjakan oleh tenaga kerja Indonesia yang berada di Korea Selatan. Sedangkan produsen mobil nasional itu menurut Inpres No. 2/1996 hanya satu, yaitu PT. Timor Putra Nasional (TPN).

Sementara itu demi memenuhi ketentuan Pasal 1 Keputusan Presiden Nomor 42 yang menyatakan bahwa proses produksinya harus melibatkan tenaga kerja Indonesia dan tetap memperhatikan ketentuan tentang syarat kandungan lokal yang harus dipenuhi dalam produksi tahun pertama, maka dikirimkanlah tenaga kerja Indonesia ke pabrik KIA di Korea, dan untuk memenuhi ketentuan kandungan lokal 20%, dilakukan ekspor komponen buatan Indonesia ke Korea senilai US\$ 100 juta (ekuivalen dengan 20% kandungan lokal). Atas pemenuhan ketentuan ini maka PT TPN diberikan hak istimewa berupa pembebasan pajak barang mewah dan pembebasan bea masuk barang impor. Bea masuk dan pajak mewah pada penjualan mobil ini dipangkas sehingga harganya menjadi separuh harga dari rata-rata harga mobil pada saat itu.

Beberapa negara, termasuk Amerika Serikat, Uni Eropa, dan Jepang mengajukan keluhan ke WTO terhadap kebijakan nasional yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia. Mereka berargumen bahwa kebijakan tersebut melanggar aturan WTO khususnya:

1. Prinsip *Most Favoured*

Indonesia dianggap memberikan perlakuan istimewa kepada produsen mobil nasional, sementara produsen asing tidak mendapatkan fasilitas yang sama

2. Prinsip *National Treatment*

Kebijakan Indonesia dianggap mendiskriminasi produk impor dengan memberikan keuntungan yang tidak adil kepada produk lokal.¹²

Kemudian melalui Wakil Menteri Perdagangan Internasional dan Industri, Jepang turut menggugat Indonesia. Gugatan tersebut pada dasarnya memiliki tiga poin, yaitu:

1. Perlakuan khusus impor mobil dari KIA Motors hanya memberikan keuntungan pada satu negara. Kebijakan ini melanggar Pasal 10 GATT mengenai perlakuan bebas tarif masuk barang impor

⁹ *Ibid.* Hlm. 5

¹⁰ Sejarah Mobil di Indonesia dari Masa Kolonial Hingga Era Modern.

¹¹ Diakses dari <https://blog.grosirmobil.id>. Pada tanggal 24 Februari 2025. Pukul 12.40 WITA.

¹² Aurora Jillena Meliala dan Erman Radjagukuk. 2011. Penyelesaian Sengketa dalam Perdagangan Internasional: Studi Tentang Sengketa Indonesia Versus Amerika Serikat, Eropa dan Jepang Mengenai Mobil Nasional. *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Indonesia*. Hlm. 45

2. Perlakuan bebas pajak atas barang mewah yang diberikan kepada pihak produsen mobil nasional selama dua tahun. Melanggar Pasal 3 Ayat (2) GATT
3. Menghendaki perimbangan muatan lokal secara intensif, seperti mengizinkan pembebasan tarif impor dan membebaskan pajak barang mewah di bawah program mobnas. Hal ini melanggar Pasal 3 Ayat (1) GATT dan Pasal 3 Kesepakatan Perdagangan Multilateral.¹³

Pada akhirnya kasus ini menimbulkan dampak yang tidak baik bagi Indonesia dalam bidang ekonomi maupun hubungan internasional.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan perdagangan mobil nasional?
2. Bagaimana penerapan asas non-diskriminasi berdasarkan *GATT/WTO Agreement*?

C. Metode Penelitian

Jenis pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan normatif.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Perdagangan Mobil Nasional

1. Kebijakan Mobil Nasional

Industri otomotif merupakan salah satu industri yang cukup bonafit dan memiliki prospek cerah jika ditinjau dari skala ekonomi. Kedudukan strategis tersebut menjadikan industri otomotif banyak dikuasai oleh pengusaha swasta yang mampu melihat peluang bisnis. Walaupun demikian pemerintah memiliki peran dalam sektor ini. Pada dasarnya pemerintah juga memiliki tanggung jawab signifikan dalam merumuskan kebijakan dan regulasi untuk perkembangan industri otomotif.¹⁴

Dalam upaya meraih peluang strategis di sektor industri otomotif nasional, maka pada tahun 1993 pemerintah mengeluarkan rencana peluncuran mobil nasional. Berdasarkan program ini, pemerintah memberikan perlakuan khusus dalam bentuk tarif dan pajak kepada produsen mobil Indonesia. Keuntungan ini diberikan kepada produsen yang bersedia menggunakan kandungan dalam negeri untuk mobil nasional (*the local content of the finished vehicles*).

Kebijakan ini dikembangkan pada tahun 1996 pemerintah secara resmi meluncurkan

Program Mobil Nasional dengan mengeluarkan Instruksi Presiden No. 2 Tahun 1996 Tentang Mobil Nasional. Adapun Instruksi Presiden Nomor 2 Tahun 1996 tersebut ditujukan kepada Menteri Perindustrian dan Perdagangan; Menteri Keuangan; Menteri Negara Penggerak Dana Investasi/Ketua Badan Koordinasi Penanaman Modal untuk mengambil langkah-langkah terkoordinasi yang diperlukan guna merealisasikan pembangunan industri mobil nasional yang antara lain terkait hal-hal tersebut:

1. Menggunakan merek lokal yang diciptakan perusahaan dalam negeri sendiri
2. Sebanyak mungkin menggunakan komponen buatan dalam negeri
3. Mengekspor mobil hasil produksi lokal
4. Pembebasan bea masuk atas impor komponen yang masih diperlukan
5. Pemberlakuan tarif Pajak Pertambahan Nilai 10% atas penyerahan mobil yang diproduksi
6. Pembayaran Pajak Penjualan atas Barang Mewah yang tertuang atas penyerahan mobil yang diproduksi, ditanggung oleh Pemerintah.
7. Mempercepat kemajuan dan kemandirian industri otomotif Indonesia
8. Meningkatkan perekonomian melalui ekspor mobil
9. Membuka lapangan pekerjaan.¹⁵

Beberapa bulan kemudian, pemerintah memperbarui kebijakannya. yaitu, melalui Keputusan Presiden Nomor 42 tahun 1996 untuk jangka waktu satu tahun pemerintah mengizinkan PT. TPN untuk memproduksi sedan TIMOR di pabrik mobil KIA Korea Selatan yang telah sepakat mengadakan kerjasama. Izin ini diberikan dengan satu syarat yaitu sedan tersebut harus dibuat oleh tenaga kerja Indonesia. Keputusan tersebut dibuat karena PT. TPN belum mampu memulai memproduksi sedan TIMOR di Indonesia. Sebagai tindak lanjutnya, pemerintah kemudian mengizinkan PT. TPN untuk mengimpor sedan TIMOR dalam bentuk CBU dari KIA Motors Corp Korea Selatan.¹⁶

Keluarnya Keputusan Presiden 42 dengan serta-merta memunculkan tanda tanya karena tidak konsisten dengan syarat proses produksinya yang pertama, yang mana harus dilakukan di dalam negeri (wilayah Indonesia). Sementara itu pada saat peluncuran kebijakan tersebut, PT TPN sendiri notabene masih belum mempunyai pengalaman di industri otomotif dan pabriknyapun belum ada. Padahal menurut Ketua Umum Gaikindo Herman Z. Latif dan Vice

¹³ Sengketa Perdagangan Internasional di Indonesia Mengenai Mobil Timor. Diakses dari <https://kompasiana.com>. Pada tanggal 25 Februari 2025. Pukul 19.50 WITA.

¹⁴ Herman Latif. *Makalah Kebijakan dan Perkembangan Industri Otomotif*. 1997. Hlm. 3

¹⁵ Instruksi Presiden Nomor 2 Tahun 1996 Tentang Pembangunan Industri Mobil Nasional

¹⁶ Syam Maarif. Keabsahan Kebijakan Mobil Nasional Menurut Hukum Perdagangan Internasional. 1996. Hlm. 2

President Astra International, Palgunadi T. Setiawan, suatu industri mobil yang sudah mempunyai bangunan pabrik dan punya perencanaan yang matang saja masih membutuhkan waktu 1 sampai 2 tahun untuk membuat pabriknya bisa berproduksi komersial. Itu adalah waktu yang dibutuhkan untuk memesan dan memasang peralatan yang sesuai dengan desain produk yang akan dibuat beserta pengujinya. Sehingga, akan butuh waktu yang lama bagi TPN untuk dapat berproduksi di dalam negeri.¹⁷

Sementara itu demi memenuhi ketentuan Pasal 1 Keputusan Presiden 42 yang menyatakan bahwa proses produksinya harus melibatkan tenaga kerja Indonesia dan tetap memperhatikan ketentuan tentang syarat kandungan lokal yang harus dipenuhi dalam produksi tahun pertama, maka dikirimkanlah tenaga kerja Indonesia ke pabrik KIA di Korea, dan untuk memenuhi ketentuan kandungan lokal 20%, dilakukan ekspor komponen buatan Indonesia ke Korea senilai US\$ 100 juta (ekuivalen dengan 20% kandungan lokal). Atas pemenuhan ketentuan ini maka TPN diberikan hak istimewa berupa pembebasan pajak barang mewah dan pembebasan bea masuk barang impor.¹⁸

2. Pengaturan Dalam General Agreement Tariffs and Trade dan WTO Agreement

Persetujuan Umum Mengenai Tarif dan Perdagangan (General Agreement on Tariffs and Trade) ditandatangani pada tahun 1947 oleh 23 negara, adalah perjanjian yang meminimalkan hambatan perdagangan internasional dengan menghapus atau mengurangi kuota, tarif, dan subsidi. GATT telah diperluas dan disempurnakan selama bertahun-tahun, yang mengarah pada pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia (*World Trade Organization*) pada tahun 1995, yaitu organisasi yang dibentuk untuk menerapkan GATT. Saat itu, 125 negara telah menandatangani perjanjian-perjanjiannya, yang mencakup sekitar 90% perdagangan global.¹⁹ Berikut adalah beberapa Pasal dalam GATT yang terkait dengan perdagangan internasional dan isu diskriminasi atau proteksi :

1. Pasal I GATT (Most Favoured Nation)

“Mengenai bea masuk dan biaya lain yang dikenakan pada atau sehubungan dengan impor atau ekspor, serta mengenai semua peraturan dan formalitas yang diterapkan pada

atau sehubungan dengan impor atau ekspor, dan mengenai semua hal yang dirujuk dalam paragraf 2 dan 4 Pasal III, setiap keuntungan, nikmat, keistimewaan atau kekebalan yang diberikan oleh suatu negara kepada produk yang berasal dari atau ditujukan untuk negara lain, akan segera dan tanpa syarat diberikan kepada produk yang serupa yang berasal dari atau ditujukan untuk wilayah-wilayah dari semua negara pihak lainnya”. Pasal ini bertujuan untuk memastikan negara-negara anggota GATT memberikan perlakuan yang sama kepada semua negara anggota lainnya dalam hal perdagangan internasional.²⁰

2. Pasal III GATT (*National Treatment on Internal Taxation and Regulation*)

- Negara-negara pihak sepakat bahwa bea masuk dan biaya lain yang dikenakan pada impor tidak boleh diterapkan secara langsung atau tidak langsung pada produk yang berasal dari wilayah negara pihak lain dengan cara yang melindungi produksi dalam negeri.
- Produk yang berasal dari wilayah negara pihak lain yang diimpor ke dalam wilayah negara pihak lain tidak boleh dikenakan bea masuk atau biaya lain yang lebih tinggi daripada yang dikenakan pada produk sejenis yang berasal dari dalam negeri.
- Produk yang berasal dari wilayah negara pihak lain yang diimpor ke dalam wilayah negara pihak lain tidak boleh diperlakukan secara kurang menguntungkan daripada produk sejenis yang berasal dari dalam negeri dalam hal hukum, peraturan, dan persyaratan yang mempengaruhi penjualan, penawaran untuk dijual, pembelian, pengangkutan, distribusi, atau penggunaan produk tersebut di dalam negeri.²¹

Pasal ini bertujuan untuk menciptakan persaingan yang adil antara barang dalam negeri dan barang impor.

3. Pasal XI GATT (General Elimination of Quantitative Restrictions)

Tidak ada larangan atau pembatasan lain yang bersifat kuantitatif terhadap impor atau ekspor yang diterapkan oleh suatu negara pihak terhadap produk yang berasal dari atau ditujukan untuk wilayah negara pihak lain, kecuali yang diizinkan dalam Perjanjian ini.²²

Pasal ini bertujuan untuk melarang pembatasan kuantitatif terhadap impor dan

¹⁷ Aurora Jilena Meliala. *Op.Cit.* Hlm. 45

¹⁸ “Presiden Menerima Shunpei Tsukahara: Mobnas Jangan Ganggu Hubungan”. (Kompas: 14 September 1996

¹⁹ Apa itu GATT. Diakses dari Investopedia.com. Pada tanggal 28 Mei 2025. Pukul 20.00

²⁰ General Agreement on Tariffs and Trade Pasal I

²¹ General Agreement on Tariffs and Trade Pasal III

²² General Agreement on Tariffs and Trade Pasal XI

ekspor, seperti kuota atau larangan impor, kecuali dalam kasus-kasus yang diizinkan oleh Perjanjian GATT. Dengan demikian, Pasal 11 GATT bertujuan untuk mempromosikan perdagangan internasional yang bebas dan adil.

4. Pasal XVI GATT (Subsidies)

a. Subsidi Secara Umum

Jika suatu negara pihak memberikan subsidi yang menyebabkan kerusakan serius terhadap kepentingan negara pihak lain, negara pihak yang memberikan subsidi harus berkonsultasi dengan negara pihak lain yang terkena dampak untuk mencapai solusi yang saling memuaskan.

b. Subsidi Ekspor

Negara-negara pihak mengakui bahwa subsidi ekspor dapat menyebabkan distorsi perdagangan internasional dan dapat merugikan negara-negara pihak lain.²³

Pasal ini bertujuan untuk mengatur penggunaan subsidi dan subsidi ekspor dalam perdagangan internasional, serta menangani dampak negatif yang mungkin timbul dari subsidi tersebut terhadap negara-negara pihak lain.

c. Pasal XX (General Exception)

menetapkan pengecualian terhadap ketentuan-ketentuan utama perjanjian perdagangan internasional, selama tindakan tersebut tidak digunakan sebagai sarana diskriminasi yang sewenang-wenang atau pembatasan terselubung terhadap perdagangan internasional.

Dengan ketentuan tersebut, tidak ada dalam Perjanjian ini yang dapat ditafsirkan sebagai penghalang bagi suatu negara anggota untuk mengambil tindakan sebagai berikut:

- a. Tindakan yang diperlukan untuk melindungi moralitas publik
- b. Tindakan yang diperlukan untuk melindungi kehidupan atau kesehatan manusia, hewan, atau tumbuhan
- c. Tindakan yang berkaitan dengan impor atau ekspor emas dan perak
- d. Tindakan yang diperlukan untuk menjamin kepatuhan terhadap undang-undang atau peraturan nasional, yang tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan Perjanjian ini, termasuk yang berkaitan dengan: Pencegahan praktik penipuan atau kebohongan; Pelaksanaan pengawasan pabean dan penegakan hukum perpajakan; Penerapan dan pelaksanaan kebijakan monopoli negara;

Perlindungan terhadap hak paten, merek dagang, dan hak cipta; Pencegahan praktik yang melanggar hukum.

- e. Tindakan yang berkaitan dengan perdagangan produk hasil kerja paksa atau penjara.
- f. Tindakan yang diperlukan untuk melindungi kekayaan nasional yang bernilai seni, sejarah, atau arkeologi
- g. Tindakan yang berkaitan dengan konservasi sumber daya alam yang dapat habis, asalkan tindakan tersebut dilakukan bersamaan dengan pembatasan produksi atau konsumsi domestik.
- h. Tindakan yang diperlukan untuk menjamin pasokan barang penting bagi negara dalam situasi kelangkaan umum. Tindakan yang berkaitan dengan pengadaan barang atau jasa oleh lembaga pemerintah, yang tidak digunakan untuk tujuan komersial.
- i. Tindakan yang berkaitan dengan pembatasan ekspor bahan baku domestik yang diperlukan secara penting bagi industri pengolahan dalam negeri selama masa pembangunan industri tersebut, dengan syarat:
 - Pembatasan tersebut tidak menyebabkan pengurangan total ekspor dibandingkan tingkat ekspor dalam periode sebelumnya yang representatif;
 - Pembatasan tersebut hanya berlaku selama masa pembangunan industri berlangsung.²⁴

Pasal XX seringkali dikutip oleh negara-negara anggota sebagai alasan pembernan terhadap kebijakan proteksionis, namun setiap tindakan yang mengklaim pengecualian berdasarkan Pasal ini harus lolos uji ketat bahwa tindakan tersebut tidak bersifat diskriminatif atau sewenang-wenang dan tidak menjadi pembatasan perdagangan terselubung. Selanjutnya setelah World Trade Organization berdiri, beberapa peraturan yang tertuang dalam GATT tetaplah menjadi acuan dan diberlakukan dan ada beberapa perjanjian yang disepakati oleh negara-negara anggota beberapa diantaranya yaitu :

1. Trade Related Investment Measures (TRIMs)
TRIMs merupakan salah satu perjanjian multilateral dalam kerangka WTO yang mengatur kegiatan penanaman modal terkait perdagangan internasional. Indonesia telah meratifikasi ketentuan TRIMs yang dituangkan dalam UU Penanaman Modal dan perubahannya. Dalam Pasal II TRIMs melarang kebijakan investasi yang melanggar prinsip GATT seperti diskriminasi dan pembatasan kuantitatif. Dalam Lampiran A memberi contoh tindakan yang dilarang yaitu

²³ General Agreement on Tariffs and Trade Pasal XVI

²⁴ General Agreement on Tariffs and Trade Pasal XX

Persyaratan Kandungan Lokal (*Local Content Requirements*) misalnya mewajibkan perusahaan untuk membeli atau menggunakan produk dalam negeri dalam persentase tertentu. Kemudian dalam Lampiran B memberikan contoh Trade Balancing Requirements misalnya mewajibkan perusahaan untuk membatasi impor agar sesuai dengan nilai ekspor atau produksi lokalnya.²⁵

2. *Agreement on Subsidies and Countervailing Measures (SCM)*

Perjanjian Subsidi dan Tindakan Imbalan membahas dua topik yang terpisah namun saling terkait yang mengatur pemberian subsidi, dan penggunaan tindakan imbalan untuk mengimbangi kerugian yang disebabkan oleh impor bersubsidi. Adapun beberapa Pasal terkait yaitu: Pasal 1 SCM Definisi Subsidi menetapkan bahwa suatu dukungan pemerintah dikategorikan sebagai subsidi apabila memenuhi dua unsur utama yaitu adanya kontribusi keuangan oleh pemerintah dan memberikan manfaat kepada penerima. Pasal 2 Subsidi Spesifik menetapkan subsidi dianggap spesifik jika diberikan kepada perusahaan tertentu dan tidak berlaku umum. Pasal 3 Subsidi Terlarang menyatakan bahwa ada 2 jenis subsidi yang dilarang yaitu subsidi yang dikaitkan dengan ekspor dan subsidi yang mewajibkan penggunaan produk dalam negeri. Pasal 5 Subsidi yang Dapat Digugat yaitu subsidi yang menyebabkan kerugian pada industri domestik negara lain, penghilangan manfaat dari konsesi dagang negara lain, dan distorsi perdagangan internasional.²⁶

Pada dasarnya, setiap negara-negara anggota diwajibkan menjalankan perdagangan internasional sesuai dengan prinsip-prinsip yang telah ditetapkan dalam GATT. Negara-negara anggota diharapkan mampu memahami prinsip-prinsip tersebut beserta dampaknya terhadap perkembangan ekonomi nasional.²⁷

Berdasarkan beberapa Pasal dalam GATT tersebut, telah nampak bahwa kebijakan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah tersebut tidak bersesuaian dengan aturan yang terdapat dalam GATT. Dalam implementasinya, kebijakan mobil nasional khususnya dalam penunjukan PT Timor Putra Nasional sebagai pelaksana program dengan pemberian fasilitas bea masuk dan insentif fiskal eksklusif telah menciptakan perlakuan yang tidak

setara dengan produk otomotif negara lain. Sehingga terjadi kesenjangan antar beberapa negara yang juga menjadi produsen otomotif.²⁸

Pembentukan kebijakan mobil nasional ini memang merupakan bentuk semangat dan cita-cita pemerintah. Namun dalam pelaksanaannya dianggap tidak transparan dan bersifat diskriminatif. Hal ini disebabkan adanya proteksi yang dinilai tidak terbuka dan tidak selaras dengan semangat yang digalakkan dari regulasi-regulasi sebelumnya, khususnya Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994 yang meratifikasi Perjanjian Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia (World Trade Organization). Dengan demikian, kebijakan mobil nasional 1996 dapat dilihat sebagai contoh tentang pentingnya harmonisasi kebijakan domestik dengan kewajiban internasional, agar tidak menimbulkan sengketa dagang dan merusak reputasi negara dalam forum internasional.²⁹

B. Penerapan Asas Non-Diskriminasi berdasarkan GATT/WTO Dalam Perdagangan Mobil Nasional

Dalam era internasionalisasi, Indonesia sebagai anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) turut mengambil langkah awal dalam kebijakan global dengan meratifikasi pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia terikat untuk menjalankan seluruh hasil kesepakatan dari Putaran Perundingan Uruguay.³⁰ Dengan meratifikasi Persetujuan Pembentukan WTO, maka dalam hal ini Indonesia, diwajibkan untuk menyesuaikan peraturan nasionalnya dengan ketentuan-ketentuan yang ada dalam persetujuan-persetujuan WTO.

Dilain sisi sebagai negara anggota WTO, Indonesia juga memiliki kewenangan untuk melakukan tuduhan anti dumping berupa pengenaan bea masuk anti dumping, tuduhan anti-subsidi dalam hal ini yaitu pengenaan bea masuk imbalan dan tindakan *safeguard* berupa pengenaan tarif, kuota atau keduanya.³¹

Dalam realitanya memang tidak selalu berjalan dengan mulus, keanggotaan Indonesia dalam WTO dan dalam menjalani kebijakan tersebut masih memiliki banyak celah dan kekurangan sehingga tercatat beberapa kali

²⁸ Kebijakan Mobnas Ditinjau dalam GATT . Kompas 1996

²⁹ Mobnas Tak Ikuti aturan. Diakses dari <http://radar.com> Pada 30 Juli 2025. Pukul 11.30 WITA

³⁰ Muhammad Sood. *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2012. Hlm. 25

³¹ Freddy Josep Palawi, Penyelesaian Sengketa WTO di Indonesia, 9 November 2007

²⁵ *Trade Related Investment Measures*

²⁶ *SCM Agreement*

²⁷ Syam Maarif. *Op.Cit.* Hlm. 5

dilaporkan negara lain dalam beberapa kasus seperti dumping, safeguard, subsidi, dan juga ada kasus mobil nasional pada 1997. Itu diartikan bahwa Indonesia melanggar beberapa aturan dalam perjamian yang juga ada kaitannya dengan asas non-diskriminasi.³²

Rumusan prinsip-prinsip perdagangan bebas, telah dinegosiasikan dalam putaran Uruguay sejak tahun 1947. khususnya terkait prinsip non diskriminasi yang meliputi *Most Favoured Nation* (MFN) dan *National Treatment Principle* (NT). Prinsip *National Treatment* melarang peraturan-peraturan diskriminatif sebagai alat untuk memberikan proteksi terhadap produk dalam negeri. Termasuk didalamnya tindakan-tindakan perpajakan dan pungutan-pungutan lainnya. Prinsip ini juga berlaku pula terhadap Perundang-undangan, pengaturan dan persyaratan-persyaratan hukum yang dapat mempengaruhi penjualan, pembelian, pengangkutan distribusi atau penggunaan produk-produk di pasar dalam negeri dan pemberian perlindungan terhadap proteksionisme sebagai upaya-upaya atau kebijakan administratif atau legislatif.³³

Most Favoured Nation identik dengan kebijakan perdagangan non-diskriminatif. Misalnya, jika suatu negara anggota WTO mengurangi atau menghapus tarif atas produk tertentu untuk satu mitra dagang, klausul MFN dalam perjanjian tersebut mewajibkan negara tersebut untuk memperluas perlakuan yang sama kepada semua anggota organisasi.³⁴

Menurut GATT kewajiban MFN harus dilaksanakan segera (*immediately*) dan tanpa syarat (*unconditional*). Disamping itu, ia berlaku terhadap barang yang sejenis ("like" products).

1. Tanpa Syarat (Unconditional)

GATT tidak menjelaskan apa yang dimaksud dengan "tanpa syarat" dalam kewajiban MFN. Para ahli GATT sepakat untuk mengartikan "tanpa syarat" sebagai tanpa mengharapkan balasan. Artinya, perlakuan terhadap barang-barang impor tidak bisa dikaitkan dengan prestasi atau praktek perdagangan yang telah atau akan dilakukan oleh negara eksportir. Berdasarkan prinsip MFN pembebasan tersebut harus diberikan tanpa syarat yaitu tanpa mengaitkan peruntukan impor komponen tersebut. Dengan kata lain, untuk mobnas atau tidak,

pembebasan bea masuk untuk impor komponen harus diberikan kepada semua impor komponen mobil sejenis.

2. Barang Sejenis (*like products*) GATT tidak menjelaskan apa yang dimaksudkan dengan "barang sejenis" (*like products*). Dalam praktek, panel GATT melihatnya secara kasus-perkasus. Ada yang mendasarkan pada klasifikasi tarif yang sedang berlaku. Sistem klasifikasi tarif ini mengatakan bahwa dua barang dikatakan sejenis apabila klasifikasi tarif yang berlaku memasukkan mereka sebagai barang sejenis. Ketentuan ini juga berlaku bagi impor komponen sedan TIMOR. Artinya, apabila klasifikasi tarif yang berlaku memasukkan komponen impor untuk sedan TIMOR kedalam satu jenis dengan komponen impor untuk mobil-mobil lainnya, maka pembebasan bea masuk yang dinikmati oleh komponen TIMOR harus bisa dinikmati pula oleh komponen sejenis untuk sedan merek lainnya. Juga dua barang dikatakan sejenis apabila keduanya mempunyai karakter fisik (*physical characteristic*) yang sejenis.³⁵

Prinsip non-diskriminatif dan *national treatment* yang diterapkan di Indonesia menjadi tidak memberikan kesempatan bagi Indonesia untuk mempromosikan industri dalam negeri. Kebijakan *local content requirement* dan *trade balancing policy* sebagai sebuah kerugian karena kesepakatan ini telah membuka paksa pasar Indonesia bagi masuknya pesaing-pesaing dari negara yang lebih kuat.³⁶ Melalui hal ini, Indonesia menjadi berperan serta secara aktif mewujudkan iklim kondusif bagi persaingan bebas dalam perekonomian global dan mengambil manfaat melalui ketentuan ini batas-batas suatu negara tidak lagi menjadi halangan bagi lalu lintas perdagangan karena barang dan jasa akan bebas diperjual belikan di mana saja, keseluruhan negara anggota telah bersatu menjadi satu pasar yang bebas dan terbuka dari kebijakan-kebijakan non diskriminasi tersebut bagi kepentingan nasional.

Prinsip *Most Favoured Nation* mengharuskan Indonesia memberikan perlakuan yang setara kepada seluruh negara anggota WTO dalam hal tarif, pajak, serta regulasi perdagangan, tanpa adanya diskriminasi atau perlakuan khusus terhadap produk dari negara tertentu. Penerapan prinsip MFN bukan hanya merupakan komitmen hukum internasional, tetapi juga mencerminkan konsistensi Indonesia dalam mendukung sistem perdagangan global yang adil, transparan, dan

³² Diakses dari 62resmea.pdf Pada Tanggal 29 Mei 2025 Pukul 00.05 WITA

³³ Mahmud Siregar, *Perdagangan Internasional dan Penanaman Modal*, Universitas Sumatera Utara. Sekolah Pasca Sarjana. 2005. Hlm. 68

³⁴ Klausul MFN. Diakses dari Investopedia.com. Pada tanggal 28 Mei 2025. Pukul 22.35 WITA

³⁵ Syam Maarif. *Op.Cit.* Hlm. 4

³⁶ Diakses dari: <http://www.indopress.com> Pada tanggal 1 Juni 2025. Pukul. 13.34 WITA

nondiskriminatif.

Kegagalan dalam menerapkan prinsip ini, sebagaimana pernah terjadi dalam kasus mobil nasional, dapat menimbulkan sengketa perdagangan, sanksi moral, bahkan membahayakan stabilitas hubungan dagang Indonesia di forum internasional. Oleh karena itu, Indonesia harus secara konsisten mengintegrasikan prinsip MFN ke dalam setiap kebijakan perdagangannya agar tidak hanya menjaga kredibilitasnya sebagai mitra dagang yang dapat dipercaya, tetapi juga untuk mendorong pertumbuhan ekonomi nasional yang berorientasi pada keterbukaan dan daya saing global.

Prinsip *National Treatment* berpotensi untuk mengurangi konflik antar pelaku Penanam Modal Asing (PMA) yaitu Pemerintah Negara tuan rumah, Pemerintah Negara asal dan Penanam modal karena prinsip ini akan memberikan jaminan keamanan terutama bagi penanam modal. Selanjutnya, bagi Negara penerima modal prinsip ini memungkinkan mereka memberlakukan aturan yang sama mengikatnya terhadap Investor asing dan domestik. Sehingga apabila Investor asing melakukan pelanggaran hukum yang berlaku di Indonesia maka mereka mereka akan diberat dengan hukum yang berlaku tanpa adanya keistimewaan tertentu.

Indonesia pernah ditarik masuk dalam penyelesaian sengketa GATT mengenai Program Mobil Nasional sebagaimana termuat dalam Keppres Nomor 42 Tahun 1996 dan peraturan pendukung lainnya. Indonesia diadukan oleh negara-negara industri seperti Jepang, Amerika Serikat dan Uni Eropa yang menganggap kebijakan tersebut melanggar Perjanjian TRIMs. Aduan tersebut berdasarkan pelanggaran yang dilakukan Indonesia mengenai larangan persyaratan *local content requirement* dengan argumen bahwa kebijakan tersebut memperkenankan kendaraan lengkap diproduksi di luar negeri kemudian diimpor ke dalam negeri dengan tarif mobil nasional.

Keringanan pajak yang diterima mobil nasional dari Korea dianggap telah melanggar prinsip tersebut karena produk otomotif dari Negara lain seperti Jepang, Amerika Serikat dan Eropa dijual dengan harga lebih tinggi akibat pengenaan pajak yang jauh lebih tinggi. Alasan tersebut membuat perusahaan atau produsen mobil asing yang berada di Indonesia melancarkan klaim bahwa Pemerintah Republik Indonesia telah melanggar Pasal I dan Pasal III GATT, Pasal 2 perjanjian TRIMs, Pasal 3, 6 dan 28 perjanjian SCM (Subsidi dan Imbalan Bea Masuk serta Pasal 3, 20 dan 65 Persetujuan

TRIPs.

Putusan tersebut menyatakan bahwa persyaratan kandungan lokal (*local content requirement*) dalam program mobil nasional 1993 dan 1996 dan telah merugikan negara-negara Eropa karena bertentangan dengan Pasal 2 perjanjian TRIMs dan *Article 27.4 Agreement on Subsidies and Contourveiling Measures* sementara tuntutan lainnya tidak dikabulkan oleh Panel.

WTO memutuskan bahwa Indonesia telah melanggar Prinsip-Prinsip GATT yaitu *National Treatment* dan menilai kebijakan mobil nasional tersebut dinilai tidak sesuai dengan spirit perdagangan bebas yang diusung WTO, oleh karena itu WTO menjatuhkan putusan kepada Indonesia untuk menghilangkan subsidi serta segala kemudahan yang diberikan kepada PT. Timor Putra Nasional selaku produsen Mobil Timor dengan menimbang bahwa:

- a) Penghapusan bea masuk dan penghapusan pajak barang mewah yang oleh pemerintah hanya diberlakukan pada PT. Mobil Timor nasional merupakan suatu perlakuan yang diskriminatif dan tentu saja akan sangat merugikan para investor yang telah terlebih dahulu menanamkan modalnya dan menjalankan usahanya di Indonesia. Dengan diberlakukannya penghapusan bea masuk dan pajak barang mewah terhadap mobil timor, hal ini dapat menekan biaya produksi sehingga membuat harga mobil timor di pasaran menjadi lebih murah, hal tersebut akan mengancam posisi investor asing yang tidak dapat menurunkan harga jual produknya, dalam persaingan pasar yang tidak sehat seperti itu, investor asing pasti akan sangat dirugikan.
- b) Untuk menciptakan suatu perdagangan bebas yang efektif dan efisien, GATT dalam aturan aturannya telah berusaha menghapuskan segala hambatan dalam perdagangan internasional, antara lain adalah hambatan-hambatan perdagangan Non Tarif, oleh karena itu kebijakan Pemerintah Indonesia yang menetapkan keharusan aturan persyaratan kandungan local terhadap investor asing dinilai sebagai upaya pemerintah dalam menciptakan suatu hambatan perdagangan non tarif guna memproteksi pasar dalam negeri dari tekanan pasar asing. Kebijakan tersebut merupakan salah satu strategi pemerintah untuk memproteksi pasar Mobil Timor agar tidak kalah bersaing dengan produsen mobil dari luar negeri. Instrumen kebijakan tersebut tentunya sangat merugikan pihak produsen mobil dari luar negeri, dan dapat menciptakan

suatu iklim persaingan yang tidak sehat. Selain itu dalam sengketa mobil nasional RI, Indonesia tidak melaksanakan kewajibannya dalam prinsip menahan diri untuk tidak merugikan orang lain dengan kebijakan Domestik (inpres nomor 2 tahun 1996) ini Indonesia telah memberikan beban ekonomi bagi Negara lain. Dan putusan yang dijatuhkan yaitu Indonesia untuk menghilangkan subsidi serta segala kemudahan yang diberikan kepada PT. Timor Putra Nasional selaku produsen Mobil Timor dengan menimbang bahwa:

- c) Penghapusan bea masuk dan penghapusan pajak barang mewah yang oleh pemerintah hanya diberlakukan pada PT. Mobil Timor nasional merupakan suatu perlakuan yang diskriminatif dan tentu saja akan sangat merugikan para investor yang telah terlebih dahulu menanamkan modalnya dan menjalankan usahanya di Indonesia. Dengan diberlakukannya penghapusan bea masuk dan pajak barang mewah terhadap mobil timor, hal ini dapat menekan biaya produksi sehingga membuat harga mobil timor di pasaran menjadi lebih murah, hal tersebut akan mengancam posisi investor asing yang tidak dapat menurunkan harga jual produknya, dalam persaingan pasar yang tidak sehat seperti itu, investor asing pasti akan sangat dirugikan.
- d) Untuk menciptakan suatu perdagangan bebas yang efektif dan efisien, GATT dalam aturan aturannya telah berusaha menghapuskan segala hambatan dalam perdagangan internasional, antara lain adalah hambatan-hambatan perdagangan Non Tarif, oleh karena itu kebijakan Pemerintah Indonesia yang menetapkan keharusan aturan persyaratan kandungan lokal terhadap investor asing dinilai sebagai upaya pemerintah dalam menciptakan suatu hambatan peragangan non tarif guna memproteksi pasar dalam negeri dari tekanan pasar asing. Kebijakan tersebut merupakan salah satu strategi pemerintah untuk memproteksi pasar Mobil Timor agar tidak kalah bersaing dengan produsen mobil dari luar negeri. Instrumen kebijakan tersebut tentunya sangat merugikan pihak produsen mobil dari luar negeri, dan dapat menciptakan suatu iklim persaingan yang tidak sehat.³⁷

Setelah Indonesia kalah dalam sengketa mobil nasional (Mobnas Timor) di WTO tahun 1998, pemerintah Indonesia melakukan serangkaian penyesuaian kebijakan sebagai

bentuk penerapan asas nondiskriminasi sesuai ketentuan dalam perjanjian GATT dan TRIMs. Berikut penjelasan mengenai langkah-langkah dan bentuk penerapan asas tersebut oleh pemerintah Indonesia:

1. Pencabutan Regulasi yang Melanggar WTO

Setelah dinyatakan melanggar prinsip-prinsip GATT dan TRIMs oleh WTO, pemerintah Indonesia melakukan langkah awal berupa pencabutan regulasi yang bersifat diskriminatif terhadap produk asing. Regulasi-regulasi tersebut sebelumnya memberikan keistimewaan khusus kepada proyek mobil nasional, terutama PT Timor Putra Nasional (TPN). Beberapa regulasi utama yang dicabut antara lain adalah Keputusan Presiden (Keppres) No. 42 Tahun 1996, yang secara resmi menetapkan PT TPN sebagai mitra strategis dalam proyek Mobnas dan memberikan serangkaian fasilitas istimewa, seperti pembebasan bea masuk kendaraan utuh (CBU), keringanan pajak penjualan atas barang mewah (PPnBM), dan perlakuan fiskal khusus lainnya. Selain itu, pemerintah juga mencabut Instruksi Presiden (Inpres) No. 2 Tahun 1996, yang memberikan arahan untuk mendorong penggunaan kandungan lokal (local content requirement) dalam rangka mendukung program mobil nasional secara lebih luas. Regulasi ini tidak hanya bertentangan dengan prinsip non-diskriminasi dan national treatment, tetapi juga dengan komitmen Indonesia dalam menjamin adanya persaingan usaha yang sehat dan terbuka. Pencabutan regulasi-regulasi tersebut menandai upaya nyata dari pemerintah Indonesia untuk kembali menyesuaikan kebijakan nasionalnya dengan ketentuan-ketentuan WTO, serta menunjukkan bahwa Indonesia menghormati keputusan yang dihasilkan oleh *Dispute Settlement Body* (DSB) WTO. Tindakan ini juga mencerminkan kesediaan Indonesia untuk memperbaiki citra dan kredibilitasnya sebagai anggota aktif dalam sistem perdagangan multilateral, serta menunjukkan komitmen terhadap upaya liberalisasi perdagangan yang berbasis pada aturan dan kesetaraan perlakuan antarnegara anggota. Dalam jangka panjang, langkah ini turut memperkuat posisi Indonesia dalam forum internasional dan mempertegas pentingnya harmonisasi antara kebijakan domestik dan kewajiban global.³⁸

³⁷ *Ibid.* Hlm.3

³⁸ *Ikuti mau WTO.* Diakses dari [investopedia.com](https://www.investopedia.com). Pada tanggal 30 Juni 2025. Pukul 13.55 WITA

2. Ratifikasi dan Penyesuaian Hukum Nasional
Untuk memastikan bahwa pelanggaran serupa tidak kembali terjadi di masa mendatang, pemerintah Indonesia mengambil langkah strategis dengan melakukan penyesuaian terhadap kerangka hukum nasional, agar selaras dengan komitmen dan kewajiban yang melekat sebagai anggota dari *World Trade Organization* (WTO). Penyesuaian ini tidak hanya bersifat simbolik, melainkan juga substantif, mencakup reformasi regulasi domestik di bidang perdagangan dan investasi yang bertujuan untuk menghapus ketentuan-ketentuan yang diskriminatif terhadap produk dan pelaku usaha asing. Dalam proses tersebut, Indonesia secara bertahap melakukan penguatan instrumen hukum nasional. Beberapa undang-undang penting yang menjadi landasan hukum penerapan atas nondiskriminasi antara lain:

- UU No. 7 Tahun 1994, yang meratifikasi pembentukan WTO dan menjadikan seluruh kesepakatan WTO (termasuk GATT, TRIMs, dan SCM) bagian dari hukum nasional.
- UU No. 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, yang menegaskan bahwa investor asing dan domestik mendapat perlakuan yang setara tanpa diskriminasi.
- UU No. 10 Tahun 1995 dan UU No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, yang memperbaiki sistem tarif dan pembebasan bea masuk agar berlaku adil tanpa mengistimewakan perusahaan tertentu.

Dengan demikian, sistem hukum Indonesia mulai dibentuk untuk menjamin transparansi, keadilan, dan persaingan usaha yang sehat.³⁹

3. Penerapan Prinsip Kesetaraan dalam Industri Otomotif

Pasca sengketa WTO, industri otomotif nasional tidak lagi diberi fasilitas khusus yang membedakannya dari produsen asing. Semua pelaku usaha, baik dalam maupun luar negeri, dikenakan ketentuan dan persyaratan yang seragam. Pemerintah Indonesia mulai menerapkan perubahan kebijakan yang lebih sistematis, khususnya di sektor industri otomotif. Salah satu perubahan mendasar yang dilakukan adalah penerapan prinsip kesetaraan (*equality of treatment*) dalam pengelolaan industri otomotif, baik terhadap pelaku usaha domestik maupun asing. Penerapan prinsip kesetaraan ini bertujuan untuk menciptakan iklim usaha yang lebih

kompetitif dan selaras dengan semangat perdagangan bebas yang dijunjung tinggi oleh WTO.

Konsekuensi nyata dari penerapan prinsip ini tercermin dalam beberapa langkah konkret yang diambil oleh pemerintah. Pertama, dihapusnya fasilitas bebas pajak eksklusif yang sebelumnya hanya diberikan kepada produsen tertentu, seperti pembebasan bea masuk dan pajak penjualan atas barang mewah (PPnBM) yang dinikmati oleh TPN. Penghapusan ini dimaksudkan agar tidak ada lagi perlakuan fiskal yang merugikan pelaku usaha dari negara lain, sehingga tidak terjadi distorsi dalam persaingan pasar. Kedua, pemerintah meniadakan ketentuan *local content requirement*, yaitu kebijakan yang mewajibkan penggunaan komponen dalam negeri dalam persentase tertentu sebagai syarat memperoleh insentif. Kebijakan ini sebelumnya menjadi sorotan dalam sengketa WTO karena dianggap bertentangan dengan prinsip nondiskriminasi dan menghambat akses pasar bagi komponen otomotif impor. Ketiga, skema pemberian insentif industri pun disesuaikan agar bersifat lebih inklusif dan netral, dengan tidak memprioritaskan perusahaan. Berdasarkan asal modal atau kepemilikan, melainkan didasarkan pada prinsip efisiensi, inovasi, dan kontribusi terhadap pertumbuhan sektor industri secara keseluruhan.⁴⁰

4. Penguatan Kelembagaan dan Kerja Sama Internasional

Pemerintah Indonesia juga melakukan penguatan lembaga-lembaga perdagangan dan ekonomi agar lebih siap dalam menerapkan standar WTO, serta mencegah terulangnya pelanggaran prinsip nondiskriminasi di masa depan. Beberapa langkah konkret yang dilakukan:

- Peningkatan kapasitas lembaga seperti Kementerian Perdagangan, BKPM (Badan Koordinasi Penanaman Modal), dan Bea Cukai untuk memahami dan mengimplementasikan perjanjian perdagangan internasional.
- Aktif dalam forum ASEAN Economic Community (AEC), APEC, dan WTO *Trade Policy Review*, guna memastikan bahwa kebijakan nasional konsisten dengan aturan multilateral.
- Penerapan sistem transparansi regulasi, seperti konsultasi publik terhadap

³⁹ *Op.Cit.* Hlm. 31

⁴⁰ *Pasca Sengketa*. Diakses dari <http://membaradikala.com>. Pada Tanggal 1 Juli 2025. Pukul 14.52 WITA

peraturan baru yang berdampak pada perdagangan atau investasi asing.⁴¹

Langkah-langkah ini menjadi bagian dari strategi jangka panjang pemerintah untuk menumbuhkan kepercayaan investor dan menjaga posisi Indonesia sebagai mitra dagang yang kredibel dalam sistem perdagangan global.

Sebagai pengalaman kasus penghentian produksi sedan Timor mencerminkan pentingnya konsistensi kebijakan nasional dengan prinsip-prinsip perdagangan internasional, khususnya asas nondiskriminasi sebagaimana diatur dalam perjanjian GATT dan WTO.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Pada dasarnya, Indonesia memiliki komitmen kuat untuk berpartisipasi dalam upaya pembangunan nasional, termasuk di sektor industri otomotif. Namun demikian, kebijakan mengenai program mobil nasional yang diberlakukan tidak sepenuhnya memperhatikan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam Perjanjian Umum tentang Tarif dan Perdagangan (GATT) serta Persetujuan WTO.

Penerapan asas nondiskriminasi dalam konteks perdagangan mobil nasional di Indonesia mengalami tantangan serius, khususnya pada masa diberlakukannya kebijakan mobil nasional melalui proyek Timor pada akhir 1990-an. Kebijakan pemerintah saat itu, yang memberikan perlakuan khusus berupa insentif fiskal, bebas bea masuk, dan kemudahan lainnya secara eksklusif kepada satu perusahaan dalam negeri, terbukti melanggar prinsip nondiskriminasi yang merupakan pilar utama dalam sistem perdagangan multilateral di bawah naungan GATT/WTO. Asas nondiskriminasi dalam GATT tercermin dalam prinsip Most-Favoured-Nation (MFN) yang terdapat dalam Pasal I GATT serta National Treatment dalam Pasal III, yang keduanya menuntut agar negara anggota memperlakukan produk asing secara adil dan setara tanpa memberikan keistimewaan sepihak kepada produk domestik. Kejadian ini menjadi preseden penting bagi Indonesia untuk tidak mengulangi kebijakan proteksionis yang melanggar komitmen internasional, dan justru mendorong perumusan kebijakan industri yang kompetitif dan inklusif. Oleh karena itu, asas nondiskriminasi dalam perdagangan internasional harus dijadikan pijakan utama dalam perumusan kebijakan ekonomi ke depan, agar Indonesia dapat menjaga kredibilitasnya di mata komunitas internasional,

sekaligus menciptakan iklim usaha yang sehat, transparan, dan adil bagi seluruh pelaku usaha, baik domestik maupun asing

B. Saran

Pemerintah Indonesia perlu untuk terus memperkuat komitmennya terhadap prinsip asas nondiskriminasi dalam seluruh aspek kebijakan perdagangan dan investasi, khususnya dalam sektor industri strategis seperti otomotif. Untuk mencegah terulangnya kasus serupa dengan proyek mobil nasional di masa lalu, diperlukan evaluasi menyeluruh terhadap setiap insentif atau perlakuan khusus yang diberikan kepada pelaku usaha agar tetap sejalan dengan ketentuan perjanjian-perjanjian WTO yang telah diratifikasi, seperti GATT, TRIMs, dan SCM Agreement. Selain itu, perlu dilakukan peningkatan kapasitas kelembagaan serta penyusunan regulasi yang transparan dan akuntabel agar prinsip persaingan sehat dapat diwujudkan secara konsisten.

Perlu dibangun ekosistem otomotif nasional yang kuat melalui peningkatan kapasitas riset dan teknologi, kolaborasi antara BUMN dan sektor swasta, serta kerja sama investasi yang terbuka dengan mitra luar negeri. Selain itu, pemerintah juga diharapkan melibatkan berbagai pemangku kepentingan dalam perumusan kebijakan, termasuk asosiasi industri dan akademisi, guna memastikan bahwa proyek mobil nasional tidak hanya sah secara hukum internasional, tetapi juga dapat menjadi suatu hal yang berkelanjutan secara ekonomi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahmat Fathoni. 2011. *Metodologi Penelitian & Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Adolf Huala. 2002. *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Adolf Huala. 2011. *Hukum Perdagangan Internasional*. Jakarta: Rajawali Press.
- Chalmers Ian. 1996. *Konglomerasi Negara dan Modal dalam Industri Otomotif Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Fuady Munir. 2004. *Hukum Dagang Internasional (Aspek Hukum dari WTO)*. Jakarta: Citra Aditya Bakti.
- Kansil C.S.T. 1986. *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Muhammad Sood. *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2012.
- Rumokoy Donald dan Maramis Frans. 2018. *Pengantar Ilmu Hukum*. Depok: PT.

⁴¹ Diakses dari Suara Perubahan. Pada Tanggal 1 Juli 2025. Pukul. 15.00 WITA

Rajagrafindo Persaja.

Sefriani. 2018. *Aspek-aspek Negara Dalam Hukum Internasional*. Depok: PT Raja Grafindo Persada.

Sefriani. 2018. *Hukum Internasional: Suatu Pengantar*. Depok: Rajawali Press. Soekanto Soerjono. 2006. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: PT Raja Grafindo Peresada.

Sumarsono Hadi. 2024. *Perdagangan Internasional*. Ponorogo: Unmuh Ponorogo Press.

Qustulani Muhamad. 2018. *Hukum Dagang*. Tangerang: PSP Nusantara Press.

Undang-Undang dan Peraturan:

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

General Agreement on Tariffs and Trade chapter 1 and 3

Instruksi Presiden No. 2 Tahun 1996 Tentang Pembangunan Industri Mobil Nasional Keputusan Presiden No. 42 Tahun 1996 Tentang Pembuatan Mobil Nasional

Subsidies and Countervailing Measures Agreement, Anex 1A Result of Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations

Trade Related Aspect of Intellectual Property Rights Trade Related Investment Measures

*World Trade Organization, Dispute Settlement
Understanding World Trade Organization,
Marakesh Agreement, April 1994*

Putusan

Putusan Panel, *Dispute Settlement Body, World Trade Organization*, 2 Juli 1998

Jurnal

Ahmad Nasoha dkk. 2024. Penerapan Asas Non-Diskriminasi Dalam Hak-Hak Kewarganegaraan. *Jurnal Ilmu Hukum dan Politik*. Vol.2 2024.

Aurora Jillena Meliala dan Erman Radjagukguk.
“Penyelesaian Sengketa dalam Perdagangan Internasional: Studi tentang Sengketa Indonesia Versus Amerika Serikat, Eropa dan Jepang Mengenai Mobil Nasional”. *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Indonesia*. 2011.

Freddy Josep Palawi, Penyelesaian Sengketa WTO di Indonesia, 9 November 2007
Herman Latif. *Makalah Kebijakan dan Perkembangan Industri Otomotif*. 1997.

Mahmul Siregar, *Perdagangan Internasional dan Penanaman Modal*, Universitas Sumatera Utara, Sekolah Pasca Sarjana, 2005.

Nurhani Fitriah. Penerapan Prinsip Non-Diskriminatif dan *National Treatment* Oleh

Indonesia Dalam Rangka MEA. Ubelaj. Vol.1. 2017

Presiden Menerima Shunpei Tsukahara: Mobnas
Jangan Ganggu Hubungan". (Kompas: 14
September 1996)

Suyanto dan Poni Sukaesih Kurniati. Analisis Perdagangan Internasional Indonesia dan Faktor-Faktor yang Memengaruhinya. *Journal of International Studies*. Vol.7. 2022.

Syam Maarif. Keabsahan Kebijakan Mobil Nasional Menurut Hukum Perdagangan Internasional. 1996.

Internet:

Apa itu GATT. Diakses dari Investopedia.com.
Pada tanggal 28 Mei 2025. Pukul 20.00
WITA

Klausul MFN. Diakses dari [Investopedia.com](https://www.investopedia.com).
Pada tanggal 28 Mei 2025. Pukul 22.35
WITA

Mobil Nasional Indonesia Diakses dari [https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Mobil_nasional_\(Indonesia\)](https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Mobil_nasional_(Indonesia)) Pada tanggal 27 Februari 2025. Pukul 10.36 WITA

Perdagangan Internasional : Pengertian, Manfaat, dan Faktor Pendorong. Diakses dari <https://www.detik.com>. Pada tanggal 27 Februari 2025. Pukul 10.36 WITA

Prinsip-Prinsip Perdagangan Internasional Dalam GATT/WTO. Diakses dari <https://text-id.123dok.com>. Pada tanggal 26 Februari 2025. Pukul. 13.26 WITA

Sejarah Mobil di Indonesia dari Masa Kolonial Hingga Era Modern. Diakses dari <https://blog.grosirmobil.id>. Pada tanggal 24 Februari 2025. Pukul 12.40 WITA.

Sengketa Perdagangan Internasional di Indonesia Mengenai Mobil Timor. Diakses dari <https://kompasiana.com>. Pada tanggal 25 Februari 2025. Pukul 19.50 WITA.

http://www.indoprogress.com Pada tanggal 1 Juni 2025. Pukul. 13.34 WITA 62resmea.pdf Diakses Pada Tanggal 29 Mei 2025 Pukul 00.05 WITA